

Noch lebt der Operateur



Heinrich Klotz, Fachredakteur

Gehört der Kombi-Operateur nun zu einer aussterbenden Spezies oder nicht? In diesem Themenheft gibt es Hinweise für beide Überzeugungen. So bekennt sich Axel Marschall, der Vertriebschef von DB Schenker Rail, klar zu den Vertriebsarmen Transfracht - der gehört der Bahn komplett - und Kombiverkehr, wo Spediteure noch 50 Prozent der Anteile halten (Interview Seite 8-9). Die österreichische Spedition Nothegger hingegen, Kombi-Anhänger aus Leidenschaft und einer der engagiertesten Ganzzugeinkäufer Europas, wendet sich zumeist direkt an die Bahn. Operateur? Wozu denn? Nothegger kommt meist ohne aus (Bericht Seite 6).

Doch noch ist das nicht Modell. Noch scheinen die meisten Kunden die nachhaltige Wertschöpfung eines Operateurs anzuerkennen. Das zeigt auch die Marktübersicht, die wir traditionell in diesem Kombi-Themenheft präsentieren: Sie nimmt wieder sechs Seiten ein (10-15).

Inhalt

Interview Die UIRR sucht Verbündete und macht sich für die Richtlinie 92/106 stark. **SEITE 2**

Technik Ingenieure tüfteln neue KV-Lösungen aus. **SEITE 3**

Fördermittel CEF statt Marco Polo: ein Überblick. **SEITE 4**

Fernost DHL bindet Japan und Korea per Schiene an. **SEITE 5**

Strategie Der österreichische Spediteur Nothegger baut konsequent auf den KV. **SEITE 6**

Studie Was Megacarrier dem Hinterland beschern. **SEITE 7**

Interview DB Schenker Rail will deutlich mehr KV als bisher. Wie Vertriebschef Axel Marschall dieses Ziel angeht. **SEITE 8-9**

Marktübersicht Kombi-Operateure in Europa. **SEITE 10-15**

Forschung Was Kunden am KV reizt - und was nicht. **SEITE 16**

Autoren dieser Ausgabe
Prof. Ralf Elber, Anne Friedrich, Axel Granzow, Burkhard Lemper, Bernd Seidel, Lowis Seikowsky

Verantwortlicher Redakteur
Heinrich Klotz

Grafik
Mayleen Schmid

Kontakt zu den Autoren
klotz@dvz.de

„92/106 muss erhalten bleiben“

UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze über die europäische Kombi-Richtlinie, Bahnspediteure und den Lang-LKW

Von Heinrich Klotz

DVZ: Herr Schultze, als Sie vor einem Jahr bei der UIRR in Brüssel angetreten sind, haben Sie gesagt: „Hier sind erst mal alle nur Freunde. Jetzt muss ich herausfinden, welches die echten sind.“ Wissen Sie inzwischen Genaueres?

Schultze: Es gibt mehr Freunde in Brüssel, als ich gedacht habe - und die, die es heute noch nicht sind, können es ja noch werden.

Wozu zählen denn Ihre Amtskollegen bei den Interessenvertretungen von Bahnen, Wagenbetreibern, Binnenschifffahrt, Binnenhäfen?

Wir haben uns recht gut kennen- und schätzen gelernt. Seit einigen Monaten bilden wir einen runden Tisch in Sachen Intermodalität in Brüssel - das verbindet.

Die UIRR hat Ende vergangenen Jahres der EU-Kommission ihre Erwartungen der Intermodalbranche an die Verkehrspolitik in der Union übermittelt. Haben Sie das Gefühl, dass das auf fruchtbaren Boden gefallen ist?

