

Umfrage zum Kombinierten Verkehr

Die Sicht der Verlader

Die Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach (Deutschland) und der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) e.V. haben im September/Oktober 2011 eine Sonderumfrage zum Kombinierten Verkehr (KV) durchgeführt. An ihr beteiligten sich 189 Unternehmen aus allen Branchen, wobei es sich zu ca. 75% um Verlader und zu 25% um Transport- und Logistikdienstleister handelte.

Auf der Basis von 16 möglichen Gründen (Mehrfachnennungen erlaubt) geben mehr als 50% der Verlader, die den KV heute nicht nutzen, die Geschwindigkeit des KV als Grund an, wobei hier sicherlich zwischen dem Kontinentalverkehr und dem weniger zeitkritischen Seehafenhinterlandverkehr zu unterscheiden ist.

Von Prof. Dr. Paul Wittenbrink

Die Geschwindigkeit ist noch wichtiger als die zu geringen Distanzen oder auch die mangelnde KV-Affinität des Trans-

portgutes (vgl. Abbildung 1, S. 23). Insofern müssen sich Bahnen und Operateure die Frage stellen, wie sie es schaffen, die KV-Systeme insgesamt zu beschleunigen.

Mangelhafte Ausrichtung auf den KV

Darüber hinaus könnten fast drei Viertel der Dienstleister den KV (Schiene-Strasse) nutzen, wenn die Verlader bereit wären, längere Transportzeiten zu akzeptieren. Von den Verladern ist aber anscheinend nur ca. ein Drittel bereit, sie zu akzeptieren. Hier ist also noch Überzeugungsarbeit zu leisten. Fast ein Drittel der Verlader bemängelt aber auch, dass der eigene



Foto: DHBW Lörrach

Paul Wittenbrink, Professor für Transport und Logistik an der DHBW Lörrach und Gesellschafter der HWH Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe

Transport- und Logistikdienstleister zu wenig auf den KV ausgerichtet ist. Hier sind also die Dienstleister gefragt, zumal die Sendungen für den KV gebündelt werden müssen, da viele Verlader auch nicht das zielreine Volumen von mindestens eines Wechselbehälters haben. Viele Dienstleister, die den KV nicht nutzen,

geben aber auch an, dass ihre Kunden gar nicht nach dem KV fragen (45,5%) bzw. keinen KV wünschen (36,4%). Auf jeden Fall sollte das Thema «KV» stärker auf die Agenda kommen.

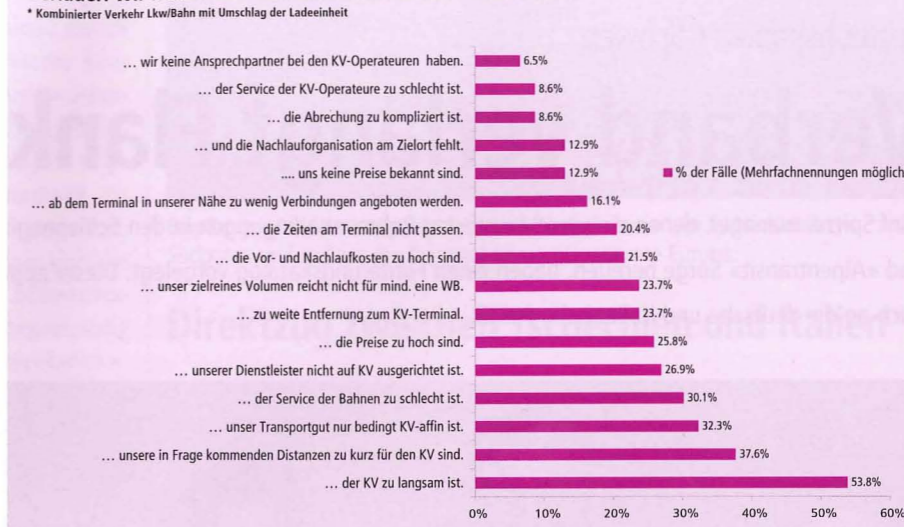
Auch die Bahnen sind gefragt, werden sie doch beim Service wesentlich schlechter bewertet als die Operateure. Erstaunlich: Der Preis spielt keine zentrale Rolle. Er hält nur ca. ein Viertel der Unternehmen von der Nutzung des KV ab. Dessen Preis-Leistungsverhältnis kann also so schlecht nicht sein. Weitere Hinderungsgründe sind die zu langen Entfernungen zum nächsten Terminal, die damit verbundenen hohen Vor- und Nachlaufkosten oder auch die Zeiten und Verbindungen am Terminal.

