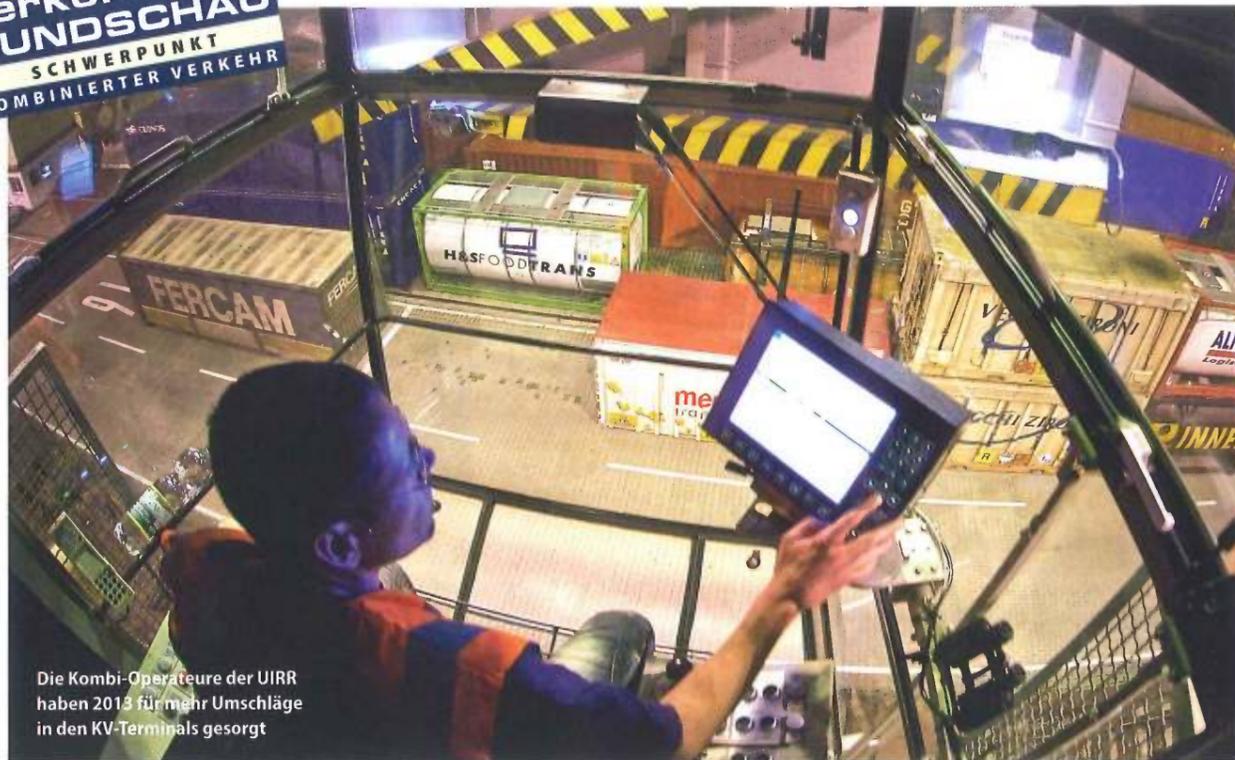


**verkehrs
RUNDschau**
SCHWERPUNKT
KOMBINIERTER VERKEHR



Die Kombi-Operateure der UIRR haben 2013 für mehr Umschläge in den KV-Terminals gesorgt

DB AG/Inve Winkler

Dem schwierigen Umfeld getrotzt

Bei der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) setzt sich der Trend steigender Zahlen auch 2014 fort. Richtig zufrieden ist die UIRR trotzdem nicht.

