

## Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr (UIRR)

# Der Kombinierte Verkehr braucht Kooperation

Eisenbahnfahren ist kein Selbstzweck. Die Privatbahnen haben gute Entwicklungsmöglichkeiten, wenn sie es schaffen, ihre Leistungen so in Supply Chains hineinzupassen, dass für alle an der Transportkette beteiligten Partner ein Nutzen entsteht. Davon ist Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR, felsenfest überzeugt.

Die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr (UIRR) sieht für die Privatbahnen eine Zukunft, wenn sie ihre Leistungen in die Transportketten ihrer Kunden so integrieren, dass für die Marktteilnehmer daraus ein Nutzen entsteht. Das vom EU-Parlament akzeptierte 4. Eisenbahnpaket gesteht den großen Bahngesellschaften zwar weiterhin einen privilegierten Status zu: Sie müssen Infrastruktur und Betrieb nicht trennen. Doch bei den technischen Themen kommt die Entwicklung im europäischen Bahnverkehr mit dem 4. Eisenbahnpaket ordentlich voran.

### Neue Mitglieder – neue Kooperationen

Die UIRR setzt sich mit viel Energie dafür ein, dass künftig auch Kombi-Terminals in ihren Reihen als Mitglieder aufgenommen werden. „Die UIRR steht für die Marktseite, also bei den Kunden, die die Leistungen der Bahnen in Anspruch nehmen“, betont Schultze gegenüber dem Privatbahn Magazin. Gleichzeitig setzt die UIRR mit ihren technischen und betrieblichen Arbeitsgruppen auf eine gute Zusammenarbeit mit den Bahngesellschaften in ganz Europa: Hier werden die Zukunftsthemen nicht nur gemeinsam besprochen, sondern auch Weichen für die Zukunft gestellt. Schultze: „Es wird bei der UIRR künftig mehr Partner und Kooperationen geben, aber es ist noch zu früh, um darüber zu berichten.“

Nicht zu früh ist es für die schon ganz konkrete Absicht der UIRR, Rail Cargo Operator, dem Geschäftsbereich Kombi-Verkehr in der österreichischen Rail Cargo Group (Teilkonzern der ÖBB), wieder einen Vollmitglied-Status einzuräumen. Um die Interessenhomogenität und die Neutralität des Verbandes zu sichern, werden derzeit als Vollmitglieder nur Unternehmen aufgenommen, deren Haupttätigkeit das Kombi-Operator-Geschäft ist. Dies erklärt, warum nach der Verschmelzung von Intercontainer-Austria und Ökombi mit dem Mutterkonzern Rail Cargo Austria (RCA) das Eisenbahnverkehrsunternehmen RCA satzungsgemäß nicht als Vollmitglied zugelassen werden konnte – für die Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrspolitik, Standardisierung und technische Harmonisierung eine für beide Seiten sehr unbefriedigende Lösung. Mit der Auslagerung des Kombi-Verkehrs von Rail Cargo Austria zu Rail Cargo Operator bahnt sich aber eine Entwicklung an, die die Rückkehr des österreichischen und ungarischen Kombi-Verkehrs in die UIRR wieder möglich macht. Schultze: „Als eine der wichtigsten Aufgaben für 2014 hat sich die UIRR diese Wiedervereinigung vorgenommen.“

### Neues Marktverständnis

Am Kombinierten Verkehr (KV) sind mindestens zwei Verkehrsträger beteiligt, die Zahl der Akteure liegt aber wesentlich höher. Bei einer kontinentalen Transportkette beispielsweise



Ralf-Charley Schultze  
Generaldirektor  
der UIRR

sind das in der Regel die Industrie/Verlader, ein oder mehrere Spediteure, Logistikunternehmen, Straßentransporteure/Trucker, KV-Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastruktur- und Terminalbetreiber. Als Referenz im Transportmarkt dient der Marktführer „Lkw“: Er bestimmt das Preis- und Leistungsniveau, das kombinierte Transportketten übertreffen muss, um wettbewerbsfähig zu sein.

Vorteil des Verkehrsträgers Schiene ist, große Mengen über weite Entfernungen rationell, wirtschaftlich, sicher und umweltfreundlich zu befördern. Dabei wird der zeitliche und finanzielle Aufwand für den Umschlag durch die Einsparungen des gebündelten Transportes in Zügen aufgewogen. Ganzzüge mit 25 bis 40 Waggons voll auszulasten ist selbst für große Verlader und Logistikunternehmen nur auf wenigen Relationen im Alleingang möglich: „Hier kommt der KV-Operateur ins Spiel, er bündelt die Verkehre vieler Kunden und übernimmt dafür das Risiko“, so Schultze.

