

Von Martin Burkhardt, Generaldirektor UIRR, Brüssel

40 Jahre UIRR im Wandel

Nachdem schon so viele hochrangige Redner interessante Beiträge zum Thema 40 Jahre Kombiniertes Verkehr in Europa gehalten haben, möchte ich abschließend ein paar Bemerkungen zum Thema Verkehrspolitik, Kombiniertes Verkehr und UIRR machen, zum Teil gespickt mit einigen persönlichen Erfahrungen aus dieser Zeit.

In vierzig Jahren hat sich vieles verändert, aber einiges ist auch gleich geblieben. Drei für die UIRR bedeutsame Punkte möchte ich in Erinnerung rufen:

1. den grundlegenden Wandel von national zu international
2. die Frage nach der optimalen Vertretung des Kombinierten Verkehrs
3. und die Begründung warum die Öffentlichkeit den KV braucht.

Verkehr und Verkehrspolitik: von national zu international

Der europäische Einigungsprozess hat die Wirtschaft drastisch gewandelt und dieser Wandel war im Kombinierten Verkehr noch spektakulärer als in anderen Branchen.

Vor dreißig Jahren, im Jahr 1980 war die Summe der Verkehrsleistungen (gemessen in tkm) der nationalen Verkehre aller UIRR-Gesellschaften noch rund doppelt so hoch wie die der internationalen Verkehre. In nur einem Jahrzehnt kehrte sich das Verhältnis um. Der internationale KV stieg in Sendungen gemessen jährlich mit rund 20%, so dass er aufgrund der international wesentlich höheren Entfernungen 1990 in Tonnenkilometer fast doppelt so hoch war wie die Summe der nationalen Verkehre.

Parallel gab es einen fundamentalen Wandel in der Verkehrspolitik. Diese war bis Anfang der achtziger Jahre noch von den Mitgliedstaaten mit großen nationalen Verkehren geprägt. Verkehrspolitik wurde damals im wesentlichen von Bonn, Paris und vielleicht noch von Rom aus bestimmt. Nationale Politik und abgeschottete Märkte, zum Teil mit festgefühten Preis- bzw. Tarifrastern für verschiedene Güter im Straßen- und Schienenverkehr, limitierten Konzessionen für LKWs und nur einer staatlichen, von Beamten geführten, Monopolbahn pro Land, prägten den Verkehr. Die Mitgliedsstaaten mussten erst durch eine legendär gewordene Klage des Europäischen Parlaments und das im Jahr 1985 folgende Urteil des Europäischen Gerichtshofs zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik gezwungen werden.

Dieser Wandel im Verkehr und in der Verkehrspolitik brachte die UIRR, die anfangs nur als lose Vereinigung bestand, dazu darüber nachzudenken, dass der Kombinierte Verkehr gemeinsames Personal für internationale Harmonisierung und Koordination sowie für eine internationale verkehrspolitische Vertretung brauchte.

Heute ist kaum mehr vorstellbar, dass früher die Frage wo man eine solche europäische Vertretung ansiedeln sollte, keineswegs selbstverständlich war. Die damals bei weitem größten Huckepackgesellschaften waren in Deutschland und Frankreich. Aber schon aus Neutralitätsgründen erschien es kaum akzeptabel, eine gemeinsame Vertretung in Frankfurt bei Kombiverkehr oder in Paris bei Novatrans einzurichten. Vieles sprach für Paris, wo immerhin der internationale Eisenbahnverband UIC ansässig ist. Der Präsident der deutschen Kombiverkehr meinte damals: „Paris das hört sich zu sehr nach Montmartre an“. Brüssel erschien mal wieder, seiner traditionellen Rolle in der europäischen Geschichte gemäß, als akzeptabler Kompromiss und hörte sich wohl mehr nach „Arbeit“ an.

Dass die europäische Verkehrspolitik in Brüssel gemacht wird, war vor zwanzig Jahren noch nicht so selbstverständlich wie heute und stand als Standortargument für die KV-Vertretung nicht im Vordergrund. Das mag auch mein folgendes Erlebnis verdeutlichen. 1988 war ich gerade seit drei Monaten mit meiner ganzen Familie nach Brüssel gezogen und hatte die letzte Umzugskiste noch nicht ausgepackt, da wählte die UIRR auf ihrer Herbstversammlung einen neuen Präsidenten der in Mailand ansässig war. Dieser vertrat die Meinung, dass Basel das intermodale Zentrum in Europa sei, da dort schon Intercontainer und Interfrigo vertreten seien und nebenbei der Weg von Basel nach Mailand auch nicht weit wäre und riet mir zu meinem Entsetzen: „Herr Burkhardt, wenn sie bei der UIRR etwas werden wollen, dann müssen sie nach Basel ziehen.“ Und er verschaffte dem Nachdruck, indem die UIRR parallel einen Direktor einstellte, der tatsächlich in Basel bei Interfrigo ein Büro bezog. - Doch zeigte sich schnell, dass dieser Direktor und der italienische Präsident selbst, immer öfter für wichtige Treffen nach Brüssel reisen mussten, während ich mit dem Verbindungsbüro schon vor Ort war. Das Standortthema hatte sich bald von selbst erledigt.