Wieder Wachstum auf fast ganzer Linie. Ob ausgedrückt in Tonnenkilometern, Sendungsaufkommen oder Zahl der Transporte – überall gab es 2013 ein Plus im Gesamtergebnis der 14 UIRR-Mitglieder. 25 neue Strecken wurden angeboten, 13 Prozent mehr Sattelaufleger befördert und den leichten Verlusten im

Die „Dumpingpreise“ auf der Straße machen auch den UIRR-Mitgliedern das Leben schwer

nationalen Geschäft (-0,14 Prozent Sendungsaufkommen) steht ein sattes Plus im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr (KV) gegenüber (+6,13 Prozent).

Wachstum mit Luft nach oben

Die ersten Zahlen aus 2014 weisen darauf hin, dass die KV-Geschäfte weiter gut laufen. „Unsere Mitglieder haben sich in einem schwierigen Umfeld gut geschlagen, auch wenn wir noch weit von den sieben Prozent jährliches Wachstum entfernt sind, das vor der Krise die Regel war“, sagt Ralf-Charley Schultze, der neue UIRR-Generaldirektor.

Seit Januar leitet er die Geschäfte der Vereinigung in Brüssel, bis 1. Juli noch zusammen mit dem langjährigen Generaldirektor Martin Burkhardt, der sich dann aber in den Ruhestand zurückzieht. Einen einzelnen treibenden Faktor für das gute Abschneiden der UIRR-Mitglieder hat es laut

Schultze nicht gegeben. Grundsätzlich sei die Nachfrage gestiegen, besonders im Kontinental-Verkehr. Bei den Seehäfen habe sich der Rückgang der chinesischen Containerlieferungen bemerkbar gemacht. Besondere Sorgen bereiten die Seehäfen der UIRR, deren Mitglieder 50 Prozent des europäischen KV-Marktes abdecken, laut Schultze aber nicht.

Als Hauptproblem nennt er vielmehr die Konkurrenz des Straßengüterverkehrs. Auf der einen Seite habe die Überkapazität bei LKW dazu geführt, dass die Unternehmen mit den Preisen heruntergegangen seien, auch auf langen Strecken, die sonst ideal für den KV sind. Mit diesen „Dumpingpreisen“, von denen man bei UIRR spricht, hätten die KV-Unternehmen nicht mithalten können.

Auf der anderen Seite bleibe die Straße allein durch ihre „Bevorzugung“ ein Verkehrsträger, mit dem nur schwer zu kon-

kurrieren sei. Die Voraussetzungen seien zu unterschiedlich. „Polen hat vor Kurzem EU-Gelder für Verkehrsinfrastruktur erhalten“, führt Schultze ein Beispiel an. Die Gelder hätten 50 zu 50 auf Straße und Schiene aufgeteilt werden sollen. Doch die Polen planten 80 Prozent für den Straßenbau ein, 20 Prozent für die Schiene. Probleme bereite aber auch die Bahn, hier vor allem die Pünktlichkeit der Züge. Privatbahnen schnitten dabei etwas besser ab als die mit Staatskapital geführten Unternehmen. „Wir müssen es schaffen, dass auch die Bahnen erkennen, dass wir alle davon profitieren, wenn die Züge zeitlich zuverlässig fahren“, sagt Schultze.

Impulse für Verbesserungen sollten dabei auch von der Politik kommen, vor allem von der EU. Die weitgehende Vereinheitlichung der europaweiten Anerkennung und Zertifizierung des rollenden Schienenmaterials, die durch das vierte Eisenbahnpaket beschlossen ist, sei zu begrüßen. Dass die strikte unternehmerische Trennung von Bahnbetrieb und Infrastruktur am Widerstand von Deutschland und Frankreich im EU-Ministerrat wahrscheinlich scheitern wird, sei allerdings zu

TRANSPORTENTFERNUNG

Distanz*	Anteil der Transporte
<300 km	2 Prozent
300-600 km	21 Prozent
600-900 km	39 Prozent
>900 km	38 Prozent

*durchschnittliche Entfernung von KV-Transporten der UIRR-Mitglieder 2013
Quelle: UIRR Jahresbericht 2013-2014

bedauern. „Liberalisierung kann nur dann richtig funktionieren, wenn man Unternehmensbereiche trennt“, sagt Schultze. Die UIRR werde sich weiter stark machen für eine möglichst weitgehende Trennung.

