



Die UIRR sei eine „seltsame Organisation“, sinnierte Marc Descheemaeker: „Freund, Wettbewerber und Partner zugleich.“ Der Vorstand der Belgischen Bahn SNCB hat mit allem Recht.

Die „Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route“ (UIRR) wurde 1970 gegründet. Die Vereinigung vertritt heute von Brüssel aus 18 Kombi-Operateure, die ihre Leistungen in ganz Europa und darüber hinaus anbieten. Sie beförderten im vergangenen Jahr 61,5 Mio. t und erreichten eine Transportleistung von 40,7 Mrd. tkm.

Die UIRR übernimmt beispielsweise auf Wunsch die Rolle eines zentralen Servicebüros – so geschehen bei der Kombi-Kommunikationsplattform Cesar. Unter die Aufgabe der „Förderung der Aktivitäten der Mitglieds-gesellschaften“ fällt die wichtige politische Interessenvertretung in Brüssel. Und in der „Interunit“ vertritt die Vereinigung die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den europäischen Bahnen.

Seit ihrer Gründung hat sich die Vereinigung – der Marktentwicklung folgend – langsam geöffnet. Konnten ursprünglich nur private Operateure mit einem Minderheitsaktionär Bahn Mitglied werden, sind seit 1997 auch Gesellschaften zugelassen, deren Kapitalmehrheit bei Bahnunternehmen liegt. Die 18 UIRR-Mitglieder stehen heute für mehr als die Hälfte des Kombivolumens in Europa.

Immer wieder wurde diskutiert, ob sich die UIRR nicht auch für weitere Gesellschaften öffnen sollte, die Interesse an der Entwicklung des Kom-

binierten Verkehrs in Europa haben. Letztlich aber hat sich die UIRR dagegen entschieden. Begründung: Die Homogenität der Vereinigung nutze den Interessen des Kombinierten Verkehrs doch am meisten.

Seit 1991 führt Rudy Colle (70) als Generaldirektor die UIRR. Im Sommer 2009 hat er zusätzlich auch das Amt des Verwaltungsratspräsidenten übernommen. Seine Amtszeit läuft bis Juni 2012. Colle bleibt solange auch als Generaldirektor im Amt, gibt aber demnächst operative Aufgaben an seinen Kollegen Martin Burkhardt ab. (kl)

Gut erholt – und kämpferisch wie eh und je

Der Kombinierte Verkehr knüpft an alte Stärken an und trifft auf alte Schwächen / UIRR-Feier zum 40-jährigen Bestehen

Von Heinrich Klotz

Wenn ein Verband 40-jähriges Bestehen feiert, liegt der Blick zurück nahe. Folgerichtig gab es viel Historie, als die internationale Kombi-Vereinigung UIRR in der vergangenen Woche zu Generalversammlung und Kongress nach Brüssel geladen hatte. Spannender freilich ist, was die versammelte Crème de la Crème der Branche über Lage und Perspektiven im Kombinierten Verkehr zu sagen hatte.

Kombi hat die Folgen der Wirtschaftskrise überwunden. Diese Botschaft können die Gäste der UIRR mit nach Hause nehmen. EU-Kommission und Bahnen, Operateure und Kunden: Alle strahlen Optimismus aus, als sie sich am Donnerstag in Brüssel treffen, um das Jubiläum der UIRR zu feiern.

Die Zahlen scheinen das zu bestätigen. Denn die 18 Operateure, die gegenwärtig in der Kombivereinigung organisiert sind, hatten für 2009 noch einen durchschnittlichen Rückgang von 17 Prozent ihres Volumens gemeldet – im unbegleiteten Verkehr (UKV) waren es sogar 19 Prozent, während die Rollende Landstraße „nur“ 3 Prozent weniger Lkw nutzten. „30 Mio. t haben unsere Mitglieder verloren“, macht UIRR-Präsident Rudy Colle noch einmal deutlich. Das hat sich im ersten Halbjahr 2010 komplett gedreht: Der UKV legte um bis zu 14 Prozent zu, der begleitete Verkehr schnitt sogar noch besser ab. Colle ist deshalb sicher, dass im kommenden Jahr das 2008er Volumen wieder erreicht wird.

