

Die Bedeutung Sloweniens für den Kombinierten Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vorbemerkung:

Slowenien hat derzeit den Vorsitz der EU-Präsidentschaft und steht im politischen Mittelpunkt Europas. Es ist daher richtig, dass sich auch die UIRR mit Slowenien befasst und es in den Mittelpunkt der Betrachtungen rückt.

Bevor ich dies jedoch tue, möchte ich auf die UIRR selbst eingehen:

- Wo liegt die Bedeutung der UIRR in einer Zeit, in der zunehmend die Globalisierung die großen Verkehrsströme dominiert?
- Wie muss eine europäische Vereinigung damit umgehen, dass der maritime Verkehr immer stärker dominiert?
- Wie stellt sich die UIRR zur Tatsache, dass ihre Mitglieder selbst im kontinentalen unbegleiteten kombinierten Verkehr Marktanteile verlieren?

Dazu folgende Thesen:

1. Die UIRR ist für Europas Kombinierten Verkehr unverzichtbar

Diese Überzeugung wird durch folgende Entwicklungen zunehmend in Frage gestellt:

1.1 Das enorme Wachstum des maritimen KV verlagert strategische Entscheidungen zunehmend zu Reedereien und in Häfen

Der Kombinierte Verkehr boomt. Er boomt aber vor allem deshalb, weil die Globalisierung dem maritimen Containerverkehr enorme Zuwachsraten beschert. Laut Kombiconsult wird der Kontinentale KV von 2005 bis 2015 um 80 %, der maritime KV aber um 140 % wachsen.

Das ist schön für die Bahn, weil maritimer Containerverkehr hohe Schienenaffinität hat. Es gibt wenige Bereiche, die so zur Schiene tendieren, wie Hinterlandverkehr. Die Schiene wächst quasi automatisch.

Es gibt aber aus UIRR-Sicht eine Schattenseite: Die Landverkehrsanbieter geraten unter starken Druck globaler Spediteure und Reedereien, für die wir Zulieferer sind.

- Z.B.: ERS-Rail, eine 100%-MAERSK-Tochter ist dabei, die Marktführerschaft im KV von und nach Rotterdam zu übernehmen und Railion Niederlande zu überflügeln – wenn dies nicht schon passiert ist.

Es liegt auf der Hand, dass solche Entwicklungen für den Kombinierten Verkehr bis hin zur Standortstrategie dramatische Auswirkungen haben werden.

1.2 Die Rolle der Operateure wird zunehmend in Frage gestellt

Die DVZ stellte jüngst die Frage: Wozu brauchen wir noch Operateure?

Immer öfter werden Kernkompetenzen der Operateure von anderen wahrgenommen:

- Z.B.: In Rotterdam übernimmt das Rail Service Center als Terminalbetreiber Aufgaben des Operateurs. Das RSC entscheidet über Beladung und Auslastung der abgehenden Shuttle-Züge.
- Auch das Eurogate-Terminal in Hamburg braucht für BoxXpress-Züge keinen Operateur mehr. Auch hier sind Shuttlezüge die Basis des Produkts.

Ist das nicht die Lösung für die Zukunft?

Wozu brauchen wir ICA oder Hupac, die Bahnprodukte zusammenstellen?

Wozu brauchen wir Gateway-Verkehre, wenn Linienverkehr wirtschaftlicher ist?

Die Nachfrage ist so groß, dass man mit einfachen, produktionskostenoptimierten Produkten am Markt erfolgreich sein kann> so wie es die Billig-Airlines machen.

1.3 Nur neutrale Operateure sichern Angebotsvielfalt, Wettbewerb und flächendeckende Präsenz im KV.

Im Kombinierten Verkehr droht eine Entwicklung wie im Wagenladungsverkehr, wo der Einzelwagen zugunsten des Ganzzugsverkehrs massiv Anteile verloren hat. Es gibt kaum noch Güterverkehr in der Fläche (Ausnahme Schweiz und Österreich).

Kleine und mittelständische Unternehmen werden vielfach auf der Schiene nicht mehr bedient, die „Erreichbarkeit“ geht auf der Schiene zurück.

Bisher galt: Man kann ja auf den Kombinierten Verkehr ausweichen. Wird das aber noch möglich sein, wenn der KV sich wie der Wagenladungsverkehr entwickelt?

Was bringt der Konzentrationsprozess auf Shuttlezüge auf „Rennstrecken“?