85% der Verlader, die den KV nutzen, geben dafür den Preis als Grund an, was die Annahme stärkt, dass der KV kein wesentliches Preisthema hat. Insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr ist der KV eine sehr interessante Alternative, zumal dieser in der Regel weniger zeitkritisch ist. Da diese Option nicht für alle Befragten relevant ist, kann es als umso bedeutender eingeschätzt werden, dass dies fast 40% der Befragten als Grund für den KV angeben. Dicht gefolgt wird die Preisattraktivität von der Umweltfreundlichkeit, die anscheinend für die Verlader in Zeiten zunehmender Bedeutung des Themas «Green Logistics» eine hohe Relevanz hat.

Schwerwiegende Vorteile

Einen zentralen Vorteil spielt der KV beim Transport schwerer Güter aus, weil hier auch im Vor- und Nachlauf zum Terminal 44 t Gesamtgewicht ausgeschöpft werden können. Auf dem Weg zum Terminal ist der (kleine) Gigaliner also schon lange Realität. Für fast ebenso viele Unternehmen ist die gute Planbarkeit und Zuverlässigkeit ein weiterer Grund, den KV zu nutzen. Darüber hinaus geben von den Dienstleistern, die den KV

Verlader: Wir nutzen den Kombinierten Verkehr* nicht weil ...



nutzen, knapp drei Viertel an, dass der KV es ihnen ermöglicht, mit wenigen Fahrzeugen und Fahrern ein grosses Ladungsvolumen zu bewegen. Wenn sie dann noch, wie es ca. 43% dieser Dienstleister angeben, durch eine gute Vor- und Nachlauforganisation die Systemkosten des KV reduzieren können, kann sich das zu einem Wettbewerbsvorteil entwickeln. Die KV-Nutzer bemängeln heute neben der mangelnden Flexibilität, die eher ein Systemnachteil ist, die unzureichenden Informationen über den Sendungsstatus und die Pünktlichkeit.

Viele den KV nutzende Dienstleister beklagen zudem, dass oftmals keine ausreichenden Trassen in den gewünschten Zeitlagen vorhanden sind (81,8%) und dass sie zu wenig feste Kapazitätszusagen bekommen (45,5%).

Nach ihren zukünftigen Aktivitäten gefragt, planen knapp 40% der Unternehmen, ihre KV-Aktivitäten auszubauen, was darauf schliessen lässt, dass der KV trotz aller Herausforderungen noch eine grosse Zukunft haben wird.

www.dhbw-loerrach.de
www.hwh-transport.de

Einen Schritt voraus für Ihre Transporte



Hupac ist Ihr kompetenter, zuverlässiger und unabhängiger Partner für massgeschneiderte Logistiklösungen. Wir transportieren Ihre Strassensendungen auf der Schiene, in ganz Europa, und kombinieren dadurch die Vorteile beider Systeme. Hupac ist Pionier für innovative Produktionssysteme und investiert in eigene Ressourcen wie Bahnwagen und Terminals. Der kombinierte Verkehr ist die Zukunft des Gütertransports: Hupac ist an Ihrer Seite, um gemeinsam vorwärts zu gehen.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800



ROWA-TRANS

DER DEUTSCHLAND-SPEZIALIST

- Regelmässige Abfahrten von und nach allen wichtigen Industrie-Zentren
- MEGA-Trailer, Doppelstock, ADR
- Umschlag, Lagerung



ROWA-TRANS AG

Bruneggerstrasse 45
CH-5103 Möriken
Tel. +41 62 887 1010
Fax +41 62 887 1020
info@rowa-trans.ch
www.rowa-trans.ch

Verlader: Wir nutzen den Kombinierten Verkehr* weil ...



Quellen: DHBW Lörrach