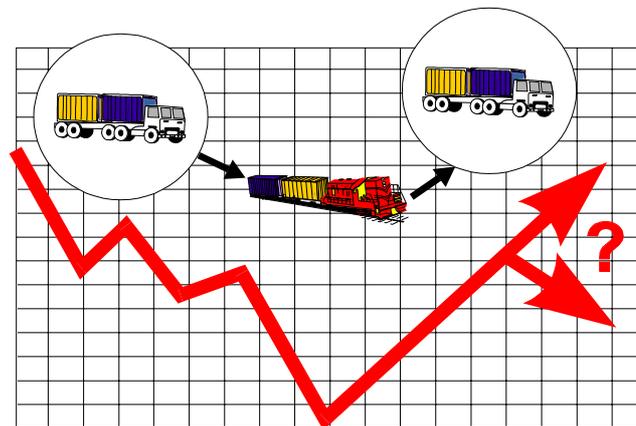


## Rationalisierungspotentiale im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr

### Kurzfassung



Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft,  
Forschung und Technologie  
53170 Bonn

BahnTank Transport  
Gutleutstr. 173  
60327 Frankfurt

Deutsche Bahn AG  
Kaiserstr. 3  
55116 Mainz

Ökombi Ges. mbH & Co. KG  
Taborstraße 95  
A-1200 Wien

Österreichische Bundesbahnen  
Gauermannngasse 2-4  
A-1010 Wien

**Das Projektteam:**

Ralf Jahncke  
Thomas Löffler  
Volker Müller  
Christine Philippi  
Thomas Stanzel  
Christoph Tews

**Copyright:**

TransCare GmbH

**Erstellt: Januar-Juli 1996**

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie unter dem Förderkennzeichen 19 G 9601 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

<b>1</b>	<b>Zielsetzung .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Rechtliche Grundlagen des Vor- und Nachlaufes zum Kombinierten Verkehr .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Organisatorische Abwicklung des Vor- und Nachlaufes zum Kombinierten Verkehr .....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Kennzahlen zu den Vor- und Nachlaufkosten im Kombinierten Verkehr .....</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>Darstellung von Innovations- und Rationalisierungspotentialen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr .....</b>	<b>21</b>
<b>5.1.</b>	<b>Möglichkeiten für eine Optimierung im Vor- und Nachlauf .....</b>	<b>21</b>
<b>5.2.</b>	<b>Konkretisierung der Rationalisierungspotentiale .....</b>	<b>25</b>
<b>5.3.</b>	<b>Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>29</b>

## 1. Zielsetzung

Die Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes hat zu drastisch sinkenden Raten im reinen Straßenverkehr, insbesondere im Straßengüterfernverkehr, geführt. Umgekehrt sind die Kosten über die gesamte Transportkette des Kombinierten Verkehrs gestiegen. Dies liegt zum einen daran, daß die Schienenpreise wegen der dort immer noch nicht durchgesetzten Liberalisierung unverändert geblieben sind, gleichzeitig aber der hinsichtlich der Gesamtstrecke in der Regel unbedeutende Vor- und Nachlauf mit Wertschöpfungsanteilen von mehr als 30 bis hin zu 50% (Abbildung 1 und 2) in den letzten 20 Jahren deutlich teurer geworden ist.

