



2014 blieben einige Plätze auf den KV-Zügen leer

Picture Alliance/dpa/Ingo Wagner

Leicht aus der Spur

Die KV-Bilanz der großen Operateure im kontinentalen Verkehr für 2014 fällt ernüchternd aus. Auch der Ausblick ist ungewohnt zurückhaltend. Aber immerhin: Im Seehafen-hinterlandverkehr werden Zuwachsraten verzeichnet.

So billig war Treibstoff schon lange nicht mehr. 1,134 Cent kostete der Liter Diesel laut ADAC im Januar im bundesweiten Durchschnitt: Allerdings zogen die Preise in der letzten Januarwoche wieder um einen halben Cent an. Zum ersten Mal seit einem Vierteljahr gab es eine leichte Aufwärtsbewegung. Für einen erfahrenen Spediteur wie Wolfgang Thoma ist dies ein Indiz, dass der gegenwärtige Preis-Sinkflug möglicherweise schon bald zu Ende ist. „Niedrige

Treibstoffkosten sind immer willkommen“, sagt der Geschäftsführer von Ansorge Logistik in Biessenhofen. „An der Strategie, möglichst viele Verkehre auf die Schiene zu verlagern, halten wir jedoch weiterhin fest.“ Auch für 2015 traut Thoma dem Kombinierten Verkehr (KV) wenigstens



VR/Michael Cordes

„An der Strategie, möglichst viele Verkehre auf die Schiene zu verlagern, halten wir fest“

WOLFGANG THOMA,
Geschäftsführer der Ansorge Logistik

ein leichtes Wachstum zu. „Staus, Fahrermangel und andere unerfreuliche Begleiterscheinungen im Straßengüterverkehr machen die Schiene auch in Zukunft attraktiv“, bekräftigt der Marktkenner.

Erfolgreiches Jahr für RCA

Die Operateure werden dies gerne hören. Die Marktführer Kombiverkehr und Hupac zeigen sich für 2015 vorsichtig optimistisch bis zurückhaltend. Wohl auch deshalb, weil beide 2014 in wichtigen Teilmärkten Einbußen hinnehmen mussten. Hupac schlug im transalpinen Verkehr 431.839 Lkw-Sendungen um, ein Prozent weniger als im Vorjahr. Der Operateur führt dies vor allem auf das schwache Wachstum im wichtigen Empfängermarkt Italien zurück. Am kräftigsten fiel das Minus bei den Österreich-Verkehren aus (-8 Prozent): Hier musste Hupac offenbar Marktanteile an Rail Cargo Austria (RCA) abgeben. Auf der Brenner-Rola verzeichnete der Konkurrent bis Ende November 2014 ein Wachstum von über 10 Prozent. Auch für andere bimodale Ver-

kehrsangebote meldet RCA Zuwächse und spricht bereits jetzt vom möglicherweise erfolgreichsten Güterverkehrsjahr in der Geschichte.

Kombiverkehr musste sich bei den nationalen Verkehren mit 268.376 Sendungen (-9,1 Prozent) begnügen. Der deutsche Branchenprimus nennt die dümpelnde Konjunktur im zweiten Halbjahr und vor allem die Lokführerstreiks im Oktober und November als Hauptursache. „Wir sind ins neue Jahr aufgrund erhöhter Nachfrage erfreulich gestartet“, hofft Geschäftsführer Robert Breuhahn auf eine schnelle Trendwende 2015.

Für die können vor allem Auslandsverkehre sorgen. Hupac wie Kombiverkehr haben bereits 2014 auf internationalen Strecken dank neuer Verbindungen Zuwächse erzielt. Hupac transportierte auf nicht-alpinen Verkehren 228.227 Sendungen (+3,4 Prozent) und erzielte mit insgesamt 660.109 Einheiten ein Plus von 0,5 Prozent. Kombiverkehr schlug international 656.319 Sendungen (+2,2 Prozent) um und konnte bei insgesamt 924.694 Einheiten das Gesamtminus auf 1,4 Prozent begrenzen.

International steigt die Nachfrage

Der Zuwachs international stimmt KV-Experten auch für 2015 optimistisch. „Trotz aktuell niedriger Ölpreise sieht die Lage insgesamt gut aus“, urteilt Thore Arendt, Geschäftsführer der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) in Berlin. „Vor allem auf den Interkontinentalverkehren nach Ost- und Südosteuropa sind mit Ausnahme der Russland-Strecken Zuwächse zu erwarten.“ Auch Benelux- und Skandinavien-Verkehre sind Arendt zufolge für weiteres Wachstum gut.

