

Neue Terminals beflügeln intermodalen Verkehr

Polen KV-Transportleistung wächst um 25 Prozent

Von Matthias Roeser

Der intermodale Verkehr auf der Schiene erfährt im Lkw-Paradies Polen derzeit einen unerwarteten Boom. Eine Senkung der Trassengebühren soll diesen noch beschleunigen. Auch der klassische Güterverkehr entwickelt sich dynamisch.

Wie die Bahnaufsichtsbehörde UTK mitteilte, stieg die Sendungszahl im intermodalen Verkehr in den ersten drei Quartalen 2011 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 82 000 oder 31,5 Prozent auf jetzt 341 000. Das ist im Vergleich zu Deutschland immer noch wenig – allein Transfracht transportiert jährlich mehr als 800 000 TEU –, aber angesichts der schwierigen Marktverhältnisse in Polen überraschend. Bei den Sendungen handelt es sich nach Angaben von UTK zu 98 Prozent um 20- und 40-Fuß-Container. Wechselbrücken oder kranbare Auflieger sind in Polen kaum verbreitet. Die Tonnage wuchs um 28,2 Prozent, während die Transportleistung (tkm) um 25,1 Prozent zulegte.

Der Kombinierte Verkehr hat damit am ohnehin wachsenden Güterverkehr einen überproportional wachsenden Anteil. Gemessen an der Tonnage legte er von 1,71 Prozent im Gesamtjahr 2010 auf 2,22 Prozent in den ersten drei Quartalen 2011 zu; gemessen an der Transportleistung stieg er von 4,1 auf 4,3 Prozent.

PKP Cargo hält Löwenanteil. Marktführer bei den intermodalen Verkehren gemessen an der Transportleistung war PKP Cargo mit 72,3 Prozent, gefolgt von Lotos Kolej mit 22,6 Prozent. Lotos fährt vor allem für den KV-Operator PCC Intermodal. Im kommenden Jahr wird im Intermodalgeschäft erstmals die DB mitreden: Seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember hat sie von PKP Cargo die Polzug-Verkehre von Hamburg zum neuen Hub Gadki bei Posen übernommen.

Der KV-Experte Prof. Wojciech Paprocki von der Warschauer Handelshochschule SGH nannte gegenüber der DVZ mehrere Gründe für das starke Wachstum. Erstens wachsen der polnische Import und der Transit durch Polen in Richtung GUS-Staa-



Ein Containerzug von PCC Intermodal auf dem Weg nach Norden bei Warschau.

ten. Ein wichtiges Segment seien dabei Tankcontainer. Zweitens steuern Reedereien wie Maersk und MSC jetzt den Hafen Danzig direkt aus Fernost an, statt die für Polen bestimmten Boxen schon in Hamburg oder Rotterdam ausladen zu lassen. Auch das begünstigt den Weitertransport auf der Schiene. Und drittens gebe es angebotsseitig deutliche Verbesserungen: Die Eröffnung des Polzug-Terminals in Gadki bei Posen und des Terminals von PCC Intermodal bei Kutno eröffneten völlig neue Perspektiven für den intermodalen Bahntransport. „Sie bringen mehr Kapazität, und sie bringen bessere Kapazität.“

Keinen Zusammenhang sieht Paprocki hingegen mit Einführung der Lkw-Maut. Zwar würde das Gewerbe laut darüber klagen, doch dahinter stünden „mehr Emotionen als Tatsachen“. Die Vorteile der Autobahnen durch die deutlich geringeren Transportzeiten und geringeren Verschleiß machten die Mehrkosten wieder wett. Er sieht hinter dem Klagen des Gewerbes vor allem den Versuch, bei der Verladerschaft höhere Preise zu erzielen.

KV-Trassenpreise sinken. Krzysztof Jaroszynski, Vorsitzender der Bahnaufsichtsbehörde UTK, kündigte unterdessen kurz vor Weihnachten an, „in allernächster Zukunft“ niedrigere Trassenpreise für den Kombinierten

Verkehr anzuordnen. Offen ließ er, wie weit die Sätze gesenkt werden sollen. Damit würde Polen wieder ein Stück weit zu dem Trassenpreissystem zurückkehren, das von 2004 bis 2009 galt. Damals lagen die Sätze für den KV bei einem Viertel der sonst üblichen Sätze im Güterverkehr. Polen gilt als eines der europäischen Länder mit den höchsten Trassenpreisen für den Güterverkehr.

Bahngüterverkehr floriert. Wie die Behörde weiter mitteilte, legte der gesamte Schienengüterverkehr in den ersten drei Quartalen um 8,4 Prozent gemessen an der Tonnage und um 13,4 Prozent bei der Transportleistung zu. Gemessen an der Transportleistung entfielen auf PKP Cargo 63,6 Prozent, zusammen mit ihrer Breitspurtochter PKP LHS waren es 69,4 Prozent. An zweiter Stelle steht CTL mit 7,2 Prozent, gefolgt von Lotos Kolej mit 7,1 und der DB mit 6,5 Prozent.

Gemessen an der Tonnage steht die DB wegen ihres hohen Anteils an Werksbahnen mit kurzen Distanzen und hoher Tonnage mit 19,8 Prozent traditionell an zweiter Stelle. Entgegen dem Trend in Deutschland konnten die kleineren Wettbewerber ihren Marktanteil an der Transportleistung steigern. Er stieg von 7,3 Prozent in den ersten drei Quartalen 2010 auf jetzt 10,9 Prozent.