

Kranbare Trailer für alle

UIRR-Chef Ralf-Charley Schultze über Trends und Probleme im Kombinierten Verkehr

trans aktuell: Herr Schultze, das vergangene Geschäftsjahr war für die UIRR-Gesellschaften nicht gerade herausragend. Wo sind die Perspektiven?

Schultze: Das stimmt, 2016 war aber von Stabilität gekennzeichnet. Positiv für die Zukunft ist, dass die Wirtschaft grundsätzlich eine große Bereitschaft zeigt, auf intermodal umzusteigen.

Was ist der Grund dafür?

Der Lkw-Transport hat ja durchaus Probleme. Dazu gehören Staus, soziale Verwerfungen und die Überalterung des Fahrpersonals. Deshalb ist man auf Seiten der Wirtschaft neugierig und bereit, sich neue Systeme anzuschauen. Die Kunden haben nicht so viele Alternativen und deshalb gibt es die Tendenz, dem intermodalen Bereich eine Chance zu geben. Immerhin ist der KV die effizienteste Integration von nachhaltigen Verkehrsträgern in die Logistikketten auf längeren Entfernungen.

Sie denken dabei an Unternehmen wie Waberer's, das seit kurzem über hunderte kranbare Trailer verfügt?

Das ist beispielsweise eine interessante Entwicklung. Vorher besaß Waberer's keine einzige kranbare Ladeeinheit, jetzt soll hier kräftig ausgebaut werden. Einen Schub wird es auch durch die Aktivitäten von Ekol in Richtung China geben. Ohnehin verkehrt auf den interkontinentalen Korridoren keine Woche, ohne dass irgendwo ein neuer Zug angekündigt wird. Von chinesischer Seite wünscht man sich hier inzwischen eine Bündelung, denn reine Marketingzüge wie nach Madrid oder London sind nicht die Zukunft. Sowohl auf der europäischen als auch auf der chinesischen Seite muss es Hubs geben.

Wird die Eisenbahn hier zur Bedrohung für Containerschiffe?

Was ein 20.000 TEU-Schiff kann, vermag die Schiene nicht zu leisten. Mit einer Laufzeit von

15 oder 16 Tagen zwischen China und Europa und einer guten Qualität kann die Bahn aber mittel- bis langfristig nachhaltigen Erfolg haben. Die interkontinentalen Verkehre werden in den kommenden Jahren weiter wachsen, aber relativ schnell ihre Kapazitätsgrenzen erreichen. Meiner Ansicht nach werden sie ein Nischengeschäft bleiben.

Gute Qualität ist ein heikles Stichwort ...

Gewisse Infrastrukturmaßnahmen brauchen einfach etwas Zeit. Wo heute Baustellen sind, gibt es morgen Verbesserungen, und die Produktivitätszuwächse werden kommen. Bis 2021 werden wir hoffentlich viele 740-Meter-Züge fahren können. Der deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt hatte ja in einem Gespräch zum Rhein-Alpen Korridor betont, dass das Ganze nicht an der Finanzierung scheitern soll.

Und wenn Deutschland nicht rechtzeitig fertig wird?

Nicht alle Züge fahren durchgehend die komplette Nord-Süd-Strecke ab. Es gibt auch eine ganze Anzahl, die beispielsweise in Mannheim schon ihr Ziel erreicht haben. Auch wenn es zwischen Karlsruhe und Basel noch eine – sicherlich nicht erstrebenswerte – Lücke geben sollte, gibt es auf den anderen Abschnitten die Möglichkeit, längere und profitablere Züge zu fahren.

Aber wir befinden uns doch in einem Netz, das heißt vieles lässt sich nicht unabhängig voneinander sehen ...