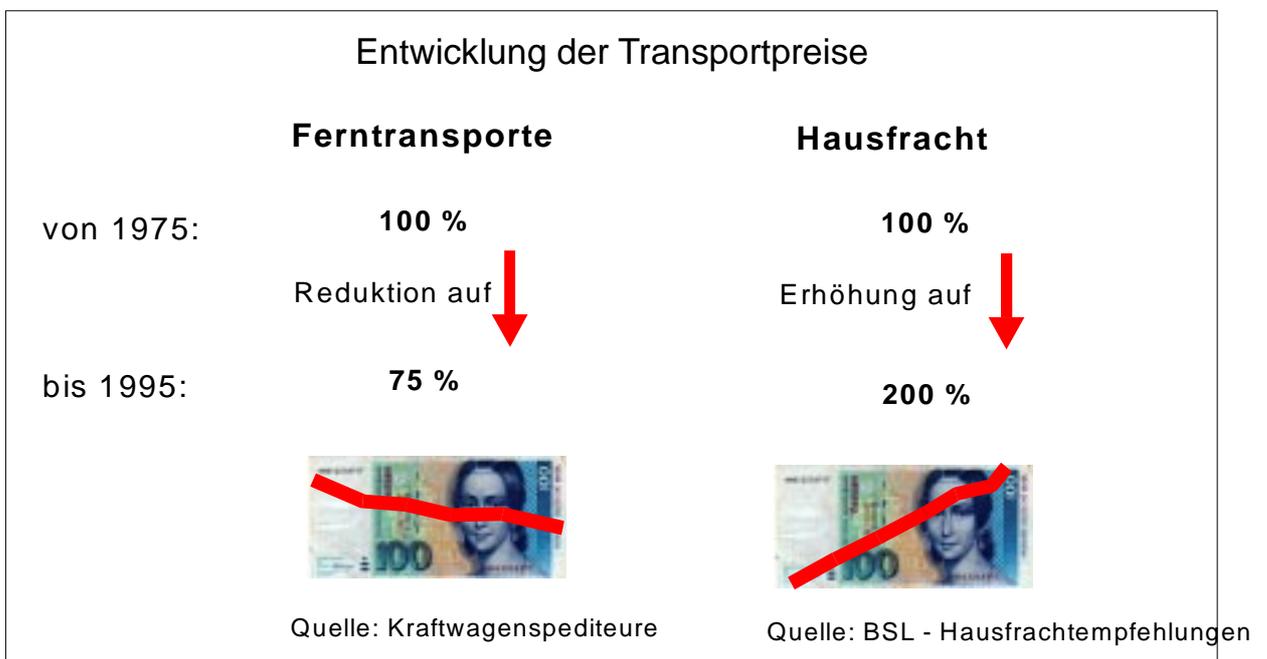


Abb. 1: Entwicklung der Transportpreise

Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Kombinierten Verkehr die Standzeiten bei den Versendern bzw. Empfängern voll dem Vor- und Nachlauf angelastet werden und in der Regel über einen Fixkostenanteil in der Preiskalkulation berücksichtigt sind. Im Straßengüterfernverkehr dagegen werden diese Zeiten dem gesamten Haus-Haus-Transport zugerechnet und auch preislich nicht explizit ausgewiesen, sondern im Kilometersatz einkalkuliert.

