



Kombi kämpft um die Netze

Generalversammlung der internationalen Operateurvereinigung UIRR / Wie Preise sinken und Verkehre effizienter werden können

Von Heinrich Klotz

Im 40. Jahr ihres Bestehens ist die internationale Kombi-Vereinigung UIRR wichtiger denn je. Und sie ist entschlossen, diese Herausforderung anzunehmen – das machte sie auf der Generalversammlung in der vergangenen Woche in Brüssel deutlich.

Was ist zu tun, um das Netz des Kombinierten Verkehrs in Europa trotz Krise funktionsfähig zu halten? Diese Frage beschäftigte die Teilnehmer des diesjährigen UIRR-Treffens in Brüssel. Sitzungen, Kongress und viele inoffizielle Diskussionsrunden zeigten eines ganz klar: Es braucht mehr als einen Stellhebel, um den Kombi-Zug vor dem Entgleisen zu bewahren.

Fast ein Viertel weniger Sendungen haben die in der UIRR zusammengeschlossenen Operateure in den ersten drei Monaten dieses Jahres gefahren. Und ein Ende des Volumentiefs ist noch nicht in Sicht: „Nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2010“ sei mit einer Erholung zu rechnen, warnte Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Breuhahn.

Das trifft besonders die Operateure hart. Sie stehen im Auslastungsrisiko für die eingekauften Züge, haben aber gleichzeitig als kleiner Partner in der-

Kombi-Wertschöpfung nur wenig Möglichkeiten, die Produktionskosten zu senken. Und dünne sie ihre Netze zu stark aus, drohen verheerende Dominoeffekte, weil ihnen immer mehr Kunden von der Fahne gehen würden.

Die Politik macht den Vermarktern das Leben zusätzlich schwer. Lasse sie 25-m-Lkw wirklich zu, brächte das dem durchgehenden Straßengüterverkehr einen Produktivitätsschub und ließe langfristige und teure Wagoninvestitionen und -planungen der Operateure hinfällig werden. Und – durchaus verständliche – Initiativen gegen Schienenlärm würden den Operateuren, die teilweise erheblich in eigene Waggon investiert haben, riesige Kostenpakete auf.

Aggressive Bahnen. Auch die Bahnen grätschen den Vermarktern kräftig in die Beine. Sie liefern eben nicht nur die Traktion, sondern entwickeln preisaggressive Eigenaktivitäten bei der Vermarktung. Jean-Luc Mèlard vom belgischen Operateur Inter Ferry Boats (IFB) prangerte insbesondere die französische Staatsbahn SNCF an. Mit „nie gekannten Preisen“ versuchten die, Marktanteile zu gewinnen. IFB lässt seine Züge deshalb nur noch vom SNCF-Wettbewerber ECR durch Frankreich ziehen.

Kein Wunder, dass der europäische Kombi-Dachverband UIRR jetzt besonders gefordert ist. Er hat sich in der vergangenen Woche eine schlankere Organisation verpasst: Die Position des Präsidenten wurde mit der des Generaldirektors verschmolzen (DVZ 13.6.2009, Seite 2) – Rudy Colle ist der neue starke Mann bei der UIRR. Im Verwaltungsrat gibt es statt sieben künftig nur noch fünf Sitze, die von den großen Operateuren Cemmat, Hupac, Intercontainer Austria (ICA), Inter Ferry Boats und Kombiverkehr gehalten werden.

UIRR wird schlanker. Schnellere und flexiblere Entscheidungswege sollen helfen, die zentralen Anliegen der Kombi-Operateure vorzubringen und natürlich durchzusetzen.

Diese Anliegen und Forderungen wurden in Brüssel konkretisiert – als Signal an Bahnen, Netzbetreiber und Politik, wo nun angesetzt werden muss.

