

Jetzt erst recht die Reihen schließen

Auch der Kombinierte Verkehr leidet unter der Krise. Nur wenn Operateure, Bahnen, Netzbetreiber und Politik mitmachen, kann das System zur richtigen Zeit wieder durchstarten.

Von Rudy Colle

Der Kombinierte Verkehr (KV) hat sich seinen Rang im Güterverkehrsmarkt mühevoll in mehr als 40 Jahren erarbeitet. In dieser Zeit wurden:

- geeignete Techniken und Ausrüstungen entworfen, geprüft, verbessert
- immer wettbewerbsfähigere Vermarktungskonzepte entwickelt, und zwar eher zum Nutzen der Kunden als zu dem der Vermarkter, die sich in der UIRR zusammengeschlossen haben
- oft harte Verhandlungen mit den anderen Beteiligten – in erster Linie den Bahnunternehmen – geführt, um sie dazu zu bewegen, entschiedener für den KV einzutreten (was sie nach und nach auch getan haben)
- ständig enge Beziehungen, meistens mit Erfolg, zur Politik gepflegt, damit sie die gesetzlichen Rahmenbedingungen schafft, die den Ausbau des KV begünstigen und nicht etwa behindern.

Bei fast allen wichtigen Etappen der Entwicklung des KV in Europa hat die UIRR – das heißt ihre Mitgliedsunternehmen und die Geschäftsstelle in Brüssel – eine entscheidende Rolle gespielt.

In den zwölf Monaten bis Ende 2007 haben die UIRR-Mitgliedsunternehmen 2,95 Mio. Sendungen verschickt (für die UIRR gilt als Einheit die Sendung, die mit einem Lkw mit Volllast oder 2 TEU übereinstimmt) – 9 Prozent mehr als 2006. Das entspricht in etwa der Hälfte des gesamten europäischen KV für Rechnung Dritter und gar zwei Drittel des internationalen KV in Europa. Binnen 15 Jahren hat die UIRR-Gruppe damit ihr Gesamtvolumen mehr als verdoppelt, ihre internationalen Verkehre sogar verdreifacht.

Diese Tendenz aus 2007 hat sich bis September 2008 gehalten. Dann aber brach die Nachfrage ein, und zwar so stark wie nie zuvor: um 20 Prozent, auf einigen Achsen sogar noch stärker.