Hoffen auf eine neue KV-Richtlinie

Einen weiteren Nachteil der Schiene gegenüber der Straße sieht Schultze darin, dass die EU-Kommission aus Rücksicht auf die Krise die angekündigte Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie immer noch nicht vorgelegt habe. Infolgedessen seien keine Fortschritte bei der Internalisierung externer Kosten im Straßengütertransport zu erkennen. Gleichzeitig sei aber das Thema Lärm bei der Bahn angepackt worden – ohne Rücksicht auf die Krise. Auch

in der Überarbeitung der Energie-Besteuerungsrichtlinie sieht die UIRR eine Chance, die Wettbewerbsvoraussetzungen zwischen Straße und Schiene anzugleichen. Positiv sei dagegen, dass die EU-Kommission gerade erst eine öffentliche Befragung zur Überarbeitung der KV-Richtlinie 92/106 gestartet habe. In ihr wird definiert, was in der EU unter KV verstanden wird und wie er gefördert werden kann. Ziel der Befragung ist es, herauszufinden, ob Veränderungen an dieser Richtlinie aus dem Jahr 1992 gewünscht werden und ob die Förderung des KV so geschieht, wie durch die Richtlinie erhofft. Eine solche Befragung ist bei der EU-Kommission meist der erste Schritt, um einen bestehenden Gesetzestext zu überarbeiten. Bis Mitte August können Stellungnahmen abgegeben werden. „Das ist die Chance, diese KV-Richtlinie in eine Richtlinie für den gesamten intermodalen Verkehr zu verwandeln, mit klaren Definitionen“, sagt Schultze.

Je mehr Gewicht ein Verband hat, desto eher wird er in der Politik gehört. Auch deshalb können neben den Kombi-Operateuren seit diesem Jahr auch die Terminalbetreiber Mitglieder bei der UIRR werden.

PEMA

Europaweit auf allen Straßen zum Erfolg. Dank PEMA.

Hochwertige Trucks & Trailer mieten und jederzeit Full-Service genießen.

Egal, was Sie transportieren: Mit PEMA mieten Sie nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch grenzenlose Vorteile. Ein beeindruckender Fuhrpark mit modernen Qualitätsfahrzeugen, extrem guten Konditionen für jede Anforderung und herausragenden Serviceleistungen in ganz Europa.

www.pema.eu

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

DER NEUE UIRR-DIREKTOR



Ralf-Charley Schultze

Ralf-Charley Schultze (51) ist seit Januar Generaldirektor der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (UIRR). Als Jurist leitete Schultze bis dahin die Abteilung Multimodale Logistik für Europa, Russland und Zentralasien beim Logistikdienstleister Gefco in Österreich. Zwischen 2004 und 2008 war er bei der Schweizer Bahn SBB Leiter für KV, Fahrzeuglogistik und Partnermanagement. kw



Wer im KV unterwegs ist, sollte ab dem 1. Juli über einen ILU-Code an der Ladeeinheit verfügen

Zu den wesentlichen Aufgaben der UIRR gehört auch die Standardisierung. „Es geht nicht darum, dass ein Terminal wie das andere aussieht, aber dass sie überall in Europa gleich funktionieren“, so Schultze. Das würde die Prozesse vereinfachen. Der LKW-Fahrer wisse dann beispielsweise genau, wie er wohin fahren müsse, um eine Ladung zu erhalten oder abzuholen. Die UIRR ist im Zuge dieser Bemühungen federführend bei dem EU-Projekt Destiny, bei dem Erfahrungen mit der Anwendung von Standards im intermodalen Verkehr ausgetauscht werden. Im Juni soll eine Konferenz in Brüssel Einblick in erste Ergebnisse geben. Zur Umsetzung von Standards gehört auch die Einführung des sogenannten ILU-Codes für die 630.000 Ladeeinheiten,

die im europäischen KV transportiert werden. Bis 1. Juli sollen all diese Ladeeinheiten den neuen ILU-Code tragen, wenn sie weiter im KV transportiert werden sollen. Kompatibel mit dem ILU-Code ist der BIC-Code für Container, die in der internationalen Seefahrt benutzt werden.

