

11. Februar 1969:

# Gesellschaft für Kombi-Verkehr wird gegründet

## DVZ sprach mit Staatssekretär Börner

Bonn, 31. Januar

Mit dem 11. Februar steht der Termin für die Gründung der „Kombi-Verkehr-Kommanditgesellschaft“, die den Huckepackverkehr zwischen Schiene und Straße in Zukunft praktisch abwickeln soll, nunmehr endgültig fest. Im Bundesverkehrsministerium äußerte die politische Führung inzwischen ihre Zufriedenheit über diese schnelle Reaktion. Bei einem Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im BVM, Holger Börner, sowie dem Leiter der Abteilung Eisenbahn, Dr. W. Vaerst, am 30. Januar in Bonn erfuhren Redaktionsmitglieder der DVZ, was man sich von diesem Verkehr verspricht: „Die sollten miteinander verdienen.“ Börner rechnet damit, daß die ersten Verkehre Mitte dieses Jahres anlaufen können, so daß der Gesellschaft noch eine Anlaufzeit für Werbung und internen Aufbau verbleibt.

In aller Deutlichkeit sprach der Staatssekretär bei dieser Gelegenheit seine Freude „über jeden geringen Zuwachs der Bahn im Container-Geschäft“ aus. Genauso werde er reagieren, wenn sich der Huckepackverkehr godeihlich entwickelt. In seinen Augen ist das „ein Markt, um den man kämpfen muß wie auf jedem anderen Gebiet der Wirtschaft“. Sein Haus habe deshalb darauf gedrängt, daß die Bahn sich im kombinierten Verkehr etwas einfallen läßt. Leider habe man schon ein halbes Jahr verloren, offen daliegende Marktchancen seien nicht genutzt worden.

Die Anschaffung des erforderlichen Wagenparks soll nach Aussagen Börners großzügig und unkonventionell geschehen. Wenn sich die an den Niederflurwagen geknüpften positiven Erwartungen durch die bahnsseitige Prüfung bestätigen, könne schon von April an die Produktion anlaufen.

Auch der verantwortliche Leiter der Abteilung Eisenbahn im BVM, Vaerst, betonte, daß sich Schiene und Straße durchaus nicht konträr gegenüberstehen dürften. Da, wo es nötig sei, müsse jederzeit Raum für eine kaufmännische Zusammenarbeit bleiben.

Im übrigen schließt man im Bundesverkehrsministerium die Einbeziehung der Container in den von der „Kombi-Verkehr-KG“ abzuwickelnden kombinierten Verkehr für die Zukunft nicht aus. „Der Weg des marktwirtschaftlichen Denkens geht weiter.“ Daneben wurde in dem Gespräch die Frage aufgeworfen, wo die Definition des Wechselkastens aufhöre und die des Containers anfangen.

Die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr m. b. H. hat bekanntgegeben, daß die Gründung der neuen Kommanditgesellschaft des Straßenverkehrsgewerbes für kombinierte Verkehre am 11. Februar 1969, 11 Uhr, im Haus des Straßenverkehrs in Frankfurt a. M. erfolgen soll. Hierzu sind alle Güterfernverkehrsbetriebe

als Gäste eingeladen, die Transporte im Straße/Schieneverkehr per Huckepack, Waggon oder mit Wechsellaufbauten durchführen wollen. Einladungen ergingen außerdem an die Mitglieder der beim BDF bestehenden Arbeitsgemeinschaft „Huckepackverkehr“ sowie an Kraftwagenspediteure und Transportunternehmer, die bisher bereits aktiv im kombinierten Verkehr tätig oder an der Vorbereitung beteiligt waren.

Die Teilnehmer an der Gründungsversammlung können dort sofort der Kommanditgesellschaft beitreten. Die Beitrittsberechtigung ist an Ort und Stelle durch Vorlage des Handelsregisterauszuges und erforderlichenfalls einer Vollmacht nachzuweisen. Interessenten können die Einladung und ferner Unterlagen über die Arbeit und Satzung der geplanten K. G. bei der Deutschen Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr m. b. H. (6 Frankfurt/Main 93, Breitenbachstr. 1 „Haus des Straßenverkehrs“) anfordern.

