



„KV unter Hochlast: Was geht noch auf der Schiene?“, lautete das Motto der DVZ-Veranstaltung, zu der zahlreiche Teilnehmer nach Hamburg kamen.

Zahlreiche Hürden für den Hoffnungsträger

Der **Kombinierte Verkehr** (KV) gilt als die Lösung, wenn es um das Erreichen der Klimaziele im Verkehr geht. Doch muss die Branche mit vielen Widrigkeiten kämpfen, wie auf einer DVZ-Konferenz deutlich wurde. Vor allem die hohen Energiepreise machen den Akteuren zu schaffen – und gefährden die Verkehrswende.

Von Michael Cordes

Es war niemand anwesend von der Umweltbewegung „Letzte Generation“ auf der DVZ-Veranstaltung. Niemand, der sich am Rednerpult festgeklebt hat. Doch die Aussage eines Teilnehmers hätte ohne weiteres von Klimaaktivisten kommen können, und sie hätte ihnen mit Sicherheit gefallen: „Wir haben keine Zeit. Wir müssen jetzt Maßnahmen zur Verkehrswende einleiten.“

Widerspruch regte sich nicht, im Gegenteil. Die Veranstaltung mit über 80 Teilnehmern hat gezeigt: Es besteht nicht nur dringender Handlungsbedarf. Es wurde auch die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (KV) deutlich: „Der KV ist das Fundament für den Modal Shift“, fasste es Michail Stahlhut, Geschäftsführer der Hupac Group, zusammen. Seiner Ansicht nach wird es zumindest kurzfristig keine Verlagerung des Güterverkehrs vom Lkw auf die Bahn mittels des Wagenladungsverkehrs geben. Die Lösung für eine Verlagerung sei der KV.

Und bei aller Kritik, die es immer wieder an den Bahnen gibt, zeigt die

Entwicklung der letzten Jahre: Der KV ist ein Wachstumsmarkt. Auch im Jahr 2021 sah es noch sehr gut aus: „Wir hatten letztes Jahr Mengensteigerungen in Höhe von 8 Prozent bei unseren Mitgliedern“, sagt Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Internationalen Kombi-Vereinigung UIRR. Die Branche sei auf dem Weg zu einer Verdreifachung des KV bis 2050 in der EU auf einem guten Pfad gewesen – bis es mit dem Ukraine-Krieg einen empfindlichen Dämpfer gegeben habe.

Die Schattenseiten des Erfolgs

Die Erfolgsgeschichte des KV hat jedoch auch ihre Schattenseiten: Es wird zunehmend eng auf dem Schienennetz. Das liegt an den vielen Zügen, aber auch an dem überalterten Netz und daraus resultierenden Baustellen. Die Folge sind Verspätungen, die laut den Teilnehmern der Konferenz aktuell auf einem nicht akzeptablen, hohen Niveau sind.

Wie eklatant die Probleme im Netz sind, schildert Armin Riedl, Geschäftsführer des Bahnunternehmens Lokomotion und von Kombiverkehr: „2021 sind auf der wichtigen Route Bremen-Verona nur an 2 von 52 Wochen die Züge nach Fahrplan

gefahren.“ Als Konsequenz der vielen Reparaturen im Netz beschäftigt Lokomotion allein drei Mitarbeiter, die sich nur mit dem Management von Baustellenumleitungen befassen. Immerhin hat er Hoffnung, dass mit der angekündigten Korridorsanierung ein neuer Geist Einzug hält, mit dem sich die Leistung im Netz verbessert.

Hingegen ist nach Ansicht von Ralf Jahncke, CEO von Transcare, die Überalterung des Schienennetzes nicht die alleinige Ursache für die Verspätungen. Er kritisiert das Baustellenmanagement bei DB Netz: „Da setzt die organisierte Verantwortungslosigkeit an. Jeder schiebt bei Missständen die Schuld auf jemanden anderen.“ Der Berater fordert, dass bei DB Netz die Züge mehr belastungsorientiert gesteuert werden.

