



3 KOSTENMODELL FÜR CONTAINERTRANSPORT



5 CTE ERFÜLLT ERWARTUNGEN



TABELLE: KOMBIGESSELLSCHAFTEN IN EUROPA

6-7



8 HUPAC KOMBINIERT SEIT 50 JAHREN

# intermodal

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 31-33  
73. Jahrgang  
04.08.2017

## INTERNATIONAL

### WABERER'S STEIGT IN DEN KOMBI-VERKEHR EIN

Im Mai hat das ungarische Transportunternehmen mit einer Lkw-Flotte von 3.500 Lkw mitgeteilt, künftig den Kombinierten Verkehr nutzen zu wollen. Der Einstieg in den Kombi-Verkehr hänge mit veränderten Kundenanforderungen zusammen, hieß es dazu. So werden seit Mai Lkw von Budapest nach Neuss auf die Bahn verlagert, wobei auf diesem Zug auch andere Transportunternehmen mitfahren können. Der Zug wird von der Rail Cargo Group produktionstechnisch abgewickelt und auch vermarktet. Geplant sind bis zu acht Abfahrten pro Woche im Nachtsprung. Auf diesem Zug hat Waberer's 30 Lkw-Stellplätze für seinen Bedarf reserviert, künftig will man bis zu 100 Plätze beanspruchen. Eingesetzt für den Transport werden derzeit 400 kranbare Satelaufzieger mit dem Profil P400. Weitere 300 sollen in absehbarer Zeit dazukommen und das Engagement im Intermodal-Verkehr bestärken. „Als umweltbewusstes Unternehmen wollen wir unser Portfolio so gestalten, dass wir Leistungen zur Verfügung stellen, die dem Kunden einen Mehrwert bringen“, betont Ferenc Lajkó, Generaldirektor von Waberer's International. Die Route nach Neuss ist erst der Anfang, weitere Routen nach Deutschland und Italien sollen folgen, um Lkw auf die Schiene zu bringen. Waberer's gehört als, bislang ausschließlich auf den Straßenverkehr fokussiertes, Transportunternehmen zu den großen Playern in Europa: Die Lkw-Flotte besteht aus 3.500 Lkw, mit denen im Vorjahr 450 Mio. km zurückgelegt worden sind. 6.500 Mitarbeiter erwirtschafteten einen Ertrag von 572 Mio. Euro. Das zugrundeliegende Geschäftsmodell ist die Abwicklung von Teil- und Komplettladerungen für Verlader in ganz Europa.

## Der Krampf mit der Kombiqualität

**KOMBINIERTER VERKEHR:** Der deutsche Kombi-Operator Kombiverkehr litt im Vorjahr unter den Folgen der Terminalsperre in Ludwigshafen, der Streiks in Frankreich und Infrastrukturengpässe. Der Österreich-Verkehr erlitt einen Einbruch.



» DIE NACHFRAGE NACH DEM KOMBINIERTEN VERKEHR IST GROSS, ABER ES GIBT KAUM MEHR SPIELRÄUME BEI BETRIEBLICHEN ABLÄUFEN.

VON JOSEF MÜLLER

Der Kombi-Verkehr findet derzeit in Deutschland und in Europa keine besonders idealen Rahmenbedingungen vor: Die sinkenden Dieselpreise begünstigen den Lkw-Verkehr, gleichzeitig zeigen die Trassen- und Energiepreise eine steigende Tendenz, was sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung der in diesem Bereich tätigen Akteure auswirkt. Dazu kommen jede Menge Baustellen auf den Bahnstrecken, die Kapazitätshindernisse darstellen. Bei der Gesellschafterversammlung von Europas größtem Kombi-Operator, Kombiverkehr, in Frankfurt wurde diese Problematik thematisiert: „Wir hätten um 20 Prozent mehr Sendungen auf die Schiene bringen können“, wären da nicht die infrastrukturellen Engpässe auf den Strecken und der Mangel an Loks und Lokführern bei den Bahnen sowie nicht ausreichende Umschlagkapazitäten auf den Kombi-Terminals gewesen, lautete einer der zentralen Botschaften an die aus Deutschland und Europa angehenden Kommanditisten. Trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist es Kombiverkehr 2016 unterm Strich dennoch gelungen, 985.424 Sendungen bzw. 1,97 Mio. TEU europaweit auf die Schiene zu bringen.