- Einige wenige Anbieter im Besitz globaler Player fahren künftig über wenige Großterminals bzw. Terminals, die nur von einem Anbieter genutzt werden.
- Nicht nur Einzelwagen-, auch Gateway-Verkehre können kosten- und qualitätsmäßig nicht mithalten und werden an den Rand gedrängt.

Dieser Prozess ist derzeit noch gebremst, weil

- es noch nicht genug leistungsfähige Großterminals gibt
- das Substrat in vielen Relationen für Shuttlezüge noch nicht ausreicht.

Es zeigt sich aber, dass an wenigen Wochentagen verkehrende Shuttlezüge einem täglichen Gateway-Angebot überlegen sind und dass die Schwelle für Shuttlezüge sehr niedrig geworden ist.

Um Shuttlezüge auszulasten, werden die Einzugsgebiete der Terminals immer größer. Straßenvor- und nachlauf wird teilweise absurd lang und reicht weit in Einzugsgebiete anderer Terminals hinein.

- Kleine und mittlere Terminals können langfristig nur mithalten, wenn sie spezielle Nischenprodukte aufbauen.

Damit gerät die UIRR in eine strategisch schwierige Situation, denn:

- Konzentriert sich der Kombinierte Verkehr auf „Rennstrecken“, dann wird er zum Übernahmekandidat für Reedereien und künftig fremdbestimmt agieren.
- Durch das überbordende Wachstum des preislich attraktiven maritimen Hinterlandverkehrs wird der kontinentale KV, der einem wesentlich schärferen Wettbewerb unterliegt, an den Rand gedrängt.
- Gleichzeitig wird der KV als Instrument zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene in der Fläche ungeeignet – so wie es im Wagenladungsverkehr durch den Rückzug des Einzelwagenverkehrs passiert ist. Will man Wirtschaft abseits der großen Zentren fördern, bleibt dann nur mehr die Straße.

Wenn also „Rennstrecken“ an globale Anbieter gehen und die Fläche unattraktiv wird, dann können Bahnen und Operateure ihre Kernkompetenz nicht wahrnehmen, weil sie ihre Heimmärkte verlieren - das sind die jeweils nationalen Logistikmärkte, Spediteurkunden und die mittelständische Wirtschaft.

Ich warne davor, für kurzfristige Vorteile Kernkompetenzen zu vernachlässigen.

Die UIRR und ihre Mitglieder beziehen ihre Existenzberechtigung aus der europaweit flächendeckenden Präsenz.

- Nur sie garantieren Kundennähe des KV.
- Nur sie stellen sicher, dass der KV-Markt nicht durch Großanbieter dominiert wird, wobei die Kerninteressen der Großanbieter ja nicht im Kombinierten Verkehr liegen > der KV ist ja nur Mittel zur Realisierung anderer Ziele.

Operateure und die UIRR sind somit für die europäische Logistiklandschaft und für den Kombinierten Verkehr unentbehrlich.

Das muss gerade Ländern wie Slowenien, Österreich oder der Schweiz zu denken geben. Ohne marktregulierende Funktion der Operateure, würden die Märkte sehr bald fremdbestimmt sein.

Wir müssen daher als Interessenvertretung den Gremien in Politik und Wirtschaft immer wieder klar machen: Wenn ihr Kombinierten Verkehr wollt, der tatsächlich Güterverkehr auf die Schiene verlagert, der nicht nur für Großkonzerne, sondern auch die mittelständische Wirtschaft marktkonform bedient, dann braucht ihr die UIRR und ihre Operateure.

Doch nun zu Slowenien.

2. Die Bedeutung Sloweniens

Mit Slowenien hat die EU-Mitglied ein wertvolles Mitglied gewonnen. Dieses kleine Land, das von der Geschichte nicht bevorzugt war, stellt sich in vielen Kennzahlen besser dar als manch anderer Staat, der bereits viel länger EU-Mitglied ist.

Deshalb konnte Slowenien bereits 2007 als erstes der neuen Mitgliedsländer den Euro einführen, was für die international ausgerichtete Wirtschaft wichtig ist.

Das Volk hat die Zeit gut verstanden: In einem Land sozialen Friedens und zunehmenden Wohlstands mit aufgeschlossenen, gut ausgebildeten Menschen hat sich die Wirtschaft besonders rasch entwickelt.

Slowenien hat eine bedeutende verkehrsstrategische Funktion. Slowenien ist ein wichtiges Transitland:

- Es ist ein natürlicher Korridor von Südwest- und Nordwesteuropa in Richtung Osteuropa und Balkan.
- Es ist ein wichtiger Zugang zur Adria.

