

Über den Survey

Der Survey (im Sinne einer Umfrage) ist ein Service der SGKV um Meinungen, Trends und Tendenzen zu aktuellen Themenstellungen rund um den Kombinierten Verkehr monatlich (bzw. bi-monatlich) über das Internetportal zu erfassen und zu dokumentieren. Ziel ist es, diese Trends und Stimmungen zu charakterisieren und dem KV-Markt damit eine Stimme zu verleihen, um Verbesserungspotenziale zu ermitteln dort anzusetzen, wo Handlungsbedarf aus Sicht des Marktes besteht. So soll der Survey der Information dienen, insbesondere der Entscheidungsträger, aber auch Forschungsbedarfe aufdecken und Diskussionen anregen. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Befragungszeitraums auf der Website der SGKV bereitgestellt. Ferner findet sich eine übergeordnete Zusammenfassung in den Rundschreiben und dem Jahresbericht der SGKV. Die Ergebnisse fließen auch u. a. in die neue Vereinskolumne der „Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik (SUT) ein.

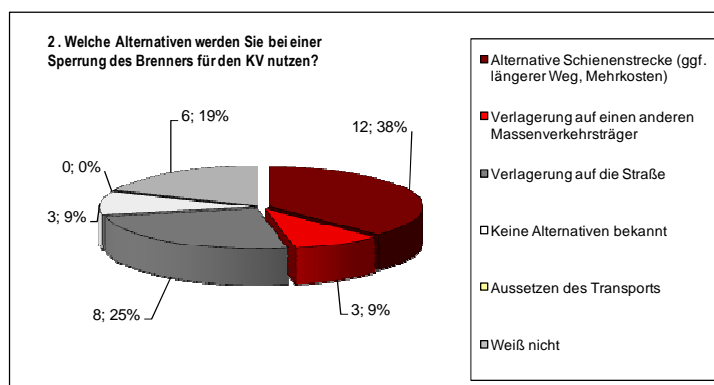
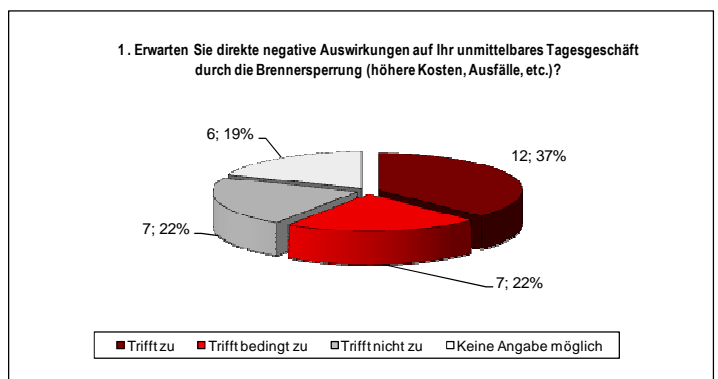
Aktuelles Thema: Brennersperrung

Die SGKV führte im Oktober 2011 eine zweiwöchige Umfrage über die Internetplattform durch. Dazu wurden ca. 300 Experten aus allen Bereichen des Kombinierten Verkehrs per E-Mail kontaktiert und gebeten, sich zu dem aktuellen Thema zu äußern. 31 Personen antworteten auf die Umfrage innerhalb der vierzehn Befragungstage.

Hintergrund der Befragung ist die anstehende Sperrung des Brennertunnels, welche für das Jahr 2012 geplant ist. Durch notwendige Bauarbeiten werden teils erhebliche Verzögerungen für den unbegleiteten KV erwartet, die sich durch Umleitungen nur schwer kompensieren lassen. Für Verwunderung hatte die Planung der ÖBB gesorgt, den begleiteten KV (Rolllende Landstraße) weitgehend störungsfrei während der Bauphase abwickeln zu wollen, während der unbegleitete KV auf längere und damit kostenintensivere Ausweichstecken verlegt werden soll.