» FORTSETZUNG AUF SEITE 2

ANZEIGE

**Trimodales Containerterminal**  
Unsere Leistungen – Ihr Erfolg!

**WienCont**  
Ein Unternehmen des Hafens Wien



Seit 1979 bietet WienCont am trimodalen Terminal in Wien kompetente, innovative und verlässliche Terminal- und Depoteleistungen - für Ihren Erfolg!

Leercontainerdepot Umschlag Containerhandel  
Containerreparatur Trucking Zollabwicklung

www.wiencont.com



# Der Krampf mit der Kombiqualität

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Damit wurde ein leichtes Plus von knapp unter einem Prozent gegenüber 2015 erreicht. Streiks in Frankreich, Bauarbeiten auf den Schienennetzen in Deutschland und in anderen Ländern sowie der bedauerliche Unfall im BASF-Werk in Ludwigshafen wirkten sich behindernd auf das Geschäft von Kombiverkehr aus. Unfallbedingt musste der Terminal Ludwigshafen für zwei Wochen gesperrt werden, was zu Umleitungen und Verzögerungen im betrieblichen Ablauf führte, wie die beiden Geschäftsführer Robert Breuhahn und Armin Riedl vor den Gesellschaftern einräumten.

## National den Trend umgekehrt

Beim Blick auf die Märkte Deutschland und Europa zeigt sich, dass Kombiverkehr im Vorjahr im nationalen Verkehr eine Trendwende schaffte, sprich 203.000 Sendungen bzw. 406.000 TEU innerhalb Deutschlands befördert wurden. Dieser Trend scheint sich auch in diesem Jahr fortzusetzen: Von Jänner bis Mai dieses Jahres stieg das Volumen im Deutschland-Geschäft um sechs Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres an, so Breuhahn. Gleichzeitig sank das Gesamtvolumen im gleichen Zeitraum um drei Prozent, was wiederum auf die schon genannten Qualitätsprobleme bei Europas Bahnen zurückzuführen ist. Der Mangel an Loks und Lok-Personal bei den Bahnen und Terminalkapazitäten ist nämlich nicht nur ein deutsches Problem, sondern ein europaweites. „Die Nachfrage nach dem Kombi-Verkehr ist sehr groß, aber die Qualitätsprobleme hindern uns, die Potenziale voll auszunützen“, stellte Breuhahn fest. Blickt man auf das gesamte Europa-Geschäft von Kombiverkehr, so ist dieses ebenfalls um knapp ein Prozent auf 782.000 Sendungen bzw. 1,56 Mio. TEU gestiegen – ein Wert, der die Rekordzahlen von 2015 noch einmal überbietet. Kombiverkehr fertigt täglich 170 Kombi-Züge ab, die 2016 beförderte Tonnage lag 2016 bei 23 Mio. t und die Transportleistung bei 18,9 Mrd. Tkm. Durchschnittlich legte ein Container, Wechselaufbau oder Sattelaufleger 819 km auf der Kombi-Schiene zurück – 1,138 Mio. t CO<sub>2</sub>-Ausstoß wurden so vermieden.

## Österreich-Relation hat eingebüßt

Der Kommentar von Breuhahn zur Bilanz 2016 gegenüber den Kommanditisten: „Es war trotzdem ein zufriedenstellendes