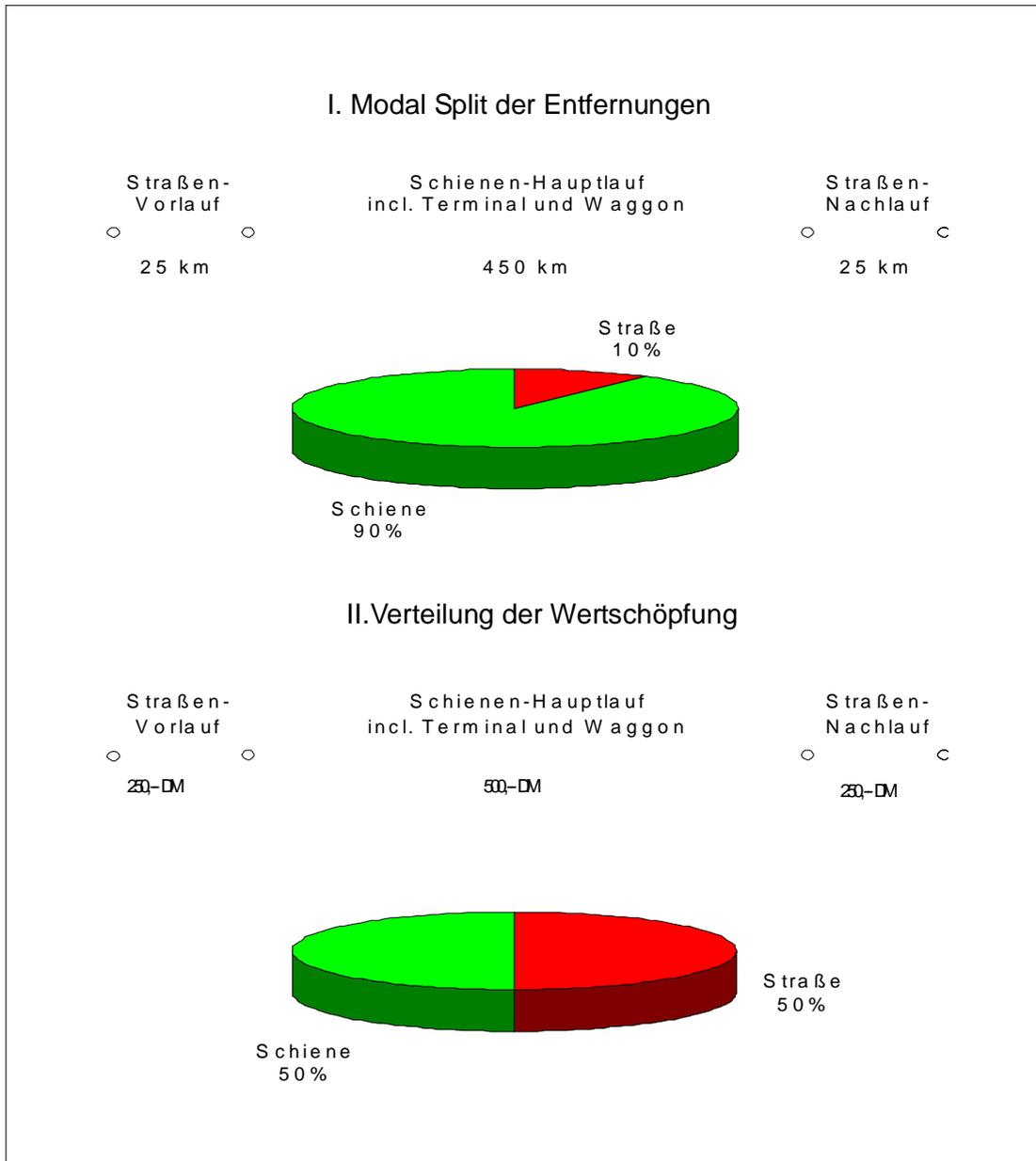


Abb. 2: Modal Split der Entfernungen und der Wertschöpfung

Im Kombinierten Verkehr wurde in den vergangenen Jahren für den Umschlag und die Waggontechnik in großem Umfang versucht zu optimieren. Da diese aber jeweils nur einen Anteil zwischen 5 und 10% an der gesamten Wertschöpfung einnehmen, konnten über Verbesserungsmaßnahmen in diesen Bereichen nur wenig Effekte für die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs insgesamt erzielt werden. Neben Kostensenkungspotentialen bei der Traktion und der Nutzung des Fahrweges können somit die größten wirtschaftlichen Wirkungen im Vor- und Nachlauf erreicht werden.

Aus diesem Grund wurde auf Initiative und unter Mitfinanzierung des Auftragnehmers eine Studie zu den Rationalisierungspotentialen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr in Deutschland, Österreich und Italien vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie gefördert. Darüber hinaus beteiligten sich die Deutsche Bahn AG, die BahnTank Transport GmbH, die Österreichische Gesellschaft für den kombinierten Verkehr (Ökombi) und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) an der Finanzierung.

In Deutschland ist die Untersuchung eingebunden in das Forschungsprogramm KV-Technologieplattform 2000+, das auf eine Initiative der Deutschen Bahn AG, Kombiverkehr, Transfracht und DUSS zurück geht und vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie finanziell unterstützt und zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr inhaltlich begleitet wird. Wesentlicher Bestandteil des Programms ist die Einbeziehung aller am Kombinierten Verkehr beteiligten Gruppen zur praxis- und marktnahen Erprobung von Innovationen. Dabei sollen die Entwicklungen auf Schlüsseltechnologien gerichtet sein und insbesondere die Schnittstellen in der Transportkette berücksichtigen.

Da der Kombinierte Verkehr zu einem großen Teil nicht national sondern international ausgerichtet ist, wurde die Vor- und Nachlauf-Situation an beiden Enden der Transportkette nicht nur in Deutschland, sondern vor allem auch zwischen Deutschland, Österreich und Italien, die im KV einen relativ starken Güteraustausch betreiben, berücksichtigt.

Für die Untersuchung wurden folgende Zielsetzungen definiert:

- Förderung einer marktwirtschaftlichen Position des Kombinierten Verkehrs
- Angebot einer qualitäts- und kostenmäßig wettbewerbsfähigen Alternative zum Straßengüterverkehr für die Verlader und die Verkehrswirtschaft
- Optimierung der Abläufe im Vor- und Nachlauf
- Senkung der Vor- und Nachlaufkosten
- Verringerung der Belastungen, die durch Fahrten in der Umgebung der Terminals entstehen.