Die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr m. b. H. wird persönlicher Gesellschafter und Geschäftsführer der Kommanditgesellschaft des Straßenverkehrsgewerbes für kombinierte Verkehre sein. Der Anteil für jeden Kommanditisten beträgt 5000 DM. Die Gründungsversammlung hat zu beschließen, ob dieser Betrag in voller Höhe oder nur zu einem Teil sofort einzuzahlen ist.

Unter Berücksichtigung der oben bereits erwähnten verzögerten Planung bei der Deutschen Bundesbahn wird die Kommanditgesellschaft des Straßenverkehrsgewerbes für kombinierte Verkehre bis Mitte 1969 Verkehre auf folgenden Strecken aufnehmen:

- von Gelsenkirchen, Düsseldorf sowie Wuppertal, Köln nach Mannheim, Stuttgart und München;
- von Hamburg, Bremen und Hannover nach Frankfurt, Mannheim, Stuttgart;

— von Hamburg und Bremen nach den 4 genannten Knotenpunkten des Ruhrgebietes;

— von Hamburg, Bremen und Hannover nach Nürnberg und München.

Wie das Straßenverkehrsgewerbe erklärt, wird die Aufnahme weiterer Kombi-Verkehre von der Nachfrage abhängen. Es wird bedauert, daß sich die Bahn entgegen der ausdrücklichen Forderung interessierter Unternehmer den Transport von Containern ausschließlich für ihren eigenen kombinierten Verkehr (s. DVZ Nr. 13/69) vorbehalten hat.

Nach der Gründung der neuen Gesellschaft sollen an allen oben genannten Knotenpunkten in regionalen Versammlungen im Laufe des Februar und März 1969 Unternehmerrgemeinschaften gebildet werden, die für die örtliche Abwicklung der Kombi-Dienste verantwortlich sind. Auch im Rahmen dieser Veranstaltungen wird noch die Möglichkeit zum Beitritt in die neue K. G. möglich sein.

Wie die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr m. b. H. weiterhin bekanntgibt, hat eine Teilnahme von Güterfernverkehrsunternehmern am Huckepackverkehr der DB zu den Kattener Sätzen zur Voraussetzung, daß eine Beschränkung der Verkehrsleistung der rot-konzessionierten Fernverkehrsfahrzeuge auf der Straße eintritt.

Den Unternehmern stehen hierfür wahlweise folgende Möglichkeiten offen:

1. Hinterlegung der Konzessionsurkunde für den allgemeinen Güterfernverkehr für die Dauer des Huckepacktransports bei der Abgangs-Güterabfertigung oder an einem anderen zu vereinbarenden Ort, wobei für Transporte bis zu 500 km je Konzession zwei Sattelaufleger, Anhänger oder

auf zwei Waggons aufsetzbare Wechselkästen aufgeliefert werden können. Für darüber hinausgehende Entfernungen gilt das Verhältnis von zwei Konzessionen zu drei Sattelaufliegern, Anhängern etc.

2. Bei der Nutzungsbeschränkung der konzessionierten Fernverkehrsfahrzeuge auf tkm-Basis ist Ausgangspunkt die im Jahre 1968 erbrachte Verkehrsleistung in tkm. Bis zu diesem Wert übernimmt die Bundesbahn die Beförderung zu den Huckepackentgelten auf der Schiene. Jedoch darf der Unternehmer bis zu ein Drittel der Gesamtleistung auf der Straße erbringen. Abweichend hiervon dürfen im ersten Vertragsjahr bis zu 100 000 km monatlich auf der Straße gefahren werden. Beim Nachweis besonderer Verhältnisse (z. B. Geschäftsausweitung im echten Straßenverkehr) ist die Bahn vom zweiten Vertragsjahr an bereit, Abweichungen von der vereinbarten Straßen- und/oder Schienenleistung bis zu 20 % nach oben oder unten zuzulassen.

Der Unternehmer hat das Recht, jeweils mit 14tägiger Frist vierteljährlich eine der beiden von ihm angewendeten Regelungen zu kündigen, um die andere Beschränkungsform wählen zu können.