Jahr“. Im Verkehr Deutschland-Österreich v.v. rollten im Vorjahr um 11 Prozent weniger Güter auf der Schiene. Den Rückgang erklärte Breuhahn gegenüber *Verkehr* mit dem Wegfall von Speditionsverkehren seitens der österreichischen Rail Cargo Group. Dem gegenüber legte der Transitverkehr über den Brenner von Deutschland nach Italien, einer besonders wichtigen Rennstrecke von Kombiverkehr, weiter geringfügig zu: Auf dieser Route wurden mit wöchentlichen 144 Zügen 225.000 Sendungen transportiert. Nimmt man die Achsen via Tauern und über den Gotthard in der Schweiz noch dazu, so fuhr Kombiverkehr im Jahr 2016 auf diesen drei Routen wöchentlich 222 Züge mit 830.000 TEU oder 415.000 Sendungen. Die Tauernstrecke ist der Leitungsweg für die Transporte nach Griechenland und in die Türkei. Kombiverkehr bedient diese beiden Länder in der Kombination Schiene und Fähre über den Hafen Triest, von wo aus die Sendungen auf den Schiffen von zwei präferierten Fährreedereien die beiden Länder erreichen. In

## DER MANGEL AN LOKS UND LOKPERSONAL IST EIN EUROPAWEITES PROBLEM.

der Türkei werden beispielsweise die Häfen Ambarli, Haydarpasa, Pendik, Mersin, Cesme sowie Alsancak angelaufen. Auffallend zurückgefallen ist dagegen der Verkehr nach Westeuropa mit einem Minus von 15 Prozent auf 125.000 Sendungen. Breuhahn: „Diese Abnahme ist auf die Einstellung eines maritimen Zugprodukts im Seehafenhinterlandverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland zurückzuführen.“ Hinderlich wirkten sich auch die massiven Bauarbeiten auf der Betuwe-Bahnstrecke aus, die im Vorjahr über mehrere Monate nur eingleisig befahrbar und zwei Wochen lang überhaupt für den gesamten Verkehr gesperrt war.

## Masterplan unterstützt Kombi-Verkehr

Bei der gewünschten Pünktlichkeit der Züge im nationalen und im internationalen Verkehr ist man 2016 nicht viel weitergekommen: Das Gros der Verspätungen ging auf das Konto der zahlreichen Baustellen auf dem deutschen Bahnnetz. Daran sei nichts zu kritisieren, doch was



Der Verwaltungsrat wurde bei der diesjährigen GV bestätigt (v.l.n.r.): Johannes Röhr, Michael Kubenz, Gudrun Winner-Athens (Vorsitzende des Verwaltungsrats), Werner Löblein, Carsten Hemme und Hermann Lanfer. Nicht auf dem Bild, aber auch Mitglied des Verwaltungsrats: Thomas Hoyer.

Riedl anmerkt, ist die mitunter nicht gut funktionierende Koordination der Baustellen: „Die Mehrkosten durch Umwegkilometer oder Wartezeiten haben Größenordnungen erreicht, die den Wettbewerb Schiene-Straße stark beeinflussen und nicht mehr akzeptabel sind.“ Ebenso für ihn nicht mehr akzeptabel sind die häufig auftretenden langen Wartezeiten in den Terminals.

Riedl streut der österreichischen Infrastruktur Rosen: Sie sei seiner Einschätzung nach besser gemagnt als in Deutschland, das österreichische Infrastruktur-Management könne man als Maßstab dafür nehmen, wie man es gut machen kann. Dieser Bonus ist aber schnell wieder verflogen, wenn bei internationalen Zügen, etwa von Deutschland nach Ungarn via Österreich, außerhalb von Österreich Behinderungen auftreten. Diese Behinderungen seien nach Einschätzung Riedls die Folge der drastischen Kostensenkungs- und Einsparungsmaßnahmen bei Europas Bahnen in den vergangenen Jahren. Der Bahnbetrieb funktioniert nur mehr dann, wenn keine Probleme auftauchen. Es gibt kaum noch Spielräume bei betrieblichen Abläufen – taucht ein Problem auf, multipliziert sich dieses schnell mit Behinderungen unterschiedlicher Ausprägungen.

