

SGKV erfindet sich neu

Kombinierter Verkehr BMVBS will Studiengesellschaft Fördernetzwerk streichen

Von Heinrich Klotz

Der zentrale Geldgeber dreht vermutlich den Hahn zu, aber die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) macht weiter: Das war die zentrale Botschaft von der Mitgliederversammlung am 17. Juni in Nürnberg. Wie die Vereinigung künftig aussehen wird, ist offen. Sie will auf jeden Fall ein wenig mehr Verbandsarbeit machen – „behutsam“, versteht sich.

Es waren schwierige Monate für die gute alte SGKV. Bereits 1928 gegründet, wird die neutrale Fachvereinigung mit Mitgliedern aus allen Ebenen der Kombi-Kette von den meisten Experten sehr geschätzt. Allerdings kämpft der Zusammenschluss seit Jahren mit sinkenden Zuschüssen aus dem Bundesverkehrsministerium. Das hatte in der Vergangenheit jährliche Fördermittel für die SGKV springen lassen – zuletzt knapp 140 000 EUR im Jahr 2010 – und dafür Gegenleistungen in Form von Beratung, Recherchen und vor allem Vorbegutachtung in Sachen Terminalförderung bekommen. Außerdem vertritt die Vereinigung deutsche Interessen in wichtigen internationalen Normungsinstitutionen, beispielsweise dem Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (B.I.C.).

Forschung im Fokus. 2011 aber soll Schluss sein mit dem garantierten Geldsegen aus Berlin: Da läuft die direkte Förderung aus. Und was dann? Boris Kluge, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied: „Der Vorstand ist sich einig, dass Forschungstätigkeit die Unterstützung durch das BMVBS substituieren soll.“ Forschungsaufträge aus der EU und auf nationaler Ebene seien bereits gewonnen worden. Kluge: „Die akquirierten Forschungsprojekte sollen die SGKV in die Lage versetzen, notfalls auch ohne Zuwendungen des Bundes auszukommen.“

Gleichzeitig will die Studiengesellschaft aber auch die Verbandstätigkeit verbessern und ausweiten. Und auch bezahlte „Beratungstätigkeiten“ bevorzugt für Mitglieder“ kann sich Kluge vorstellen.

Ende ist noch offen. Was am Ende stehen wird, weiß noch keinen so genau. Ein reiner Interessenverband? Oder doch eher die heutige Mischung



In welches Terminal fließen öffentliche Fördermittel am sinnvollsten? Mit der Vorprüfung dieser heiklen Frage hat das Bundesverkehrsministerium unter anderem die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr betraut.

aus Fachinformationszentrum, Forschungseinrichtung, Beratungsstelle für BMVBS und Mitglieder und Vertretung von Mitgliederinteressen? Kluge: „Diese Diskussion soll in den nächsten Monaten fortgesetzt werden und auch in eine Satzungssändereiung münden.“ Ziel seien schlankere Strukturen der SGKV. Mit dabei in diesem Prozess ist das BMVBS. Denn das Ministerium wird kaum auf Leistungen der SGKV verzichten können und muss sie dann halt künftig entsprechend bezahlen.

Praxis: KV und GVZ. Eine gute Praxis gab es für die SGKV-Mitglieder in Nürnberg, übrigens auch: „KV-terminal – Flächenmanagement – GVZ“ stand als Thema auf der Tagesordnung. Dabei ging es im Kern

darum, wie man die Möglichkeiten der Flächenvermarktung und die Potenziale einer KV-Anlage am besten verbindet. Der Hafen sieht sich dabei in einer idealen Position, um Flächen geeignet zu entwickeln, zu vermarkten und auch Dienstleistungen anzubieten, damit Ansiedlungen erfolgreich sind. Das unterstrich Joachim Zimmermann von der bayernhafen Gruppe. Der Entwicklung von Umschlagnägeln und deren geeignetem Betrieb kommt eine Schlüsselrolle für eine nachhaltige langfristige Entwicklung der Häfen zu. Es gehe darum, durch aktives Gestalten von KV-Infrastrukturen und KV-Verkehren so attraktive Angebote zu entwickeln, dass die Ansiedlung als zentrales Geschäftsfeld davon profitiert.

Für die GVZ bat Steffen Nestler, Geschäftsführer der Deutschen GVZ-Gesellschaft (DGG), um Geduld. Es gebe Erfolgsbeispiele, aber auch weniger erfolgreiche Verbindungen von GVZ

Emons gründet Bahntochter

Kombinierter Verkehr Die Kölner Spedition Emons hat eine eigene Tochter gegründet. Geschäftsführer der Emons-Rail-Cargo GmbH sind Herbert Putzmann (61) und Jens Umann (46). Ausschlaggebendes Argument für die Unternehmensgründung war nach Emons-Auskunft die positive Entwicklung der eigenen Zugleistungen. Das Geschäftsfeld bewegte sich im vergangenen Jahr 25 000 TEU und steuerte einen Umsatz von 7 Mio. EU zum Unternehmensergebnis bei.

