

UIRR will in Brüssel aktiver werden

Neue Spitze forciert das Lobbying und bereitet Öffnung vor

Die Internationale Kombivereinigung UIRR will unter neuer Führung ihre Lobbyaktivitäten verstärken und sich zudem für neue Mitgliedsbranchen öffnen. Das beschloss der Verwaltungsrat am Dienstag in Brüssel.

Zum Nachfolger von Rudy Colle, der Ende Juni aus Altersgründen ausscheidet, wählte der UIRR-Verwaltungsrat Robert Breuhahn, Geschäftsführer des deutschen Operators Kombiverkehr, an seine Spitze. Als Vizepräsident tritt Peter Howald an; er leitet beim Schweizer Operateur Hupac die Intermodal Services.

Beide Manager betonten am Dienstag, dass die UIRR bereit sei, die Aufnahmekriterien für neue Mitglieder zu überarbeiten. Infrage kämen beispielsweise Terminalbetreiber oder auch Intermodalabteilungen von Bahnen, sofern diese eine bestimmte

Eigenständigkeit nachweisen könnten. Der Verwaltungsrat werde die genauen Kriterien in den kommenden Monaten festlegen.

Noch aktiver als bisher will die UIRR künftig Kombithemen auf politischer Ebene vertreten. In der Vergangenheit seien insbesondere in Brüssel zu viele Entscheidungen getroffen oder Veränderungen angeschoben worden, die den Kombinierten Verkehr massiv beeinträchtigten. Offenbar sei vielen Politikern gar nicht bewusst, was sie im Kombinierten Verkehr anrichten, wenn sie Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen veränderten, kritisierte Breuhahn. Er nannte als Beispiel den 25-m-Lkw, längere Trailer oder

auch Vorschläge, das zulässige Lkw-Gesamtwicht auf der Straße von 40 auf 44 t anzuheben. Damit würde dem Kombinierten Verkehr ein entscheidender Produktivitätsvorsprung genommen – es drohe dann eine massive Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße, warnte Breuhahn.

Jean Luc Mélard, der für den belgischen Operateur IFB im Verwaltungsrat der UIRR sitzt, berichtete, wie sich falsche politische Signale auswirken können. So verunsichere die Diskussion über möglicherweise längere Trailer Waggoninvestoren – „deshalb fehlen immer öfter dringend benötigte Taschenwagen“.

DVZ 7.6.2012 (kl)

»Die anhaltenden Diskussionen über längere Auflieger verunsichern die Waggoninvestoren«

Jean Luc Mélard, IFB

WASSERSTÄNDE

Donau	6.6.2012	7.6.2012
Straubing	309	303
Pfelling	453	440
Deggendorf	392	371
Passau	615	584
Elbe		
Dresden	101	103
Torgau	106	100
Wittenberg	163	159
Rothensee	166	173
Niegripp	271	280
Dömitz	98	112
Hohnstorf	423	431
Main		
Würzburg	147	157
Frankfurt	162	153
Mosel		
Trier	259	264
Neckar		
Plochingen	149	154
Heidelberg	216	216
Rhein		
Basel-Rheinhalle*	659	663
Karlsruhe-Maxau	599	594
Bingen	213	232
Kaub	226	257
Köln	282	302
Duisburg-Ruhrort	377	389
Saale		
Bernburg	127	122

* zurzeit Baumaßnahmen in Rheinhallen
Quelle: Elwhr (ohne Gewähr)

GUS CONTAINER-TRANSPORT



Tel.: +49 (0) 69 - 94 13 71 - 0
www.interrail-logistics.de

Hamburg kooperiert bei Energiestandards

Seehäfen Der Hamburger Hafen will mit Busan, Los Angeles, Osaka, Rotterdam und Shanghai enger kooperieren. Dazu unterzeichneten Busans Hafenchef Ki-Tea Roh und Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority HPA, in Südkorea einen Vertrag.

Ziel der gemeinschaftlichen Anstrengungen ist, vor allem einheitliche Energiestandards für die Stromverbindungen in den Häfen zwischen Kai und Schiff zu erreichen. Außerdem ist ein gemeinsames Marketing der sechs Häfen vorgesehen sowie der Austausch von Details zu den jeweiligen IT-Systemen und Zukunftsplänen. DVZ 9.6.2012 (jpm)



USA Luftfracht-Sammelverkehr

Fon 08 00 - 89 89 89 9

Verbindung von allen deutschen Flughäfen Düsseldorf - Frankfurt - Hamburg - Hannover Köln - München - Nürnberg - Stuttgart

Floyd expandiert nach Österreich

Eisenbahnen Das private ungarische Eisenbahnunternehmen Floyd hat am 22. Mai die Sicherheitsbescheinigung Teil B für Österreich erhalten und umgehend einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem österreichischen Netzbetreiber ÖBB Infrastruktur abgeschlossen. Zwei Tage später fuhr der

UIRR will deutlich schlagkräftiger werden

Kombinierter Verkehr Vereinigung stellt personelle und inhaltliche Weichen

Von Heinrich Klotz

Die Generalversammlungen der UIRR haben eine lange Tradition. Doch kaum eine war so wichtig wie die diesjährige: Nach über 20 Jahren galt es, die Führungsspitze neu zu besetzen. Die internationale Kombivereinigung muss sich zudem neu ausrichten, um im dynamischen Markt des europäischer Kombinierten Verkehrs richtig aufgestellt zu sein.

