

DVZ-Umfrage

- 1 Auch den Kombierten Verkehr trifft die Finanz- und Wirtschaftskrise hart. Wie hat sich das Aufkommen bei Ihrem Unternehmen im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum entwickelt? Welche Zahlen (Aufkommen) erwarten Sie für das Gesamtjahr 2009?
- 2 Mit welchen Maßnahmen steuert Ihr Unternehmen gegen?
- 3 Merken Sie bei Ihren Investitionen eine „Finanzklemme“?
- 4 Wird die aktuelle Entwicklung die Konzentration auf der Operateursseite beschleunigen?
- 5 Wie werden sich die Preise im Kombierten Verkehr entwickeln?
- 6 In der Krise liegen immer auch Chancen. Worin sehen Sie die im Kombierten Verkehr?
- 7 Sollte der Staat auch den Kombi-Operateuren in diesen schwierigen Zeiten unter die Arme greifen? Wenn ja: Welche Maßnahmen schlagen Sie vor?
- 8 Welche „Megatrends“ sehen Sie nach heutigem Stand für den Kombierten Verkehr in Europa?

Kombi kämpft

Umfrage: Wie stellen sich die Operateure in der Krise auf?

Von Heinrich Klotz

Wie hart trifft die Krise die Kombi-Operateure in Europa? Wie stellen sich die Unternehmen darauf ein? Und wie wird sich der Kombi-Markt dadurch verändern? Die DVZ hat bei einer Reihe von Operateuren nachgefragt (siehe Fragenliste links).

Hupac Intermodal SA Der Schweizer Kombi-Operateur hat im ersten Quartal 2009 etwa 20 Prozent weniger gefahren als im Vorjahr. Für das Jahr 2009 erwarten die Schweizer einen Volumrückgang zwischen 10 und 20 Prozent.

„In Abstimmung mit den Kunden“ hat Hupac die Kapazität der gesunkenen Nachfrage angepasst, will aber „unser Netzwerk in allen wichtigen Märkten aufrechterhalten“.

Von einer „Finanzklemme“ mag Hupac nicht reden. Das Unternehmen verweist auf seine „solide finanzielle Basis“. Deshalb würden die strategischen Terminalinvestitionen weitergeführt. Andere Ausgaben werden hingegen verschoben – beispielsweise in neues Rollmaterial. Klar ist für Hupac: „Die Krise reduziert den Cashflow, und Fremdfinanzierung wollen und können wir nicht unbeschränkt in Anspruch nehmen.“

Hupac will nicht ausschließen, dass sich „die Operateurslandschaft weiter verändern wird“. Die aktuelle Krise zeige eine Tiefe und Intensität, „wie wir sie in der ganzen Nachkriegszeit nicht gesehen haben“. Der Kombierte Verkehr als Bindeglied zwischen Straße und Schiene habe da einen besonders schweren Stand.

Die Preise stehen unter massivem Druck, räumt Hupac ein. Ursache seien vor allem die Überkapazitäten im Straßengüterverkehr, die dort für einen regelrechten Preisverfall sorgten. Die Schweizer bieten ihren Kunden inzwischen einen zeitlich begrenzten Konjunkturabbatt.

Und die positive Seite der Krise? „Freiräume für Neuorientierungen“ macht Hupac aus. Der Operateur hat das Projekt „Customer Focus“ aufgesetzt. Es überarbeitet die Schnittstellen zwischen Kunde und Unternehmen, um die „Qualität und Effizienz der Dienstleistung nachhaltig zu verbessern“.

Staatliche Unterstützung für den Kombierten Verkehr ist ja auch den Schweizern nicht fremd. In der aktuellen Situation

»Wir sind überzeugt, dass sich der Kombierte Verkehr in den kommenden Jahren weiter etablieren wird«

Hupac Intermodal SA

hat das Bundesamt für Verkehr bereits reagiert (DVZ 6.6.2009, Seite 6): Die Fördermittel, die wegen der gesunkenen Verkehrsvolumen nicht ausgeschüttet werden können, stehen jetzt als zeitlich begrenzte, zusätzliche Verlagerungsanreize zur Verfügung. Immerhin sind das rund 33 Mio. EUR für 2009.

Und Megatrends? Da muss Hupac nicht lange nachdenken: „Wir sind überzeugt, dass sich der Kombierte Verkehr als wirtschaftliches und umweltfreundliches Verkehrssystem in den kommenden Jahren weiter etablieren wird.“

Intercontainer Austria (ICA) Bei dem österreichischen Operateur sind in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres 17 Prozent weniger Verkehre angefallen. Für das Gesamtjahr rechnet ICA mit einem Minus von etwa 20 Prozent.

