Marktplatz - Deutsche Sprache in der Wirtschaft

Tapescript

Folge 10: Kombinierter Güterverkehr

Thema: Kombinierter Güterverkehr
Autorin: Katharina Kroll
Redaktion: Thomas Kirschning

Die Personen:

Der Spediteur: Jürgen Schneider
Der Fabrikant: Herr Snetkow, AWTOSAWOD CHIMKI (leicht russ.Akzent)
Sprecherin 1
Sprecherin
Sprecher
Im O-Ton: Ferdinand von Peter (BVMin)
Alexander Firsching (Transmodal)
Gustav Schulze (Intercontainer-Interfrigo)

(Spielszene)

Sprecherin 2:

Wir versetzen uns ins Jahr 2010. In Rußland stehen hochmoderne Produktionsanlagen. Die Fabriken haben volle Auftragsbücher. Der Handel zwischen Ost und West floriert. “Zeit ist Geld” - so heißt nun auch das Motto der russischen Manager.

Spediteur:

Jürgen Schneider, Spedition Europa-Transporte, Filiale Berlin. Guten Morgen.

Fabrikant:

Herr Schneider. Hier ist Snetkow von AWTOSAWOD CHIMKI . Wo bleibt meine Sendung? Bei uns ist die Hölle los! Wir warten schon den ganzen Morgen auf die Motoren aus Deutschland. Wie stellen Sie sich das vor - hier steht die komplette Autoproduktion still! Die Motoren sollten längst da sein! Wann..

Spediteur:

Ich versteh' ja Ihre Aufregung, Herr Snetkow. Jetzt sagen Sie mir doch erst einmal genau die Frachtnummer der Sendung und wann sie eintreffen sollte.

Fabrikant:

Die Motoren sollten um sechs Uhr heute morgen mit dem Zug hier am Güterbahnhof Moskau ankommen. Von dort wollten sie einer Ihrer LKW's abholen und zu uns nach Chimki bringen. Jetzt ist es elf Uhr. Und nichts ist da. Ich werde wahnsinnig, wenn die Sachen nicht bald hier eintreffen. Meine Leute können nicht weiterarbeiten, die Fließbänder stehen still. Wissen Sie, was das heißt? Die Nummer ... hier ... 5061-01.

Spediteur:

Moment, ich sehe schnell im Computer nach. Sendung 5061-01 von Berlin. Hier sehe ich - die Container mit den Motoren wurden mit dem LKW planmäßig zum Bahnhof in Berlin gebracht. Dort sind sie pünktlich verladen worden und mit dem Zug Richtung Moskau abgefahren. Tut mir leid - ich muß da erst nachforschen, ob der Zug irgendwo steckengeblieben ist. Hmmh, normalerweise müßte die Sendung in achtundvierzig Stunden da sein... Ich rufe sie sofort zurück.

Fabrikant:
Ich warte darauf.

Sprecherin 2:
Zurück in die Gegenwart.

Sprecher:
Heute ist es noch eher die Ausnahme, daß Waren zwischen Westeuropa und Rußland mit dem Zug transportiert werden. Meistens entscheiden sich die Exporteure und Importeure für den Transport per LKW.

Sprecherin 1:
Rund sechzigtausend Sendungen werden pro Jahr mit dem Zug über die polnische Grenze Richtung Osten geschickt. Mit dem LKW dagegen sind es etwa eineinhalb Millionen Sendungen im Jahr - also gut fünfundzwanzig Mal mehr als mit dem Zug. Die LKW-Karawanen mit den Waren für den Osten rollen auf dem Weg nach Rußland quer durch Deutschland und Polen. Nicht selten geht es auf den Autobahnen nur im Schrittempo vorwärts. Noch schlimmer sieht der Stau an den Grenzen zwischen Deutschland und Polen aus: Hier stehen die LKWs ein oder zwei Tage in der Schlange und warten darauf, daß sie die Grenze passieren können.