Kommission müht sich. Die EU-Kommission will das ihre dazu tun, dass dieses Wachstum auch möglich wird. „Intermodaler Verkehr ist das klassische Instrument, um den verkehrspolitisch erwünschten integrierten Verkehr abzubilden“, unterstreicht Jean

Eric Paquet, Direktor der Generaldirektion Move, das Interesse seines Hauses. Mit mehreren Initiativen versucht die Kommission nach seinen Worten derzeit, die Rahmenbedingungen für „Kombi“ zu verbessern. So werde mit dem Weißbuch Verkehr und seinem intermodalen Schwerpunkt die Grundlage geschaffen, um die erwünschten Kombinationen der Verkehrsträger marktfähig zu machen.

Bis Sommer 2011 soll zudem der Rahmen für die überarbeitete

daler Infrastruktur? Die UIRR-Gäste werden das gern hören.

Schließlich will die Kommission auch über eine zielgerichtete Forschungs- und Innovationspolitik Gutes für Kombi tun. Paquet sieht ein spannendes Feld vor allem im Innovationssegment „Smart transport“.

Alte Probleme in der Praxis. Die Kombi-Praktiker bewegen allerdings im Moment eher andere Themen. Denn was nutzen die hehren Ziele der

haben uns doch alle europäischen Bahnen in den letzten Jahren und speziell auch in diesem Jahr im Regen stehen lassen“, kritisiert Winner-Athens – höchstens jeder zweite Zug erreiche sein Ziel pünktlich. Kein Wunder bei „Durchschnittsgeschwindigkeiten von höchstens 55 km/h“.

Das scheint den Ausschlag zu geben. CO₂-Einsparung hin oder her:

„Letztlich akzeptieren Auftraggeber nur dann eine Verlagerung zum Kombinierten Verkehr, wenn die Leistungsqualität messbar und kontinuierlich gut ist“, sagt Winner-Athens.

Möglich, dass da der gut gemeinte Förderansatz der EU-Kommission nicht ganz so gut ankommt. Die Praktikerin hat konkretere Vorstellungen, und die setzen bei den Bahnen an: „Harmonisieren Sie bitte endlich den europäischen Bahnverkehr, bilden Sie Allianzen mit festen Regeln, Pflichten und Vereinbarungen für jedes Mitglied – im Interesse Ihrer Organisationen und Ihrer Kunden“, appelliert Winner-Athens an die zahlreichen anwesenden Bahnvertreter.

Reizthema 25 m. Ein großes Problem haben die Kombinierten nach wie vor mit dem 25-m-Lkw. Genau genommen haben sie es mit allem, was die geltenden Abmessungen und Gewichte von Lkw und Ladeaufbauten verändert. Denn es erhöht die Produktivität des Lkw und schafft auf Schienen-seite nach bisherigen Erkenntnissen nur Verdruss. „Alle Studien belegen die Gefahr von Rückverlagerungen“, warnt UIRR-Präsident Colle. Es gehe dabei „nicht um das Verhindern, sondern um die Berücksichtigung einer möglichen Unverträglichkeit“, er-

gänzt Winner Athens. Und Bahnen und Operateure bräuchten verlässliche Rahmenbedingungen für den kapitalintensiven Equipment-Einsatz.

Hinzu kommt, dass sich die Bahnen immer noch im künstlichen Wettbewerbsnachteil zur Straße sehen. „In Ungarn fahren Lkw mautfrei und müssen keine externen Kosten tragen, während der Schiene extrem hohe

Trassenpreise aufgebürdet werden“, erregt sich UIRR-Vizepräsident Jan Berenyi – „wie kann man das denn noch wet-

»Harmonisieren Sie endlich den europäischen Bahnverkehr!«

Gudrun Winner-Athens, Winner-Spedition, Iserlohn



Wachstumsmarkt unbegleiteter Kombierter Verkehr: Im ersten Halbjahr 2010 konnten die UIRR-Gesellschaften hier um bis zu 14 Prozent zulegen.