Man muss die 740 Meter möglichst überall erreichen, insbesondere auf den Korridoren. Wenn aber das Problem der Zuglänge auf Teilstrecken gelöst ist, werden eben hier schon die Produktivitätssprünge eingefahren. Dabei ist zu betonen, dass 740 Meter nicht das Maximum sondern das Minimum sind, was dem europäischen Standard entsprechen sollte. Nichts sollte uns daran hindern darüber nachzudenken, noch längere Züge zu fahren. So haben die Franzosen ja bereits 2014 mit dem Projekt Marathon bewiesen, dass ein Güterzug mit fast 1.500 Metern Länge Realität werden kann.

Geht der in Deutschland vorgelegte Masterplan zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in die richtige Richtung?

Wenn alles so umgesetzt wird, ist das insgesamt ein großer Schritt nach vorn. Hier wird jetzt auch das Thema Zuglänge als Priorität gesehen. Eine Halbierung der Trassenpreise und die Senkung von Steuern wären natürlich auch sehr positiv.

Was sehen Sie derzeit als große Herausforderung?

Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets. Denn dort geht es technisch sehr ins Detail und die Eisenbahn ist nun einmal kompliziert. Allein die Erstellung der Register für die Infrastruktur nimmt Jahre in Anspruch. Diese Zeit haben wir eigentlich gar nicht. Deshalb bin ich sehr froh, dass es mir gelungen ist, eine Taskforce zur Intermodalität bei der Europäischen Eisenbahn-Agentur ERA ins Leben zu rufen. So kann hoffentlich gewährleistet werden, dass die Themen des Kombinierten Verkehrs nicht in dem großen Wust untergehen. Es geht um eine passende Infrastruktur, die am besten überall in Europa ein Lichtraumprofil von vier Metern bietet, um passende Wagen und passende Ladeeinheiten. Hier muss man sehen, wo die Stellschrauben sind, um das eine oder andere zu beschleunigen.



Was ist Ihr größter Wunsch mit Blick auf den KV?

Die umfassende Überarbeitung der KV-Richtlinie 92/106 mit nationalen intermodalen Entwicklungsplänen in den Mitgliedsstaaten und Standardisierung. Sowohl technisch als auch rechtlich. Und auch in den Terminals. Die

Standardisierung sollte am Ende immer zu einer Vereinfachung führen. Deshalb sollte in Europa weiterhin überlegt werden, ob nicht im Sinne der Verlagerung von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsträger idealerweise alle Trailer kranbar gemacht werden könnten.

Mit den entsprechenden Mehrkosten ...

Bei einer Serienproduktion ist das für die Hersteller offenbar kein großer Aufwand, und der Besitzer hätte die Wahl. Er hätte jederzeit die Möglichkeit, problemlos von der Straße auf die Schiene oder den Wasserweg zu wechseln.

Derzeit sind nur fünf Prozent Trailer entsprechend ausgestattet, aber es gibt Unternehmen, ausschließlich kranbare Trailer kaufen, weil sie dort Perspektiven sehen und flexibel sind.

Text: Regina Weinrich | Fotos: Hupac, UIRR



ZUR PERSON

- Ralf-Charley Schultze (54) arbeitete zunächst für ABX Logistics und wechselte dann über SBB Cargo zum Automobillogistiker Gefco, wo er jeweils für die Kombinierten Verkehre verantwortlich war
- Seit 2014 ist der studierte Jurist Präsident der internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Straße-Schiene (UIRR)



DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE, DANKE!

Zum siebten Mal in Folge sagen wir Danke. Wir freuen uns, dass uns die Leser von FERNFAHRER, *trans aktuell* und lastauto omnibus erneut zur besten Marke in der Kategorie „Truck-/Trailer-Service“ gewählt haben. Und wir werden alles dafür tun, um Ihren Ansprüchen auch weiterhin gerecht zu werden. Denn wir arbeiten nicht für Trophäen. Sondern für Sie. **Wir wissen, was Sie bewegt.**

TruckWorks – Eine Marke von Mercedes-Benz.

www.truckworks.de



TruckWorks
Van, Truck & Trailer Service by Mercedes-Benz