■ Obwohl die Bahnen von der wegbrechenden Transportnachfrage besonders hart getroffen werden – Joachim Kroll vom Bahn-Infrastrukturverband RailNetEurope bezifferte die Rückgänge im ersten Quartal auf fast 25 Prozent –, sollen sie ihre Traktionspreise befristet zurücknehmen, um die weit geöffnete Preisschere zum reinen Straßentransport wieder ein wenig zu schließen.

■ Die Netzbetreiber sollen ihre Trassenpreise für den Kombinierten Verkehr zumindest senken, wenn nicht gar „für einen Zeitraum von zwei Jahren ganz aussetzen“, wie der scheidende UIRR-Präsident Eugenio Muzio fordert. „Offenbar ist den Infrastrukturgesellschaften noch nicht klar, dass ihre Strecken brachliegen werden, wenn sie jetzt nicht reagieren“, kritisiert Muzio.

■ Die Politik soll aus den Infrastrukturmitteln, die für den Lärmschutz an Bahnlinien bereitstehen, auch Zuschüsse für die Umrüstung an Waggon finanzieren. Immerhin laufen rund 13 000 Spezialwagen im europäischen Kombi-System, schätzt UIRR-Direktor Martin Burkhardt. Nach Lärmemission differenzierter Trassenpreisen steht er zumindest kritisch gegenüber, weil hierfür hohe Kosten für die Messung an den Strecken anfielen.

■ Investitionen in die Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr dürfen jetzt keinesfalls zurückgefahren werden, fordert die UIRR. Dafür machen sich auch Prof. Werner Rothengatter von der Universität Karlsruhe und Eric Peetermans vom internationalen Bahnverband UIC stark: Die Kapazität auf der Schiene müsse auch und gerade jetzt erweitert werden, um nicht in ein paar Jahren in einen noch schlimmeren Engpass hineinzufahren.

■ Die vorhandene Infrastruktur im Kombinierten Verkehr muss effizienter genutzt werden. Dazu zählen bahnbegleitende Maßnahmen wie längere Züge (Peetermans: „750 m sind einfach nicht mehr zeitgemäß!“). Aber auch bürokratische Hemmnisse nerven, wie Mario Sorgetti vom europäischen Speditionsverband Clecat klarmachte: „Europa ist gepflastert mit verwaltungsbedingten Engpässen.“ Und wer ein Umschlagterminal des Kombinierten Verkehrs wirklich rund um die Uhr und auch an Wochenenden nutzen will, der stößt an eine Vielzahl von Beschränkungen. Das ist nicht nur in Europa so, macht Intermodal-Fachmann Ted Prince aus den USA deutlich: „Jede Stadt hat ihre eigenen Einschränkungen, die dafür sorgen, dass die Infrastrukturkapazität reduziert wird.“

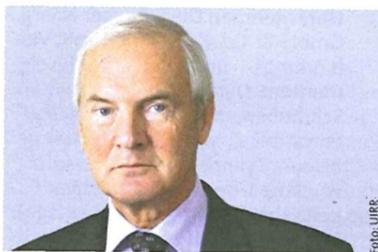
■ Unabhängig von der Wettbewerbssituation müssen sich alle, die mit

dem Kombinierten Verkehr zu tun haben, Gedanken über eine engere Kooperation und damit über bessere Bündelung von Volumina machen. „Egal ob Verloader, Bahnen oder Operateure: Hier sind wir alle gefordert“, räumte Tom van Dijck vom Chemie-Großverlader BASF ein. Und gab bei der Gelegenheit gleich eine Solidaritätsadresse seines Hauses an den Kombinierten Verkehr ab: „Wir springen nicht auf kurzfristige Transportalternativen auf, sondern planen und handeln strategisch.“

Wichtige Monate. In den kommenden Monaten werden jedenfalls zentrale Kombi-Weichen gestellt – das wurde in Brüssel deutlich. Noch einmal Branchenurgestein Eugenio Muzio in seiner Abschiedsrede: „Europa entscheidet heute darüber, was den Verkehr in 20 Jahren prägt: Straße oder Schiene.“

DVZ 16.6.2009

NACHGEFRAGT



Rudy Colle

Präsident und zugleich Generaldirektor der UIRR

Herr Colle, zwei zentrale Funktionen in einer Person, gleichzeitig ein schlanker Verwaltungsrat: Wie wird sich das in der Arbeit der UIRR niederschlagen?