Im Vorfeld wurde eine Reihe von namhaften Kandidaten gehandelt. Nach über 20 Jahren mit dem parkett-erfahrenen Rudy Colle an der Spitze sollte eine Persönlichkeit gefunden werden, die als Präsident des Verwaltungsrates und Generaldirektor die UIRR hauptsächlich führen kann. Doch dann kam alles anders: Am Dienstag einigte sich der Verwaltungsrat auf den Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Brehbahn als UIRR-Präsident (DVZ 7.6.2012, Seite 2) – im Nebentamt. Brehbahn war einziger Kandidat. Die Position des Generaldirektors – mit Martin Burkhardt gibt es ja noch einen zweiten – wird vorerst nicht besetzt.

Was Brehbahn und seine Kollegen des neu gewählten Verwaltungsrates (siehe Hintergrund) nun besonders beschäftigen wird, machte der langjährige Kombiverkehr-Manager am Dienstag vor der Presse klar.



Foto: EU-Kommission

Wo politische Entscheidungen fallen, will die UIRR künftig noch stärker die Anliegen des kombinierten Verkehrs platzieren.

Verband muss sich öffnen. Da geht es zum einen um die Öffnung der UIRR auch für andere Mitglieder als Operateure, um dem Auftritt der Vereinigung in Brüssel mehr Gewicht zu verleihen und den geänderten Marktstrukturen Rechnung zu tragen. Denn reiner Operateure, wie sie sich ursprünglich in der UIRR zusammengefunden hatten, gibt es kaum noch. Immer mehr Bahnen mischen auch operativ in der Vermarktung mit: Terminalbetreiber suchen (und finden) neue Geschäftsfelder, indem sie eigenständig Züge organisieren und vermarkten. Und was ist mit großen Kombi-Spediteuren wie dem Österreicher Lkw-Walter, die ein internationales Netz von eigenen Zügen aufbauen? Sie alle definieren ein eigenes Interesse mit Operateurs-Background am Kombinierten Verkehr – da will (und kann) die UIRR nicht in überkommenen Strukturen verharren.



Foto: privat
Martin Burkhardt, Generaldirektor UIRR

„Die UIRR wird sich öffnen“, machte Brehbahn unmissverständlich klar. Unklar hingegen ist noch, wohin die Vereinigung da denkt. „Terminalbetreiber vielleicht“, lässt sich Brehbahn noch entlocken – und vielleicht auch Internodalsparten der Bahnen, wenn sie denn ein nötiges Maß an Selbstständigkeit aufweisen. Hier will sich das Gremium möglichst rasch auf eine neue Linie einigen.

Mehr Profil in der Politik. Zweites großes Thema für die „neue UIRR“ wird ein stärkerer und klarerer Auftritt in Brüssel, aber auch in den nationalen

Verkehrsministerien sein. „Wir müssen die Interessen des kombinierten Verkehrs deutlicher machen als bisher“, sagte Brehbahn. Der langjährige Generaldirektor Burkhardt machte klar, woran es seiner Ansicht nach hakt: „Darüber arbeiten viel zu viele Stellen unkoordiniert nebeneinander her, ohne die Auswirkungen ihres

»Viel zu viele Stellen arbeiten unkoordiniert nebeneinander her«

Verkehr zu verankern und nationale Initiativen besser mit EU-Aktivitäten zu koordinieren. Dabei treiben vor allem die Diskussionen über Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen die UIRR an. Ob 25-m-Lkw oder längere Trailer, schwere oder höhere Lkw oder höheres zulässiges Gesamtgewicht des Straßenkonkurrenten: Alle Initiativen in diese Richtung verunsichern die Bahninvestoren oder schwächen die Marktstellung des kombinierten Verkehrs, machte der UIRR-Verwaltungsrat am Dienstag in Brüssel klar.

HINTERGRUND

UIRR-Verwaltungsrat

Der neu gewählte Verwaltungsrat der UIRR sieht wie folgt aus:

- Robert Brehbahn (Kombiverkehr; Präsident)
- Marco Gosso (Cemat)
- Peter Howald (Hupac; Vizepräsident)
- Philippe Le Petit (Naviland Cargo)
- Jean Luc Méliard (IFB)
- Rok Svetek (Adriakombi)

Der Verwaltungsrat wird für drei Jahre gewählt. Letzter Präsident war Rudy Colle, Vizepräsident Robert Brehbahn.

www.uirr.com

wirkungen ihres Tuns wirklich zu kennen.“ Die UIRR wolle versuchen, mehr Hintergrundwissen über den kombinierten Verkehr zu verankern und nationale Initiativen besser mit EU-Aktivitäten zu koordinieren.