Aber es hat diese Funktion nicht ausschließlich:

- Slowenien kann umfahren werden. Die durch Slowenien führenden EU-TEN-Korridore V und X sind wichtige Wege, aber sie sind nicht die einzigen.
- Zu Koper gibt es Alternativen. Der Hafen Koper steht im Wettbewerb – nicht nur zu Triest und Rijeka, sondern auch zu den Nordseehäfen und zunehmend zu Constanza.
- Für Transit steht auch Österreich, Kroatien oder Ungarn zur Verfügung.

Dazu kommt, dass die Infrastruktur in Slowenien – wie überall am Balkan – historisch bedingt nicht leistungsfähig genug ist.

- Eingleisige Strecken, steigungs- und kurvenreich angelegt, mit zu kleinen Bahnhöfen bestimmen vielfach das Bild.
- Aus topographischen Gründen nimmt die Schiene teilweise enorme Umwege.
- Alle Staatsgrenzen sind auf der Schiene noch Systemgrenzen, wobei zu umständlichen Formalitäten auch unterschiedliche Strom- und Sicherungssysteme hinzukommen.

Dies mögen die Gründe dafür sein, dass der Schienenverkehr in Slowenien seit der Staatswerdung 1991 kaum am Wirtschaftswachstum teilhaben konnte.

Auch im Kombinierten Verkehr verhält es sich bisher ähnlich. Die Entwicklung steht erst am Anfang.

Andererseits muss man sagen:

- Wo investiert wurde, zeigen sich Erfolge beachtlich rasch.
- Ich denke da nicht nur an den rasch wachsenden Hafen Koper.
- Die Auslastung der neuen Bahnverbindung von Slowenien nach Ungarn über Hodos hat sicherlich manche Erwartung übertroffen.

Man sieht daraus, dass fehlendes Wachstum auf der Schiene nicht auf fehlende Nachfrage, sondern auf fehlendes Angebot zurückzuführen ist.

Das ist offenbar das Hauptproblem der gesamten Region:

Fehlende Verkehrsinfrastruktur behindert das Wachstum und lässt Nutzung der Marktchancen noch nicht ungehindert zu.

Dennoch ist Slowenien auch im Bereich der Eisenbahn und im Kombinierten Verkehr auf dem Weg, die Rolle eines wichtigen regionalen Partners im europäischen Kontext zu spielen.

3. Der Schlüssel für den Erfolg ist für UIRR und Slowenien derselbe

Ich habe betont, dass der Kombinierte Verkehr die UIRR braucht.

Dafür kann man sich aber nichts kaufen.

UIRR und ihre Mitglieder werden letztlich ihre Aufgabe nur erfüllen, wenn sie auch Geld verdienen.

In einem gewissen Sinn sind die UIRR-Gesellschaften in einer Lage wie Slowenien:

Betrachtet man den Gesamtmarkt, dann sind die UIRR-Gesellschaften vergleichsweise nicht sehr groß.

Wie konnte sich das kleine Slowenien im Konzert der größeren und mächtigeren EU-Staaten behaupten und eine positive Stellung erkämpfen?

- Slowenien hat seine Ziele nicht im Alleingang, sondern in Kooperation realisiert, hat rechtzeitig die richtigen Partner gesucht und gefunden.
- Slowenien hat auf Wachstum und Qualität gesetzt und sich auf hochwertige moderne Produkte konzentriert.
- Slowenien hat regionale Stärken genutzt und sich realistische Ziele gesetzt.
- Und last, but not least: Slowenien ist an seine Aufgabe voll Optimismus und Tatkraft herangegangen. Nicht jammern: „Handeln“ war die Devise. Damit hat sich Slowenien Respekt und Anerkennung erworben. Slowenien ist heute ein gern gesehener Partner, bekannt für Zuverlässigkeit.

Das müssen die UIRR-Gesellschaften auch tun:

- Sie müssen nationale Strukturen überwinden und international agieren.
- Auch die bereits international Tätigen (Hupac) haben nicht die kritische Größe erreicht und bleiben erpressbar, wenn sie nicht flexibel sind > es ist nicht gut, wenn UIRR-Gesellschaften gegeneinander fahren, anstatt gemeinsam den Markt zu erschließen.
- Damit meine ich nicht EU-widrige Absprachen. Aber es geht darum, den eigentlichen Wettbewerber, die Straße, zu suchen und Güter auf die Schiene zu bringen.

In diesem Sinne wünsche ich der UIRR und Slowenien viel Erfolg und Glück bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben.