

Unternehmensvorstellung.....

.....Ende - Foto Alpine Kombination

Heute fahren überwiegend wir Company-Trains.

Warum, meine Damen und Herren, haben wir uns als mittelständisches Unternehmen für Investitionen im Kombinierten Verkehr entschieden? Der deutsche Operator Kombiverkehr, gegründet 1969, hatte einen hervorragenden jungen Verkäufer, der von der Idee intermodaler Verkehre als Kombination Straße und Schiene geradezu besessen war. Dieser Mann sitzt übrigens heute im VW der UIRR und ist GF des größten Kombioperators. Mein Vater, damals geschäftsführender Gesellschafter, ließ sich von der Begeisterung anstecken und startete die 1. Kombinierten Verkehre unseres Hauses aus Überzeugung. Ich könnte Ihnen jetzt eine wunderbare Argumentationskette zur Begründung dieser Entscheidung aus heutiger Sicht liefern, wie 44 t Regel, Mautersparnis, CO2- Einsparung, Nachhaltigkeit, keine Fahrverbote etc., Aber damals faszinierte meinen Vater ein anderer Gedanke. Fernverkehrstransporte konnten in Deutschland nur mit Konzessionen durchgeführt werden, d. h. eine Konzession pro LKW. In den 70er Jahren waren Konzessionen ein knappes Gut und im freien Markt nur zu überhöhten Preisen käuflich. Aufgrund der Gesetzeslage musste man im KV zwar Konzessionen hinterlegen, aber die mögliche Touranzahl war eben höher als auf der Straße.

...

Somit war ein schnelleres Wachstum des Unternehmens möglich und nach umfangreichen Kostenrechnungen entschieden wir uns für den Kombinierten Verkehr, investierten in kranfähige Wechselbrücken und entsprechende LKW. Das war der Grundstein und sehr schnell praktizierten wir - von und zu allen Niederlassungen in Deutschland – mit Erfolg KV.

Diskutieren wir über den KV so hören wir immer wieder von den Vorteilen des Systems Schiene.

1. Die Eisenbahn ist besonders gut beim Transport großer Gütermengen über lange Entfernungen.
2. Die Eisenbahn kann, weil es ein spurgebundenes System ist, eine hohe Schnelligkeit erreichen und diese im Wettbewerb insbesondere auf längeren Entfernungen ausspielen.
3. Das System Schiene ist planbar und zuverlässig.

Das sind üblicherweise die gültigen und allseits beliebten Argumente, die für eine Kombination aus Lkw-Transporten und Schienentraktion sprechen. Flexible und schnelle Verteilung, sprich Be- und Entladung über den Lkw und Überbrückung der langen Strecken vom Abgangsort in das Empfangsgebiet mit der Eisenbahn.

Manchmal allerdings hat mich auch schon mal das unheimliche Gefühl beschlichen, dass die von mir, als Kunde, erlebte Wirklichkeit mit diesem Anspruch nicht recht im Einklang steht.

Das Systemvorteilsargument stimmt sicherlich beim Kombinierten Verkehr, denn bei den Operateuren, die sich in der UIRR zusammen geschlossen haben, liegt die Durchschnittsentfernung je beförderter Sendung im internationalen Verkehr bei ca. 800 – 850 km.

Wie sieht's nun mit der Schnelligkeit der Bahn aus? Stimmt, KV-Züge fahren mit Spitzengeschwindigkeiten von 100 – 120 km und das auch schon mal 100 km und mehr. Dennoch pendelt sich die mittlere Fahrgeschwindigkeit dieser Züge, also inklusive betriebsbedingter Unterwegshalte, auch bei den hochwertigen Ganz- oder Shuttlezügen bei 45 – 55 km/h ein. Da bleibt der Straßen-transport dann doch die Benchmark. Und weil das so ist, kann bei zeitkritischen Gütern, deren Anteil ständig zunimmt, eine auf dem Lkw basierende Logistik häufig günstigere Beförderungszeiten als die Schiene anbieten.

Bleibt das Argument, die Schiene sei planbar und zuverlässig. Als Nutzer muss man wohl antworten: ja, bisweilen, hin und wieder, immer öfter!!!??

Gerade beim wichtigsten Maßstab, der Zuverlässigkeit, der Pünktlichkeit, haben uns doch alle europäischen Bahnen in den letzten Jahren und ganz speziell auch in diesem Jahr, im Regen stehen gelassen. ...

Wir wurden in den vergangenen Monaten erneut, aus unterschiedlichsten Gründen, auf allen europäischen Korridoren mit Pünktlichkeitsquoten von 40 – 50 % und weniger konfrontiert.

