

**Initialzündung EU-Erweiterung: Immer mehr KV-Gesellschaften bauen ihre Ostverkehre aus und wollen von den wachsenden Volkswirtschaften der ehemaligen Blockstaaten profitieren**

# Richtung Osten

Foto: adp/Jochem Lubbe

Am 30. März dieses Jahres brauste er zum ersten Mal von München-Riem gen Istanbul, der Bosphorus-Express, kurz BEEEX. Das neue Zugangebot im Kombinierten Verkehr (KV) – initiiert von Europe Intermodal, einem Gemeinschaftsunternehmen der deutschen Kombiverkehr und der slowenischen Adria Kombi – schließt Halkali, das größte Containerterminal Istanbul, an das europäische

Netzwerk der beiden Muttergesellschaften an. Während der BEEEX derzeit einmal pro Woche fährt, bietet Intercontainer Basel wöchentlich bereits zehn Ganzzüge von der Terminaldrehscheibe Sopron an der ungarisch-österreichischen Grenze bis Halkali. In die Gegenrichtung fahren sieben Züge. Via Sopron bedient der Operateur dazu noch Griechenland mit neun Shuttles pro Woche sowie mehrmals wöchentlich Bu-

karest und Skopje wöchentlich. In die GUS fährt Intercontainer seit 16 Jahren ab Berlin mindestens drei Ganzzüge pro Woche.

**Fast alle Gesellschaften bauen aus**  
Die schweizerische Hupac bietet ebenfalls KV-Verbindungen Richtung Osten, darunter mehrere Züge nach Polen und Ungarn. Seit September 2006 fährt die Hupac von Italien ins Baltikum, seit Anfang 2008 von

## INTERVIEW

### „Verbesserung der Infrastruktur erforderlich“

María Leenen, Geschäftsführerin der SCI Verkehr GmbH, über die wachsende Bedeutung und die Probleme des Kombinierten Verkehrs (KV) auf den Strecken nach Ost- und Südosteuropa.

**Warum gewinnen Gütertransporte nach Ost- und Südosteuropa derzeit an Bedeutung?**

Die Volkswirtschaften der neuen EU-Staaten, aber auch in der Türkei, in Russland und einigen GUS-Staaten wachsen: Es wird zunehmend mehr produziert und zum Teil auch konsumiert. Gerade durch die Verlagerung von Produktionsstätten nach Ost- und Südosteuropa kommt es zu einem steigenden, bahn-affinen Transportbedarf in diese Regionen. Denn dadurch entstehen Verkehre mit festen Anfangs- und Endpunkten – gute Voraussetzungen für den Kombinierten Schienenverkehr. Außerdem verbessern sich dort die Rahmenbedingungen für den Schienen-

transport. Es gibt mehr Mehrsystemlokomotiven und die Bahnen zeigen eine stärkere Kundenorientierung.

**Warum bieten die KV-Operateure immer mehr Zugverbindungen in diese Regionen an?**

Der KV ist letztlich einfach zu organisieren. Da zunehmend neue private Unternehmen in den Markt drängen, versuchen die etablierten Unternehmen die wichtigsten Relationen zu besetzen. Im Gegensatz zu den klassischen Nord-Süd-Relationen sind nämlich in Richtung Osten noch freie Trassen verfügbar.

**Was sind die ganz speziellen Herausforderungen für den KV in diese Regionen?**

Die Schienendichte in Osteuropa ist ausreichend, die Qualität allerdings vielfach mangelhaft, so dass die Züge nur mit niedrigen Geschwindigkeiten fahren können. Außerdem ist die Zahl der KV-Terminals gering. Nicht alle Terminals können alle Ladeeinheiten, wie etwa Sattelaufleger, umschlagen. Dringend erforderlich sind also neue Terminals und eine Verbesserung der Infrastruktur. *eee*

María Leenen,  
Geschäftsführerin  
SCI Verkehr GmbH



Polen nach Russland. Polzug Intermodal erschließt Osteuropa und Zentralasien bereits seit Ende der 90er Jahre für den Kombinierten Verkehr und fährt Züge ins Baltikum, nach Russland und die anderen GUS-Staaten – durchweg mit jährlichen zweistelligen Steigerungsraten, wie Vertriebsleiter Marcel Sames betont.