Zufrieden zeigte sich Riedl bei der Gesellschafterversammlung über den neuen Deutschen Masterplan für den Schienengüterverkehr, von dem der Kombiverkehr profitiert. Es sei endlich gelungen, die deutsche Politik davon zu überzeugen, dass für den Bahngüterverkehr und speziell für den Kombi-Verkehr in Deutschland dringend etwas getan werden muss, damit dieser Bereich nicht zurückfällt. Dieser

Plan biete dem Schienengüterverkehr in Deutschland wieder echte Zukunftsperspektiven, betonte Riedl. Der Masterplan sieht u.a. die Halbierung der Trassenpreise in Deutschland vor sowie noch andere Maßnahmen, wie etwa die Neugestaltung von Abgaben und Steuern im Bahnbereich, das Forcieren von Forschung und Entwicklung, den Ausbau der Digitalisierung oder der Streckenausbau für 740 m lange Kombi-Züge. Die Halbierung der Trassenpreise bedeute aber nicht gleich, dass der Kombi-Verkehr für die Nutzer billiger werde, die Senkung der Trassenpreise soll den Bahnen ökonomisch mehr Luft verschaffen, damit sie wieder investieren können, erklärte Riedl gegenüber *Verkehr*. Tatsache ist, dass unter den gegenwärtigen politischen Rahmenbedingungen die Bahnen kaum noch Luft zum Atmen hätten, weil die kostenseitigen Belastungen permanent steigen, die Erträge, die dem gegenüberstehen, aber nicht im gleichen Maße mitwachsen. Einen Masterplan nach deutschem Vorbild wünscht sich Riedl für ganz Europa. Nicht jedes Land sollte im Bahnbereich seine eigene Suppe kochen, sondern stattdessen in transeuropäischen Dimensionen denken und entsprechend agieren. Damit könne man dem Bahnsektor ökonomisch sowie ökologisch den Rücken stärken. Bei der Gesellschafterversammlung in Frankfurt hatte der neue, seit März dieses Jahres agierende Vertriebsvorstand von DB Cargo, Raimund Stürer, seinen ersten großen Auftritt. Er räumte ein, dass die Deutsche Bahn ein Problem habe, alle fahrplanmäßigen Güterzüge zu führen, vor allem Pünktlichkeit zu garantieren. Er beschwor den Kombi-Verkehr für DB Cargo als Wachstumsmotor,

der allerdings ins Stottern kommt, weil infrastrukturseitig bei der DB einiges nicht rund läuft und die Probleme teilweise hausgemacht sind. Sein Versprechen an Kombiverkehr und deren Kunden im Saal: „Ich versichere Ihnen, dass wir mit unseren Möglichkeiten den Kombi-Verkehr voranbringen wollen.“ Eine Pünktlichkeit der Züge zu 80 Prozent sehe er nicht als ausreichend an, es müsse mehr möglich sein. Künftig wolle man enger mit Kombiverkehr zusammenarbeiten, wenn man es bahnsseitig schaffen wolle, mit mehr verfügbaren Kapazitäten eine höhere Qualität zu erreichen. Ein angekündigtes Versprechen, auf das Gudrun Winner-Athens, Vorsitzende des Kombiverkehr-Verwaltungsrates, gleich mit einer klaren Forderung reagierte: „Was wir brauchen, sind marktkonforme Qualität und marktkonforme Preise. Wir erwarten von DB Cargo, dass sie uns Wege aufzeigt und Lösungen realisiert.“

## In Lehrte den Grundstein gelegt

Im Vorjahr positiv abgeschnitten haben alle Terminalbetriebsgesellschaften, an denen Kombiverkehr beteiligt ist. In Duisburg, Köln, Leipzig und München wurden neuen Zugverbindungen aufgezäumt. In Leipzig wird der Kombi-Terminal erweitert, 2016 ging die erweiterte Fläche in Betrieb. Mehr Platz gibt es im Terminal Rostock, der um fünf Gleise und zwei Portalkrananlagen vergrößert worden ist. Froh ist Riedl darüber, dass für den Kombi-Terminal in Lehrte bei Hannover im Oktober des Vorjahres der Grundstein gelegt worden ist und jetzt die Bauarbeiten starten. Nach 25 Jahren Hin und Her zu diesem Standort soll dieses Mega-Hub 2019 in Betrieb gehen.