Mehr Trailer, Wechselbrücken und Container auf der Bahn bedeuten aber auch mehr Arbeit für die KV-Terminals. Doch hört man immer wieder aus dem Markt: Es gibt keine Umschlagkapazitäten mehr. Dieser These widerspricht Andreas Schulz, Geschäftsführer der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS): Die Umschlagmengen und auch das Qualitätslevel lägen auf Vor-Corona-Niveau. „Zusätzliche Mengen

sind möglich, wie das Wachstum im ersten Quartal 2022 in Höhe von 5 Prozent gezeigt hat“, sagt Schulz.

Die Prognose für die DUSS lautet, dass sich bis 2030 die Umschlagmengen auf 4 Millionen Ladeeinheiten im Vergleich zu heute 2,1 Millionen Ladeeinheiten nahezu verdoppeln werden. Damit das gelingen kann, sollen sich die Kapazitäten in den Terminals durch Neu- und Ausbau bis 2030 um 1,5 Millionen Ladeeinheiten erhöhen.

Engpass Abstellfläche

„Zudem werden wir die Produktivität erhöhen durch die Digitalisierung, Glättung von Ganglinien und Verhaltensänderungen im Markt“, verspricht Schulz. Der entscheidende Engpassfaktor seien nicht Gleise oder Krankkapazitäten, sondern die zunehmend knapp werdenden Abstellplätze, die KV-Terminals volllaufen lassen. „Deshalb sollten Einheiten schnell abgeholt oder erst kurz vor Abfahrt geliefert werden“, sagt Schulz.

Damit der Engpass Terminal nicht noch gravierender wird, gibt es seitens des Bundes die KV-Förderrichtlinie. Damit werden KV-Umschlaganlagen nichtbundesweiser Unternehmen gefördert. „Insgesamt sind bereits 120 Neu- und Ausbaumaßnahmen

an 89 Standorten gefördert worden“, sagt Viktoria Präg-Jahn, Projektleiterin beim Beratungsunternehmen Kombi-Consult.

Doch das ist nicht ausreichend, sollen weitere Verkehre verlagert werden. „Der Ausbaubedarf liegt bei 3,75 Millionen Leistungseinheiten pro Jahr bezogen auf die technische Kapazität bis 2030“, zitiert Präg-Jahn Zahlen aus einem Gutachten, das Kombi-Consult 2021 erstellt hat. Trotz der Förderung hegt sie Zweifel, ob der Ausbau gelingt, da es bei der Ausweitung der Kapazitäten stockt.

Ein Manko seien die fehlenden Gelder: Laut dem Entwurf für den Bundeshaushalt stünden für die Jahre 2022 bis 2024 nur 130 Millionen Euro an Fördermitteln zur Verfügung. Für den Neu- und Ausbau sowie für Ersatzinvestitionen seien jedoch in den nächsten fünf Jahren pro Jahr 120 Millionen Euro erforderlich.

Einen weiteren Hemmschuh für mehr Wachstum im KV sieht Jahncke bei den Gewerkschaften. Sie würden sich gegen die Zusammenlegung von Einheiten sträuben, wie beispielsweise den Hafenbahn- und Stellwerksbetrieb. „Die Gewerkschaften sind damit die Totengräber der Effizienz“, formuliert es Jahncke wortgewaltig.



„Der KV profitiert von der Schwäche der Straße.“

Dirk Baerbock,
 Head of Rail Operations,
 Hellmann Worldwide Logistics



„2021 sind auf der Route Bremen-Verona nur an 2 von 52 Wochen die Züge nach Fahrplan gefahren.“

Armin Riedl,
 Geschäftsführer Lokomotion Rail und Kombiverkehr



Stellen sich den Fragen aus dem Publikum (von links): Ralf Jahncke, Andreas Kraus und Ralf-Charley-Schulze mit Moderator Heinrich Klotz.