Wenn nicht heute am 40. Jahrestag der UIRR ist die Frage an die Vertreter der hier anwesenden Bahnen unausweichlich.

Muss das denn wirklich so sein – kann man die Performance, die durchgängige Transportleistung der Bahnen nicht deutlich und für die Kunden, sprich Operateure und Spediteure, nicht dauerhaft und nachhaltig spürbar verbessern???

Muss denn wirklich auf der deutschen Teilstrecke von sagen wir Wuppertal nach München vier bis fünf Mal ein Lokführerwechsel stattfinden?

Das europäische Eisenbahnsystem ist im Grundsatz nationalstaatlich geordnet, sowohl was die Infrastruktur als auch die Schienenproduktion anbelangt.

Muss aber dabei dieser exorbitante Mangel an Interoperabilität entstehen und immer noch bestehen und quasi von Jahr zu Jahr vererbt werden?

Der Flickenteppich der Schienennetze ist schon sprichwörtlich:

Unterschiedliche Strom-, Sicherungs- und Leitsysteme, Unterschiede bei den maximalen Zuglängen, Zuggewichten, Achslasten oder gar Spurweiten.

Daneben gibt es noch unzählige administrative Unterschiede bei Bremszetteln, Wagenlisten etc.

Der Harmonisierungs- bzw. Standardisierungsgrad ist im internationalen Schienenverkehr erschreckend niedrig.

Wenn Anschlüsse nicht fein abgestimmt sind und es dadurch zu längeren, betriebsbedingten Aufenthalten kommt, helfen Hochgeschwindigkeits-Güterzüge unterwegs auch nicht.

Zusammen mit den durch die Infrastruktur bedingten Unterschieden summieren sich die Schnittstellen. Diese sind zeitraubend und verbrauchen unnötig Personal- und Equipmentressourcen. Darüber hinaus – das muss ich Ihnen nicht erläutern – ist jede Schnittstelle anfällig für Fehler, Verzögerungen oder Unregelmäßigkeiten.

Wenn ich hier quasi die Stimme des Marktes bin, dann darf ich stellvertretend für alle Nutzer des KV einen Wunsch äußern, der eindeutig an die Vertreter der europäischen Bahnen gerichtet ist.

Harmonisieren Sie bitte endlich den europäischen Bahnverkehr, bilden Sie Allianzen mit festen Regeln, Pflichten und Vereinbarungen für jedes Mitglied im Interesse Ihrer Organisationen und Ihrer Kunden. Eine derartige Allianz erhöht meines Erachtens die Chance, dass die Systemvorteile der Schiene im KV marktwirksam zum Tragen kommen.

Andere europäische Verkehrsunternehmen praktizieren das lange und hoch erfolgreich, wie z.B. die Passagierluftfahrt (Star Alliance). Letztendlich ist die UIRR ja auch nichts anderes als eine perfekte und zielführende Kooperation von Operateuren.

Seit den 70er Jahre praktizieren wir als Winner Spedition kombinierte Verkehre, wir haben alle Höhen und Tiefen der wirtschaftlichen Entwicklungen und des KV durchlebt. Seit fast 30 Jahren beschäftige ich mich persönlich, nicht nur als Nutzer, sondern auch als Vorsitzende des Verwaltungsrates der Kombiverkehr mit allen Fragen und Belangen des KV, irgendwann kann niemand mehr die immer wiederkehrenden und seit Jahren identischen Argumente für Qualitätsmängel im KV hören ,geschweige denn verstehen. Als mittelständisches, dem Wettbewerb ausgesetztes Speditionsunternehmen, wären wir aufgrund von Unfähigkeit, fehlender Innovation und mangelnder Kooperationsbereitschaft schon am Markt eliminiert.

Mein Apell richtet sich ebenso an die Politik, denn Sie, meine Damen und Herren, tragen nicht nur viel Verantwortung für die Unternehmensstrategien der europäischen Bahnen, sondern auch für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur.

Denn letztendlich können wir Spediteure nur ein Schienenprodukt kaufen und in unsere Logistikkette integrieren, welches den hohen Qualitätsansprüchen unserer Auftraggeber Rechnung trägt, den richtigen Preis, nämlich im Wettbewerb zur Straße hat und dann, und zwar nur dann, mit Ökonomie und Ökologie im Einklang steht.

