

**verkehrs
RUNDschau**
SCHWERPUNKT
KOMBINIERTER VERKEHR

Der KV-Zug auf dem Weg durch die Alpen gibt die Richtung im gesamten KV-Markt vor: leicht aufwärts



Kombiverkehr

Es geht leicht bergauf

2015 war für den Kombinierten Verkehr (KV) ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Doch der Ausblick auf 2016 fällt besser aus und verspricht ein leichtes Wachstum.

Die Zeiten, in denen der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa fast zweistellig wuchs, die sind lange vorbei. „Von den jährlich sieben Prozent mehr sind wir weit entfernt“, sagt auch Ralf-Charley Schultze, Präsident der UIRR in Brüssel. In der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße haben sich 20 KV-Operateure aus ganz Europa organisiert, zudem auch sechs Terminalbetreiber. Die Krise 2008/2009 war die Wende. In den Jahren danach ging es zwar nicht nur bergab. Aber die Zuwachsraten beim Transport von Ladungseinheiten per Bahn und Lkw waren überschaubar.

Da macht das Jahr 2015 insofern keine Ausnahme, als dass es keine einheitliche Entwicklung gibt. So kann sich Kombiverkehr – größter KV-Operateur Europas – über einen Sendungszuwachs in Höhe von 5,8 Prozent freuen. Bei Hupac – ebenfalls zur Spitze der europäischen Operateure

gehörend – stagnierte das Geschäft 2015 (+0,2 Prozent; siehe Grafik). Als Grund für den Zuwachs nennt Kombiverkehrs-Chef Robert Breuhahn eine vermehrte Nachfrage der Kunden, „auf die wir mit zahlreichen Angebotserweiterungen wie neuen Zügen, Tonnageerhöhungen und der Steigerung der Abfahrtsfrequenzen reagiert haben“. Auch diverse Kooperationen mit Partnern hätten zum Ausbau des Netzwerkes beigetragen. Erschwerend kam im letzten Jahr der Streik der Lokführer bei der Deutschen Bahn hinzu. Als Folge nahm national das Sendungsvolumen bei Kombiverkehr um ein Prozent ab.



UIRR

„In der Verlagerung von Transporten vom Lkw auf die Bahn liegt das größte Wachstumspotenzial“

RALF-CHARLEY SCHULTZE
Präsident der UIRR

UIRR erwartet Aufschwung für 2016

Bei Hupac hingegen behinderten „zahlreiche Streiktage und Verkehrsunterbrechungen durch Baustellen und Unfälle den Verkehr“. Vor allem im transalpinen Verkehr verzeichneten die Schweizer Einbußen. Wie sehr sich der Markt in den letzten Jahren gewandelt hat, lässt sich an der Strategie 2011 bis 2015 ablesen, die die Hupac im Mai 2011 verabschiedet hat. Damals