



Lokaler Kombi-Verkehr rechnet sich

Transportunternehmen Dreier AG sticht auf Kurzstrecken die Straße aus

Für jeden Umschlag (wie hier am Terminal Härkingen) erhält Dreier eine Vergütung vom Staat. Das macht den nationalen Kombi-Verkehr auf der Kurzstrecke so günstig wie den LKW.

Von Tim-Oliver Frische

Im nationalen Schweizer Kombi-Verkehr Straße-Schiene machen wir auf Strecken knapp über 120 km mehr Umsatz als im internationalen Verkehr über 400 bis 500 km.“ Das sagt Hans-Peter Dreier, CEO der Dreier AG mit Hauptsitz in Suhr/Kanton Aargau. Der Umsatz liege sogar deutlich höher. Sein Bahnfrachteinkauf im Binnen-Kombi-Verkehr liege bei 5 Mio. CHF (4,8 Mio. EUR). „So viel kriegen wir international nicht mehr auf die Reihe“, stellt er salopp fest und erklärt: „In der Schweiz haben wir andere Parameter. Erstens: das LKW-Nachtfahrverbot. Zweitens: die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Drittens: die Rückerstattung im unbegleiteten Kombinierten Verkehr pro Umschlag von der OZD, der Oberzolldirektion.“

Viermal Geld vom Staat

Wenn Dreier also Wechselbrücken im Postzentrum Härkingen aufsetzt und in Lausanne wieder runternimmt, um sie anschließend zwecks Rückfahrt nach Härkingen wieder aufzusetzen, zahlt jedes Hub in Dreiers Kasse ein. „Sie bekommen pro Wechselbrücke viermal Geld vom Staat. Genau diese Kombination macht es aus, dass wir auch auf Kurzstrecken ähnliche Kostenstrukturen wie auf der Straße haben“, sagt Dreier. So sticht die Dreier AG auf Kurzstrecken den LKW bisweilen aus.

Konkret handelt es sich um die Strecken Härkingen-Daillens (138,1 km), Härkingen-Frauenfeld (101,6 km) und Härkingen-Cadenazzo (237,8 km). Letztere liegt zwar deutlich über dem 120-km-Schnitt, verschlechtert aber nicht das nationale Kombigeschäft, sagt Dreier.

Dreier fährt bereits seit 1988 Kombinierte Verkehre (KV), seit 2009 auch im Binnenverkehr. 100 Trägerfahrzeuge für Wechselbehälter, 500 Wechselbrücken sowie Trailer verschiedenster Konfiguration helfen dem Transportunternehmen bei der Umsetzung. Ein weiteres Plus ist das schweizweite Netzwerk mit Standorten in Hunzenschwil/Kanton Aargau, Egerkingen/Kanton Solothurn, Daillens/Kanton Waadt und vor Ort stationierten LKW in Frauenfeld/Kanton Thurgau und Cadenazzo/Kanton Tessin.

Das Gros im internationalen Kombi-Verkehr wird mittlerweile mit dem

führenden Schweizer KV-Operateur Hupac gefahren, etwa von Dreiers deutscher Niederlassung in Köln nach Busto Arsizio (842 km). Die ehemaligen internationalen Kombistrecken nach Spanien (Madrid und via Perpignan) werden nur noch auf der Straße bedient.

Zwar spielten sich der Binnen-Kombi-Verkehr in der Schweiz und der Straßentransport nach wie vor „auf einem hohen Level“ ab, sagt Dreier. Aber es sei ruhiger geworden. „Das merken wir besonders in der Baubranche“, stellt der Manager fest, der, neben dem Kombi-Verkehr national und international, auch die Baustoff-, Lager- und Lebensmittellogistik sowie Systemverkehre zu seinen Unternehmenssegmenten zählt. „Im Jahr kommen wir insgesamt auf einen Umsatz von rund 90 Mio. CHF (86,2 Mio. EUR)“, sagt er.

„Wenn ich mir unsere Zahlen im nationalen Baustoffverkehr von 2010 bis 2014 anschau, dann sehe ich, dass wir jeden Monat zugelegt haben, Jahr für Jahr. 2015 ist es bis jetzt von Monat zu Monat weniger geworden“, stellt er fest. Auch die Lebensmittellogistik leide. „Es werden mehr Lebensmittel im grenznahen Deutschland eingekauft. Das trifft uns.“

Womit wir bei der EUR-CHF-Problematik wären. „Die wird erst im zweiten Halbjahr so richtig zum Tragen kommen“, ist Dreier überzeugt. Der Unternehmer hat aber schon Gegenmaßnahmen getroffen: Dreiers internationale Fahrer mit Lebensmittelpunkt Deutschland werden bereits direkt in Euro zum Wechselkurs vom Dezember 2014 bezahlt, um Kostenerhöhungen aufgrund des neuen Wechselkurses zu vermeiden. „Aufgrund des Euro-Kurses waren wir ja mit unseren in der Schweiz zugelassenen Fahrzeugen, den in Schweizer Franken gezahlten Löhnen und in Euro bezahlten Frachten im Im- und Export auf einen Schlag am 15. Januar nicht mehr konkurrenzfähig“, erklärt Dreier. „Unsere internationalen Fahrer haben das akzeptiert. Ansonsten hätten wir nur im Lohnbereich einen weiteren Wettbewerbsnachteil von mehr als 200 000 CHF (rund 192 000 EUR) ohne Gegenwert gehabt.“

„Was indes gut läuft, und das ist vielleicht ein bisschen paradox, ist der Deutschland-Verkehr“, streicht Dreier heraus. „Die Achse Stuttgart-Erfurt fahren wir auf der Straße, bahntechnisch bekommen wir das

nicht umgesetzt. Anders ist es auf der Achse Karlsruhe-Köln. Hier bewegen wir so viel wie möglich auf der Schiene.“

„Aber“, schränkt Dreier ein, „wir haben auch Kunden, die bei der Ausschreibung auf äußerst niedrige Preise fokussiert sind. Wenn dann die Bahnpreise steigen, auch nur um 2 oder 3 Prozent, und parallel dazu der

Treibstoffpreis um 2 oder 3 Prozent sinkt, macht das einen Unterschied von 4 bis 6 Prozent auf den Frachtpreis aus. Das bezahlt heute kein Unternehmer mehr. Da zudem die Zuverlässigkeit der Deutschen Bahn oft zu wünschen übriglässt, neigen wir dann eher dazu, Straßenkapazitäten aufzufüllen. Auch wenn das ökologisch fatal ist.“ (hec)

FOTO: DREIER AG