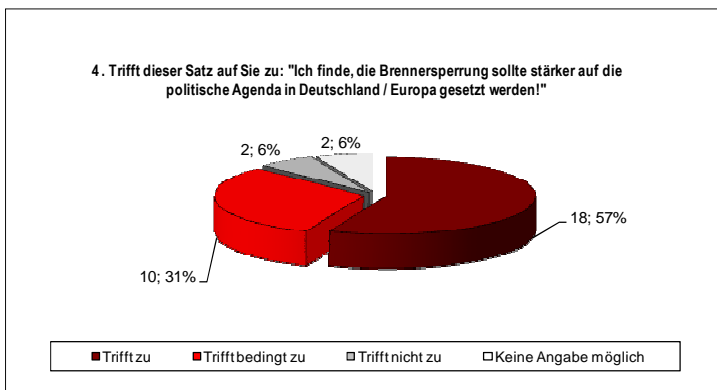
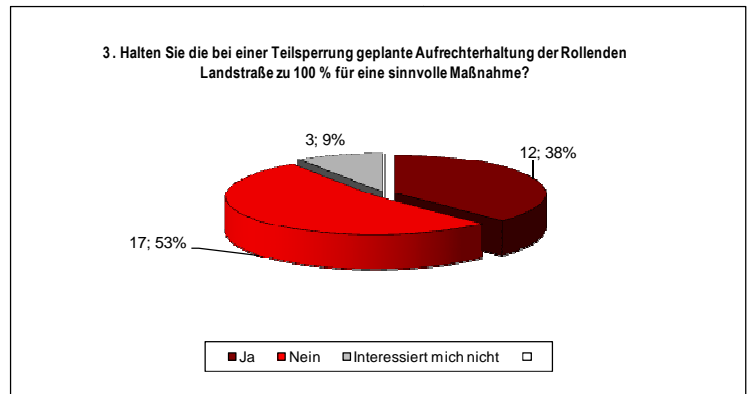
Fragen und Meinungsbild

Die erste Frage „Erwarten Sie direkte negative Auswirkungen auf Ihr unmittelbares Tagesgeschäft durch die Brennersperrung (höhere Kosten, Ausfälle, etc.)?“ beantworteten 12 Befragte (37 %) mit ja, auf 7 Befragte (22 %) trifft dies bedingt zu, weitere 7 (22 %) sehen keine Auswirkungen. Hier wird deutlich, dass nur ein Teil der KV-Anbieter durch die Sperrung betroffen sein wird. Betrachtet man indes die Haupt-Transportrouten des KV, die den Brenner klar mit einschließen, wird deutlich, dass diese Strecken zwar nur durch eine begrenzte Anzahl von Operateuren bedient werden, die Mengen an unbegleiteten Ladebehältnissen jedoch bedeutend sind.



Die zweite Frage „Welche Alternativen können / werden Sie bei einer Sperrung des Brenners für den KV nutzen?“ beantworteten 12 Betroffene (38 %) mit der Nutzung alternativer Schienenstrecken, was sehr wahrscheinlich einen größeren Kosten- und Zeitaufwand bedeutet. Wie auch die Bemerkungen am Ende der Umfrage ergaben, wird nicht damit gerechnet, diese Mehrkosten auf den Kunden übertragen zu können. Immerhin 8 Befragte (25 %) rechnen mit einer (Rück-)Verlagerung auf die Straße, was naturgemäß negative Effekte auf die KV-Nutzung nach der Sperrung befürchten lässt.

Bei der dritten Frage „Halten Sie die bei einer Teilspernung geplante Aufrechterhaltung der Rollenden Landstraße zu 100 % für eine sinnvolle Maßnahme?“ sind 17 Befragte (53 %) der Meinung, die Rollende Landstraße solle nicht bevorzugt werden. Allerdings sind auch 12 Befragte (38 %) der Meinung, dies sei eine sinnvolle Maßnahme. Hier wird deutlich, dass die Rollende Landstraße über den Brennertunnel durchaus angenommen wird. Die Kommentare im Abschluss der Befragung zeigen jedoch die Bedenken einiger Befragter, ob die Rollende Landstraße aufgrund der geringeren Kapazität die bessere und damit zu bevorzugende Transportvariante während der Sperrung ist.