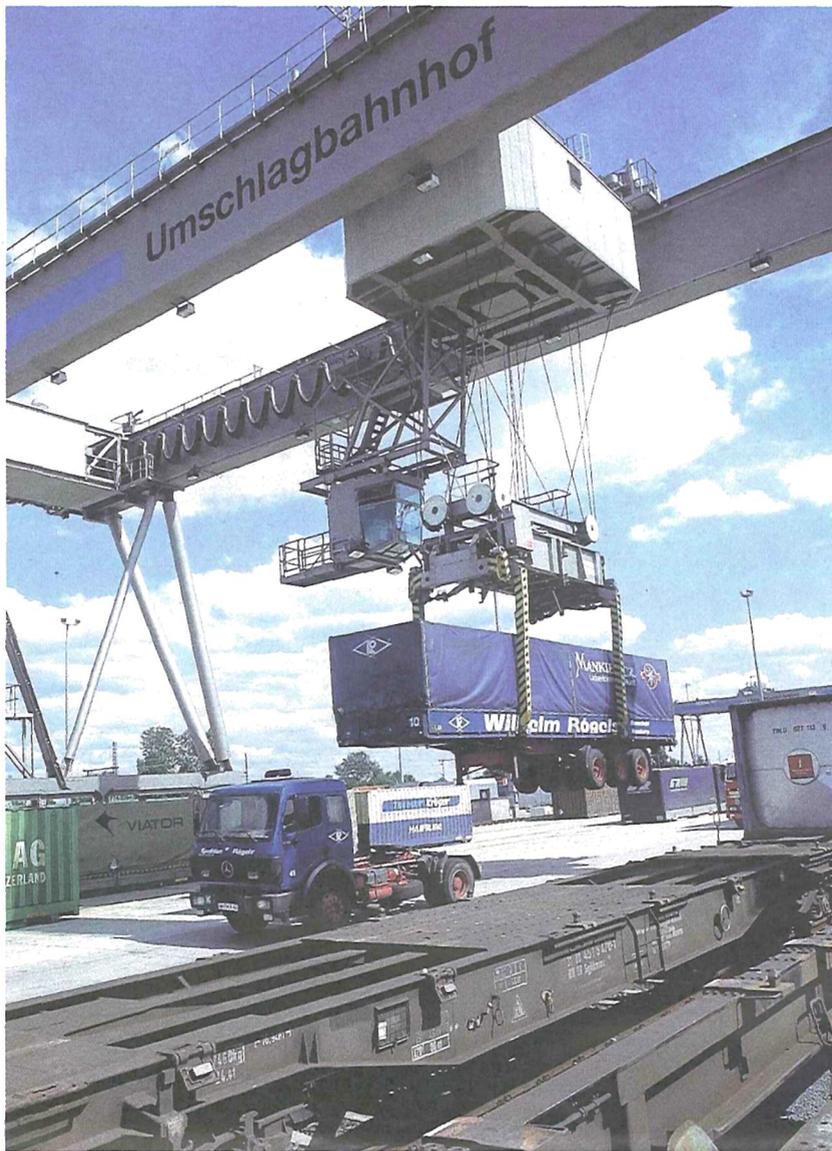
Wenn das vergangene Geschäftsjahr dennoch mit einem leichten Zuwachs von 2 Prozent zu Ende ging, dann unter anderem dank der guten Leistungen im begleiteten KV, die auf innovative betriebliche und kaufmännische Programme zurückzuführen sind. Das gilt insbesondere für Verkehre in und von/nach Österreich.

Dennoch hat sich der Rückgang des Verkehrsaufkommens 2009 noch verschärft. Am stärksten betroffen sind die maritimen Zubringerverkehre: Die Zahl großer Schiffe, die Europas Häfen anlaufen, ist deutlich kleiner geworden.

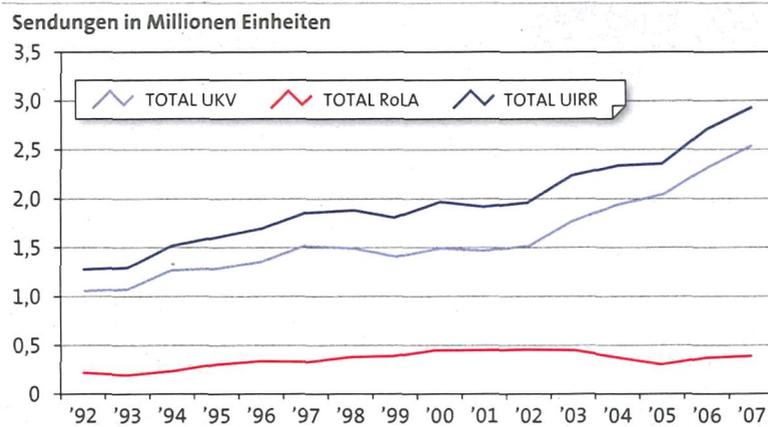
Beim KV verschärfen mehrere Phänomene die Auswirkungen der rückläufigen Nachfrage.

Aus Gründen der Optimierung hat sich das Einzelwagenangebot der Betreiber hin zu Ganzzügen entwickelt. Wo die Nachfrage nach Punkt-zu-Punkt-Verkehren für eine beständige Wochenfrequenz nicht ausreicht, werden viele Züge in Gateways miteinander verbunden. Wegen der dünnen Profitmarge der KV-Züge kann ein geringfügiger Rückgang der Nachfrage bereits zu Defiziten führen. Das wiederum zwingt den verantwortungsbewussten Betreiber, Züge zu annullieren, was wiederum das interaktive Netzwerk gefährdet.