Bei Bahnkonzernen steht häufig der Personenverkehr im Vordergrund,

und im Güterverkehr hat der Wagenladungsverkehr oft Vorrang. Die KV-Operateure haben eigentlich nur eine Aufgabe: gegenüber allen Kunden, allen Partnern und allen Abteilungen bei den Bahnen (gegebenenfalls bei ihrer Muttergesellschaft) und unabhängig von deren Hierarchie die optimale Kombi-Verkehr-Abwicklung sicherzustellen.

### UIRR auf breiteres Fundament stellen

Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und als unabhängige Vertretung die Interessen der gesamten Kombi-Branche zu vertreten, das sind die wichtigsten Ziele der UIRR. In diesem Jahr geht es darum, die Diversität des Verbandes zu erhöhen und die UIRR insgesamt auf breitere Beine zu stellen. Die Vision von Schultze ist eine UIRR, die die gesamte Branche und damit einen beträchtlichen Teil aller nationalen und internationalen KV- und Terminaloperateure vertritt und so in Brüssel noch mehr Gehör findet. Denn die Ziele des EU-Verkehrsweißbuchs, bis 2050 die Hälfte des Güterverkehrs über 300 Kilometer Entfernung um-

### Zur Person: Ralf-Charley Schultze

Ralf-Charley Schultze, 50, wurde zum neuen Generaldirektor der UIRR ernannt; er übernimmt diese Funktion in voller „Amtsfülle“ ab Mitte dieses Jahres und löst damit den bisherigen Generaldirektor Martin Burkhardt ab. Schultze ist studierter Jurist und zeichnete zuletzt fünf Jahre als Direktor für den Bereich Intermodal-Verkehr innerhalb der GEFCO Gruppe verantwortlich. Zuvor war er in unterschiedlichen Management-Funktionen bei verschiedenen europäischen Logistik-Unternehmen tätig, unter anderem fünf Jahre bei SBB Cargo, wo er den Ausbau des Kombi-Verkehrs maßgeblich mitgestaltete. Schultze spricht fünf Sprachen fließend und lebt mit seiner Familie in Wien.



Die Auslastung im Ganzzugverkehr mit 25 bis 40 Waggons ist für große Verlader und Logistikunternehmen nicht zwingend im Alleingang möglich.

weltfreundlich primär auf der Schiene abzuwickeln, sind zwar realistisch, kommen aber nicht automatisch und können nur verwirklicht werden, wenn rechtzeitig die richtigen Weichenstellungen vorgenommen werden. 1991 ist die erste Eisenbahnrichtlinie erschienen. Mehr als zwei Jahrzehnte später werde es nun höchste Zeit, den einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt zu verwirklichen, unterstreicht Schultze. Ein in einem EU-Land zugelassener Lkw kann heute in allen EU-Ländern und weit darüber hinaus fahren. Dasselbe muss endlich auch für Waggons

und Lokomotiven gelten. Im Mai finden die Wahlen zum Europaparlament statt, in der zweiten Jahreshälfte wird es dann auch einen neuen Verkehrskommissar geben. Die wirtschaftliche Gesamtlage und das allgemeine Umfeld, wie beispielsweise Energieverteilung oder Klimawandel, werden aber bleiben – und damit steht der Ausbau des Kombinierten Verkehrs auch weiterhin ganz oben auf der Tagesordnung.

Die UIRR ist derzeit dabei, ihre Rolle als Dienstleister für die gesamte Branche weiter auszubauen. Ein Beispiel für eine gelungene Standardisierung im Interesse aller an der Transportkette beteiligten Verkehrsträger und Akteure ist der ILU-Code zur Eigentümerkennzeichnung intermodaler Ladeeinheiten, der im Jahr 2010 als europäischer Standard (EN13044) beschlossen wurde. Die UIRR wurde dabei zu dessen Verwalter bestimmt und nimmt diese Rolle mit großem Engagement und der gebotenen Neutralität wahr.

Von Josef Müller  
Fachjournalist, Wien

ANZEIGE

### Unsere Leistungen:

Nationale und internationale Ganzzugsverkehre in Eigentraktion in AT, PL und D. Bedienung aller wichtigen Verkehrsachsen Europas (vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee/Ostsee).

### Unsere Werte:

Der Kunde steht im Mittelpunkt aller Entscheidungen und Handlungen. Wir liefern logistische Dienstleistungen, welche professionell, zuverlässig und mit hohem Engagement abgewickelt werden.

### Zielsetzung der ecco Gruppe:

Position als zuverlässiger Partner im grenzüberschreitenden Güterverkehr weiterhin ausbauen und stärken.

**european private logisticpartner**  
Die ecco Gruppe macht Sie wettbewerbsfähig



Ecco-Rail GmbH  
Haizingergasse 47/3, A-1180 Wien  
Tel. 0043 (0) 1 3410 440, Fax. -30  
Web: www.ecco-rail.at  
M. office@ecco-rail.at