

Licht und Schatten in Slowenien

Kombiniertes Verkehr UIRR-Generalversammlung in Portoroz / Kritik an Bahnleistungen hält an

Von Eckhard-Herbert Arndt

Die internationale Kombi-Vereinigung UIRR hatte sich Slowenien als Ort für ihre Generalversammlung 2008 ausgesucht. Kein Wunder: Das klassische Transitland hat ein ausgeprägtes Interesse am Kombinierten Verkehr (KV) – und mit Adria Kombi einen höchst erfolgreichen nationalen Operateur, der in diesem Jahr 16 Jahre alt wird. Das Land spiegelt aber die generellen Schwächen des KV wider.

Wenn Dr. Danilo Türk das Grußwort hält, ist das in Slowenien schon etwas Besonderes. Denn Türk ist immerhin der Staatspräsident – was zeigt, wie gut der Kombinierte Verkehr im Adria-Land vernetzt ist. Und es bleibt nicht bei der Geste: Slowenien werde auch weiter mit Nachdruck seine Infrastruktur ausbauen, damit auch und vor allem der Transitverkehr reibungslos fließen könne, versichert Türk. Noch mehr als früher soll davon die Schiene profitieren – die Investitionsschwerpunkte würden entsprechend verschoben, verspricht der Staatspräsident.

Mit eigenen Mitteln kann freilich auch ein Land wie Slowenien die Bahninvestitionen nicht stemmen. Verkehrsminister Radovan Zerjav berichtet von gleich 30 Bahnprojekten, die derzeit parallel vorangetrieben werden – „da brauchen wir auch tatkräftige Unterstützung der EU“.

Beide Politiker sind sich der herausragenden Rolle durchaus bewusst, die Adria Kombi im Transitverkehr Sloweniens spielt. Der Operateur habe ein interessantes Transportangebot auf der Schiene entwickelt und gebe den Takt im Markt an, betont Türk.

Verwaltungsratspräsident Janez Sušnik kann das belegen. Mit 250 000 TEU könne sich sein Unternehmen in der UIRR sehen lassen. Gegenüber 1999 hat Adria Kombi das Transportvolumen versiebenfacht.

Sušnik führt diesen Erfolg auch auf die systematische Wachstumsstrategie des Operateurs zurück. Seit dem Jahr 2000 wurde das Konzept „Gateway Slovenia“ in enger Zusammenarbeit mit den slowenischen Staatsbahnen SZ umgesetzt. Die zentralen Pfeiler für dieses Konzept sind die drei wichtigsten Terminalstandorte des Landes:

- der Hafen Koper für den maritimen Containerverkehr
- der Umschlagbahnhof in Ljubljana mit seiner Gateway-Hub-Funktion für die Kombi-Züge in Europa
- das Terminal von Maribor als Start- und Zielpunkt für die erfolgreiche Rollende Landstraße (RoLa) im Verkehr mit Wels (Österreich).

Bis zum August 2007 ging es in einer ersten Wachstumsphase – „Slovenian Intermodal Gateway to European Railway“, kurz „Singer“ – vor allem darum, unter Einbeziehung von Ljubljana ein Shuttlenetz nach München, Verona und Budapest aufzubauen. Partner dabei sind die UIRR-Landesgesellschaften Kombiverkehr, Cemat und Hungarokombi.

Konsequente Expansion. Mittlerweile ist Phase 2 angelaufen – Projektname „South East European Intermodal Service“ (SEEIS). Im Kern geht es dabei darum, über ein Shuttlenetzwerk eine ganze Kette wichtiger Wirtschaftsstandorte auf dem Balkan bis hin in die Türkei zu verbinden.

Adria Kombi greift hier auf das bewährte Kooperationsmodell zurück. So wurde gemeinsam mit dem deutschen Partner Kombiverkehr ein Zugprodukt in die Türkei entwickelt – vermarktet vom Joint Venture „Europe Intermodal“ mit Sitz in Istanbul. Dabei wollen die beiden Operateure nicht unbedingt unter sich bleiben. Sušnik: „Wir sind gern bereit, auch türkische Partner aufzunehmen.“

Auch in Slowenien ist die nationale Eisenbahn ein wichtiger Partner. Deren Interesse verdeutlicht Generaldirektor Tomaz Schara: „Für uns ist der KV ein wichtiger Ladungsbringer und zugleich ein großer Hoffnungs-



Das Umschlagterminal in Ljubljana ist bereits heute hoch frequentierte Drehscheibe im internationalen Kombinierten Verkehr.

träger.“ Denn Kombiniertes Verkehr wächst auch bei der SZ am stärksten. 19,3 Mio. t beförderten die Slowenischen Staatsbahnen im Jahr 2007 – bereits jede fünfte Tonne davon stammt aus dem Kombinierten Verkehr. 1999 war es noch jede elfte.