ten TEN-Leitlinien feststehen. Dieses Infrastrukturprogramm solle sich wegentwickeln von einem losen Finanzierungsprogramm hin zu einem Instrument echter europäischer Verkehrspolitik, sagt Paquet. Dazu werde auch ein europäisches Kernnetz mit wichtigen Eingangs- und Knotenpunkten gehören – beispielsweise Seehäfen, Terminals, Binnenhäfen. Gezielte TEN-Mittel für den Ausbau intermo-

Kommission, wenn die Züge seriellweise weit außerhalb der Fahrplanzeiten ankommen? Und das tun sie, klärt Gudrun Winner-Athens ihre Zuhörer auf. Mit ihrer mittelständischen Winner-Spedition zählt die Kombi-Fachfrau zu den größten Kunden des deutschen Operateurs Kombiverkehr und präsidiert auch dessen Verwaltungsrat. „Gerade beim wichtigsten Maßstab, der Zuverlässigkeit, der Pünktlichkeit,

bewerbsfähig sein?“

Operateure und Kunden hingegen machen eher die Bahnen selbst für die anhaltenden Leistungsprobleme verantwortlich. Deren nationale Ausrichtung solle für einen „Flickenteppich von Schienennetzen“, unterschiedliche Strom-, Sicherungs- und Leitsysteme, Unterschiede bei den maximalen Zuglängen, Zuggewichten, Achslasten und Spurweiten, schimpft Winner-Athens. Hier liegt denn auch der Schlüssel für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs.

Nur Mut. Letztlich aber brauchte alle Beteiligten Mut, um voranzukommen, appelliert Winner-Athens an die Kombinierten: die Bahnen, um endlich Allianzen einzugehen; die Operateure, um ihre Unabhängigkeit und Neutralität zu sichern; die Politiker, um die richtigen Entscheidungen in der Verkehrspolitik zu treffen; die Spediteure und Transporter, um bei unrealistischen Anforderungen an Preis und Laufzeit auch mal „nein“ zu sagen. Und, nicht zu vergessen, die UIRR: „Um gegenüber den Bahnen Kontrapositionen zu ziehen.“

DVZ 28.10.2011

Kühlcontainer auf die Bahn

Eine Idee für einen großen Kombimarkt

Eine „einfache Innovation“ im Kombinierten Verkehr – gibt’s das? Gibt’s, sagt Kombi-Urgestein Dr. Christoph Seidelmann, der lange Jahre die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) leitete. Seine Idee für temperaturgeführte Transporte stellt er den Teilnehmern des UIRR-Kongresses vor.

Seidelmann geht davon aus, dass aus Gründen der Nachhaltigkeit immer mehr Konsumgüterhändler beim Kombinierten Verkehr anfragen – wegen des deutlich geringeren Energieverbrauchs als auf der Straße. Dabei werde auch Temperaturführung gefragt sein: Kühlung im Sommer für Produkte wie Obst, Gemüse, Milcherzeugnisse, Fleischwaren oder Fisch, und Heizung im Winter für Getränke und viele Nahrungsmittel.

„Die staatliche Forschungsförderung erfreut ihre Subventionsempfänger hier mit komplexen Forschungsaufgaben, wie Wärme oder Kälte während der Bahnfahrt erzeugt und verteilt werden kann“, lästert Seidelmann. Es gehe aber auch einfacher: „Wir haben mehr als 1 Mio. genormter Kühlcontainer auf der Welt,

alle mit einer elektrischen Kühlmachine ausgerüstet. Und die sind mittlerweile höchst zuverlässig.“

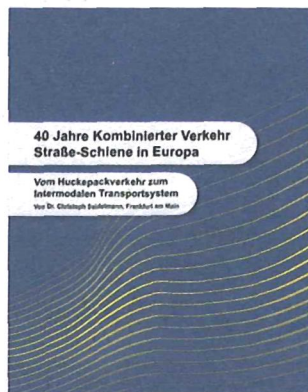
Das Problem: Die Kühlmachines arbeiten mit 380 bis 400 Volt Drehstrom – und es gibt einen genormten Stecker. Seidelmann schreckt das nicht: „Wir brauchen lediglich eine genormte Steckdose am Kombiwaggon und eine Stromversorgung – alles andere ist schon millionenfach vorhanden und braucht nicht mehr erforscht und erprobt zu werden.“

Die Betreiber der Kombizüge müssten nun überlegen, wo sie ihren Strom herbekommen. Das ließe sich realisieren von der Lokomotive mit einer Stromleitung über den gesamten Zug (heute Standard bei Reisezugwagen) oder beispielsweise über mitgeführte Stromerzeuger.

