

KOMMENTAR



Die „Minis“ sind klein, aber oho

Timon Heinrici
Fachredakteur für Eisenbahnen

So richtig zu verstehen ist es nicht. Da ist sich die Fachwelt einig, was zu tun ist, um die Engpässe im Schienengüterverkehr zu beseitigen: Prioritäten setzen. Dennoch gleicht die Karte der hochbelasteten Strecken 2006 der Karte der hochbelasteten Strecken 2011 wie ein Ei dem anderen. Die Prognosen für 2015 und 2025 lassen darauf schließen, dass auch die Engpasskarten der kommenden Jahre nicht anders aussehen werden.

Wo es Handlungsbedarf gibt, ist also hinlänglich bekannt – und ein Teil der Vorhaben findet sich auch in jeweils aktuellen Bedarfsplan wieder. Doch die Abarbeitung macht wenig Fortschritte; bei jedem neuen Bedarfsplan gibt es ein Wiedersehen mit „alten Bekannten“.

Obwohl also alle wissen, wo die Verkehrsströme heute rauschen und morgen donnern, wird alle fünf Jahre eine neue Prognose gemacht. Das ist nun mal Gesetz. Aber: Projekte, die sich in einem frühen Planungsstadium befinden, werden zurückgeworfen. Denn es muss geprüft werden: Stimmen die Annahmen noch? Neue Gutachten sind erforderlich. Wenn alles so weit ist, dass über die Finanzierung gesprochen werden kann, kommt eine neue Prognose – und alles beginnt von vorn.

Aber Kapazitätsengpässe werden nicht nur durch Großvorhaben wie „Hamburg–Hannover“ aus der Welt geschafft, sondern zum Teil durch Mini-Maßnahmen – eine Weichenverbindung zum Beispiel. Diese schafft vielleicht Kapazität für zehn Züge täglich. Kann aber nicht finanziert werden, weil sie zu klein ist, um in den Bedarfsplan zu kommen. Nötig wäre also ein Bundesverkehrswegeplan-Projekt „MM“, der „Mini-Maßnahmen“. Das müsste sicher nicht alle fünf Jahre neu überprüft werden. Warum? Weil es in fünf Jahren erledigt wäre.

DVZ 27.10.2011
heinrici@dvz.de

Maersk entschädigt bei Verspätungen

Seeschifffahrt Im Asien-Europa-Verkehr bietet Maersk Line seit Montag für verspätete Transporte eine Entschädigungszahlung an (DVZ vom 15.09.2011, Seite 2). Gekoppelt ist dieser Ausgleich mit einem täglichen „Cut-Off“. Das ist der späteste Zeitpunkt, an dem Kunden ihre Container am Terminal anliefern können, um ein bestimmtes Schiff zu erreichen.

Eingebunden in das System sind die Häfen Shanghai, Ningbo, Yantian, Tanjung Pelepas, Felixstowe, Rotterdam und Bremerhaven, die täglich von einem Schiff der Maersk Line angelassen werden

DVZ 27.10.2011 (jpn)

Lufthansa-Mitarbeiter befürchten Jobverlust

Luftverkehr Das vorläufige Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen könnte rund 1000 Frachtarbeiter der Lufthansa den Job kosten. Das sagte der Betriebsratsvorsitzende von Lufthansa Cargo, Ralf Müller, am Dienstag auf einer Demonstration vor dem Flughafen. Rund 500 Mitarbeiter hatten sich an einem Tor des Flughafens versammelt. Sie protestierten gegen die aus ihrer Sicht unverständliche Entscheidung des hessischen Verwaltungsgerichtshofs, mit dem Winterflugplan Flüge zwischen 23 und 5 Uhr zu untersagen.

DVZ 27.10.2011 (dpa/sm)

■ „Das Zitat“ Seite 1

„Priorisieren und bündeln“

VCD-Veranstaltung: Experten einig über Wege aus dem Schienenengpass



Damit die Infrastruktur leistungsfähig bleibt, soll im neuen Verkehrswegeplan stärker ausgesiebt werden.

Von Timon Heinrici

Priorisierung und eine Bündelung „kleiner Maßnahmen“ beim Ausbau der Schiene könnten erheblich dazu beitragen, Engpässe im Eisenbahngüterverkehr zu beseitigen und die Kapazität zu steigern. Zu diesem Ergebnis kamen die Fachleute auf einer Podiumsdiskussion des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) am Dienstag in Berlin.

Mit der Bündelung kleiner Maßnahmen als Projekt im Bundesverkehrswegeplan und den daraus abgeleiteten Bedarfsplänen ließe sich mit vergleichsweise geringem Aufwand ein hoher Kapazitätseffekt erzielen.