Allerdings ist auch in Slowenien nicht alles Gold was glänzt. So weist Gustav Poschalko, Vorstandsvorsitzender von Rail Cargo Austria (RCA), auf den schlechten Zustand der Bahninfrastruktur hin. „Wie überall auf dem Balkan ist sie, historisch bedingt, nicht

leistungsfähig genug.“ Die Mängelreihe reiche von eingeseigten, oft sehr kurvenreichen Strecken bis hin zur fehlenden Interoperabilität im grenzüberschreitenden Verkehr. Poschalko: „Hier muss schnell und wirksam investiert werden.“

UIRR-Verwaltungsratspräsident Eugenio Muzio kann das nur unterstützen. Denn für ihn spielt Slowenien eine enorm wichtige Rolle im Kombi-Markt der Zukunft: „Das Land wird Drehscheibe für Verkehre aus neuen Märkten sein.“ Ein solcher Markt ist für den Italiener, dessen Amtszeit bei der UIRR noch bis 2009 geht, zweifelsohne die Türkei. So gebe es auf dem

Verkehrsmarkt Türkei immer mehr Transport- und Logistikunternehmen mit starken Lkw-Flotten – „ein interessantes Sendungspotenzial“. Denn auch türkische Transportunternehmen bekämen die Folgen der immer schärfer werdenden Ruhe- und Lenkzeitregeln in der EU zu spüren – „ganz zu schweigen von den stark steigenden Kraftstoffpreisen“. Muzio schätzt, dass allein zwischen der Türkei und Deutschland jährlich rund 300 000 türkische Lkw rollen.

Schwachstellen beseitigen. Für Muzio ist es an der Zeit, dass die UIRR-Gesellschaften neben den starken Nord-Süd-Achsen auch die Ost-West-Routen nach Kräften ausbauen. Einige UIRR-Gesellschaften seien hier bereits sehr erfolgreich tätig – weitere müssten folgen.

Allerdings wird es den europäischen Operateuren nicht gerade leicht gemacht, verdeutlicht Muzio. Immer deutlicher nämlich träten Mängel im System Schiene zutage. Die beiden zentralen Schwachstellen laut Muzio: ■ Engpässe in den großen Terminals und fehlendes rollendes Material ■ die noch zu wünschen übrig lassende Interoperabilität der Eisenbahnen.

Letztere ist für Muzio ein entscheidender Grund für die mangelhafte Pünktlichkeit im internationalen Kombinierten Verkehr: 59 Prozent der Züge

erreichten derzeit pünktlich ihr Ziel. Muzio: „Wir brauchen aber mindestens 85 Prozent.“

Dr. Hans-Jörg Bertschi, dem Geschäftsführenden Gesellschafter der Bertschi AG aus der Schweiz, sind diese Mängel schon seit Jahr und Tag ein Dorn im Auge. Sein Unternehmen fährt rund 60 Prozent des Sendungsaufkommens per Kombi-Zug durch Europa und bekommt die Schwächen des Bahnsystems täglich zu spüren. Bertschi engagiert sich deshalb seit Jahren selbst im Terminalgeschäft und empfiehlt dies auch den Operateuren.

Die „Qualitätslücke“ im Systemwettbewerb zum durchgehenden Lkw-Verkehr müsse „im Interesse des Kombinierten Verkehrs so schnell wie möglich geschlossen werden“, damit dieser dauerhaft wettbewerbsfähig zum Lkw bleibe, fordert Bertschi. Ein Patentrezept dafür gebe es zwar nicht, sehr wohl aber eine wichtige Weichenstellung: die konsequente Liberalisierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte. Nicht zuletzt die Erfahrungen seines Heimatlandes Schweiz hätten gezeigt: „In all den Ländern, wo die Bahnmärkte geöffnet wurden, wächst der Schienenverkehr deutlich und verbessert sich auch die Leistungsqualität.“

DVZ 24.6.2008 (kl)

Eckhard-Herbert Arndt, Fachjournalist, Garstedt. Kontakt über klotz@dvz.de



»Wir brauchen eine Pünktlichkeitsquote von 85 Prozent«

Eugenio Muzio, Präsident des UIRR-Verwaltungsrates

ANZEIGE

ANZEIGE

Mehr Effizienz

Intelligente Software entlastet Disponenten von Routineaufgaben

WinSped®, die bekannte Speditionssoftware des deutschen Softwareherstellers LIS AG, vereinfacht mit neuen Programmabbausteinen die Personaleinsatzplanung erheblich. Parallel geführte Listen für die Einsatzplanung, Termin- und Urlaubsverwaltung gehören endlich der Vergangenheit an. Im Zusammenspiel mit allen bedeutenden Telematiksystemen, kann WinSped® auch die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten überwachen. Die Disposition wird spürbar von Routineaufgaben entlastet.