Die Gegenmaßnahmen liegen nahe: Züge wurden ausgelegt, das „Portfolio bereinigt“. Dem möglichen Problem einer „Finanzklemme“ – dass also die Banken mit der Geldvergabe für Investitionen knauserig

werden – entgeht ICA: „Derzeit sind keine größeren Investitionen geplant.“

Ebenso eindeutig fällt die Einschätzung aus, ob der krisenbedingte Volumrückgang die Konzentration im Operateursmarkt verschärfen wird: „Davon gehen wir aus.“

Von einem preislichen Entgegenkommen der Bahnen – das beispielsweise Hupac zu ihrem „Konjunkturabbatt“ verhilft – scheint ICA nichts zu spüren. Im Gegenteil: „Preiserhöhungen sind seitens der Bahnen geplant.“ Würden die umgesetzt, „müssen die Operateure sie aufgrund fehlender Margen an den Markt weitergeben“.

„Krise als Chance“: Das sieht auch ICA so. Und verweist auf Zeit zum Umdenken, zur Steigerung der Flexibilität in den Zugsystemen und den Be- und Abstellregelungen der Bahnen. Neue Allianzen seien „aufgrund des stärkeren Drucks möglich“.

Direkte staatliche Hilfen hält ICA interessanterweise bei den Bahnen für sinnvoll: „Der Staat soll die Bahnen unterstützen, damit diese marktfähige Konditionen anbieten.“ Schließlich

wachse die Kluft zwischen Straßen- und Schienenpreisen wegen der massiven Überkapazitäten der Straße weiter. Politisch sei die Internalisierung der externen Kosten „nach wie vor ungelöst und aktueller denn je“.

Kombiverkehr Auch Europas Marktführer im Kombierten Verkehr, Kombiverkehr, hat es hart getroffen: „Im ersten Quartal sind die Transportmengen um 18 bis 20 Prozent zurückgegangen. Einen ähnlichen Wert erwarten wir auch für das gesamte Jahr 2009.“

Um adäquat reagieren zu können, hat Kombiverkehr mit den Bahnpartnern „eine neue Fahrplanflexibilität“ vereinbart: Der Operateur passt damit sein Angebot im Monatsrhythmus der Nachfrage an. Tageweise werden Züge mit sehr geringer Auslastung ausgesetzt. Weil der Operateur die Direktverkehre an zentralen Knotenpunkten, den Gateways, verknüpft, bleibt den Kunden in der Regel eine Alternative, wenn ein Direktverkehr mal ausfällt.

„Finanzklemme“ ist auch bei Kombiverkehr kein Thema – angesichts der „soliden Eigenkapitalquote“.

Eindeutig fällt auch die Antwort aus, was die Krise auf der Anbieterseite – also bei den Operateuren – bewirken wird: „Es ist zu erwarten, dass vor allem kleinere Operateure ihr Angebot weiter zurückschrauben oder ganz aufgeben müssen.“

Beim Thema „Preise“ hält sich Kombiverkehr hingegen dezent zurück. Nur so viel: „Klar ist, dass Preiserhöhungen derzeit direkt zu einer Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße führen würden.“ Das ist eine eindeutige Warnung an die Bahnen – und wohl auch eine zähneknirschende Selbstverpflichtung.

Einen interessanten Ansatz findet Kombiverkehr beim Blick auf Chancen, die mit Krisenzeiten einhergehen: „Viele Verlagerer, Spediteure und Transportunternehmer nutzen die Krise, um ihre Logistikabläufe zu erneuern und nach besseren Lösungen für ihre Transporte zu suchen. Hier besteht für den Kombierten Verkehr

»Zeit zur Steigerung der Flexibilität in den Zugsystemen und den Be- und Abstellregelungen der Bahn«

Intercontainer Austria (ICA)

die Chance, ganz neue Nischen zu erschließen.“

Unterstützung vom Staat kann sich das Unternehmen in der jetzigen Situation gut vorstellen. Allerdings solle sie nicht den anbietenden Gesellschaften zukommen, „sondern dem Gesamtsystem Kombierter Verkehr, so dass auch weiterhin Angebot und Nachfrage die bestimmenden Marktmechanismen für die Operateure sind“.