Emons war zwar 1969 Gründungsgegenstand des Kombi-Operators Kombiverkehr, hatte aber in September 2006 eigene Züge zwischen Hamburg/Bremerhaven und Leipzig/Halle, Dresden und Erfurt aufgesetzt. Die Traktion für diese Züge wurde an die IHL Eisenbahn und die Muldentalbahn (MTEC) vergeben.

DVZ 6.7.2010 [rfj]

www.emons.de

Ages verbessert Eurovignett-Portal

Straßengüterverkehr Die virtuelle Eurovignette wird nutzerfreundlicher. So ist mit Polnisch die vierte Sprachversion – neben Deutsch, Englisch und Französisch – hinzugekommen, teilt Aages mit Sitz in Langenfeld als Generalunternehmer des Eurovignettensystems mit.

Zudem kann seit kurzen nicht nur mit den handelsüblichen Flotten und Tankkarten bezahlt werden, sondern auch mit Visa- und Mastercard. Über die Eurovignette berechnen die Länder Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande und Schweden Straßenbenutzungsgebühren.

Seit Anfang dieses Jahres wurden fast 1 Mio. EUR über das Internetportal online eingezogen, berichtet Aages-Geschäftsführer Rolf Herzog mit zunehmender Akzeptanz. Lkw-Fahrer können über das Portal online jederzeit vor Fahrtantritt buchen. Dieser Buchungsprozess erspart die Anfahrt oder einen Umweg zu Verkaufsstelle.

Fahrer aus über 50 Nationen haben ihre Vignetten bisher online gekauft. Deutsche Nutzer stehen mit über 3 Prozent aller Transaktionen in der Liste der Nutzer ganz oben. Es folgen die Franzosen mit 15, Polen mit 12 und die Bulgaren mit 8 Prozent. DVZ 6.7.2010 [rfj] www.eurovignette.eu

duisport

www.duisport.de

NRW-Kammer warnt vor Verkehrskollaps Straßengüterverkehr Nordrhein-Westfalen steht aus Sicht der Wirtschaftsnaher Zukunft ein Verkehrskollaps bevor. „In den nächsten 10 bis 15 Jahren wird mit 70 Prozent mehr Güter transport auf deutschen Autobahnen gerechnet. Auch auf den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt kommen deutliche Wachstumsraten zu“, sagte Verkehrsexperte Joachim Brendel von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Nord Westfalen gegenüber der Nachrichtenagentur dpa.

Der dringend notwendige Ausbau der Verkehrswege in NRW, vor aller

die Autobahnen und Schienenstr

cken, dürfe auf keinen Fall dem Ro

stift der Bundesregierung zum Opfer fallen, fordert Brendel.

Die Wirtschaft selbst habe scho

auf die Staus reagiert – leider aber m

noch mehr Verkehr, sagte der IHK-E

perte: „Die Unternehmen brauche

Gleichzeitig hat TNT die Zahl der Zustelltage von fünf auf sechs erhöht.

Rudolf Pfeiffer, Vorsitzender des

TNT Post stellt nur noch jeden zweiten Tag in Deutschland zu

Kep-Dienste Unternehmen sieht sich als Trendsetter

TNT Post hat in Deutschland damit begonnen, Post nur noch jeden zweiten Tag beim Empfänger abzugeben (DVZ 26.6.2010, Seite 1). Wie eine Firmensprecherin gegenüber der DVZ sagte, ist es das Ziel, Briefsendungen bundesweit zu 98 Prozent garantiert innerhalb von zwei Tagen zuzustellen.

Im Einzelnen hat die TNT-Post-Tochter TNT Post Region Service GmbH zunächst in den Ballungsräumen Hamburg, Frankfurt und Stuttgart auf die von Fachleuten als AB-Zustellung bezeichnete Produktionsweise umgestellt. Dabei übernimmt in der Regel ein Bote zwei Bezirke, die er tageweise abwechselnd bedient. Dadurch verdoppelt sich die Zustelldichte und die Produktivität auf der letzten Meile steigt erheblich.

Gleichzeitig hat TNT die Zahl der

Zustelltage von fünf auf sechs erhöht.

DVZ 6.7.2010 [rfj]

**Containerbegasung/
-kontrollmessungen,
jetzt exklusiv am Eurogate!**

(040) 78 42 00

S & A

schützt ...

Geschäftsführer:
Wolfgang Szemionnek