Selbst wenn es inzwischen eine europäische Verkehrspolitik gibt und diese aus Brüssel kommt, ist das Tempo, wenn es um den Schienenverkehr geht, doch sehr langsam geblieben. Ursprung der Schienenliberalisierung ist die Richtlinie Nr. 440 aus dem Jahr 1991. Zwanzig Jahre später müssen wir feststellen, dass sich zwar der rechtliche Rahmen inzwischen auf Initiative der Kommission geändert hat, aber wir wohl wieder mal eine Instanz brauchen, die die Mitgliedsstaaten zum Fortschritt zwingt. Das träge Tempo zeigt sich auch darin, dass die Forderungen aus den Strategiepapieren der UIRR von 1997 mit dem Titel „Güter-Freeways: Die Sicht der KV-Operateure“ und vom Jahr 2000 „Kombinierter Verkehr und Bahnliberalisierung: von der Theorie zur Umsetzung“ leider bis heute noch aktuell sind.

Unabhängige KV-Vertretung

Was sich nicht geändert hat ist, dass der KV eine gute Vertretung braucht.

Die Bahnen und UIRR-Gesellschaften versuchten Anfang der achtziger Jahre zunächst im Rahmen der Interunit eine solche in Brüssel zu errichten. Man stellte 1983 einen Direktor und einen weiteren Mitarbeiter ein. Dieser Versuch scheiterte jedoch nach etwa eineinhalb Jahren aufgrund zu unterschiedlicher Interessen der Bahnen und UIRR-Gesellschaften.

In der Folge entschloss sich dann die UIRR eine eigene Vertretung zu gründen und entsandte mich 1988 nach Brüssel. Doch die Skepsis war nach der ersten Erfahrung groß. So bekam ich von dem Direktor der niederländischen Mitgliedsgesellschaft, die sich besonders für das Interunitbüro engagiert hatte, damals den gut gemeinten Rat: „Herr Burkhardt, machen sie sich nicht unglücklich indem sie nach Brüssel gehen.“ Die Befürchtung bestand, dieser Versuch könnte ebenfalls scheitern.

Doch war 1988 die Zeit für eine unabhängige Interessenvertretung reif. Ohne dass wir voneinander wussten eröffnete die UIRR zum 1.7.1988 ihr Verbindungsbüro in Brüssel und am gleichen Tag eröffneten die europäischen Bahnen, „Die Gruppe der Zwölf plus Zwei“, Vorläufer der CER, ihre Vertretung.

In den folgenden drei Jahren wurde die UIRR in eine Genossenschaft belgischen Rechts mit Verwaltungsrat umgewandelt. Ein Generaldirektor, Herr Colle, wurde eingestellt, wobei das anfangs nur mit zwei Personen besetzte Verbindungsbüro auf sechs Personen aufgestockt wurde.

In zwanzig Jahren hat sich bewiesen: Die KV-Operateure haben in ihrer Rolle als Schnittstelle zwischen Straße und Schiene objektiv eine Reihe eigener Interessen. Und die decken sich nur zum Teil mit den Interessen ihrer Kunden, der Straßentransporteure und Logistikunternehmen auf der einen Seite oder mit denen ihrer Lieferanten, den Eisenbahnen auf der anderen Seite, die auch beide wiederum unabhängige Vertretungen haben. Die UIRR ist insofern homogen, da sie nur Operateure vertritt und nur einem Ziel verpflichtet ist: die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs voranzubringen.

Lange Zeit hatten auch die UIRR-Mitglieder einen genossenschaftlichen Charakter durch eine Mehrheitsbeteiligung der Kundschaft (Straßentransporteure und Spediteure) und eine gewünschte Minderheitsbeteiligung der Bahnen, denn Mitwirkung und enge Kooperation mit der jeweiligen nationalen Bahn war Voraussetzung für die Entwicklung des KV. Selbst als sich im Zuge der Schienenliberalisierung die UIRR ab 1997 auch für Operateure mit Bahnmehrheit öffnete zeigte sich, dass auch für diese die Mitgliedschaft in einer unabhängigen Vereinigung wichtig war. Mit Hilfe der UIRR war es auch ihnen manchmal besser möglich, spezifische Interessen der KV-Entwicklung gegenüber ihren Mutterbahnen, die ja Generalisten sind, durchzusetzen. Bei einigen ist das Wort Mutter“bahnen“ inzwischen auch nicht mehr angebracht: sie haben sich zu Logistikgesellschaften entwickelt, wo zum Teil im Konzern andere Interessen als der Schienengüterverkehr überwiegen.

Deshalb ist eine Mitgliedschaft möglichst vieler KV-Operateure in der UIRR letztlich auch im Interesse der Bahnen. Denn nur ein unabhängiger Verband kann den nötigen Druck organisieren, um notwendige Innovationen durchzusetzen und den KV zu dem zu entwickeln was er heute ist: der Hoffnungsträger der Bahnen im Güterverkehr.

Die Gesellschaft braucht den KV

Was sich nicht geändert hat: Umweltweltprobleme wie Lärm und giftige Abgase, Unfälle und Staus auf den Straßen, Flächenzerschneidung und Landschaftsverbrauch. Dies waren schon vor 40 Jahren die wesentlichen Gründe dafür, dass die Verkehrspolitik bei der Gründung der Kombigesellschaften Pate stand. Der Bericht des Club of Rome beschrieb schon 1972 beeindruckend die „Grenzen des Wachstums“. Kurz danach wurde mit der ersten Ölkrise die Endlichkeit der Ressourcen offensichtlich. Und seit Anfang der neunziger Jahre rückte auch der Klimawandel immer mehr ins öffentliche Bewusstsein.

Damit ist eines klar: die Aufgabe, Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist heute noch dringender als damals. In der Vergangenheit ist es dem Kombinierten Verkehr meist gelungen, alle Wachstumsprognosen zu übertreffen, und wir arbeiten weiter daran, dass dies auch in Zukunft gelingen möge. Das Schöne an dieser Arbeit für den Kombinierten Verkehr ist, dass es eine Arbeit für eine bessere Zukunft für uns und die folgenden Generationen ist.