Der Marktkenner darf sich von privaten Eisenbahnen bestätigt fühlen. So meldet TX Logistik für 2014 einen Umsatzsprung

TX Logistik vermeldet für 2014 einen Umsatzsprung von über 12 Prozent

von über 12 Prozent auf 260 Millionen Euro. „Gerade die KV-Verkehre haben überproportional zugelegt“, freut sich Vorstand Frank Lehner. Das Bad Honnefer Unternehmen dürfte von Kombiverkehr-Kunden profitiert haben, die während der Lokführerstreiks zu Wettbewerbern wechselten. Als eigentliche Wachstumstreiber hat Lehner jedoch die Transkontinentalver-

Anzeige

kehre ausgemacht. „Vor allem unsere Relationen auf dem Nord-Süd-Korridor zwischen Skandinavien und Italien haben großen Zulauf“, sagt der Manager. Jetzt schmiedet TX Logistik das Eisen, solange es heiß ist. 2015 soll das Terminal Herne für weitere Verkehre nach Skandinavien und Italien ausgebaut werden. Außerdem will die Tochter der italienischen Staatsbahn

Trenitalia die Häfen Triest und Venedig an sein Europa-Netz anschließen.

Aber gerade an den Italien-Verkehren scheiden sich die Geister. Von einer konjunkturellen Erholung würden auch Operateure und Bahnen kräftig profitieren. „Unser größter internationaler Markt zeigt keine positive Entwicklung“, rechnet Andreas Schulz, Leiter Marktbereich Intermodal von DB Schenker Rail, auch 2015 mit einer anhaltenden Stagnation.

Sorgenkind Italien

Auffallende Zurückhaltung gegenüber neuen Italien-Verkehren zeigt Kombiverkehr. Der Operateur, an dem die Deutsche Bahn 50 Prozent Anteile hält, startete zwar Anfang Januar ab Triest eine neue Fährverbindung nach Lavrio nahe Athen. Aber er baute nicht die Schienenverkehre nach Triest aus. Neue Shuttle-Züge gibt es ausschließlich nach Skandinavien. Ab Köln-Eifelort verkehren jetzt vier, ab der niederländischen Grenzstadt Coevorden drei Linienverkehre in die Hafenstadt Malmö.

Bei einer neuen Köln-Verbindung nach Schweden kooperiert Kombiverkehr mit Hupac. Die Schweizer schließen außerdem das norditalienische Novara an ihre Skandinavien-Verkehre an. Wöchentlich verkehren ab diesem Terminal jetzt bis zu zehn Züge über Ludwigshafen und Köln. Im Laufe dieses Jahres will Hupac auf diesen Verbindungen auch Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe aufnehmen. „Wir konzentrieren uns auf die Optimierung unseres Netzwerks“, schließt Hupac-Direktor Bernhard Kunz weitere Neuverbindungen vorerst aus. Vielmehr will der Operateur mit neuen Norditalien-Terminals wieder Boden gut machen. Geplant sind drei Anlagen in Mailand, Brescia und Piacenza. ■■■

Stefan Bottler, freier Journalist

TERMINALS IN MÜNCHEN UND KÖLN FAST SCHON WIEDER VOLL

Seehafenhinterlandverkehre wachsen überproportional

Schwache Konjunktur, Streiks der Lokführer: Für die mageren Sendungsvolumina in den deutschen KV-Verkehren 2014 gibt es viele Erklärungen. Als weiteren Grund nennt Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Breuhahn neue Engpässe in der Infrastruktur. „Vor allem die Terminals München-Riem und Köln-Eifelort können trotz der Erweiterungen 2012 kaum noch neue Züge aufnehmen“, fordert Breuhahn einen nochmaligen Ausbau. „Oft führen bereits fehlende Abstellflächen dazu, dass Anfragen

Kombiverkehrs-Chef Robert Breuhahn fordert von der Bahn, die Terminalkapazitäten zu erweitern

nach freien Slots für weitere Züge abgelehnt werden.“ Auch Leipzig-Wahren sowie Krefeld stoßen an Grenzen. Für den Standort am Westrand des Ruhrgebiets drängt Breuhahn auf einen kompletten Neubau.



Kombiverkehr

Wirklich rund liefen auch 2014 die Hinterlandverkehre der deutschen Häfen. Transfracht steigerte sein Aufkommen um acht Prozent auf 872.000 TEU (20-Fuß-Container). Metrans ist dem Vernehmen nach sogar zweistellig gewachsen. Die Intermodaltochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) stellt die Weichen für weiteres Wachstum auch international: Im Januar 2015 eröffnete sie das trimodale Terminal Usti nad Labem an der Elbe in der Tschechischen Republik. Von hier aus sollen die Slowakei und Ungarn angeschlossen werden. Für entsprechende Verkehre hat Metrans 20 neue Mehrsystem-Lokomotiven angeschafft. bot