Eine Schwierigkeit bei der Abwicklung des Huckepackverkehrs besteht zur Zeit noch darin, daß die Kattener Sätze nicht je verladener Lastzug, sondern je in Anspruch genommener Waggon erhoben werden. Der doppelte Kattener Satz für einen Last-



zug schließt aber für den Güterfernverkehr die Benutzung des Huckepackverkehrs aus wirtschaftlichen Gründen aus. Wie es heißt, habe die DB dieses Preishindernis erkannt, und man hofft beim Güterfernverkehr, daß sie hierzu ein entsprechendes Angebot unterbreiten wird.

DVZ  
1.2.69  
Nr. 14



# Bahn muß schnell handeln!

## Vorarbeiten für Kombi-Verkehr beschleunigen

Hamburg, 31. Januar

J. B. Die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Güterfernverkehr auf der Basis des Huckepackverkehrs soll jetzt so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Das gilt nicht nur für die Gründung der erforderlichen Gesellschaft, sondern auch für das benötigte Material, in erster Linie Waggons. Das Bundesverkehrsministerium erwartet in dieser Hinsicht von den zuständigen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn eine rasche Abwicklung der Prüfversuche. Es ist möglich, daß neben dem hierfür jetzt zur Verfügung stehenden österreichischen Niederflurwagen auch ein weiteres deutsches Modell untersucht werden wird.

Die Deutsche Bundesbahn will sich vor allem bemühen, zunächst den vor-

herrschenden Mangel an Spezialwaggons auf den Hauptrelationen abzustellen. Der Waggonmangel bezieht sich nur auf die Niederflurwagen vom Typ „Aachen“, die für Sattelaufleger bestimmt sind. Für Wechselaufbauten und Lastzüge sind ausreichend Flachwagen vorhanden. Jedoch sind hier andere Schwierigkeiten zu bedenken. So ist zum Beispiel der kombinierte Verkehr mit Wechselaufbauten nur dann wirtschaftlich, wenn die Austauschbarkeit der Aufbauten zwischen Motorwagen und Anhänger unter voller Ausnutzung der Lastzuglänge gegeben ist. Das setzt gleichartige Wechselaufbauten von je 7 m Länge und einen Waggon mit etwas mehr als 14 m Ladelänge voraus. Die Bundesbahn ist bereit, derartige Verkehre durchzuführen. Sie will jedoch

die dafür benötigten besonderen Waggons nicht selbst anschaffen. Zur Zeit stehen zwei Prototypen kurz vor der Fertigstellung. Die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr m. b. H. wird deshalb der neu zu gründenden Kommanditgesellschaft bei genügendem Interesse der Unternehmer durch die Gesellschaft zu beschaffen. Für die Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel hat inzwischen Staatssekretär Börner vom BVM eine wohlwollende Prüfung zugesagt.

Schwierigkeiten entstehen zur Zeit auch beim Transport von einzelnen Anhängern auf Flachwagen, da die Fahrzeuge im leeren Zustand höchstens die Giebelhöhe von 3400 mm haben dürfen, dies gilt aber lediglich für bestimmte elektrifizierte Strecken. Auf den Strecken nach München wird wegen einiger Tunneldurchfahrten die Giebelhöhe noch niedriger angesetzt werden müssen.

Wenn man bedenkt, daß die Entscheidung, der neuen K.G. als Kommanditist beizutreten, auch sehr stark von technischen Fragen beeinflusst wird, dann müßten zumindest bis zur Gründungsversammlung am 11. Februar exakte Angaben der Bahn über die

- täglich zur Verfügung stehende Anzahl an Tiefladewagen,
- täglich zur Verfügung stehende Anzahl an Flachwagen samt der für die einzelnen Strecken geltenden Lademaßbestimmungen vorliegen. Außerdem sollte sich die Gesellschaft für Kombi-Verkehr darum bemühen, bis zu diesem Termin ein Zusage des Bundesverkehrsministeriums über die Bereitstellung von Mitteln für Container-Tragwagen mit mehr als 14 m Ladefläche zur Verladung von zwei Wechselaufbauten zu erhalten. Es wäre bedauerlich, wenn die bis heute noch nicht zum Abschluß gekommenen Vorarbeiten noch weiter hinausgeschoben werden und die Unternehmer dadurch nicht in der Lage sind, die ihnen gebotenen Möglichkeiten aus dem Kombi-Verkehr klar zu beurteilen.