Als wichtigsten Megatrend macht Kombiverkehr aus, „dass die langfristigen Aussichten für den Kombierten Verkehr weiterhin gut sind“. Der Operateur nennt hierfür zwei starke Argumente:

■ Die Qualität der Dienstleistung im Kombierten Verkehr sei klar im Aufwind, besonders auf internationalen Relationen: „Damit verstärkt sich für unsere Kunden die Wirtschaftlichkeit im Kombierten Verkehr.“

■ In den kommenden Jahren ziehe eine Fülle von technischen Innovationen in die Bahnwelt ein, die die Effizienz und

die Zuverlässigkeit des Kombinierten Verkehrs weiter verbessern werde und darüber hinaus Schadstoffemissionen senke.

HHLA Intermodal 16,6 Prozent weniger: So lautet die Bilanz von HHLA Intermodal für das erste Quartal. Das Unternehmen bündelt als Zwischenholding des HHLA-Konzerns die Beteiligungen an den Kombi-Operateuren Transfracht, Polzug und Metrans im intermodalen Seehafenhinterlandverkehr sowie an der CTD GmbH, die auf Container-Straßentransporte spezialisiert ist. Allerdings „vernehmen wir von Teilen des Marktes, dass sich die Mengen derzeit auf niedrigem Niveau zu stabilisieren beginnen“. Hier sei aber „eher zurückhaltender Optimismus angebracht“.

Kostensenkung und Anpassung der Produktionskonzepte an die sich ändernde Nachfrage:

Das sind die Rezepte, mit denen die HHLA-Intermodal-Töchter auf die neue Marktsituation reagieren. Investitionen in langfristiges Wachstum und zur Effizienzsteigerung werden fortgeführt, solche zur Kapazitätssteigerung hingegen gestreckt und verschoben.

Nach Überzeugung von HHLA Intermodal können KV-Operateure, die stärker in die Wertschöpfung eingebunden sind, schneller durch bedarfsgerechte Anpassung ihrer Produktionskonzepte auf die Nachfrageentwicklung reagieren. Und: „Anstelle einer Konzentration nehmen wir bei einigen Anbietern am Markt auch Überlegungen zu lockeren Kooperationen in bestimmten Teilmärkten wahr.“

Auch HHLA Intermodal verweist auf den Preisdruck der Straße: „Um die Fahrzeuge zu beschäftigen, werden dort Raten offeriert, die mit der realen Kostensituation nur schwer in Einklang zu bringen sind.“ Ein ruinöser Preiswettbewerb, insbesondere auf langen Strecken, sei aber weder für die Straße noch für die Schiene erstrebenswert. Das Unternehmen geht deshalb davon aus, „dass die Preisschraube nicht noch weiter nach unten gedreht werden wird“.

Wenn jetzt die Kosten gesenkt werden müssen, stärkt das auch die Wettbewerbsfähigkeit des Operateurs, ist HHLA Intermodal überzeugt. Die Straffung, Optimierung, Flexibilisierung der KV-Produktionskonzepte zwingt auch zu neuen Produktionsstrategien; Terminals und Depots könnten für die künftig wieder zu erwartenden Aufkommenszuwächse fit gemacht werden. Und: „Die Entwicklung neuer Kooperationen kann auch zu längerfristig sinnvollen Partnerschaften führen.“

Hilfen aus öffentlichen Töpfen ist natürlich auch HHLA Intermodal nicht abgeneigt. Sie dürften aber keinesfalls zu einer Wettbewerbsverzerrung führen: „Nur eine Förderung, von der der KV insgesamt profitiert, ist sinnvoll.“

Und die „Megatrends“? HHLA Intermodal erwartet

- stärkere Fokussierung der verladenden Wirtschaft und des Transportgewerbes auf „Green Logistics“
- Ausbau von Shuttle-Netzwerken und Hubsystemen
- Verlagerung und Spediteure werden den KV für neue Güterarten entdecken – zum Beispiel seit einiger Zeit Koks in Containern aufgrund besserer Qualitätssicherung des Produktes
- zunehmendes Engagement von Operateuren und Bahnen entlang der Wertschöpfungskette (im Seehafenhinterland zum Beispiel Terminals, Depots oder Trucking).

Ökombi Etwas besser als andere Operateure ist die österreichische Ökombi mit ihrem Fokus auf die Rollende Landstraße (RoLa) weggekommen: Ihr Sendungsvolumen ist im ersten Quartal „nur“ um 9,7 Prozent zurückgegangen. Für das Gesamtjahr geht das Unternehmen von etwa der gleichen Zahl aus.

