

## KOMBI-VERKEHR

## INTERVIEW

## Wohin geht die „Kombi-Reise“?

Vor 50 Jahren erblickte der Kombi-Verkehr das Licht der Welt. Heute wird mit ihm in Europa ein Drittel des Gütertransports abgewickelt. *Verkehr* sprach mit dem neuen UIRR-Präsidenten Robert Breuhahn.

► FORTSETZUNG VON SEITE 1A

In der nächsten Zeit soll die Kommunikation der UIRR genauer fokussiert und systematisiert werden und regelmäßig erfolgen. Jedes Thema der Verkehrspolitik wird vom Standpunkt des KV analysiert und ausführlich kommentiert werden. Die Umsetzung neuer Bestimmungen wird überwacht, weil die Verabschiedung von Neuregelungen nur dann sinnvoll ist, wenn sie auch in die Praxis umgesetzt werden. Der Verwaltungsrat wird weiterhin darauf achten, praktische Ergebnisse bei den Rahmenbedingungen des Verkehrs zu erreichen: eine sinnvolle Anpassung an die internen Strukturen des Bahnsektors, die zu einer Verbesserung der Servicequalität führen soll; adäquate Geldmittel, um die nötigen Wartungsarbeiten und den Ausbau der Kapazitäten der Schieneninfrastruktur vorzunehmen; die Vermeidung von Bestimmungen, welche die langfristigen Investitionen der KV-Unternehmen und Terminalmanager unterminieren würden, sowie die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen des gesamten Verkehrsbereichs.

*Welche Erfolge kann die UIRR in der bisherigen politischen Lobbyarbeit vorweisen?*

**Breuhahn:** Der europäische Gesetzgeber hat nun anerkannt, dass der KV sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sicht das nachhaltigste Verkehrssystem ist. Die Verkehrsverlagerung ist seit vielen Jahren ein Bestandteil der europäischen Ver-

kehrspolitik. Die Reform des europäischen Bahnsektors hat einen Zugewinn an Effizienz und Wettbewerb gebracht. Die Politik von Alpenländern wie der Schweiz und Österreich trägt Früchte und auch andere scheinen allmählich die Rahmenbedingungen ihrer nationalen Verkehrspolitik zu überdenken, um Schienentransportsysteme wie den KV zu fördern. Das 6- bis 7%ige jährliche Wachstum der KV-Verkehrsleistung seit Mitte der 1990er-Jahre ist der beste Maßstab für diesen Fortschritt. Während die ersten Züge des Kombinierten Verkehrs vor fünfzig Jahren auf dem europäischen Bahnnetz auftauchten, wird heute mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung (gemessen in tkm) vom KV erbracht. Dieser ist damit das am dynamischsten wachsende Produktionssystem im Schienengüterverkehr.

*Wird sich die UIRR künftig weiter öffnen und auch andere Mitglieder in ihren Kreis aufnehmen, die nicht unbedingt als Kombi-Operateure tätig sind? Beispielsweise kombi-minded Spediteure oder Transportunternehmen?*

**Breuhahn:** Jeder Unternehmensverband wie die UIRR muss sich darum bemühen, in seinem Sektor repräsentativ zu sein. Das ist aus mehreren Gründen nötig: Es braucht eine geografische Vielfalt, damit das Wissen aus allen Ecken Europas kommt; es ist wichtig, kleinere und mittlere Unternehmen zu haben, damit wir ihre Sorgen auch kennen und in der Kommunikation berücksichtigen können. Parallel

dazu, müssen wir dafür sorgen, dass unsere Botschaft zielgerichtet ist. Dazu bedarf es der sorgfältigen Definition der Arten von Unternehmen, die die UIRR zu ihren Mitgliedern zählen möchte. Derzeit stehen jedem KV-Operateur, dessen Haupteinnahmen aus der Organisation von KV-Zügen stammen, die Türen der UIRR offen. Der Verwaltungsrat prüft soeben die Kriterien für eine Erweiterung der Mitgliedschaft, während das Verbindungsbüro eine intensive Informationskampagne für potenzielle neue Mitglieder plant. Ich bin überzeugt, dass die UIRR imstande sein wird, über die nächsten Jahre den Beitritt mehrerer neuer Mitglieder in den Verband bekannt zu geben.

*Was sind die Schwerpunkte der UIRR-Arbeit in diesem Jahr?*

**Breuhahn:** Mehrere neue Verkehrsgesetze, die von der Europäischen Kommission vorgeschlagen werden sollen, stehen in Entwurfsform in den verbleibenden



UIRR-Präsident Robert Breuhahn

sung von überlangen Lkw (Megatrucks) befasst. Die UIRR wird die Positionen der Kombi-Operateure artikulieren, damit diese Vorschläge so abgefasst werden, dass sie nicht nur die ungebremste Entwicklung des KV ermöglichen, sondern auch dafür

Kombinierten Verkehrs erstellen wird, wie es die Richtlinie 106/1992/EG vorschreibt. Die UIRR wird dies unterstützen, weil dieser Bericht eine gute Gelegenheit darstellt, die nötigen Maßnahmen festzustellen, um den Fortschritt unseres nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Systems für den Güterverkehr über lange (längere) Strecken zu fördern. Und schließlich das von der UIRR vorgeschlagene Marco-Polo-Projekt DESTINY, das die Umsetzung kürzlich eingeführter Standards erleichtern soll, sowie Best Practices des Sektors im Bereich Sicherheit, Beförderung von Gefahrgütern und Ladungssicherung, das im Herbst beginnen wird. Im Rahmen von DESTINY werden die UIRR und ihre Projektpartner zur Effizienzsteigerung intermodaler Transportketten Informationskampagnen durchführen und Schulungsmaterial erstellen. Beispielsweise zum ILU-Code zur Identifizierung europäischer Ladeeinheiten, der die

» Der Kombinierte Verkehr ist aus ökologischer und ökonomischer Sicht das nachhaltigste Verkehrssystem. «

sechs Monaten des Jahres 2012 vor ihrem Abschluss: das Vierte Eisenbahnpaket, die Überarbeitung der Richtlinie über die Typenzulassung für Kraftfahrzeuge und die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG, die sich unter anderem mit der eventuellen Zulas-

sorgen, dass die strategischen Ziele der Europäischen Union erreicht werden. Der Generaldirektor der GD MOVE Matthias Ruete gab kürzlich bekannt, dass die EU-Kommission nach vielen Jahren wieder einen Bericht über den Status des Europäischen

Datenübertragung zwischen allen Beteiligten der intermodalen Transportkette vereinfacht, so die Effizienz erhöht und die Kosten sowohl bei den Eigentümern der Ladeeinheiten als auch bei Umschlagbetrieben, KV-Operateuren und Bahnen senken hilft.