

Olaf Krüger, Vorsitzender des Vorstandes der IBS, im Interview

„Die Qualitätsprobleme erstrecken sich auf alle europäischen Verkehre“

Herr Krüger, die Transportzahlen im Güterverkehr zeigen wieder nach oben. Es scheint, als sei die wirtschaftliche Talsohle überwunden. Wie stellt sich aktuell die Lage für die Bahnspediteure dar?

In nahezu allen wichtigen Bahnverkehrsrelationen wirkt sich die positive Entwicklung der Wirtschaft auch auf die Geschäfte der Bahnspeditionen aus. Speziell in den Verkehren mit der GUS und den Balkanstaaten kann, unterstützt durch wieder steigende LKW-Preise, ein zunehmendes Interesse der Verlagerer an Bahntransporten festgestellt werden. Hier ist jedoch zu bemerken, dass die Marktanteile der Schiene durch einen ruinösen Wettbewerb auf der Straße vor allem im Jahr 2009 drastisch zurückgegangen waren. Die nunmehr verbesserte Situation gleicht frühere Verluste und den extremen Margenverfall noch nicht wieder aus.

Vor Kurzem haben Sie das Chaos auf der Schiene angemahnt. Im Einzelwagenverkehr könnten selbst Wagen mit höchster Prioritätsstufe nicht befördert werden.

Die immensen Qualitätsprobleme im Einzelwagenverkehr erstrecken sich auf nahezu alle europäischen Verkehre. Ursachen hierfür sind insbesondere das schrittweise Wegbrechen des traditionellen Einzelwagenverkehrs über die Rangierbahnhöfe in Kooperation der Staatsbahnen, die zunehmende Aufweichung der immer noch praktizierten RIV-Mietverrechnungen und erhebliche Kapazitätsengpässe aufgrund der verschärften Sicherheitsanforderungen an die Radsatzwellen der Waggons. Während einige Bahnen (unter anderem DB, RCA, SBB, Green Cargo) durch gezielte Rationalisierungsmaßnahmen und Neuaufbau von Direktzügen zwischen europäischen Wirtschaftszentren dieser Entwicklung begegnen, steht die Mehrzahl der europäischen Staatsbahnen dieser Entwicklung konzeptlos gegenüber. Das massive Schließen von Gleisanschlüssen sowie extreme Preiserhö-

hungen führen zu einer Reduzierung des Leistungsangebotes für einzelne Komplettladungen auf der Schiene.

In Italien wollen DB Schenker Rail, SBB Cargo und Rail Cargo Austria zusammen den Markt beleben. Außerdem haben diese drei gemeinsam mit CFL Cargo, CD Cargo, Green Cargo und SNCB Logistics die Allianz XRail zur Stärkung des Wagenladungsverkehrs gegründet. Wie sehen Sie als Spediteur solche Kooperationen?

Die Initiative der drei Bahnen, zusätzliche Direktzüge mit Italien aufzubauen, begrüßen wir sehr. Um diese Züge möglichst wirtschaftlich zu betreiben, ist eine kurzfristige

Olaf Krüger

... ist Direktor Zentraleitung europäische Bahnverkehre der Kühne + Nagel (AG & Co.) KG, Region Zentraleuropa und Vorsitzender des Vorstandes der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure. Er ist seit 1992 verantwortlich für die Entwicklung der Bahnspedition in der Kühne + Nagel-Gruppe. Bis 1990 war er im kommerziellen Dienst der Deutschen Reichsbahn tätig und übernahm dann die Leitung des Cargo-Bereiches. Olaf Krüger ist Mitinitiator und Gründer der 1996 gebildeten Europäischen Interessengemeinschaft der Bahnspediteure und seit Gründung Vorsitzender des Vorstandes.



Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen diesen Bahnen und den Bahnspeditionen zweckmäßig. Bei einfachen und auf den Wettbewerb der Straße ausgerichteten Preissystemen sind die Bahnspeditionen in der Lage, Auslastung der Züge und Rückladequoten zu erhöhen.

Wir begrüßen gleichfalls die XRail Initiative, weil die dadurch neue Form der Zusammenarbeit der staatlichen Bahnen mit hochwertigen Produktstandards den zurzeit maroden Einzelwagenverkehr wieder beleben kann. Aber auch hier gilt: Nur mit modernen, durchgehenden Preismodellen kann noch bestehender Einzelwagenverkehr gerettet werden und gegebenenfalls wieder Verkehr von der Straße auf die Schiene geholt werden.

Welche Rolle können oder müssen dabei die NE-Bahnen einnehmen?

Die Anzahl der europäisch ausgerichteten privaten EVUs hat sich in den letzten Jahren durch Übernahmen staatlicher Bahnen beziehungsweise Joint Venture reduziert. Damit ist kurz- und mittelfristig keine wesentliche Erhöhung des Marktanteils dieser Bahnen zu erwarten. Für die deutschen NE-Bahnen wird im internationalen Geschäft insbesondere die Partnerfunktion von DB Schenker Rail in der Flächenbedienung von Bedeutung sein.

In Zusammenarbeit mit Operateuren des Schienenverkehrs sowie Bahnspeditionen, mit entsprechender Bündelung von kompletten Zugeinheiten, besteht natürlich auch für die NE-Bahnen die Möglichkeit, künftig auf langen nationalen Strecken beziehungsweise im internationalen Verkehr als Langstrecken-Carrier einzutreten.

Wie sehen Sie langfristig die Zukunft des Einzelwagenverkehrs?

Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs liegt eindeutig bei direkten Pendelzugverkehren zwischen großen Wirtschaftsregionen beziehungsweise der Anbindung europäischer Häfen an diese Regionen. Hierzu ist die Schaffung beziehungsweise der Ausbau sogenannter Railports dringend erforderlich. In Anlehnung an das System der europäischen Intermodal-Verkehre sollten diese Railports öffentlichen Zugang haben und die gleiche Fördermittelwürdigkeit erhalten wie die europäischen KV-Terminals. Von Bedeutung ist, dass im künftigen EU-Frachtnetz diese Railports weitestgehend eingebunden sind, um schnelle Laufzeiten und eine hohe Qualität zu gewährleisten.

Die im XRail Projekt beteiligten Bahnen werden ergänzend zu dem europäischen Railport-Zugsystem über eine stark reduzierte Anzahl leistungsfähiger Rangierbahnhöfe gleichfalls leistungsfähige Angebote entwickeln, die aber bei Weitem nicht mehr den Flächendeckungsgrad haben werden wie das ursprüngliche Einzelwagensystem.

Die Rolle der Bahnspeditionen in der Bündelung von Einzelladungsverkehren zu Zugeinheiten, aber auch bei der Rückladeorganisation, wird stark zunehmen. Alle Bahnspeditionen sind sich im Klaren darüber, dass eine weit höhere Verantwortung für einen funktionierenden Eisenbahn-Güterverkehr in Europa übernommen werden muss. Hierzu ist es dringend erforderlich, in intensive Verhandlungen mit den interessierten EVUs im europäischen Eisenbahnverkehr einzutreten.

Herr Krüger, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte
Ulrich Vössing.