FOTOS: DIERK KNIESE

Wie von Schulze bereits angedeutet, leidet auch der KV unter dem Ukraine-Krieg. So ist eine sich abschwächende Nachfrage spürbar; es sind aber vor allem die steigenden Energiekosten, die den Bahnen und KV-Operateuren zu schaffen machen. Riedl dokumentiert das an der tagesbasierten Strompreisentwicklung von Juni 2021 bis August 2022. In diesem Zeitraum seien die Preise pro Megawattstunde um das Zehnfache gestiegen. „Das ist nicht vergleichbar mit den Dieselpreissteigerungen für Lkw-Transporte. Da kann ich nur lachen.“

Jahncke rechnet vor, welche Folgen die höheren Stromkosten haben: 2021, als für die Megawattstunde noch zwischen 50 und 60 Euro fällig wurden, bedeutete dies Kosten von 15 Euro pro Zugkilometer im KV. 2022, als die Preise pro Megawattstunde zum Teil bei 500 bis 600 Euro lagen, sind die Kosten pro Zugkilometer auf 33 Euro in die Höhe geschossen. „Aktuell bei leicht sinkenden Strompreisen liegen sie bei 27 Euro“, so Jahncke. Er forderte eine Strompreisbremse von 150 Euro, was bezogen auf den Zugkilometer etwa 19 Euro bedeuten würde. Und ordnet die Bedeutung der Energiekosten für die Gesamtkosten pro Zugkilometer ein: 2021 lagen sie noch bei 15 Prozent. Aktuell würden sie bei 50 Prozent betragen.

Es droht die Rückverlagerung

Eine Entwicklung, die das Ziel der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene gefährden könnte. Zumindest befürchtet dies Dirk Baerbock, Head of Rail Operations bei der Spedition Hellmann Worldwide. „Wir werden eine Rückverlagerung auf die Straße erleben“, so seine Einschätzung, was die kurzfristige Marktentwicklung betrifft. Er macht auf die Dimensionen aufmerksam: „Wir reden ja nicht über Verteuerungen auf der Schiene in Höhe von 1, 2 Prozent wie vor zwei Jahren. Wir reden heute von Preissteigerungen

von bis zu 20 Prozent. Einen solchen Preisschub haben wir so noch nie erlebt.“

Baerbock stellte in Hamburg die rhetorische Frage, was denn das überproportional hohe Wachstum im KV in der Vergangenheit getrieben hätte: „Die Schnelligkeit? Die Zuverlässigkeit? Der Service oder der Preis? Nein. Der KV profitiert von der Schwäche der Straße“, lautete seine Antwort. Dazu zählt er unter anderem den Fahrermangel, das Ausscheiden von Frachtführern aus dem Markt und veränderte Arbeitszeitbestimmungen. Deshalb sei es auch gar nicht möglich, so schnell auf den Lkw zu wechseln, weil auf der Straße

50

Prozent macht aktuell der Anteil der Energiekosten an den Gesamtkosten im KV aus.

Quelle: Transcare

Frachtraum immer noch nur begrenzt zur Verfügung stehe.

Trotz seiner Kritik glaubt Baerbock an den KV. „Denn die Erfüllung der Klimaziele sind nur mit dem KV machbar“, ist auch er überzeugt. Allerdings müssten die Rahmenbedingungen stimmen: Dazu zählt er Maßnahmen auf wie ein nutzerfreundliches Baustellenmanagement, die Fortführung und Verstärkung der Trassenpreisförderung, die Befreiung des Lkw im Vor- und Nachlauf von der Maut und die Förderung der Kranbarkeit von Sattelauflegern europaweit.

Doch die steigenden Kosten können auch kein Freifahrtschein für die Bahnen sein, ihre Preise nach Belieben heraufzusetzen. „Ich verstehe, dass die Bahnen unter einem enormen Kostendruck stehen“, sagt Stahlhut. „Ich unterstütze gerne, auch mit Geld.

Aber ich verlange dann auch, dass die Leistung besser wird“, fordert der Hupac-Geschäftsführer. Er vermisst bei den Bahnen die Ambition, auch die Qualität nach oben zu schrauben.