Das Wachstumspotential im Kombinierten Verkehr liegt auf der Straße – wir müssen es nur aufheben. Jede 5. Sendung auf der Schiene wird bereits heute multimodal befördert. Damit sollten wir uns nicht zufrieden geben. Ideen für den weiteren Erfolgsweg des KV haben wir Spediteure reichlich, zumal das Thema der Nachhaltigkeit im Transport durch CO²-Einsparung eine sehr positive und überzeugende flankierende Maßnahme ist. Zu guter letzt akzeptiert aber jeder Auftraggeber nur eine Verlagerung zum KV bei einer messbar kontinuierlich guten Leistungsqualität.

Hier am Hauptsitz der Europäischen Union kommt vermutlich jeder Redner früher oder später auf Verordnungen und Gesetze zu sprechen. Auch ich mache da keine Ausnahme, denn ein viel diskutiertes Thema, nämlich die möglichen Veränderungen der Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr beschäftigt uns alle.

Bei kritischer Betrachtung dieser veränderten Fahrzeugkonzepte in Sachen Länge und Gewicht wird man bisweilen schnell in die Schublade eines Innovationsgegners gesteckt. (Sa-Auflieger, 14,50/15,30).

Es geht hier aber nicht um das Verhindern sondern um die Berücksichtigung einer möglichen Inkompatibilität (Unverträglichkeit), denn politisch gewünscht ist auch die Integration aller Verkehrsträger, damit sie sich optimal in ein vernetztes System einbringen können. Hier liegt Gefährdungspotential! Verlässliche Rahmenbedingungen für den kapitalintensiven Equipmenteinsatz brauchen nicht nur wir Spediteure sondern gerade auch die Bahnen und Kombioperateure. Es könnte nicht im Sinne der europäischen Verkehrspolitik sein, wenn Long- bzw. Gigaliner zu einem Einbruch im KV durch Rückverlagerung auf die Straße beitragen würden, denn kombinierter Verkehr stärkt die europäischen Wirtschaftsstandorte, entlastet Straßen, erhöht die Sicherheit und ist ein Beitrag zum Erreichen des Klimaschutzziels.

Geburtstage sind Meilensteine, Meilensteine auf denen man etwas ausruhen darf, Rückschau hält, aber auch neue Ziele setzt.

Das alles dürfen auch die in der UIRR zusammengeschlossenen Kombioperateure mitsamt allen Mitarbeitern ihres Verbindungsbüros (H. Colle/H. Burkhardt) in Brüssel tun.

Da der Kombinierte Verkehr unter anderem auch von verkehrspolitischen Rahmenfaktoren abhängt, ist die Lobby und Öffentlichkeitsarbeit ungemein wichtig. Und es ist eben der UIRR zu verdanken, dass im Bereich Gütertransport die Entwicklung des KV die bedeutendste Strategie in der Transport- und Umweltpolitik der EU-Mitgliedsstaaten ist.

Jemand, der es wissen muss, hat einmal zu mir gesagt:

Operateure veredeln das Produkt KV!

Mitunter stimmt das sogar, denn wer sich schon mal in einer direkten Diskussion mit einer Bahn befunden hat, weiß, wie spezifisch und speziell diese Eisenbahnsprache bisweilen sein kann. Sicherlich ist der KV naturgemäß komplexer als der durchgehende Straßentransport, eben deshalb muss der Operateur die spezifischen Herausforderungen wie Trassierung, Traktion, Fahrplan, Waggon etc. klären und ein dem Kundenwunsch adäquates Angebot formulieren.

Damit diese Offerten auch marktgerecht sind, müssen Operateure ihre Neutralität und Unabhängigkeit behaupten, sowie frei am Markt agieren können.

Ihnen allen wünsche ich Mut

- den Bahnen Mut, endlich Allianzen zur eigenen Stärkung und zur Nachhaltigkeit in der Qualität einzugehen

- den Operateuren Mut zur Sicherung Ihrer Unabhängigkeit und Neutralität
- den Politikern Mut, die richtigen und zukunftsweisenden Entscheidungen in der Verkehrspolitik zu treffen
- den Spediteuren und Transporteuren Mut bei übertriebenen, unrealistischen Anforderungen an Preis und Laufzeit mal „Nein“ zu sagen.
- der UIRR weiterhin den Mut gegenüber den europäischen Bahnen Kontrapositionen zu beziehen, die für die Weiterentwicklung des KV erforderlich sind!!!!

40 Jahre UIRR – eine erfolgreiche Geschichte des Kombinierten Verkehrs, die viele große und auch mittelständische Spediteure als Kunden der Operateure überzeugt hat.

Herzlichen Glückwunsch.