Torsten Schein, Leiter Infrastrukturplanung und -projekte sowie Leiter Netzinvestitionen der DB Netz, appellierte eindringlich an die Politik, die wichtigsten Projekte zu identifizieren und die Mittel darauf zu konzentrieren. Alexander Kirfel, Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen, und Martin Wischner, Vorstand der Haveländischen Eisenbahnen (hvle), wiesen zudem auf die Möglichkeiten hin, durch Verbesserung der Abläufe beim Betrieb des Netzes zusätzliche Kapazität zu erschließen.

Auf die dramatisch zunehmenden Mengen machten Dr. Thomas Rössler, geschäftsführender Gesellschafter der HTC Hanseatic Transport Consultancy, und VCD-Bundesvorsitzender

Michael Ziesak aufmerksam. Rössler erwartet, dass die Hauptverbindungen im Kernnetz viergleisig ausgebaut werden müssen. Ziesak bemängelte, dass für wenige Großprojekte 24 Mrd. EUR erforderlich seien, von denen allerdings noch 21 Mrd. EUR zu finanzieren seien.

Dr. Hendrik Haßheider, Referent im Bundesverkehrsministerium für die Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens für den Bundesverkehrswegeplan, zeigte sich zuversichtlich, dass die Priorisierung mit der Überarbeitung des Plans vorankomme. Ein gutes Beispiel dafür sei die Überprüfung der Bedarfspläne im Herbst vergangenen Jahres gewesen.

DVZ 27.10.2011

■ Kommentar links

Betuweroute wird 2012 teurer

Trassenpreise für Containerzüge steigen um 18 Cent pro Kilometer

Die Nutzung der Betuweroute wird sich 2012 verteuern. Darauf verständigten sich die in der Vereinigung niederländischer Schienengüterverkehrsnutzer (KNV Spoorgoederenvervoer) zusammengeschlossenen Unternehmen und die Vermarktungsgesellschaft Keyrail.

Nach den derzeit vorliegenden Informationen steigen die Kilometerpreise 2012 für Züge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3000 t von aktuell 2,33 auf dann 2,51 EUR. In diese Kategorie fallen vor allem Containerzüge von und nach Rotterdam. Für schwerere Güterzüge – insbesondere Erz- und Kohlezüge – werden

vom kommenden Jahr an 2,61 EUR pro Kilometer fällig.

KNV Spoorgoederenvervoer freut sich, dass sich die von Keyrail angestrebten deutlicheren Preiserhöhungen abwenden ließen. Es soll dabei um Anhebungen um bis zu einem Drittel gegangen sein. Keyrail wollte möglichst kostendeckende Preise erzielen. Die Bahnnutzer wiesen jedoch auf die schwer einzuschätzende Wirtschaftsentwicklung vor dem Hintergrund der Eurokrise hin. Kein Thema war für Keyrail die Einführung eines Bonus-/Malus-Systems in Zusammenhang mit der Fahrplanteure.

Nach Angaben von Keyrail nimmt die Auslastung der im Juni 2007 eingeweihten Betuweroute kontinuierlich zu. Zur Jahresmitte führen wöchentlich zwischen 450 bis 510 Züge über die rund 160 km lange Trasse. Im zweiten Quartal wurden 6300 Züge gezählt, während es ein Jahr zuvor 4300 waren. Für 2013 strebt Keyrail täglich bis zu 150 Züge an.

Die Netzvereinbarung (Netzvertrag) ist bei Keyrail abrufbar, bis 7. November können Stellungnahmen abgegeben werden (Telefon: 0031/78 677 73 43 oder Mail).

DVZ 27.10.2011 (eha/kk) oss@keyrail.nl

Ausbau der Elbe-Reststrecke amortisiert sich

CDU-MdB Jürgen Klimke: Baggerarbeiten könnten bei Elbausbau wegfallen

Der Ausbau der sogenannten Elbe-Reststrecke bei Dömitz/Hitzacker würde sich binnen weniger Jahre schon allein durch geringere Unterhaltungskosten amortisieren. Diese Ansicht vertritt der Hamburger CDU-Abgeordnete Jürgen Klimke. Nach seinen Informationen würde der Ausbau – Instandsetzung und Verlängerung der Bühnen – rund 19 Mio. EUR kosten. Das Bundesverkehrsministerium

bezieht den jährlichen Unterhaltungsaufwand – Ausbaggern, Umsetzen von Bojen und Peilarbeiten – auf durchschnittlich rund 1,2 Mio. EUR. Klimke spricht sich daher im konkreten Fall gegen den Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ aus, weil sich die Ausgaben in etwas mehr als zehn Jahren amortisieren würden.

„Dabei sind noch nicht einmal die positiven wirtschaftlichen und ökolo-

gischen Aspekte wie der Wegfall von Lkw-Transporten eingerechnet“, sagt Klimke, der auch Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Elbe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion ist.

Die bereits fest geplante Sanierung der Reststrecke war nach dem Hochwasser 2002 von Rot-Grün gestoppt worden. Für einen neuen Anlauf wäre eine neue Planfeststellung erforderlich.