„Derzeit beschäftigen sich nahezu alle KV-Gesellschaften damit, Linien Richtung Osten und Südosteuropa auf- und auszubauen“, sagt Rainer Mertel, Geschäftsführer der KV-Beratungsgesellschaft KombiConsult, einer Kombiverkehr-Tochter. Seit den EU-Osterweiterungen in 2004 und 2007 wachsen die Volkswirtschaften der neuen EU-Staaten überproportional. „Auch durch die verstärkte industrielle Arbeitsteilung nehmen die Transportvolumina Ost-West so stark zu, dass sich die Voraussetzungen, wettbewerbsfähige KV-Angebote umzusetzen, deutlich verbessert haben“, sagt Mertel. Mit den Transportmengen steigt die Attraktivität dieser Regionen für den KV – auch wenn die Züge gen Osten durchweg besser ausgelastet sind als von Ost nach West. „So-

### Mit den Transportmengen steigt die Attraktivität der Regionen für den Kombinierten Verkehr

wohl bei den Kosten als auch der Fahrzeit kann der KV mit der Straße zunehmend mithalten – sofern die Züge ihre Fahrpläne einhalten.“ Laut Marcel Sames von Polzug ist der KV Richtung Osten zudem sicherer und günstiger als per LKW. Dazu kommt in Russland und den anderen GUS-Staaten, dass die Schienenwege besser ausgebaut sind als die Straßeninfrastruktur. „Hinter Moskau hören die Straßen auf“, so Sames.

### Fehlende Straßen, fehlende Terminals

Dass in Südosteuropa nicht nur Straßen, sondern auch Terminals fehlen, um alle Transportmengen zwischen Schiene und Straße fristgerecht umladen zu können, moniert Ahmet Cay, Direktor Operations bei Intercontainer Basel. „Wir überlegen uns deshalb, in eigene Terminals zu investieren.“ Andererseits, so Cay weiter, passen

die Bahnen ihre Trassenpreise etwas sehr schnell auf westeuropäisches Niveau an. „Dadurch überlegen sich viele Spediteure in Osteuropa zweimal, ob sie in intermodales Equipment investieren.“ Auch Peter Howald, Direktor Intermodal Services der Hupac, sieht die Engpässe im Terminalbereich als Herausforderung. „Der Ausbau der Bahninfrastruktur und die Verfügbarkeit von Terminalkapazitäten sind wichtige Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung des KV in Osteuropa“, so Howald.

Noch werden zwar mehr als 80 Prozent des Volumens im Kombinierten Verkehr auf den klassischen Strecken in und zwischen den westeuropäischen Staaten befördert, wie Mertel einräumt. „Doch im Osten steht der KV am Anfang einer interessanten Entwicklung. Sofern es zu keinen politischen oder wirtschaftlichen Verwerfungen kommt, werden sich vor allem die Routen nach Rumänien und in die Türkei als Rennstrecken für den KV etablieren.“

Eva Elisabeth Ernst, freie Journalistin



### Volumenbrücken im Kombiverkehr Deutschland-Italien v.v.



**Paneuropa-Rösch GmbH**

Vechta • Hamburg • Bremen • Verona

Telefon: 04441-92 40 20

E-Mail: info@paneuropa.com

Internet: www.paneuropa.com

- > von 1 bis 38 Europaletten
- > für leichte und schwere Güter bis 28 t / 120 cbm
- > eigener Fuhrpark – 450 Einheiten
- > Lagerumschlag
- > Ökonomische und ökologische Transportlösung
- > Zertifiziert nach DIN ISO 9001 und 14001