Einig waren sich alle: Der Transport auf der Schiene wird teurer werden - aber nicht nur dort, sondern auch bei den anderen Verkehrsträgern. Um im KV nicht nur die steigenden Kosten abzufangen, sondern auch mehr Mengen fahren zu können, sei die Glättung der Mengen im KV ein geeignetes Instrument. Hier seien die Verlagerer gefragt. Bei ihnen wird ein Umdenken wahrgenommen, Sendungen auch mal über 48 Stunden transportieren zu lassen und nicht über 24 Stunden, hieß es bei den Teilnehmern der Konferenz. Oder wie es Baerbock ausdrückte: „Die Amazonisierung der Industrielogistik funktioniert an dieser Stelle nicht mehr.“

Politik derzeit sehr zurückhaltend

Bleibt noch ein Thema, über das in Hamburg überraschend wenig diskutiert wurde: die Politik. „Das Bundesverkehrsministerium ist sich nicht einig, wie eine Verkehrswende funktionieren soll“, nennt Andreas Kraus, Gründer und Direktor der Politik + Strategie Beratung, einen Grund, warum derzeit so wenig aus dem Haus Wissing kommt. Als weiteres Manko zur Führung: Derzeit sei in fünf von elf Abteilungen die Leitung nicht besetzt, da die Verantwortlichen in den Ruhestand gehen oder bereits gegangen sind. Und gerade in der Frage des Klimaschutzes würden sich Wirtschafts- und Verkehrsministerium im besten Fall nicht austauschen und im schlechtesten Fall blockieren.

Auch wenn die Aktivisten der „Letzten Generation“ sich mit Blockaden auskennen: In diesem Fall würden sie es sicher befürworten, dass es keine Blockade gibt zwischen Bundesverkehrsminister Wissing und seinem Kollegen Robert Habeck.

MEINUNG SEITE 2

Hatte es nicht leicht, schlug sich aber wacker: Frank Albers (links), Geschäftsführer bei Fahrzeugwerke Krone, erklärte dem Publikum und DVZ-Moderator Heinrich Klotz, warum Trailer nicht verpflichtend kranbar gebaut werden sollten.



Pro und Contra Kranbarkeit von Trailern

Frank Albers hatte keinen leichten Stand auf der DVZ-Konferenz. Es ging um die Frage, ob Trailer verpflichtend kranbar gebaut werden sollten. Der Geschäftsführer Vertrieb beim Fahrzeugwerk Krone hatte sich als Vertreter „einspannen“ lassen, der gegen diese These ist. Die meisten der Anwesenden vertraten eine gegenteilige Ansicht. Albers verwies darauf, dass im vergangenen Jahr bereits 18 Prozent der 45.000 produzierten Sattelaufleger die Krone-Werke kranbar verlassen hätten. „Das ist doch kein so schlechter Wert“, so Albers. Zudem gab er zu bedenken, dass viele Sattelaufleger nie die Schiene sehen werden. Doch die Aufleger seien um etwa 400 Kilogramm schwerer. Sie würden auf der Straße mehr Diesel benötigen, und die Frage wäre, wie hoch die Einsparung durch eine verpflichtende Kran-

barkeit ausfallen würde. Zudem sei der kranbare Aufleger teurer. Den derzeitigen Aufpreis bezifferte Albers auf 2.500 bis 3.000 Euro. Das Hauptargument der Befürworter: Zu Erreichung der Klimaziele wird es ohne die Bahn nicht gehen. Ein Sattelaufleger aber, der nicht kranbar ist, kommt nicht zur Schiene. „Und per Bahn können 4 Tonnen mehr befördert werden, da spielt das Mehrgewicht keine Rolle, und so ist das womöglich ein weiterer Anreiz, auf die Schiene zu wechseln“, sagte Berater Ralf Jahncke von Transcare. Befürworter wie Gegner hatten gute Argumente. Eine eindeutige Lösung zeichnet sich nicht ab. Womöglich läuft es ja auf den Vorschlag aus dem Publikum hinaus, die Kranbarkeit von Trailern nicht verpflichtend zu machen, aber sie zu fördern.



„Zusätzliche Mengen sind möglich, wie das Wachstum im ersten Quartal 2022 gezeigt hat.“

Andreas Schulze, Geschäftsführer DUSSE



In den Pausen wurde lebhaft über die Chancen und Risiken des KV debattiert.