Positive Zahlen. Recht erfreulich waren die Zahlen, die Burkhardt für das Jahr 2011 präsentierte (siehe Tabelle): Die UIRR-Gesellschaften beförderten 6 Prozent mehr Sendungen als 2010. Für das laufende Jahr gab sich Brehbahn allerdings zurückhaltender: Er rechne mit einer „eher negativen“ Entwicklung. DVZ 9.6.2012

■ Kommentar Seite 2

Sendungen und Leistungen der UIRR-Gesellschaften 2011/2010

Unbegleiteter Verkehr	International		National		Gesamt	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Sendungen	1 509 152	1 655 651	1 073 461	1 132 193	2 582 613	2 787 844
TEU	3 018 303	3 311 302	2 146 922	2 264 386	5 165 225	5 575 688
Mio. tkm	29 892	32 458	8 337	8 036	38 229	40 494
Begleiteter Verkehr						
Veränderung in %						
	+10	+10	+5	+5	+8	+8
	+9	+9	-4	-4	+8	+8
Veränderung in %						
	+6	+6	+6	+6	+6	+6

ACD Aktuell



Fotos: Flughafen Köln/Bonn; Wachholz/Archiv

Kölns Flughafenchef Michael Garvens (links) und sein Frachtleiter Franz van Hesse.

Ausflug nach Köln/Bonn. Für das Juni-Meeting, das letzte Treffen vor der Sommerpause, verlässt der Aircargo Club Deutschland (ACD) sein gewohntes Domizil in Frankfurt. Der Luftfracht-Freundeskreis besucht am kommenden Dienstag den Flughafen Köln/Bonn. Gleich zwei Gastgeber werden den ACD begrüßen, zunächst die Flughafen-Gesellschaft, danach der Integrator FedEx. 🚛

Flughafenchef Garvens. Kölns Flughafenchef Michael Garvens ist seit gut zehn Jahren im Amt. Der gebürtige Hamburger ist beim ACD kein Unbekannter. Schon 2005 hat er vor dem Club über das Engagement des rheinischen Airports in der Luftfracht referiert. Am kommenden Dienstag will der 53-jährige den ACD'ern die geschäftlichen Schwerpunktziele des Unternehmens erläutern. Dabei dürfte er auch auf die Erfahrungen des Airports aus dem jüngsten Winterflugplan eingehen, als Lufthansa Cargo wegen des Nachtflugverbots vorübergehend Frachterverkehre via Köln genoutert hatte. 🚛

Frachtleiter van Hesse. Detailliert auf die Fracht eingehen wird Branz von Hessen (46), seit 2008 für die Cargo-Aktivitäten des Flughafens verantwortlich. Der gebürtige Holländer ist selbst Mitglied im Club. Von Hessen wird vor allem das neue Frachtzentrum vorgestellt, das vor rund drei Jahren in Betrieb gegangen ist. Im laufenden Jahr strukturiert der Airport einen Frachttumschlag von 800 000 t an, anno 2011 waren es 743 000 t. Damit ist Köln/Bonn hinter Frankfurt und mit knappem Abstand zu Leipzig/Halle die Nummer drei in Deutschland. 🚛

Besuch bei FedEx. Das Gros der Kölner Luftfracht entfällt auf die US-Intergrators UPS und FedEx. Beide nutzen stark die Möglichkeit, den Flughafen auch nachts anfliegen zu können. Die von der nordrhein-westfälischen Landesregierung erteilte Nachtfluggenehmigung gilt bis zum Jahr 2030. UPS investiert rund 200 Mio. USD, um sein vorhandenes Sortierzentrum zu erweitern. Der ACD besucht die FedEx-Anlage, die 2010 in Betrieb gegangen ist. Der Expressfrachtspezialist nutzt den rheinischen Airport als europäische Zweidrehrscheibe neben dem Pariser Großflughafen Charles de Gaulle. Gemeinsam mit dem Flughafen hat FedEx rund 140 Mio. EUR in das Flagshipzentrum investiert. 🚛

Fokus Amsterdam. Auch beim Mai-Treffen des Clubs ging es um einen Airport. Enno Osinga (Bild unten) referierte über die Frachtstrategie des Amsterdamer Flughafens Schiphol. Der Senior Vice President Cargo unterstrich das Ziel des Unternehmens, den Flughafen zum weltweit begehrtesten Cargoairport zu machen – zumindest aus Sicht von Verladern, Speditionen und Airlines. Als einen Pluspunkt nannte Osinga die 24-Stunden-Fluggenehmigung, die sehr hilfreich bei der Vermarktung des Platzes sei. Der Ausbau des Frachtgeschäftes erfolge im engen Schulterschluss mit der niederländischen Politik, sagte Osinga vor dem Club. 🚛 DVZ 9.6.2012 Erwinn Martin

www.aircargoclub.de