Das Zugprogramm wurde der aktuellen Nachfrage angepasst. Zusätzlich wird der Markt „durch Preisaktionen“ stimuliert: „So gelingt es uns, die Auslastung bei etwa 80 Prozent zu halten.“

Die Konzentration auf die begleitenden Verkehre macht Ökombi unabhängiger von eventuellen Konzentrations-tendenzen. Deshalb das Fazit: „Eine allfällige Konzentration wird sich in Grenzen halten.“

Bei den Preisen will der Operateur „die Politik der kleinen Schritte beibehalten und gegebenenfalls mit allgemeinen, befristeten Preisaktionen aussteuern“. Die Phase des niedrigeren Aufkommens wird unter anderem dazu genutzt, neue Projekte umzusetzen: „Im Herbst 2009 werden wir mit dem ISU-System zwischen Halkali und Wels starten – es ermöglicht, auch nicht kranbare Sattelaufleger in einen Standardtaschenwagen des Kombinierten Verkehrs zu verladen.“

Als klassischer RoLa-Operateur sieht sich Ökombi auch im Kombi-Markt der Zukunft bestens aufgestellt: „Wenn die Entscheidung, den Transport mit einem

»Es ist zu erwarten, dass vor allem kleinere Operateure ihr Angebot zurück-schrauben oder aufgeben«

Kombiverkehr

Lkw auf der Straße durchzuführen, bereits gefallen ist, kann nur die RoLa einen Teil der Beförderung auf die umweltfreundliche und sichere Schiene verlagern.“

Polzug Intermodal GmbH Die Polzug Intermodal GmbH registrierte im ersten Quartal einen Rückgang „im zweistelligen Bereich“. Das Aufkommen für das Gesamtjahr sei aus heutiger Sicht noch nicht absehbar. Den etwas ruhigeren Geschäftsverlauf nutzt das Unternehmen „zur Weiterbildung unserer Mitarbeiter und Verbesserung unserer Systeme“.

Wenig Einfluss hat das schwierige Umfeld offenbar auf die Investitionen Polzugs. DV-Systeme sollen weiterentwickelt, die polnischen Terminals ausgebaut werden. Zudem würden die grenzüberschreitenden Verkehre in die GUS-Staaten erweitert. Auch das Angebot im Kaukasus will Polzug „in Zusammenarbeit mit unserer Tochterfirma Silk Road Express Georgia in Georgien aufgrund des dort boomenden Marktes konsequent ausbauen“.

Polzug erwartet krisenbedingt eine „verstärkte Kooperationsbereitschaft aufseiten der Operateure“, um die Verkehre enger zu vernetzen. Dafür sorgt offenbar schon der extreme Preisdruck im Markt. Polzug: „Es sind Preise im Markt, die kein Anbieter lange durchhalten kann.“ Der Operateur sieht sich „als langfristiger Partner unserer Kunden“. Die gegenwärtige Krise könne man nur gemeinsam durchstehen: „Beide Seiten müssen Raum zum Überleben haben.“

Helfen könnte dem Kombi-Markt eine Senkung der Trassenpreise, glaubt Polzug. Außerdem könnten sich staatliche Institutionen in Mittel- und Osteuropa stärker beim Aufbau intermodaler Terminals engagieren – „zum Beispiel mit Förderprogrammen oder zinsgünstigen Finanzierungen“.

Und welche „Megatrends“ erwartet Polzug? Vor allem den Einsatz neuer intermodaler Einheiten, maßgeschneiderte Kunden-/Industrielösungen mit verbesserten DV-Anbindungen, eine stärkere Vernetzung der einzelnen Operateure und eine zunehmende Entmischung von Passagier- und Güterverkehrsnetzen.

Transfracht Kurz und knapp fasst Transfracht die Situation zusammen. Der Operateur hat in den ersten drei Monaten rund 20 Prozent Volumen eingebüßt und erwartet für das Gesamtjahr eine Stabilisierung bei einem Minus von etwa 15 Prozent. Personalanpassung, Prozessoptimierung, Bündelung und Konzentration von Verkehren sind die begleitenden Maßnahmen. Eine „gewisse Marktbereinigung“ sei denkbar. Die Preise könnten sich gegen Ende des Jahres stabilisieren.

Und staatliche Hilfen? „Der Markt soll seine Probleme selbst regeln“, lautet die selbstbewusste Einschätzung. Allerdings hält Transfracht die Entwicklung der Kabotageverkehre für „problematisch“.

Als großen Trend macht Transfracht durchgängige Lieferketten und die Einbindung anderer europäischer Seehäfen aus.