

Kombiverkehr fordert Politik zum Mitmachen auf

Kombinierter Verkehr Weiter Unterstützung beim Terminalausbau nötig

Von Heinrich Klotz



Geschäftsführer Armin Riedl: „Mehrvolumen braucht ein System wie das Megahub.“

Foto: Tuba

Nach einem durchwachsenen Vorjahr ist Kombiverkehr 2010 wieder aufs Überholgleis gewechselt. Dennoch wirkt die Krise nach – das zeigte sich auf der Gesellschafterversammlung am Dienstag in Frankfurt/Main. Es hakt noch kräftig im operativen Geschäft, aber auch bei den Rahmenbedingungen, weil die Politik mehr und mehr mit Fördermitteln geizt.

7 bis 9 Prozent Wachstum – das war schon in den Jahren vor dem Boom nicht wenig. Deshalb ist Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Breuhahn auch ganz zufrieden damit, wie 2010 begonnen hat. Über 370 000 Sendungen von Januar bis Mai – das deutet auf ein deutliches Gesamtjahresplus hin. Zwar würde damit noch nicht einmal das Niveau von 2006 erreicht, aber dennoch: „Diese Krise haben wir erst mal gemeistert.“

Entsprechend ist bei Kombiverkehr nicht mehr die Rede von Notfahrplänen, sondern von neuen Zügen: In den kommenden Wochen sollen es wieder 170 statt 150 sein, die im Auftrag des Operators Nacht für Nacht durch Europa rollen.

Erste Engpässe. Mit der anziehenden Nachfrage sind freilich auch wieder alte Probleme aufgetaucht. Es sei schwer, Waggon, Lokomotiven und vor allem Lokführer zu bekommen, berichtet Breuhahn: „Wir könnten 20 Züge mehr aufsetzen, wenn die Bahnen die nötige Kapazität hätten.“

Zum Teil kann Kombiverkehr selbst gegensteuern. So habe der Operateur gerade 50 Taschenwagen für Megatrailer angemietet, um die Nachfrage zu befriedigen, berichtet Geschäftsführer Armin Riedl. An anderen Punkten aber brennt es weiter. So wird es laut Breuhahn

erneut in vielen Terminals im gesamten europäischen Netz eng, weil deren Ausbau viel zu lange dauert, und die Pünktlichkeit, 2009 deutlich verbessert, wird wieder schlechter.

Sorgen macht Kombiverkehr auch, dass die Diskussionen um veränderte Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen immer wieder aufflammen. „Wer Waggon beschaffen will, braucht ein klares Votum, wohin es gehen wird, damit endlich investiert werden kann“, kritisiert Riedl. Dabei hält Kombiverkehr aber an der bekannten Position fest: „Wir sind gegen Longliner und gegen Sattelaufzieger mit 14,90 m Länge.“

Doch ist das nicht der einzige Punkt, wo Kombiverkehr mit der Politik hadert. Die deutlich gekürzten Fördermittel bringen jetzt nämlich auch das „Megahub“ in Gefahr (DVZ 24.6.2010, Seite 1) – und damit „das mit Abstand leistungsfähigste System, um ein dichteres Kombi-Netz in Deutschland zu stricken“, kritisiert Riedl.

Ohne Zweifel würde gerade Kombiverkehr von einem Megahub-Netz profitieren. So könnte der nationale Verkehr, 2009 mit einem Rückgang von über 18 Prozent besonders gebeutelt, wieder Auftrieb bekommen. Und weil nationaler und grenzüberschreitender Verkehr über Gateways verwoben sind, gäbe es auch die Chance, nach dem mehr als 15-prozentigen Rückgang 2009 schneller wieder zu alten Rekordzahlen aufzuschließen.

Brennerpreise steigen. Bei den Preisen ist das nicht ganz so gradlinig zu regeln. Die stehen nämlich seit der Krise im gesamten Markt mächtig unter Druck – „die Erlöse hinken hinter der Volumentwicklung her“, bedauert Breuhahn. Zumindest im Brennerverkehr soll sich das jetzt aber ändern: Zum 1. Juli will der Operateur die Preise, seit 18 Monaten unverändert, „im deutlich unteren einstelligen Bereich“ anheben.

Kombiverkehr in Zahlen

	2009	2008	Veränderung in Prozent	Jan – Mai 2010	Veränderung in Prozent
Sendungen national	205 733	251 467	-18,2	89 271	+8,0
Sendungen international	649 821	770 236	-15,6	284 035	+7,0
Sendungen gesamt	855 553	1 021 703	-16,3	373 505	+7,3
Umsatz in Mio. EUR	347	431	-19,5	k. A.	k. A.
Gewinn in Mio. EUR	0,039	0,211	-81,5	k. A.	k. A.

Quelle: Kombiverkehr

DVZ 26.6.2010