Die vierte Frage fängt ein Meinungsbild ein: „Ich finde, die Brennerspernung sollte stärker auf die politische Agenda in Deutschland / Europa gesetzt werden!“ Hier ist das Votum klar. 18 Befragte (57 %) unterstützen diese Forderung 10 (31%) finden, diese Behauptung sei zumindest beringt richtig. Entsprechend ist eine Forderung abzuleiten, dass sich sowohl die Politik in Deutschland als auch in Europa mit den Folgen dieser Sperrung auseinandersetzen muss, will sie das gemeinsame Ziel, grenzüberschreitenden KV zu fördern und als Alternative zum Straßenverkehr weiter auszubauen, nicht gefährden.

Die Bemerkungen der Befragten sind nebenstehend kommentarlos aufgeführt. Insofern Namen von Unternehmen / Personen genannt wurden, so wurden diese verfremdet. Offensichtlich unqualifizierte Kommentare wurden nicht aufgeführt.

5. Bemerkungen
<i>Im 21. Jahrhundert müßte es intelligentere Lösungen geben. Man sollte nicht mit den Bahnen, sondern direkt mit den Bauunternehmen sprechen!</i>
<i>UKV sollte bei Trassenknappheit Vorrang vor RoLa haben, da komplexer und effizienter</i>
<i>Alternativen: ...die uns niemand bezahlt! ad Rollende Landstraße: Kombi-Züge wären sinnvoller</i>
<i>Der Alpen transit muss weiterhin sichergestellt werden und eine Brennerspernung wird Mengenaufkommen wieder im Strassenverkehr verlagern</i>
<i>Die RoLa muss ausgesetzt werden, da dieser Verkehr temporär o.w. auf die Straße kann und UKV muss die Trassen kriegen. Österreicher wollen die Kosten nur auf Dritte satt Ökombi verlagern!!</i>
<i>Mit der ROLA werden unnötig die ohnehin knappen Ressourcen vergeudet. Nur max. 60 % Fracht eines UKV Zuges!</i>
Kommentare insgesamt: 8
Kommentare verwertbar: 6

Fazit

Die Brennerspernung betrifft natürlich nur solche Unternehmen, die direkt und große Mengen per unbegleiteten KV (UKV) über den Brenner schleusen. Diese werden jedoch im Jahr 2012, sollte die Sperrung wie angekündigt organisiert werden, höheren Kosten ausgesetzt sein, die vermutlich kaum auf den Kunden umzuleiten sind. Besieht man sich die Zahlen des BMVIT, so wurden 2008 ca. 14 Mio t Güter per Schiene über den Brenner gefahren, davon 7,1 Mio. im unbegleiteten KV, 4,1 Mio. t mit der Rollenden Landstraße (RoLa) und 2,9 Mio. t über den Wagenladungsverkehr. Naturgemäß divergieren daher auch die Meinungen, ob eine Bevorzugung der Rollenden Landstraße sinnvoll ist. Gegner halten in einer Engpasssituation die höheren Kapazitäten des UKV für sinnvoll, Befürworter möchten die RoLa weiterhin nutzen. Durch die Umleitung des UKV wird jedoch das gesamte System des intermodalen Verkehrs geschwächt, weil eine Rückverlagerung der Mengen auf die Straße wahrscheinlich wird, wenn die Operateure die Kosten nicht auffangen können und an die Kunden weitergeben müssen. Um dies zu verhindern sollte auf politischer Ebene über Hilfsmaßnahmen für die Überbrückung gesprochen werden, ebenso sind Alternativlösungen zu erörtern, die sowohl für den begleiteten als auch unbegleiteten KV eine vertretbare Alternative darstellen.