Sprecher:
Im Radio werden die Staus an der Grenze täglich gemeldet:

Sprecherin 2:
Bei der Ausreise müssen Sie an folgenden Grenzübergängen mit Staus beziehungsweise Wartezeiten rechnen: Brandenburg, Grenze zu Polen: A 12 Frankfurt/Oder: Fünfunddreißig Stunden für LKW, vier Stunden für PKW. - B 1 Küstrin / Kietz: achtzehn Stunden für LKW, zwei Stunden für PKW, - B 166 Schwedt, Oder: fünfundzwanzig Stunden für LKW, zwei Stunden für PKW.

Sprecher:
Doch der Gütertransport mit dem LKW hat nicht nur verstopfte Straßen zur Folge. Durch die giftigen Motorenabgase wird auch die Umwelt belastet. Daher setzt sich die deutsche Regierung dafür ein, daß mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Ferdinand von Peter vom Bundesverkehrsministerium:

von Peter:
Der Industrie ist es relativ egal, wie die Sachen transportiert werden. Und der Spediteur nimmt den LKW, weil er die einfache, schnell wirksame Lösung seiner Probleme ist. Und die Schiene da rein zu bugsieren in dieses Geschäft ist eigentlich eher Sache eines Staates, der sieht, daß wir auch im Osteuropaverkehr irgendwann einmal - eigentlich schon jetzt - an der Grenze der Belastbarkeit unserer Autobahn angelangt sind. Und auch eine Sache der Eisenbahn, die ins Geschäft kommen will.

Sprecherin 1:
Die Lösung heißt: Kombinierter Verkehr. Dabei werden Güter mit dem LKW und mit dem Zug transportiert. Der LKW holt die Sendung beim Absender ab und bringt sie zum nächstgelegenen Bahnhof. Dort wird sie auf den Zug verladen. In der Fachsprache heißt das "umschlagen". Der längste Teil der Transportstrecke wird dann mit dem Zug zurückgelegt. Am Zielbahnhof stehen wieder LKWs, die die Sendungen an die einzelnen Empfänger verteilen.

Sprecher:
Den Kombinierten Verkehr gibt es bisher nur auf bestimmten Strecken, dort, wo die Zugstrecken Umschlagbahnhöfe verbinden. An diesen speziellen Bahnhöfen stehen riesige Kräne, die die Waren vom Zug auf die LKWs laden oder abladen. Solche Kräne und die Bahnhofsanlagen sind teuer. Das heißt: Es muß viel investiert werden. Damit der Schienen-Verkehr gegenüber dem Konkurrenten LKW überhaupt eine Chance hat, greift in Deutschland der Staat ein. Die Bundesregierung hat in den vergangenen zehn Jahren rund sieben-hundert Millionen Mark in den Kombinierten Verkehr investiert - eine Kapitalhilfe mit großer Wirkung. Ferdinand von Peter:

von Peter:
Für siebenhundert Millionen Mark können Sie normalerweise fünfzig Kilometer Autobahn bauen und mehr nicht. Und mit dieser Summe haben wir jetzt schon ein Drittel des echten Fernverkehrs über lange Strecken auf der Schiene.

Sprecherin 2:
Wir springen wieder ins Jahr 2010.

Fabrikant:
AWTOSAWOD CHIMKI, Snetkow ... .

Spediteur:
Ja. Hier Schneider von der Spedition Europa-Transporte. Herr Snetkow, ich habe noch keine gute Nachricht.

Fabrikant:
Wieso?

Spediteur:
Wir wissen im Moment noch nicht genau, wo sich Ihre Sendung befindet. Der Zug hätte längst in Moskau ankommen müssen. Ich habe hier alle Hebel in Bewegung gesetzt. Meine Kollegen forschen nach. Sobald wir Genaueres wissen, werden Sie informiert, Herr Snetkow.

Fabrikant:
Wahrscheinlich träumen die beim Zollamt an der Grenze 'mal wieder vor sich hin. Oder die Frachtdokumente sind verloren gegangen ...