Sicher wird die neue Organisation die Prozesse bei der UIRR beschleunigen. Wir können schneller reagieren, was gerade in dieser schwierigen Zeit nur von Vorteil sein kann.

Jetzt sind nur noch die fünf größten Gesellschaften im Verwaltungsrat vertreten. Was tut die UIRR für die 14 kleineren?

Um die Interessen des Kombinierten Verkehrs richtig vertreten zu können, brauchen wir jede Sendung und jedes Mitglied. Deshalb sind selbstverständlich auch die kleineren Gesellschaften mit dabei, wenn wichtige Entscheidungen anstehen. Über unsere Arbeitsgruppen und durch die ständige Zusammenarbeit mit den größeren Operateuren sind zudem die kleineren UIRR-Mitglieder fest in unsere Prozesse eingebunden. Und natürlich stehen wir gerade diesen Gesellschaften bera-

tend zur Seite, denn die Krise trifft sie unmittelbarer und stärker als die großen Operateure.

Was hat Sie dazu motiviert, sich jetzt noch einmal der Herausforderung einer Doppelbelastung an der UIRR-Spitze zu stellen?

Ich bin schon seit 1991 mit großem Engagement bei der UIRR tätig. Wie kann ich da ablehnen, wenn man mich wegen einer Aufgabe anspricht, von der ich mir sehr viel Nützliches für die UIRR und damit für den Kombinierten Verkehr verspreche? Zudem haben wir jetzt die Möglichkeit, mit den neuen Statuten vertraut zu werden. Wenn dann nach einem Übergangszeitraum ein Nachfolger eintritt, wird es sicher einfacher für ihn sein. Davon profitieren wir alle – vor allem auch der Kombinierte Verkehr.

Welche Aufgaben stehen für Sie in den kommenden Monaten im Vordergrund?

Wir müssen vor allem die Gefahr für das europäische Kombi-Netz und die Not der Operateure deutlich machen. Das gilt gegenüber den politischen Entscheidungsträgern, aber auch gegenüber den Bahnen und den Infrastrukturgesellschaften: Wir brauchen finanzielle Unterstützung, damit das Netz nicht wegen nachlassender Mengen zu sehr erodiert. Und wir müssen klarmachen, dass trotz Krise die Investitionen in die Kombi- und in die Bahninfrastruktur nicht zurückgefahren werden dürfen. Wenn uns das gelingt, bin ich sicher, dass der Kombinierte Verkehr auch bald wieder zu seiner alten Stärke zurückfindet.



Der neue UIRR-Verwaltungsrat (von links): Silvio Rocca (Cemmat), Wilhelm Patzner (ICA), Peter Howald (Hupac), Robert Breuhahn (Kombiverkehr), Präsident Rudy Colle und Jean-Luc Mèlard (Inter Ferry Boats).

HINTERGRUND

Die Operateurvereinigung UIRR

Die internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr, UIRR, vertritt die Interessen von aktuell 19 Kombi-Operateuren in Europa. Diese stehen für mindestens ein Drittel des Volumens, das derzeit im kombinierten Verkehr Schiene-straße in Europa bewegt wird. 2008 brachten die UIRR-Mitglieder fast 6 Mio. TEU auf die Schiene. Die UIRR wurde 1970 zunächst als De-facto-Gesell-

schaft gegründet. Seit 1991 arbeitet sie als Genossenschaft mit begrenzter Haftung belgischen Rechts. Die Struktur ist klassisch für eine derartige Handelsgesellschaft: Es gibt eine Generalversammlung der Anteilseigner, einen Verwaltungsrat, Mitglieds-gesellschaften sowie Kommissionen für interne Aufgaben und für die Zusammenarbeit mit externen Einheiten.

www.uirr.com