

## EDITORIAL



### Es geht ums große Ganze

Heinrich Klotz  
Fachredakteur für Kombinierten Verkehr

Wenn sich morgen die Gremien der internationalen Kombivereinigung UIRR in Hamburg zusammensetzen, dann geht es ums Ganze. Besser gesagt: um das große Ganze des Kombinierten Verkehrs in Europa.

Übertrieben? Vielleicht ein bisschen – vielleicht auch nicht. Denn die UIRR spiegelt wie keine zweite Vereinigung noch die alte heile (?) Welt des Kombinierten Verkehrs wider. Hier spricht die Stimme der Operateure, der Makler von mehr als der Hälfte des Kombivolumens in ganz Europa – der Gesellschaften, die mit Speditionshintergrund gegründet wurden, um zwischen Speditions- und Bahnwelt zu vermitteln.

Nur: Der UIRR kommen diese Operateure langsam abhandeln. Unter den Netzwerkbetreibern der aktuell 18 Mitglieder können nur noch 2 den Anspruch erheben, nicht abhängig von einer Bahn zu sein – und selbst die mit Abstrichen: Schließlich gehört die halbe Kombiverkehr und über ein Drittel von Hupac inzwischen auch der jeweiligen Staatsbahn.

Das führt zu der scheinbar abstrusen Situation, dass hinter dem Sprachrohr der Spediteure in den Verhandlungen mit den Bahnen – immer stärker Bahnen stehen. Das Bild steht synonym für das, was sich im Markt tut: Bahnen werden zu Logistikern, Operateure betreiben Terminals, Kunden kaufen direkt bei den Bahnen, Terminals vermarkten Züge: Die alten Bilder überlagern sich. Braucht es da überhaupt noch eine UIRR? Oder steht sie für längst überholtes Frontendenken?

Auch darum wird es in Hamburg gehen bei der UIRR: ums große Ganze eben.

DVZ 25.10.2011  
klotz@dvz.de

# Das Weißbuch braucht Feinschliff

Die UIRR steht dem neuen Verkehrs-Weißbuch der EU grundsätzlich positiv gegenüber. Allerdings seien viele Aussagen zum Kombinierten Verkehr nicht konkret genug.

Von Heinrich Klotz

Wenn die EU-Kommission, wie im März dieses Jahres geschehen, ein neues Verkehrs-Weißbuch herausbringt, ist das immer eine spannende Zeit für Politiker, Interessenvertreter und natürlich Transportunternehmer und Logistiker. Wohin denkt die Kommission? Welche Ziele hat sie sich gesetzt, wie will sie sie erreichen? Und wie passt das zu den eigenen Interessen?

Entsprechend aktiv hat sich die UIRR, die Interessenvertretung von Kombi-Operateuren in Brüssel, dieses Themas angenommen. Und sie hat, wie nicht anders zu erwarten, Licht und Schatten für den Kombinierten Verkehr entdeckt.

Rudy Colle, Generaldirektor und Präsident der UIRR, weiß natürlich um die Komplexität der Aufgabe, dem so heterogenen Verkehrssektor einen maßgerechten Mantel zu schneidern: „Technische, betriebliche und kommerzielle Strukturen ändern sich viel dynamischer als in den meisten anderen Branchen – da muss viel bedacht werden, um eine gerechte Verteilung zwischen den Verkehrsträgern, den nötigen Umweltschutz und eine gesamtwirtschaftliche Effizienz voranzubringen.“ Dieses Wissen hindert Colle freilich nicht daran, der Kommission auch kritische Anmerkungen in ihr Weißbuch hineinzuschreiben: „Maßgebliche Verbesserungen sind leider ausgeblieben.“

Das gilt nach Colles Überzeugung insbesondere für Umweltbelastungen durch die einzelnen Verkehrsträger. Leider sei es der Kommission in den vergangenen Jahren nicht gelungen,

die Mitgliedstaaten zu ausreichender Nachhaltigkeit anzuhalten. Dies zu tun, ohne das anziehende Verkehrsaufkommen auszubremsen und die Sicherheit in der Logistikkette zu gefährden, sei die große Aufgabe der Verkehrspolitik und damit auch des Weißbuches.

Der Verkehrsträger, der diese Themen höchst erfolgreich miteinander verbindet, ist – es verwundert nicht – der Kombinierte Verkehr, betont Colle. Kein Wunder also, dass die UIRR eine stärkere Hinwendung zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln fordert – eine Linie, der die Kommission mit ihrem Bild einer effizienten „Komodalität“ durchaus folgt. Auf die UIRR-Forderung nach einer „Einschränkung des Straßenverkehrs“ hingegen will sich die Kommission nicht einlassen.

**Aussagen nicht konkret genug.** Mit ihrem Bekenntnis zur Intermodalität, zur Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsträger, befindet sich die Kommission durchaus wieder auf UIRR-Kurs. Das Weißbuch spricht davon, dass bis 2030 etwa 30 Prozent der Verkehrsleistung im Fernverkehr, also über 300 km, von der Straße auf nachhaltige(re) Ver-

kehrsmittel verlagert werden müssten, um die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs zu reduzieren. Bis 2050 sollen es sogar 50 Prozent sein. Warum ist Colle dennoch nicht zufrieden? „Weil das Weißbuch zwar eine mutige Aussage trifft, aber nichts oder wenig darüber sagt, wie dieses ehrgeizige Ziel konkret erreicht werden soll.“

Wo die Experten der Kommission dann konkreter werden, treffen sie



Wenn das System „Kombi“ mehr leisten soll, muss es auch gefördert werden.

aber ebenfalls auf den Unwillen der UIRR. Das Weißbuch erwarte für den Schienengüterverkehr ein Wachstum von 87 Prozent – also über den betrachteten Zeitraum von 45 Jahren nur 1,4 Prozent im Jahresdurchschnitt. Colle: „Das ist eher wenig.“

Der Kombinierte Verkehr Schiene/Straße könnte dieses Wachstum leicht schaffen, ist Colle überzeugt: „Aber es braucht viel mehr Schienengüterverkehr als die zuvor angesprochenen 87 Prozent mehr, um sich dem angestrebten Ziel von 60 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und 50 Prozent Fernverkehr bei den umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu nähern.“

Das Weißbuch sei nicht der Fahrplan, den es in seinem Titel ankündige, „sondern eher eine Aussage über mittel- bis langfristige Ziele“, sagt Colle. Und hat auch einen Lösungsvorschlag parat, der aber „unverzüglich“ umgesetzt werden müsse: „Wir regen eine multidisziplinäre Arbeitsgruppe an, die unter der Leitung der Kommission Wege und Mittel aufzeigen soll, um eine solche Verlagerung zu bewerkstelligen.“

**Was Verlagerung braucht.** Vier zentrale Ansätze sieht die UIRR, wie die Verlagerung unterstützt werden kann – und sie freut sich, dass sich diese auch im Weißbuch wiederfinden:

■ Bau, Instandhaltung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur sollten bei allen Verkehrsträgern durch entfernungsabhängige Nutzungsentgelte finanziert werden: Wer nutzt, bezahlt dafür.

■ Fortsetzung Seite 3



**CONTAINERTRANSPORTE**

**VON POLEN GUS NACH KAUKASUS ZENTRALASIEN**



**POLZUG Intermodal GmbH**  
Container Terminal Burchardkai, BG 1  
21129 Hamburg  
Tel.: + 49 40 - 74 11 45-0  
E-Mail: hamburg@polzug.de  
[www.polzug.de](http://www.polzug.de)