Ab 1. Juli ist der ILU-Code Pflicht

Was geschieht mit Ladeeinheiten, die am 1. Juli diesen Code nicht haben? „Sie werden mit Sicherheit nicht zurückgewiesen“, beruhigt Schultze. Allerdings müssten die Eigentümer oder Nutzer eventuell höhere Kosten in Kauf nehmen und könnten an Terminals nicht von der Schnellabfertigung profitieren, die dank der ILU-Kodifizierung möglich sein wird.

Wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten für den KV sieht der UIRR-Geschäftsführer neben den Verbesserungen der politischen Rahmenbedingungen in Europa vor allem im Osten. Russland, China – das seien Märkte mit hohem Potenzial. „Europa-China ist mittlerweile in 14 bis 15 Tagen möglich, das macht den KV für einige Produkte zu einer interessanten Alternative zum Schiff oder der teuren Luftfracht“, sagt Schultze. Die beiden Operateure Far East Land Bridge aus Österreich und Trans Eurasia Logistics aus Berlin, die die UIRR dieses Jahr als neue Mitglieder aufgenommen hat, haben auf Strecken in diese östlichen Regionen ihre Kernaktivitäten. ■■

Kay Wagner, VR-Korrespondent in Brüssel

OPEN POSTAL ALLIANCE – EQUAL ACCESS FOR ALL

Innovationsfelder in der KEP-Branche

Die KEP-Branche verändert sich durch den Trend zur Digitalisierung und den Onlinehandel immer stärker. Andere Branchen haben diese Veränderungen schon erfahren und eindrucksvoll aufgezeigt, dass dadurch die in sich geschlossenen Prozessketten einzelner weniger Anbieter aufgebrochen werden. Die dann entstehenden offenen Märkte erleichtern es traditionellen und neuen Marktteilnehmern, innovative Geschäftsmodelle auf den Markt zu bringen, ohne selbst den kompletten Wertschöpfungsprozess anbieten zu müssen. Für die KEP-Branche bedeutet das, dass sich innovative Serviceangebote an den einzelnen Teilprozessen der Logistikkette andocken werden.

Versandvorbereitung

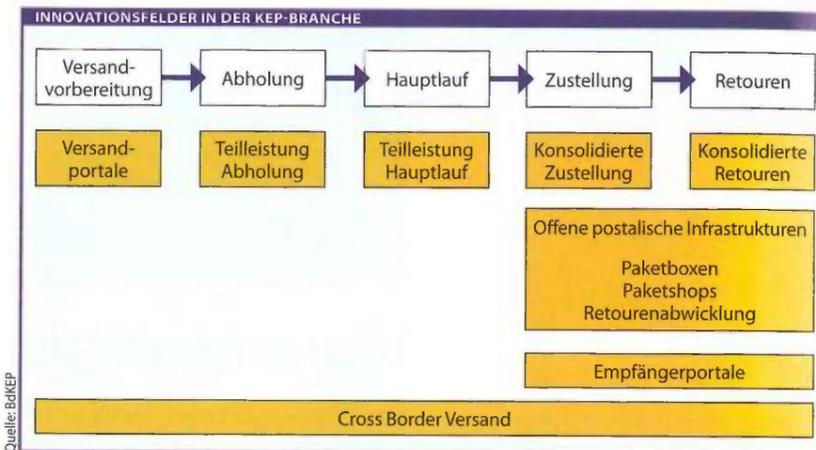
Die zunehmende Vielfalt von Angeboten macht es vielen Marktteilnehmern immer schwerer, zu dem für sie besten Preis-Leistungs-Verhältnis einzukaufen. Neue Versandportale können Angebot und Nachfrage in der jeweils optimalen Kombination zusammenbringen, Abrechnungs- und Controllingprozesse automatisieren und unabhängige Services zur Qualitätssicherung etablieren.