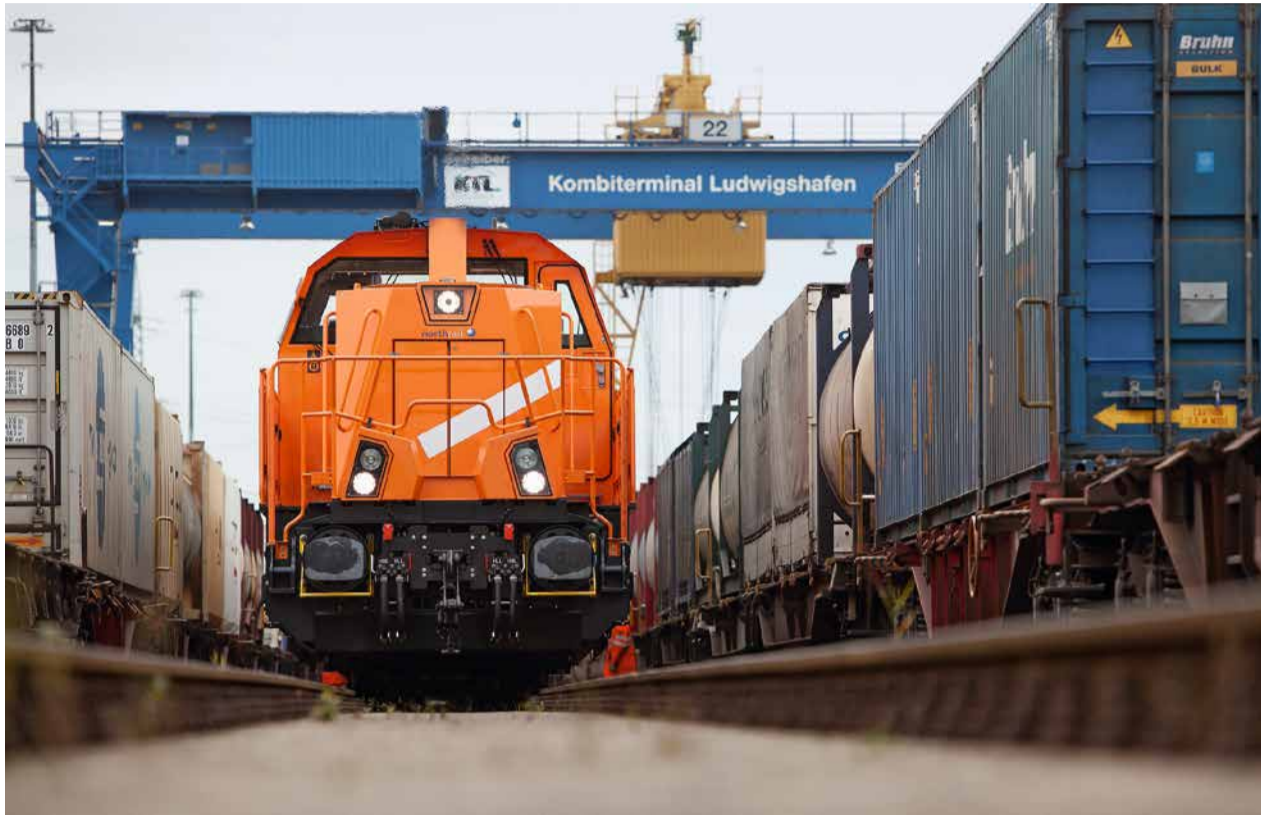
Wir stellen ziemlich viel Unsicherheit in der DG Move fest, noch fehlen unter der neuen Leitung die strategischen Impulse. Wir wissen also einfach noch nicht, wohin die Kommission marschieren wird. Einzelne Signale gibt es - beispielsweise, dass offenbar ein „Road Package“ vorbereitet wird, in dem auch die Internalisierung der externen Kosten wieder aufgegriffen werden soll. Das würden wir natürlich sehr begrüßen, weil es uns ein Stückchen näher zur Kostenwahrheit bringt. Also: Wir gehen davon aus, dass die DG Move jetzt bald loslegt.

Eines hat sie aber doch schon getan: Sie hat die Ergebnisse einer Studie veröffentlicht, die den aktuellen Stand des Kombinierten Verkehrs in Europa erfasst. Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Erkenntnisse dieser Studie?

Die Studie hängt zusammen mit der Überarbeitung der Richtlinie 92/106. Und sie zeigt als Bestandsaufnahme meines Erachtens sehr deutlich auf, dass diese in die Jahre gekommene Regelung zwar dringend aktualisiert und erweitert werden muss, aber grundsätzlich ihre Berechtigung hat.

Wo sehen Sie Handlungsbedarf?

Zum Beispiel bei der Subventionsvielfalt in den Mitgliedstaaten. Hier muss dringend eine eindeutige Regelung her: Welche vorübergehenden Unterstützungsmaßnahmen sind notwendig und möglich, um fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten? Wir brauchen außerdem endlich eine einheitliche Definition von intermodalem Verkehr. Und es ist wichtig, dass die Richtlinie stärker in Richtung Intermodalität entwickelt



Kombinierter Verkehr hat viele Facetten, sollte aber in Brüssel möglichst konzentriert auftreten, glaubt UIRR-Lobbyist Schultze.

wird, um auch andere nachhaltige Verkehrsträger abzudecken.

Die Kommission ist offenbar der Ansicht, diese Richtlinie könne man vielleicht abschaffen. Deshalb läuft die jetzige Überprüfung unter dem Oberbegriff des Refit.

