

# Kombiverkehr setzt auf nationale Nachfrage

## Kombinierter Verkehr Plus in 2008 / Hoffnung auf zweite Jahreshälfte

Von Heinrich Klotz

Trotz Nachfragerückgangs im vierten Quartal hat Kombiverkehr auch 2008 mehr als 1 Mio. Lkw-Sendungen transportiert (DVZ 3.2.2009, Seite 2). Der Zuwachs von 2 Prozent stützt sich allerdings auf die starken ersten drei Quartale – im vierten gab es einen deutlichen Rückgang. Entsprechend zurückhaltend fallen die Prognosen für 2009 aus.

„Angesichts der weltweiten Krisenstimmung können wir mit dem Ergebnis zufrieden sein.“ So kommentiert Robert Breuhahn, Geschäftsführer des deutschen Kombi-Operators Kombiverkehr, die Zahlen für das Jahr 2008. Sein Unternehmen brachte immerhin umgerechnet mehr als 2 Mio. TEU auf die Schiene und schaffte damit noch ein knappes Plus gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2007.



In den Kombi-Terminals wird es in diesem Jahr nicht ganz so voll werden wie 2008.

**Kein Grund zur Euphorie.** Dennoch ist bei Breuhahn und seinem Kollegen Armin Riedl von Euphorie keine Rede. Sie sind schon damit zufrieden, dass Kombiverkehr durch die breite Aufstellung weniger stark von der Krise getroffen wird als andere Unternehmen. Und das wird auch 2009 so bleiben, sind die beiden Manager überzeugt. Dafür sprächen vor allem drei Gründe:

### Bahnen ermöglichen höhere Flexibilität im Leistungsangebot

- der relativ geringe Anteil von Container-Hinterlandverkehren, der in nahezu allen Seehäfen besonders starke Rückgänge zu verzeichnen hat

- im Kundenportfolio gibt es keine signifikante Konzentration auf besonders betroffene Branchen wie die Automobilindustrie

- 2008 kamen die Impulse vor allem aus dem internationalen Verkehr. Im Jahr 2009 könnte aber der nationale Verkehr wieder zulegen, wenn etwa die Konjunkturpakete in Deutschland Wirkung zeigen – und Kombiverkehr

hat neben den internationalen Verkehren nach wie vor ein starkes Standbein in den nationalen Verkehren in Deutschland.

Dennoch hält sich die Geschäftsführung mit Vorhersagen für 2009 zurück. Eine Gesamtprognose für das Jahr sei derzeit aufgrund der kaum einzuschätzenden gesamtwirtschaftlichen

Entwicklung nur schwer möglich. Breuhahn und Riedl rechnen aber für die zweite Jahreshälfte wieder mit einer Belebung der Nachfrage.

Auf den Nachfragerückgang, der im vierten Quartal 2008 begann, hat Kombiverkehr mit einer höheren Flexibilität im Leistungsangebot reagiert. Das ist in der Tat ein Paradigmenwechsel, denn bisher waren Änderungen und Modifizierungen im Leistungseinkauf während des Jahres nicht üblich. Nun aber kann Kombiverkehr das Angebot „nach intensiven Verhandlungen mit den Bahngesellschaften“ flexibel gestalten – vorübergehend zwar,

aber immerhin. Die Kunden erhalten frühzeitig Monatsfahrpläne, in denen das Angebot an die jeweilige Nachfragesituation angepasst wird. „Wir haben Zugabfahrten entsprechend der Nachfrage temporär ausgelegt“, erläutert Breuhahn. Ziel ist es, nicht ganze Verbindungen wegfallen zu lassen, sondern nur die Abfahrtsfrequenz einzelner Züge zu reduzieren.

**Gateways machen flexibel.** Bei dieser Strategie kommt Kombiverkehr das Gateway-System zugute, in dem die Produktion eine Reihe von alternativen Leitungswegen erlaubt, wenn ein Zug ausfallen sollte. Das dauert dann zwar in der Regel länger, aber immerhin: Die Sendung kann kombiniert abgefahren werden.

Das ist nicht nur aus Kostengründen ein wichtiges Argument. Riedl: „Durch die Verlagerung von der Straße auf die Schiene haben wir der Umwelt den Ausstoß von mehr als 993 000 t des Treibhausgases CO<sub>2</sub> erspart.“

DVZ 5.2.2009

[www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)