

Zu wenige neutrale Terminals am Markt

Tschechien Bohemiakombi plädiert für Förderung von Umschlaganlagen

Der tschechische Kombioperateur Bohemiakombi sieht als Haupthindernis für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in der Tschechischen Republik den Mangel an freier neutraler Umschlagkapazität an. Wie Geschäftsführer Vladimír Fiser der DVZ-Schwesterpublikation „Dopravní noviny“ weiter sagte, setze die staatliche Förderung an falscher Stelle an.

Die ungenügende Infrastruktur von KV-Terminals ist einer der beiden Hauptgründe, die die Entwicklung des kombinierten Verkehrs in Tschechien behindern. Das sagte Bohemiakombi-Geschäftsführer Fiser in einem Gespräch mit der „Dopravní noviny“.

Nur zwei neutrale Terminals. Zwar gebe es auch im Ruhrgebiet inzwischen Engpässe, doch würden dort neue Umschlagpunkte entstehen, während in seiner Heimat die Entwicklung geeigneter Flächen eher stagniere. Derzeit stehe nur das Terminal in Lovosice zwischen Dresden und Prag sowie das neue private Terminal von Advanced World Transport (AWT) in Ostrava-Paskov zur Verfügung. Weitere Terminals im östlichen Landesteil Mähren gebe es nicht; die Anlagen in Brünn und Prerov hätten leider eine sehr geringe Kapazität.

Fiser sagte, der Staat habe sehr viel Geld in den Ausbau der Korridore investiert; auf ihn mache es aber den Eindruck, „als hätte man eine Transitautobahn gebaut und die Auf- und Abfahrten vergessen“. Fiser sagte, es fehle ein Netz einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur von Umschlagstellen an den Knotenpunkten von Schiene und Straße. Nötig sei eine neuzeitliche Form der früheren allgemeinen Ladegleise. Lovosice sei in dieser Hinsicht eine leuchtende Ausnahme.

Staat ist gefordert. Er plädierte daher für staatliche Investitionen in öffentliche Umschlagflächen. Man könne sie auch öffentliche Logistikzentren (VLC) nennen, sagte er in Anspielung auf frühere Regierungspläne. Er verwies dar-



Feierten die 1000. Bohemiakombi-Sendung, die im AWT-Terminal in Ostrava abgefertigt wurde (von links): Bohumil Bonczek (AWT), Vladimír Fiser (Bohemiakombi), Petr Michalek (Ewals) und Edin Sose (AWT).

auf, dass überall im Land Logistikhallen stehen, die keinen Gleisanschluss hätten und ihn auch nicht wollten. Öffentliche Terminal seien daher der einzige vernünftige Weg, wie man schnell Güter von der Straße auf die Schiene bringen könne. Wenn es in der Vergangenheit nicht gelungen sei, große Logistiklager an die Schiene anzuschließen, sei ein möglicher Ausweg, das Programm für VLC zu vollenden.

Anreize falsch gesetzt. Das zweite große Hindernis sei die Flottenzusammensetzung der Lkw-Unternehmen. Zwar habe der Staat 2009 einmalig einen Zuschuss für KV-fähiges Equipment gezahlt, erinnere sich Fiser, aber es wäre nützlich, wenn diese Förderung fortgesetzt würde. Derzeit gebe es staatliche Förderung praktisch nur in Form niedrigerer Trassenentgelte für KV-Ganzzüge. Aber das sei nicht ausreichend motivierend für die Straßentransporteure, bedauere Fiser. Es fehlten Anreizprogramme, die das Interesse der Lkw-Unternehmer fördern. In Westeuropa würden die Straßentransporteure für 60 Prozent des KV-Aufkommens verantwortlich sein, in der Tschechischen Republik seien es nur knapp 5 Prozent.

Ostrava-Zug gut gestartet. Zufrieden äußerte sich Fiser mit der im Januar gestarteten neuen Verbindung Duisburg–Ostrava–Paskov. Derzeit nutze zwar nur ein Unternehmen den Zug – Ewals Cargo Care CZ, doch das Interesse wachse. Mitte Oktober wurde bereits der 1000. Auflieger in Ostrava begrüßt. Derzeit würden die Sendungen auf dem Abschnitt Lovosice–Mährisch Ostrau mit regulären Expressgüterzügen von CD Cargo befördert, sagte Fiser; er hoffe aber, im nächsten Jahr einen eigenen direkten Zug fahren zu können. **Ausdrücklich lobte er CD Cargo. Die Beförderung sei nicht nur schnell, sondern auch verlässlich und pünktlich.**

Frequenz nach Lovosice erhöht. Sehr gut habe sich die Linie Duisburg–Lovosice entwickelt, sagte Fiser. Obwohl die Frequenz im Herbst 2010 von drei auf fünf Abfahrten massiv erhöht worden sei, sei es in nur vier Monaten gelungen, den Zug zu füllen. In erheblichem Maße gehe es darum, mentale Hemmungen bei den Straßentransporteuren auszuräumen, erläuterte Fiser; gelinge es, diese Barrieren einzureißen, wachse die Nachfrage nach intermodalem Verkehr sogar stärker als erwartet.