Eben das haben wir nicht verstanden. Die UIRR ist der Überzeugung, dass es auf jeden Fall einen solchen Rahmen auf europäischer Ebene braucht, innerhalb dessen die 28 Mitgliedstaaten ihre Regeln für den intermodalen Verkehr angleichen und gestalten. Deshalb machen wir uns schon lange für einen „Recast“ stark, der den Erhalt der Richtlinie garantieren würde. Denn sie hat bewiesen, dass sie positiv war für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs. Bei der öffentlichen Anhörung haben sich 90 Prozent für den Erhalt der Richtlinie ausgesprochen. Eine derart modernisierte Richtlinie sollte dann alle paar Jahre einem „intermodalen Test“ unterzogen werden, um zu spiegeln, ob der geschaffene Rahmen noch zeitgemäß ist oder wo er anzupassen wäre.

Wann entscheidet die Kommission, welche Schlüsse aus der Studie abzuleiten sind?

Noch läuft die Evaluierung. Bis zum Spätsommer soll dann entschieden sein, ob die Richtlinie aus dem Refit-Prozess herausgenommen und weiterentwickelt oder vielleicht ganz abgeschafft wird. So oder so: Wir, die oben genannten Vertreter besonders nachhaltiger Verkehrsträger, können unsere Ideen der Kommission kurzfristig zur Verfügung stellen.

Einige haben den Grabgesang für die UIRR angestimmt, als sie sich für Terminals als Mitglieder öffneten. Wie ist die Stimmung jetzt?

Die UIRR hat mehr Breite als früher, richtig - und gewollt. Denn da gibt es ein klares gemeinsames Interesse. Hinzu kommt, dass wir eine sehr dynamische Arbeitsgruppenebene eingerichtet haben, die sich intensiv mit operativen Themen beschäftigt. Diese sechs Arbeitsgruppen - Technik, Betrieb, Gefahrgut, Terminals, IT und Kommunikation - stehen übrigens auch externen Partnern offen.

Mit der Interessenvereinigung der Bahnspediteure, der IBS, haben Sie gerade auf der Transport Logistic in München eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet. Was verbindet die Kombi-Operateure mit den Bahnspediteuren?

Die Bahnspediteure haben ein Problem dadurch, dass immer mehr Eisenbahnen ihr Angebot im Einzelwagenladungsverkehr ausdünnen

oder einstellen. Der Druck zu stärkerer Bündelung steigt massiv. Die IBS denkt zum Beispiel über ein Operateursmodell nach, wie wir es im Kombinierten Verkehr schon lange kennen. Und warum sollten wir nicht eine gemischte Produktion Wagenladungs- und Kombinierten Verkehr prüfen? Oder Railports, in denen Rangiergleise neben Kombi-Umschlageneinrichtungen liegen? Hier definieren wir gemeinsame Interessen und sprechen gegenüber der Kommission mit einer Stimme.

Arbeitet die UIRR denn auch daran, konkrete Ergebnisse für den internationalen KV zu erreichen - also da, wo es immer wieder Probleme im operativen Betrieb gibt?

Wir sind heute schon intensiv an den Arbeiten der neun Eisenbahn-Korridore beteiligt. Handfest wird es auch in unserem Positionspapier 2015, das wir zum September präsentieren wollen. Da geht es nämlich um Standardisierung und Harmonisierung - beides Themen, die unmittelbar den operativen grenzüberschreitenden Betrieb berühren. Und sehr praxisorientiert geht es auch bei einem Internetportal zu, das wir als UIRR eventuell aufsetzen wollen: Dort sollen Terminals ihre freien Slots veröffentlichen.

Wie wäre es, wenn Sie sich dafür starkmachen würden, den Lang-LKW im KV EU-weit zuzulassen?

Unsere Betriebsarbeitsgruppe schaut sich dieses Thema gerade an. Alles ist gut, was dem KV neues Volumen bringt und die mühsam aufgesetzten industrialisierten Prozesse nicht stört. Wir brauchen aber noch ein wenig Zeit für die Evaluierung - ich denke, das wird in der zweiten Jahreshälfte so weit sein.

Ralf-Charley Schultze



FOTO: UIRR

Der 51-Jährige studierte Rechtswissenschaft in Deutschland, Frankreich und England. Fünf Jahre verantwortete er bei der Schweizer Güterbahn SBB Cargo unter anderem den Kombinierten Verkehr und leitete zuletzt die Multimodalsparte beim französischen Logistiker Gefco. Schultze ist seit dem 1.1.2014 Generaldirektor der UIRR.

ANZEIGE

www.rolsped.com

Service leads.

Setzen Sie auf den Leader im Hinterlandverkehr.

Roland Spedition GmbH - Austria ■ T: (+43 1) 728 37 43 ■ office@rolsped.com

ROLAND

SPEDITION