ment-System WinSped®, handelt es sich um eine modular aufgebaute Lösung für die speditionelle Disposition und Auftragsabwicklung im Sammel-ladungs- und Ladungsverkehr. Mit der WinSped®-ASP-Lösung sparen Sie eigene Investitionen in Hardware und Personal, die für Sicherung und Wartung sowie Softwareaktualisierungen anfallen. Das komplette System läuft im LIS-eigenen Rechenzentrum.

WinSped® mit dem ATLAS-System der deutschen Zollverwaltung. WebSped® ist die Web-basierte Ergänzung von WinSped®. Via Internet wird die Sendungserfassung und -verfolgung sowie die Statuserfassung und der Datenaustausch möglich. ATLAS übernimmt alle für den Zoll wichtigen Daten aus WinSped und den Nachrichten.

als Gold Certificate der höchsten Stufe des Programms erfüllt alle Anforderungen an Flexibilität und Sicherheit. WinSped® ist ein Gold Certificate der höchsten Stufe des Programms erfüllt alle Anforderungen an Flexibilität und Sicherheit. WinSped® ist ein Gold Certificate der höchsten Stufe des Programms erfüllt alle Anforderungen an Flexibilität und Sicherheit.

WinSped® Die Erfolgssoftware von LIS



Logistics Information Systems

Marktführer in Transport-Management-Software für Logistik, Speditionen und Versand

liss-ag.de +49 (0) 2571 / 929-01

KURZ NOTIERT

Containerzüge Ostwind und Westwind nicht ausgelastet

Kombiniertes Verkehr Die Containerzüge „Ostwind“ und „Westwind“ zwischen dem GVZ Großbeeren und Russland könnten noch mehr Sendungen transportieren. Dies stellt Brandenburgs Verkehrsminister Reinhold Dellmann fest. Die Voraussetzung dafür sei jedoch eine entsprechende Nachfrage, schrieb er in seiner Antwort auf eine parlamentarische Anfrage. Die Betriebe zeigten aber kein Interesse. Fünfmal pro Woche verkehrt der Zug Ostwind und dreimal der Westwind. DVZ 24.6.2008 (iti)

duisport

www.duisport.de

Maersk Line sichert sich Kapazität in Felixstowe

Seeschifffahrt Die dänische Maersk Line hat mit dem Betreiber Hutchison Ports einen zehnjährigen Vertrag über die Nutzung des Trinity Terminal in Felixstowe geschlossen. „Dieses Abkommen garantiert uns Kapazitäten und sichert die Zuverlässigkeit, die notwendig ist, um ein globales Netzwerk zu betreiben“, sagte der Maersk-Line-Manager für UK und Irland, Doug Bannister. Der Vertrag mit Hutchison Ports tritt am 1. August in Kraft. DVZ 24.6.2008 (jpn) www.maerskline.com

V-one

Die Nummer EINS für zeitkritische Sendungen
Charter - On Board Courier -
time definite Air Cargo
24 Stunden Tel. 0800 505 0606

Odratrans will logistische Ketten weiterentwickeln

Binnenschifffahrt Die Odratrans-Gruppe, zu der auch die Deutsche Binnenreederei gehört, erwartet in diesem Jahr einen Umsatz von 100 Mio. EUR. Nach einem Bericht der Vereinszeitung der Europäischen Fluss-See-Transport Union (Erstu) sind auch weitere Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der Flotte geplant. Der weiteren Kontrolle der Logistikkette dienen Akquisitionen in den Bereichen Spedition, Logistik und Hafenumschlag. DVZ 24.6.2008 (jpn) www.odratrans.com

WASSERSTÄNDE

Donau	20.6.2008	21.6.2008
Straubing	213	225
Pfelling	361	367
Deggendorf	286	279
Passau	503	503
Elbe		
Dresden	109	103
Torgau	112	107
Wittenberg	180	162
Rothensee	186	180
Niegripp	294	290
Dömitz	123	125
Hohnstorf	433	434
Main		
Würzburg	157	155
Frankfurt	161	153
Mosel		
Trier	236	247
Neckar		
Plochingen	150	151
Heidelberg	220	213
Rhein		
Rheinfelden	297	295
Karlsruhe-Maxau	550	547
Bingen	229	221
Kaub	254	245