Spediteur:
Herr Snetkow, ich bitte Sie. Die Abfertigung der Frachtpapiere an der Grenze ist heutzutage doch kein Problem mehr. Das läuft doch alles über Computer. Da geht nichts verloren. Ich habe mich natürlich bei einem Kollegen an der Grenze erkundigt. Die haben ihre Motoren pünktlich abgefertigt. Ihre Sendung ist schon in Rußland - das hat mir der Kollege versichert.

Fabrikant:
Ach, immerhin, in Rußland sind die Motoren schon. Aber Rußland ist groß! Ich sage Ihnen, lange warte ich nicht mehr! Mir platzt der Kragen.

Spediteur:
Ich weiß, ich weiß. Ich kümmere mich ja darum. Ich melde mich sofort, wenn wir wissen, wo die Sendung.

Sprecherin 2:
Zurück in die Gegenwart.

Sprecherin 1:
Neunzehnhundertvierundneuzig wurde in Düsseldorf eine Firma gegründet, die auf die Zukunft des Kombinierten Verkehrs setzt. Die Mannesmann Transmodal

GmbH ist eine Tochtergesellschaft des Mannesmann-Konzerns. Mannesmann ist eines der ganz großen Unternehmen in Deutschland. Der Konzern hat seiner jungen, kleinen Tochter Transmodal die Aufgabe gestellt, Zukunftsmärkte im Güterverkehr auszukundschaften. Die Mitarbeiter von Transmodal konzentrierten sich zunächst auf die Umschlagbahnhöfe.

Sprecher:
Monatelang haben die fünfundzwanzig Transmodal-Mitarbeiter den Güterverkehrs-Markt analysiert. Dabei richteten sie ihren Blick auch nach Osteuropa. Denn nach dem politischen Umbruch müssen die Verkehrsverbindungen zwischen Ost und West neu organisiert oder modernisiert werden. Für Transmodal ein riesiges Geschäftsfeld.

Sprecherin 1:
Noch sieht es für den Kombinierten Verkehr im Osten nicht gut aus: In Osteuropa ist der Warenaustausch nach neunzehnhundertneunundachtzig insgesamt stark zurückgegangen. Und der weniger gewordene Verkehr rollt größtenteils auf der Straße. Ganz im Gegensatz zu früher: Vor der Wende mußte der Güterverkehr auf der Schiene transportiert werden. Das war vom Staat so verordnet. Alexander Firsching von Transmodal ist optimistisch, daß der Verkehr im Osten bald wieder zunimmt:

Alexander von Firsching:
Wir haben zunehmend Joint-Ventures, wir haben Lohnfertigung im Osten, die billigeren Arbeitsplätze. Und allein dadurch wird es auch wieder dazu kommen, daß die Verkehre zunehmen.

Sprecherin 1:
Das Nadelöhr für den Kombinierten Verkehr sind die Bahnhöfe an der Grenze zwischen Polen und Weißrußland. Denn an der Grenze wechseln die Spurbreiten der Schienen. Das bedeutet: Kein Zug kann von Amsterdam oder Berlin bis Moskau durchfahren. Denn die russischen Gleise liegen genau achteinhalb Zentimeter weiter auseinander als die Gleise in Europa.

Sprecher:
Die unterschiedliche Spurbreite hat historische, aber auch militärische Gründe. Die Eisenbahnsysteme in Rußland und Westeuropa haben sich im vergangenen Jahrhundert unabhängig voneinander entwickelt. Aber auch für den Kriegsfall

wollte man gerüstet sein: Wenn kein Zug hinter der Grenze weiterfahren kann, ist es für die gegnerische Armee schwieriger, ins Land einzudringen. Fällt der Zug als Transportmittel aus, ist auch der Nachschub von Kriegsmaterial schwierig.

Sprecherin 1:
Noch heute heißt es deshalb an den Grenze zwischen Polen und Weißrußland für Personen: Aussteigen und warten. Und für die Container auf den Güterzügen heißt es: Umkranen. Die Container mit den Waren werden mit riesigen Kränen von einem Zug auf den anderen umgeladen. Und: An der Grenze müssen auch die Formalitäten des Exportes und Importes erledigt werden. Das ist bürokratischsehr aufwendig, denn die russischen Behörden verlangen völlig andere Dokumente als die Westeuropäer.

Sprecher:
Transmodal konzentriert sich derzeit auf den Grenzübergang von Malaczewicze in Polen nach Brest in Weißrußland. Denn diesen Grenzübergang überqueren fünfundsiebzig Prozent aller Container auf dem Zug zwischen Westeuropa und der GUS.

Alexander von Firsching:
Dann wollten wir nicht gleich großflächig alle möglichen Punkte ansprechen, sondern haben uns einen konkreten Punkt, nämlich Brest/Malaczewicze, ausgeguckt. Und sind dort vor Ort zur Aufnahme der Problemstellungen hingefahren. Im April sechsundneunzig waren wir dort zu einer großen Präsentation in Malaczewicze, wo die entsprechenden Vertreter von der polnischen, weißrussischen Seite eingeladen waren, und denen wir unsere Systemlösungen vorgestellt haben. Das heißt also für den Umschlag, für den Datentransfer und für die Organisation eines Terminals. Dies ist von der polnisch-weißrussischen Seite begrüßt worden.

Sprecher:
Kein Wunder. Denn heute sieht es am Grenzübergang Malaczewicze/Brest trostlos aus. In einem riesigen Areal liegen auf jeder Seite der Grenze etwa zehn Umschlagstationen. Für Kohle oder Schüttgut werden natürlich andere Anlagen benötigt als für Fernsehgeräte oder tiefgekühlte Butter. Doch in Malaczewicze und Brest ist wenig los. Die Anlagen sind nur zu dreißig Prozent ausgelastet. Unter den hohen, veralteten Krananlagen und zwischen den Gleisen wächst das Gras.

Sprecherin 1:
Transmodal stellt sich vor, daß hier eines Tages der erste hochmoderne Bahnhof an der polnisch-weißrussischen Grenze entsteht, mit leistungsstarken Umschlaggeräten und modernsten Informations- und Kommunikationssystemen.

Sprecher:
Das bedeutet zum Beispiel, daß Informationen über Ankunfts- und Abfahrtzeiten des Zuges, über freie Plätze oder über den Standort des einzelnen Containers im Zugverband jederzeit auf dem Computer abrufbar sind. Auf dem Bahnhof selbst wird der LKW-Fahrer per Funk auf dem kürzesten Weg zu dem Kran geleitet, der den richtigen Container auflädt.

Sprecherin 1:
Doch noch ist nicht klar, ob Transmodal ins Geschäft kommt. Bevor sich überhaupt etwas an der heutigen Situation ändert, müssen die Mitarbeiter von Transmodal noch viel Überzeugungsarbeit leisten. Und Partner finden, die den modernen Umschlagbahnhof finanzieren.

Sprecher:
Um die Diskussion vor Ort voranzutreiben, organisiert Transmodal in Polen ein Symposium über den Kombinierten Verkehr. Eingeladen werden alle beteiligten Partner, also die polnische und weißrussische Bahn, die Politiker aus Brest und Malaczewicze, Vertreter der Verkehrsministerien der Länder, Speditionen und Verkehrsexperten. Auf dieser Tagung sollen die derzeitige Situation analysiert und Lösungen für die Zukunft gesucht werden. Alexander Firsching:

von Firsching:
Erster Ausgangspunkte ist die Analyse der Ist-Situation. Welche aktuelle Marktsituation herrscht vor, welche Entwicklungen sind da. Welche Engpässe von Kapazität, Infrastruktur sind zu befürchten. Und dann eben Ableitung und Handlungsempfehlung gemeinsam mit polnischen Partnern von der polnischen Bahn, von polnischen Betreibern, von Kombiverkehren, wie auch mit der Industrie zu führen.

Sprecher:
Natürlich sind auch die Betreiber der Züge daran interessiert, daß sich an den Grenzbahnhöfen etwas verändert. Betreiber sind die Firmen, die den Güterverkehr auf den Zügen organisieren. Zum Beispiel die Firma Intercontainer-Interfrigo, die -

gemeinsam mit anderen Unternehmen - mindestens dreimal pro Woche einen Containerzug von Berlin nach Moskau fahren läßt. Gustav Schulze von Intercontainer-Interfrigo erklärt seine Interessen:

Schulze:
Mit einem moderneren System an der Grenze wäre es möglich, den Zuverlässigkeitsgrad wesentlich zu erhöhen. Diese alten Geräte sind störanfällig. Da gibt es also Verzögerungen allein durch die technischen Pannen. Bei einem modernen System könnte man gleichzeitig den Kommunikations-fluß verbessern. Heute nutzt das eine oder das andere nichts, weil der Aufenthalt dann so oder so, entweder aufgrund der Technik oder aufgrund der Dokumente, des Informationsflusses, so lange dauern muß. Also, man muß beide Varianten verbessern.

Sprecherin 1:
Wochentags dauert es heute an der Grenze Malaczewicze - Brest bis zu sechzehn Stunden, bevor der Zug Richtung Moskau losfährt. Am Wochenende sind es sogar zweiundzwanzig Stunden. Dieser Aufenthalt kostet die Betreiber jedesmal rund eintausendvierhundert Mark. Das ist viel Geld, und deshalb will Intercontainer-Interfrigo bei der Bahnhof-Modernisierung mit Transmodal zusammenarbeiten. Gustav Schulze:

Schulze:
Wir streben natürlich an, daß die neuen Anlagen gleich auch mit modernster Technik ausgestattet werden. Um auch hier wieder Zeit zu gewinnen und Zuverlässigkeit präsentieren zu können. Und da denken wir auch an die Lösung, die unser Partner Mannesmann Transmodal bieten kann.

Sprecher:
Wenn es für Transmodal optimal läuft, dann könnten die Beteiligten auf dem Symposium beschließen, eine sogenannte Machbarkeitsstudie durchzuführen, eine Studie also, die zeigt, was machbar, was realisierbar ist.

Sprecherin 1:
In einer Machbarkeitsstudie wird die Zukunft simuliert. Konkret könnte das heißen: Transmodal entwickelt - gemeinsam mit den Partnern - einen modernen Grenzbahnhof, bei dem die Erfahrungen aller Beteiligten berücksichtigt werden.

Sprecher:
Und wichtig ist natürlich, ob das Ganze auch wirtschaftlich rentabel ist. Das bedeutet: Es ist eine Prognose über die Entwicklung des Güterverkehrs in der Zukunft notwendig. Dann wird verglichen, ob sich die Investitions-summen, die für die Modernisierung des Bahnhofs notwendig sind, rechnen. Ob also mit den Erlösen die Kosten finanziert werden können.

Sprecherin 1:
Geklärt werden muß darüber hinaus, wer die Machbarkeitsstudie finanziert. Alexander Firsching von Transmodal:

von Firsching:
Es gibt hier keine klassische Verkäufer-Einkäufer-Beziehung. Es wird sich hier wahrscheinlich ein Investorenkonsortium bilden. Aus der jeweiligen Bahn, aus den Betreibern. Und den kommunalen Einheiten vor Ort, die ja auch ein Interesse haben. Und dann gibt es letztendlich noch Kofinanzierung über die EU.

Sprecherin 1:
Die Europäische Union hat Förderprogramme, mit denen sie die Erstellung von Machbarkeitsstudien unterstützt. Denn auch die Europäische Union ist an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur interessiert, damit der Handel zwischen Ost und West reibungsloser läuft.