Es gebe sogar „weitgehende Investitionssicherheit für das innovative Produkt“, wirbt Seidelmann. Wenn es für den Kombiwaggon mit der Steckdose keine Kühlladung gebe, könne man auch normale Container oder Wechselbehälter befördern – „ungenutzt bleibt dann lediglich das Kupferkabel“. DVZ 28.10.2010 (kl)

DAS BUCH

40 Jahre Kombierter Verkehr in Europa



Rückblick Die UIRR hat einen ausgewiesenen Kombi-Experten die vergangenen 40 Jahre „Kombi“ Revue passieren zu lassen: Dr. Christoph Seidelmann. In gewohnt launiger Manier hat der Autor Lesens- und Wissenswertes über einen wirklich erstaunlichen Markt zusammengetragen. DVZ 28.10.2010 (kl)

Das Werk ist in deutscher, englischer und französischer Sprache zum Download auf der UIRR-Homepage eingestellt. www.dvz.de/links

Harte Norweger

Wie CargoNet mit Kombiertem Verkehr punktet

Durchschnittsgeschwindigkeit über 70 km/h, 88 Prozent aller Shuttle-Züge mit einer Abweichung von maximal 15 Minuten im Ziel, seit 2002 80 Prozent mehr Volumen gefahren: Mit diesen erstaunlichen Zahlen wirbt die norwegische CargoNet-Group für ihr Kombi-Modell. CEO Are Kjensli stellt das Konzept in Brüssel vor.

Anfang dieses Jahrzehnts standen die Norweger vor dem gleichen Problem wie die meisten Bahnen in Europa: Einzelwagenverkehr ist ineffizient und teuer. Und sie erkannten: „Das Wachstum findet bei hochwertigen Gütern statt, nicht bei denen der Schwerindustrie.“ So weit nichts Neues also. Neu aber war der Weg, für den sich die Nordeuropäer entschieden: Sie schafften 2003 den Einzelwagenverkehr ab und verwiesen ihre Kunden auf ein deutlich ausgeweitetes Angebot im nationalen Kombinierten Verkehr.

Rund um das Zentralterminal in Oslo verbinden nun 650 m lange Shuttlezüge mit hoher Taktfrequenz die wichtigsten Wirtschaftszentren des Landes. 800 000 TEU pro Jahr

laufen derzeit über das Kombi-Produktionssystem – damit steht CargoNet für einen Marktanteil von über 50 Prozent auf den wichtigsten Transportachsen des Landes.

Die Bahn selbst schaffte damit einen erstaunlichen Produktivitätssprung. Seit 2003 bewältigen 75 Prozent weniger Beschäftigte fast doppelt soviel Volumen, berichtet Kjensli. Die Einsatzzeit der teuren Lokomotiven wurde ebenfalls verdoppelt. Und der Manager sieht noch kein Ende: „Wir können noch viel produktiver werden. Da macht uns die Luftverkehrsindustrie vor, wie man knappe Ressourcen mit effizienten Produktions- und Pricingssystemen am besten nutzt.“

Freilich ist dieses Modell ein nationales. Mit den Grenzen tun sich auch die Norweger schwer. „Südlich von Oslo ist Schluss mit hoher Qualität“, räumt Kjensli freimütig ein. Seine Idee: Er sucht die Kooperation mit den UIRR-Operateuren, um auch außerhalb Norwegens der Straße Volumen abzuführen. Vielleicht wird CargoNet ja demnächst das 19. UIRR-Mitglied. DVZ 28.10.2010 (kl)