DVZ 27.10.2011 (roe)

BGL und FNTR engagieren sich gemeinsam

Finanzierung für Modal Shift angemahnt / Strengere Kabotagekontrollen gefordert

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und der französische Straßentransportverband Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) vertreten gemeinsame Positionen zu wichtigen Themen im europäischen Straßengüterverkehr. Das gaben die Verbandschefs, Prof. Karlheinz Schmidt (BGL) und Jean-Paul Deneuveille (FNTR), bei einem Treffen in Brüssel bekannt.

Beide hätten nur „bedingte“ Hoffnung, dass die Konjunktur in den nächsten Monaten wieder anzieht, teilt der FNTR mit. Unter der aktuellen Wirtschaftskrise litten vor allem kleine und mittelständische Unternehmen. Sowohl das Transportvolumen als auch die Fuhrparkinvestitionen lägen derzeit unter Vorkrisenniveau.

Außerdem interessieren sich beide Verbände für einen leistungsstarken

Kombinierten Verkehr, mahnen aber eine vernünftige Finanzierung für den von der EU geplanten Modal Shift an.

Die Vertreter von BGL und FNTR sprechen sich für verstärkte Kontrollen der Kabotage aus. „Wir müssen ein Schloss an unserer Tür behalten“, wird Schmidt in der FNTR-Pressemitteilung zitiert. Weitere Forderung: Die Spritpreise sollen europaweit angeglichen werden.

DVZ 27.10.2011 (kk)

KURZ NOTIERT

Nachtflugverbot könnte Frankfurt für Carex erwärmen

Luftfracht Das Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen sieht Bernard Piette, Manager bei Logistics in Wallonia, positiv. Vielleicht könnten sich die Frankfurter jetzt doch noch für das Luftfracht-Schnellzugsystem Carex erwärmen, sagte der Belgier am Dienstag bei einer Veranstaltung in Hamburg. An Carex, das frühestens 2015 starten wird, beteiligt sich auch der belgische Flughafen Lüttich. Dort sind Nachtflüge erlaubt.

DVZ 27.10.2011 (kk)

Gestiegene Harnstoffpreise verteuern AdBlue

Nutzfahrzeuge Die Preise für den Katalysator-Zusatzstoff AdBlue steigen zum 1. November. Das hat der Hersteller Yara, der das Produkt Air vermarktet, angekündigt. Grund seien steigende Rohstoffpreise für Harnstoff. Die Anpassungen lagen in der Vergangenheit bei einigen Cent pro Liter. Die AdBlue genannte wässrige Harnstofflösung wird zur Nachbehandlung von Abgasen genutzt und reduziert die NO_x-Emissionen.

DVZ 27.10.2011 (rok)

Keine KOBLEZÜHLE

TIS einfach Partner
effiziente Telematik!

www.logistik-telematik.de

EU zeigt Umstrukturierung von SeaFrance die rote Karte

Fährreederei Die EU-Kommission hat den Umstrukturierungsplan der französischen Fährreederei SeaFrance abgelehnt. Der Plan umfasst eine Kapitalerhöhung von 223 Mio. EUR durch die Französische Staatsbahn SNCF. Das Handelsgericht von Paris hat am Dienstag sein Urteil über SeaFrance bis zum 16. November ausgesetzt. Frankreichs Wirtschaftsminister François Barroin hat Einspruch in Brüssel angekündigt.

DVZ 27.10.2011 (cd/kls/kk)

UPS bleibt nach gutem dritten Quartal zuversichtlich

Kep-Dienste UPS hat weiterhin alle Hände voll zu tun. Der US-Paketrieser hat seinen Umsatz im dritten Quartal um 8 Prozent auf 13,2 Mrd. USD hochgeschraubt. Der Nettogewinn stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5 Prozent auf gut 1 Mrd. USD. Die Exporte aus Asien haben sich zwar abgeschwächt, das Management bestätigte aber die Gewinnprognose für das Gesamtjahr.

DVZ 27.10.2011 (dpa/sr)

Nach drei Quartalen wieder auf der Spur

Spedition Die dänische DSV-Gruppe hat in den ersten neun Monaten 2011 einen Umsatz von 4,4 Mrd. EUR erzielt und liegt damit 4,2 Prozent über dem Vorjahresniveau (42,2 Mrd. EUR). Auch das operative Ergebnis steigert sich von 220 Mio. EUR (2010) auf 246 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Nettoergebnis von 149 Mio. EUR. Laut DSV setzt sich dieser Trend auch im Gesamtjahresergebnis fort.

DVZ 27.10.2011 (reg/sr)

TALENTS FOR LOGISTICS

Die Talentplattform für die Logistik

03. November 2011
Duisburg | Mercatorhalle

www.dvz.de/tfl