Abholung und Zustellung

Durch die Konsolidierung von Abhol- und auch Zustellfahrten mehrerer Logistikdienstleister bei regionalen KEP-Unternehmen, die in der Regel sowieso bei diesen Versendern „vorbeifahren“, kann eine Win-win Situation für alle Beteiligten entstehen. Diese Logik ist aus dem Briefmarkt unter dem Namen Teilleistungen bekannt.

Paketboxen – Paketshops – Retouren

Die Bedingungen, zu denen Logistikanbieter Zugriff auf diesen Teil der postalischen Infrastruktur haben, werden maßgeblich über die künftige Struktur der KEP-Branche und Serviceangebote entscheiden.



Neu zu entwickelnde, vom Versender und Logistikanbieter unabhängige Systeme ermöglichen den Wettbewerb verschiedenster Anbieter, verbraucherfreundliche Serviceangebote sowie kostengünstige Lösungen besonders für die Ersatzzustellung und zur Retourenabwicklung.

Empfängerportale (Verbraucher)

Der Zugang zum Wissen über die Empfängerpräferenzen und -profile ist der wichtigste Erfolgsfaktor für neue Serviceangebote. Plattformen, über die einerseits Verbraucher ihre Daten bequem verwalten und freigeben können sowie andererseits Logistikdienstleister diskriminierungsfrei Zugang zu den Daten haben, bieten ideale Voraussetzungen für wirksamen Wettbewerb. Bewertungs- und Reklamationsysteme können das Angebot abrunden.

Cross-Border-Versand

Der Cross-Border-Online-Handel ist einer der wichtigsten Triebkräfte für das Wachstum im E-Commerce. Die mangelnde Kompatibilität der nationalen Postsysteme sowie hohe Kosten zählen

derzeit zu den größten Hemmnissen. Onlinehändler warten hier dringend auf innovative Serviceangebote, die diese Probleme lösen.

Open Postal Alliance – Die Initiative für offene Postmärkte

Der BdKEP setzt sich für offene Postmärkte ein und hat deshalb im Mai 2014 die Open Postal Alliance gestartet. Technologieanbieter, KEP-Unternehmen, Institutionen sowie Verbrauchervertreter sind eingeladen, sich gemeinsam für den diskriminierungsfreien Zugang zum Postmarkt für alle Marktteilnehmer einzusetzen.

BdKEP
Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
 Der BdKEP vertritt seit 1990 die gewerbspolitischen Interessen von Kurier-, Express-, Paketunternehmen und Briefdiensten und ist Repräsentant für den ISSSIT - Interessenverband selbständiger Subunternehmer im Transportgewerbe. Er ist Ansprechpartner für Politik, Ministerien, Behörden, Presse und Brancheninteressierte.

Impressum: BdKEP Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.; Vorsitzender Andreas Schumann, Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Tel +49 30 20076207, Fax +49 30 20076208, eMail: info[at]bdkep.de

Verkehrsrundschau digital lesen

Die neue E-Paper-App



Und so geht's:

1. Rufen Sie ihren App-Store (Apple) bzw. Play Store (Android) auf
2. Geben Sie in die Suchmaske „Verkehrsrundschau“ ein
3. Wählen Sie die E-Paper-App der Verkehrsrundschau aus
4. Installieren Sie die App und öffnen Sie diese anschließend
5. Wählen Sie bei der aktuellsten Ausgabe „Details“ (Apple) bzw. „Kaufen“ (Android)
6. Wählen Sie „Aktivieren“ bzw. „Abo-Nr. eingeben“ und tippen Sie den Test-Code ein
7. Die neue Verkehrsrundschau steht nun jeden Donnerstag ab 17 Uhr für Sie bereit

App-Zugang ist im Premium- und E-Paper-Abo enthalten (siehe www.verkehrsrundschau.de/abo)

