

■ Fernverkehr

Kombiniertes Verkehr: Wirksames Angebot zur Straßenentlastung oder Nischenprodukt?

aus SIGNAL 03/2001 (Mai-Juni 2001), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10002012)
IGEB, Abteilung Fernverkehr

Der Kombinierte Verkehr (KV) gilt als volkswirtschaftlich und umweltpolitisch sinnvoll. Die langen Strecken werden gebündelt über die Schiene abgewickelt, Sammeln und Verteilen erfolgt per Lkw über die Straße. Der Durchbruch fand bislang nicht statt, um einerseits die Schiene zu stärken, andererseits die Straße nennenswert zu entlasten.

Die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr insgesamt und den Kombinierten Verkehr im Besonderen sind alles andere als günstig. Demgegenüber sind mit dem KV die Verkehrsträger Schiene und Straße nahezu perfekt miteinander verknüpft. Die sich immer mehr verschärfende Wettbewerbssituation auf dem Güterverkehrsmarkt führte in den letzten Jahren zu einer Stagnation des Mengenaufkommens in diesem Bereich, das sich wie folgt entwickelte:

- 1990 26,0 Millionen Tonnen,
- 1996 30,8 Millionen Tonnen,
- 1997 33,7 Millionen Tonnen,
- 1998 34,2 Millionen Tonnen,
- 1999 33,7 Millionen Tonnen.

Mit den erzielten Beförderungsmengen insbesondere in den letzten Jahren dürften prognostizierte 90 Millionen Tonnen im Jahr 2010 wohl kaum erreichbar sein.

Gründe für die unbefriedigende Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr

- Der direkte Konkurrent, der Straßengüterfernverkehr, operiert inzwischen mit Preisen am Markt, die mit gebrochenen Verkehren - immerhin muß im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße jede Einheit zweimal umgeschlagen werden - kaum noch zu unterbieten sind. Die Konkurrenz wurde durch die zunehmende Öffnung Richtung Osteuropa sogar noch weiter angeheizt. Osteuropäische Unternehmer können den Fuhrpark und vor allem Personal wesentlich günstiger kalkulieren als ihre westeuropäischen Konkurrenten.
- Der Preis ist natürlich nicht das alles entscheidende Wettbewerbskriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers. Sendungen müssen zuverlässig und pünktlich transportiert werden, da sie vielfach in eng getaktete Produktionsprozesse eingebunden sind. Die Qualität wird also zunehmend wichtiger, wobei hier die europäischen Bahnen in der Vergangenheit leider sehr häufig versagt haben. U. a. wurden die Züge des Kombinierten Verkehrs immer unpünktlicher. Demgegenüber wird trotz zunehmender Staus auf den Straßen die geforderte Zuverlässigkeit durch den Lkw erreicht! Das europäische Eisenbahnnetz ist vielfach leider noch zu stark national orientiert, getrennt bzw. behindert durch - zwar offenere, aber immer noch bestehende - Systemgrenzen wie z.B. unterschiedliche Stromsysteme, Zugsicherungssysteme und Spurweiten. Investitionen in das Schienennetz wurden in der Vergangenheit bevorzugt in den



Brummi-Parkplatz Autobahn A12. Der Ausbau von attraktiven KV-Verbindungen zwischen Deutschland und Polen läßt auf sich warten. (Foto: Christian Schultz, März 2001)



Bau/Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken getätigt, hinzu kam die Vertaktung des Personennah- und -fernverkehrs. Der in der Regel langsamere Güterverkehr hat dabei das Nachsehen, mit der Folge, daß häufige Überholungen für lange Transportzeiten sorgen. Wirklich schneller und leistungsfähiger Güterverkehr kann vornehmlich nur noch in den Nachtstunden abgewickelt werden.

Technische Innovationen im Bereich Fahrzeugtechnik wurden beim Güterverkehr in der Vergangenheit nur unzureichend umgesetzt. Güterfahrzeuge wie z. B. der Cargo-Sprinter haben sich noch nicht durchgesetzt.

Maßnahmen zur Optimierung des Kombinierten Verkehrs Neuordnung des nationalen KV-Angebotes seit 31. Januar 2000

DB Cargo AG und die Kombiverkehr KG haben am 17. November 1999 einen Vertrag über die Neugestaltung des Angebotes im nationalen KV geschlossen. Am 31. Januar 2000 startete dann Kombiverkehr ein eigenständiges Netz mit 26 täglichen Zügen, wobei damit rund 50 verschiedene Verbindungen innerhalb der Bundesrepublik angeboten werden. Eine Neuerung ist, daß die Kombiverkehr die Züge vermarktet und das Auslastungsrisiko übernimmt. Durch den weitestgehenden Verzicht auf Rangierarbeiten können attraktive Beförderungszeiten geboten werden, die Pünktlichkeit der Züge liegt bei über 90 Prozent. Den Spediteuren wurde eine Preisstabilität bis Ende 2001 zugesagt. Allerdings darf bei dieser Neuordnung nicht verschwiegen werden, daß das KV-Angebot zu Lasten aufkommensschwächerer Relationen spürbar gestrafft wurde.

Um das Mengenaufkommen im Kombinierten Verkehr in wünschenswertem Ausmaß zu steigern, ergibt sich Handlungsbedarf vorrangig im Bereich der Verkehrspolitik, aber auch bei den Bahnen. Die folgende Zusammenstellung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.

