

UIRR

Kombiverkehr spürt Gegenwind

Nicht nur die Konjunktur macht dem Kombiverkehr zu schaffen, auch Gigatrucks und Lärmvorschriften könnten in der Branche zu Problemen führen. Das wurde an der Jahresversammlung der UIRR, der internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse, in Brüssel bekannt. Thema war die Wirtschaftskrise.

Für den kombinierten Verkehr war das letzte Jahr gar nicht so schlecht: Bis September verzeichnete die Kombi-Vereinigung UIRR noch einen Zuwachs der Nachfrage um 7%. «Ab Oktober setzte der Abschwung in der Branche ein, sodass auf das ganze letzte Jahr gesehen insgesamt nur ein Wachstum von 2% resultierte», erklärte der UIRR-Vorsitzende Rudy Colle an einer Medienkonferenz im Anschluss an die Jahresversammlung in Brüssel. Dabei habe der begleitete Verkehr einen Zuwachs von 10%, der unbegleitete Verkehr ein Plus von 1% erwirtschaftet. «Insgesamt haben die UIRR-Gesellschaften mit ihren KV-Angeboten letztes Jahr noch 3 Mio. Lkw von der Strasse auf die Schiene gebracht», sagte Generaldirektor Martin Burkhardt.

Einbussen bis zu 25%

Doch trotz dieser erfreulichen Entwicklung spürt der Kombi-Verkehr den Gegenwind seit Anfang Jahr 2009 stark: Die Baisse, die im Herbst des vergangenen Jahres Einzug hielt, hat sich im ersten Quartal massiv verschärft. Gemäss Colle ging in den ersten drei Monaten dieses Jahres die Nachfrage im unbegleiteten

kombinierten Verkehr zwischen 20% und 25% und im begleiteten kombinierten Verkehr um 10% bis 12% zurück. «Eine solche Entwicklung hat der kombinierte Verkehr Schiene-Strasse bisher nicht erlebt», kommentierte Colle. Der KV sei in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich im zweistelligen Bereich gewachsen. Colle: «Allein in den letzten 15 Jahren hat sich der internationale Verkehr verdreifacht.»

Kosten senken ist zwingend

Gemäss UIRR geht es nun darum, langfristig Schäden zu vermeiden. Die Möglichkeiten der KV-Operateure, Massnahmen zur Kostensenkung zu treffen, seien begrenzt. «Um möglichst unbeschadet aus der Krise zu kommen, müssen jetzt bessere Bedingungen geschaffen werden, indem die Lasten und Zugangskosten gesenkt werden müssten. Dabei sind alle gefordert: KV-Anbieter, Politiker sowie die Infrastrukturbetreiber mit ihren Trassenpreisen», meinte Colle. «Die Krise setzt vielen Eisenbahnunternehmen stark zu. Gelingt es nicht, die Kosten zu senken, müssen wohl noch mehr Züge storniert werden», so der UIRR-Vorsitzende. Der Kombi-Vereinigung seien im Moment die



Foto: Hupac

Die Krise bringt dem KV eine sinkende Nachfrage.

Hände gebunden. Das EU-Parlament sei eben erst neu bestellt worden und noch stünden nicht alle neuen Ansprechpartner in der Politik fest, so Colle. «Daher ist es momentan für uns schwierig, Branchenappelle gezielt zu deponieren.»

Nicht nur Krise bedroht KV

«Nicht nur die Krise stellt eine Bedrohung für den kombinierten Verkehr dar», erklärte Rudy Colle weiter. Es gäbe verschiedene Entwicklungen, die dem KV schaden könnten. So sei die Bedrohung der Gigaliner noch nicht vom Tisch. Neuere Studien behaupteten doch tatsächlich,

Fortsetzung S. 48

die Einführung von grösseren Lkw würde ökologisch, ökonomisch und punkto Sicherheit Vorteile bringen. «Diese Schlussfolgerungen stellt die UIRR in Frage. Ein Gigaliner verbraucht mehr Treibstoff als Sendungen im kombinierten Verkehr. Und durch sein höheres Gewicht sind auch schwerere Unfälle auf den Strassen zu erwarten», so Burkhardt.