Sprecher:
Ferdinand von Peter vom Bundesverkehrsministerium bezweifelt allerdings, daß sich die EU auch an der Finanzierung des Terminal-Baus beteiligen würde:

von Peter:
Ich bin völlig überzeugt, daß die EU das mit großer Begeisterung finanzieren würde. Nur müßte sie sich das Geld von den Mitgliedsstaaten holen. Und die sind natürlich nicht bereit, das zu bezahlen. Die sagen, solange wir eigene Infrastrukturprobleme haben, werden wir nicht die anderer Leute außerhalb der EU lösen.

Sprecherin 1:
Und auch die polnischen Politiker stehen noch nicht so hinter dem Kombinierten Verkehr, wie es mittlerweile bei den deutschen Politikern der Fall ist. Von Peter nennt den Grund:

von Peter:
Natürlich ist auch das Interesse des polnischen Wirtschaftsministers eigentlich eher beim LKW. Für die umfangreichen Möbeltransporte, wenn Sie die in 'nen LKW verladen, dann verdient der polnische LKW-Unternehmer eben bis Rotterdam. Oder bis Kassel oder bis Duisburg. Und wenn Sie den in den Kombinierten Güterverkehr verladen, verdient eben die polnische Bahn. Aber nur bis Frankfurt/Oder. Und dann verdient die DB. Also unter Außenwirtschaftsgesichts-punkten, unter Außenhandels-bilanzgesichtspunkten ist natürlich der LKW für Polen von hohem Interesse. Er bringt Devisen rein.

Sprecher:
Die Transmodal-Mitarbeiter müssen daher vor Ort alle Beteiligten davon überzeugen, daß der Kombinierte Verkehr - langfristig gesehen - attraktiver ist als der LKW-Transport. Und dass Polen schon heute in den Kombinierten Verkehr investieren sollte - wenn das Land nicht eines Tages wie Deutschland im Straßenverkehr ersticken will. Ob die Überzeugungsarbeit gelingt, ist freilich offen.

Sprecherin 1:
Wenn - trotz aller Schwierigkeiten - für Transmodal alles optimal läuft, dann könnte Ende neunzehnhundertachtund-neunzig mit dem Bau eines modernen Terminals begonnen werden. Und im Jahr zweitausendundzehn könnte dann zwischen Berlin und Moskau das folgende Telefonat geführt werden:

Fabrikant:
Snetkow, AWTOSAWOD CHIMKI ...

Spediteur:
Ja, hallo Herr Snetkow. Schneider hier. Also, Ihre Sendung ist vor wenigen Minuten am Bahnhof Moskau eingetroffen. In höchstens zwei Stunden steht unser LKW vor Ihrer Fabrikhalle und Sie haben ihre Motoren.

Fabrikant:
Ach, das ist ja wunderbar! Was war denn los?

Spediteur:

Sie haben doch sicher von den schweren Gewittern gehört, hinter Minsk. Dort sind Bäume umgeknickt, die Strecke war total gesperrt und mußte erst geräumt werden. Auch unser Kontakt zum Zugführer war völlig abgebrochen!

Fabrikant:
Ach, großer Gott!

Spediteur:
Zum Glück ist der Zug nicht entgleist. Der Fahrer hat rechtzeitig die Notbremse gezogen. So hatten wir nur eine Verspätung von fünf Stunden. Der Zug konnte einfach nicht schneller in Moskau sein.

Fabrikant:
Na, da kann ja wirklich niemand etwas dazu. Das ist ja höhere Gewalt. Also, ich bin heilfroh. Dann geht es hier auch bald weiter. Vielen Dank für ihre Mühen.

Spediteur:
Schon gut, schon gut.

Fabrikant:
Ach, übrigens. Ich habe hier noch einen Auftrag. Wir müssen dreihundert Autos von Moskau nach München senden. Am Mittwoch um zehn Uhr stehen sie abholbereit in unserer Fabrik. Wann wären die denn mit dem Zug in München?

E N D E