Handlungsbedarf seitens der deutschen und europäischen Verkehrspolitik

Sicherstellung der Finanzierung für eine zeitlich straffe Umsetzung des DB AG-Projekts »Netz 21". Mit der Einrichtung unabhängiger Netze für den Personen- und Güterverkehr können gegenseitige Behinderungen abgebaut werden.

- Zur Erreichung eines unabhängigen Cargo-Netzes gehört dabei auch die Engpaßbeseitigung in den Wirtschaftszentren; der zweigleisige Ausbau der Güterumgehungsbahn in Hamburg sei stellvertretend genannt.

Sicherstellung der Finanzierung kapazitätserhöhender Maßnahmen im Bestandsnetz, z.B. verbesserte Blockteilung, neue Betriebssicherungssysteme wie CIR-ELKE (Steigerung der Leistungsfähigkeit von Strecken durch flexiblere und kürzere Blockabstände), Modernisierung der Zugsicherung mittels ESTW usw.

Steuerliche Förderung des Schienengüterverkehrs durch Befreiung von Mineralöl- und Ökosteuer. Notwendig ist auch die Senkung der Mehrwertsteuer für Transportleistungen auf das Niveau anderer EG-Staaten.

Harmonisierung der Höhe Infrastrukturbenutzungsgebühren im europäischen Straßen- und Schienenverkehr zur Vermeidung nationaler Vorteile und Transportverlängerungen aus ökonomischen Vorteilen (Umleitung von Frachten über Strecken mit niedrigen Benutzungsgebühren); damit einhergehend muß eine angemessene Belastung des Straßengüterverkehrs mit Infrastrukturkosten erzielt

werden. Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) muß dabei für alle Straßenkategorien erhoben werden; eine Beschränkung ausschließlich auf Autobahnen würde unerwünschte Verlagerungseffekte bedeuten.

Unterstützung bei der (zur Rationalisierung der Zugbildung überfälligen) europaweit einheitlichen Einführung der automatischen Kupplung Z-AK.

Konsequente Überwachung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr, verbunden mit einer stärkeren Sanktionierung von Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten.

Sicherstellung der Finanzierung eines bedarfsgerechten Ausbau der Terminkapazität für den kombinierten Verkehr.

... und Handlungsbedarf seitens DB Cargo

- Entwicklung der Bahn vom Transportunternehmen zum Logistikanbieter beispielsweise durch Kooperation mit Logistikanbietern, anderen Bahnen und Speditionen.

Zeitlich straffer Aufbau der Transportüberwachung/Sendungsverfolgung. Geplant ist die Ausrüstung von 13.000 Güterwagen mit dem Satelliten-Navigationssystem GPS (Global Positioning System) bis Ende 2002. Gerade die zur Zeit unbefriedigende Informationssituation z. B. im Fall von Störungen während des Transports wird seitens der verladenden Wirtschaft sehr häufig kritisiert.

Verbesserung des Marketings; Einsatz von mehr und qualifizierteren Kundenberatern/Ansprechpartnern.

Flexibleres Reagieren auf Kundenbedürfnisse bei der Bereitstellung von Fahrzeugen.

Modernisierung des Fahrzeugparks, u.a. auch durch Einsatz der automatischen Kupplung.

Beschleunigung der Züge des Kombinierten Verkehrs; so sorgt z.B. der 160km/h schnelle Parcel-Intercity (Einrichtung durch Danzas Euronet und DB Cargo) bereits seit der Einführung sehr erfolgreich für hohe Transportqualität bei gleichzeitig attraktiv kurzen Fahrzeiten. Derartige Angebote dürfen keine Einzelerfolge bleiben!

- Optimierung des Transports kleiner Relationsmengen mittels flexibler Zügeinheiten/Zugmodule, wobei ein Zusammenkuppeln und Trennen der Module in Unterwegsknoten erfolgt. Dieses Train-Coupling/Train-Sharing-System (TCS) kann z.B. mit neuen Fahrzeugkonzepten wie dem CargoSprinter realisiert werden.

Einführung horizontaler Umschlagsysteme im KV; entwickelt wurde hierfür z. B. der CargoRoo-Trailer von Firma Adtranz. Diese Fahrzeuge führen ihre Ladeeinrichtungen mit (zwei elektrisch-hydraulisch angetriebene Raupenfahrwerke mit Hubeinrichtung) und sind daher von Krananlagen in Umschlagbahnhöfen unabhängig. Der Einführung dieser Fahrzeuge kommt hohe Bedeutung zu, da mit dem CargoRoo-Trailer ein Spezialfahrzeug für Sattelanhänger existiert, der im Straßengüterfernverkehr dominiert!

Die aufgeführten Beispiele zeigen, daß im Kombinierten Verkehr weitere Wachstumspotentiale vorhanden sind. Notwendig ist dazu allerdings der Wille zu entsprechenden Weichenstellungen seitens der Verkehrspolitik; deutlich verbesserungsbedürftig ist weiterhin die Produktqualität bei DB Cargo bezüglich Flexibilität und Zuverlässigkeit, damit das Motto der Bahnreform »Mehr Verkehr auf die Schiene" endlich Realität wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002012>.