Eine zusätzliche Belastung für den kombinierten Verkehr könnten zudem mögliche zukünftige Auflagen bezüglich Lärmschutz sein. «Derzeit wird diskutiert, ob entlang bestimmter Schienenkorridore maximale Lärmvolumina definiert würden. Auf solchen Strecken dürften dann etwa entweder ein lauter oder zehn leise Züge fahren. Ausserdem steht auch die Einführung von lärm-differenzierten Trassenpreisen zur Diskussion», erklärte Burkhardt. Zur Lärmminimierung könnten Züge mit modernen Brems-systemen nachgerüstet werden. «Die Frage ist nur: Wer soll dieses teure Nachrüsten oder auch andere teure Lärmschutzmassnahmen bezahlen?», so der UIRR-Generaldirektor. Der Staat investiere bislang nur in die Infrastruk-turen und gäbe keine Unterstützung für ein Nachrüsten der Waggonen.

Marco-Polo-Gelder anders verteilen

Vom Marco-Polo-Projekt, mit dem die EU die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene förde-re, sei für ein Nachrüsten lärmarmen Bremssysteme oder andere Lärmschutzmassnahmen keine finanzielle Unter-



Foto: Hupac

Der Kombiverkehr hat es laut UIRR nicht nur wegen der Krise derzeit nicht leicht.

stützung zu bekommen. Auch Umstrukturierungsprojekte würden nicht unterstützt. «Dabei wären gerade solche Projekte während der Krise mit dem rückläufigem Transportvolumen eine sinnvolle Förderung», betonte Burkhardt. Zudem sei letztes Jahr mangels Projektanträgen nur etwa die Hälfte des 59-Mio.-EUR-Budgets überhaupt ausgeschöpft worden. Burkhardt: «Auch wenn die EACI, die Executive Agency for Competitiveness & Innovation, auf ihre diesjährige Ausschreibung genügend Projektan-träge erhalten hat, um das Budget auszuschöpfen, heisst das noch nicht, dass dies so auch geschehen wird. Denn in der Praxis lassen sich nicht immer alle Vorhaben wie geplant umsetzen. Nicht verwendete Gelder könnten in Umstrukturierungs- oder Lärmschutzmassprojekte investiert werden.»

Claudia Benetti

www.uirr.com

Kleine Gesellschaften nicht mehr im Verwaltungsrat

An der Jahresversammlung hat der UIRR-Rat seinen Verwaltungsrat von acht auf fünf Mitglieder reduziert. Damit sind nun erstmals nur die grossen Kombi-Unternehmen in der Leitung der Vereinigung vertreten. «Das ist ungewollt, hat sich aber aus unseren Wahlregeln ergeben», erklärte UIRR-Vorsitzende Rudy Colle. Für die Wahl ist die Zahl der Stimmen der Gesellschafter ausschlaggebend. Dabei sind 50% der Stimmen auf alle Gesellschafter gleich verteilt, der Rest sind Leistungsstimmen, die sich nach dem finanziellen Beitrag zur Vereinigung errechnen. Und dieser wiederum berechnet sich nach dem abgefertigten Verkehrsvolumen.

«Für die kleinen Kombi-Operateure in der UIRR bedeutet das Wahlergebnis aber nicht, dass sie nun nicht mehr in der Vereinigung mitreden können», betonte Colle. Die kleinen Gesellschafter seien in der UIRR nach wie vor operativ gut eingebunden und würden in verschiedenen Projekten mitarbeiten. Der Verwaltungsrat würde sich aber trotzdem noch Gedanken machen, wie die kleinen künftig noch stärker in die Entscheidungsfindung eingebunden werden könnten.