

Die Kunden werden anspruchsvoller

Kombinierter Verkehr UIRR sieht in ihrem Jahresbericht 2010 Operateure, Bahnen und Politik gefordert

Von Heinrich Klotz

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa hat die Verluste des Krisenjahres 2009 zum guten Teil wieder aufgeholt. Allerdings haben sich die Märkte verändert – und der KV muss seine Qualität und Produktivität weiter steigern, um auch anspruchsvolle Kunden auf die Schiene zu holen. Das sind zentrale Botschaften des jüngsten Jahresberichtes 2010 der internationalen Kombi-Vereinigung UIRR.

Keine Frage: 2010 war ein erfolgreiches Jahr für die 18 Operateure, die derzeit in der UIRR organisiert sind. Sie haben im vergangenen Jahr etwas mehr als 3 Mio. Sendungen (entspricht etwa 6 Mio. TEU) auf die Schiene gebracht (DVZ 7.5.2011, Seite 1). Das waren 8 Prozent mehr als im Jahr 2009. Rund 2,6 Mio. Sendungen davon entfielen auf den unbegleiteten Verkehr, etwa 450 000 Lkw beförderten die Operateure auf ihren Rollenden Landstraßen. „Damit haben wir die Hälfte des krisenbedingten Aufkommensverlustes von 17 Prozent wieder aufholen können“, freut sich **Rudy Colle, geschäftsführender Präsident der UIRR.**

Wachstum mit Hindernissen. Dennoch ist seine Freude nicht ungetrübt. Denn: Es hätten deutlich mehr Sendungen sein können, die 2010 über die UIRR-Operateure auf die Schiene gebracht wurden. So litt nach Auffassung der UIRR alle Kombi-Vermarkter darunter, dass

■ die Traktionsdienstleister während der Krise Kapazität abgebaut hatten,

HINTERGRUND

Die UIRR

Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr, UIRR, vertritt die Interessen von 18 Operateuren in Europa. Sie stehen für mindestens ein Drittel des Volumens, das derzeit in diesem Markt bewegt wird.

Die UIRR wurde 1970 gegründet. Seit 1991 arbeitet sie als Genossenschaft mit begrenzter Haftung belgischen Rechts. Die Struktur ist klassisch für eine derartige Handelsgesellschaft: Es gibt eine Generalversammlung der Anteilseigner und einen Verwaltungsrat.

www.uirr.com



Kombi ist begehrt – nicht nur hier im Terminal Basel. Dennoch ist Erfolg auch im Kombinierten Verkehr kein Selbstgänger.

die dann beim überraschend schnellen Anziehen der Verkehre fehlte

■ Streiks und Arbeiten an der Infrastruktur den Verkehrsfluss auf dem europäischen Kombinetz erheblich beeinträchtigten

■ eine Reihe von Straßentransporteurern ihre Niedrigpreispolitik fortsetzen, um Marktanteile zu halten oder hinzuzugewinnen.

Überdurchschnittlich legte 2010 der unbegleitete Verkehr über die Grenzen zu: um rund 9 Prozent auf gut 1,5 Mio. Sendungen. Ein Plus von rund 6 Prozent ließ den nationalen unbegleiteten Verkehr auf mehr als 1 Mio. Sendungen anwachsen. Die Rollende Landstraße lag mit einem Plus von 8 Prozent genau im Durchschnitt.

Ähnlich gut schnitten die Operateure bei der Verkehrsleistung ab. Hier legte der begleitete Verkehr um mehr als 10 Prozent auf 4,1 Mrd. tkm zu. Der unbegleitete Verkehr kam auf 38,2 Mrd. tkm (plus 8 Prozent).

Märkte haben sich geändert. Wie geht es nun weiter mit dem Kombinierten Verkehr in Europa? Was auf der operativen Ebene geschehen muss, das bringt **UIRR-Generaldirektor Martin Burkhardt im Jahresbericht auf den Punkt.** Die Operateure seien damit beschäftigt, krisenbedingte Verluste des Vorjahres „durch eine nachhaltige Reorganisation der Verkehre auszuglei-

chen und damit die Basis für ein weiteres Wachstum zu legen“. Dennoch hält er Vorsicht für geboten. Denn die Krise habe strukturelle Änderungen der Weltwirtschaft beschleunigt. So wüchsen Industrie- und Schwellenländer unterschiedlich stark; in vielen Ländern sei die Staatsverschuldung beunruhigend angestiegen. Langfristige Trends wie steigende Treibstoffpreise sowie die Notwendigkeit, den Klimawandel zu bekämpfen, begünstigten

zwar den Kombinierten Verkehr. Burkhardt: „Trotzdem müssen wir uns auf ein instabiles Wachstum mit vielen Schwankungen einstellen.“

Wie die Operateure am besten darauf reagieren sollten, liefert Burkhardt gleich mit: „Flexibilität in der Produktion, Anpassung an Kundenwünsche, Produktivitätssteigerungen“. Gerade Letztere blieben ein Schlüsselfaktor für die KV-Entwicklung, die insbesondere vorangebracht werden könne durch die Harmonisierung des europäischen Eisenbahnmarktes mit

■ mehr Wettbewerb
■ Standardisierung von Ladeeinheiten, Waggons und Betrieb
■ Erhöhung der Nutzlast pro Zug.

Ein guter Teil dieser Forderungen ist auf europäischer Ebene nur politisch durchzusetzen. Das ist bei der UIRR

traditionell die Aufgabe Colles. Seine Vereinigung erwarte „das Inkrafttreten wichtiger Gesetze, durch die viele dieser Probleme gelöst werden könnten“, formuliert es der UIRR-Präsident.

Politik spielt mit. Dazu gehört natürlich die Neufassung der Eurovignetten-Richtlinie, die ja auf gutem Wege ist und dem Lkw künftig deutlich mehr externe Kosten aufbürden wird als bisher.

Dann steht noch die Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpakets bevor, der sogenannte Recast. Davon erhofft sich die UIRR wichtige Schritte zur weiteren Liberalisierung im europäischen Bahnmarkt.

Auch im jüngst präsentierten Weißbuch Verkehr der EU hat Colle viel Gutes für Kombi-Anbieter entdeckt, denn wer sich so massiv für eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes einsetze, komme am KV gar nicht vorbei. Sein Generaldirektor Burkhardt hat da auch gleich eine kleine Anregung in Richtung EU: „Wie wäre es mit der Formulierung eines neuen Großprojektes in Anlehnung an Jacques Delors erfolgreiches Binnenmarktprojekt – zum Beispiel mit dem Titel: ‚Beseitigung von 279 Infrastrukturengpässen zur Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2030?‘“

DVZ 9.6.2011