Erschwerend kommt hinzu, dass Straßenverkehrsunternehmen, die natürlich auch von der Krise getroffen



UIRR-Verkehrsentwicklung (1992 bis 2007)



werden, bisweilen gegen jede wirtschaftliche Vernunft ihre Dienste zu Schleuderpreisen anbieten und so den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verzerren.

Was tun? Man würde ja gern jenen Glauben schenken, die bedenkenlos ein Ende der – kurzen – Krise und erste Anzeichen für eine Erholung für das erste Halbjahr 2010 in Aussicht stellen. Aber bis dahin gilt es, den Schaden zu begrenzen – und vor allem durchzuhalten.

Operateure brauchen Hilfe. Der KV ist ein komplexes Gebilde und besteht aus einer Abfolge von Leistungen und einer Vielzahl von Verzahnungen. Allein wird es den Operateuren nicht gelingen, die Grundbedingung für den Erhalt einer möglichst großen Zahl von KV-Zügen zu schaf-

fen: eine ausreichende Senkung der Betriebskosten.

In außerordentlichen Zeiten müssen, unter Wahrung der Wettbewerbsregeln, Wirtschaftspartner und Politik die Last gemeinsam schultern – Letztere zusätzlich zu ihren nationalen Hilfsprogrammen.

Die großen europäischen Verkehrsträgerverbände der Straße (IRU) und der Eisenbahn (GEB) rufen ja auch die Politik zu Hilfe, um beispielsweise ein kurzfristiges Einfrieren der Energiekosten zu erreichen oder mehr Investitionen in die Infrastruktur einzufordern. Ziel ist, mehr Potenzial für zusätzliche Verkehre zu schaffen.

Die UIRR selbst erkennt unterschiedliche Haltungen bei ihren Partnern:

- Manche Eisenbahnunternehmen verbessern, auch in ihrem eigenen

Interesse, ihre Konditionen – hier sind vor allem die Deutsche Bahn und die Schweizerischen Bundesbahnen zu nennen –, während andere ihre Preise in den vergangenen sechs Monaten bedenkenlos angehoben haben.

Die Infrastrukturbetreiber hüllen sich in Schweigen, zweifelsohne auch aufgrund ihrer Monopolstellung.

Die höchsten Gemeinschaftsinstanzen in der Kommission haben dem KV bislang kein einziges Hilfssignal gesendet, obgleich sie über die Mittel verfügen oder sie beschaffen können, die es den Operateuren gestatten, die nächsten 12 bis 18 Monate ohne irreparable Schäden zu überstehen.

Keine Unterstützung. Diese Haltung läuft den Absichten zuwider, die der UIRR gegenüber bei ihren täglichen Kontakten auf europäischer Ebene von ihren Gesprächspartnern bekundet werden. Wobei Letztere wohl klarer erkennen, was auf dem Spiel steht.

Es ist, gelinde gesagt, erstaunlich, wenn man sieht, wie die politischen Instanzen der Gemeinschaft Energie- und Kommunikationsnetzwerke und die nationalen Instanzen dem Bankensektor Unsummen zur Verfügung stellen, während beim „Verkehr“ das Warten kein Ende nimmt.

Was kann dem Kombinierten Verkehr in dieser schweren Zeit helfen? Eine Möglichkeit wäre, den Zugang zur Infrastruktur zu erleichtern. Das wäre für die Infrastrukturbetreiber immer noch besser, als wenn überhaupt kein Verkehr stattfände.

In diesem Zusammenhang wünschen sich die Kombi-Operateure, dass ihre Bemühungen zur Produktivitätssteigerung nicht durch kontraproduktive Regelungen bei der Gefahrenabwehr, beim Waggonlärm oder bei den Maßen und Gewichten von Straßenfahrzeugen konterkariert werden. Es ist auch nicht die Zeit für spektakuläre Großinvestitionen, wenn dringende Projekte zur Beseitigung kritischer Engpässe anstehen.

Mehr denn je lautet daher das Leitmotiv der UIRR: „Die Reihen schließen“. Wobei es nicht nur um das Überleben der Mitgliedsunternehmen geht, sondern auch darum, dass das KV-System diese Klippen umschiffen kann, um dann, wenn die Krise vorbei ist, wieder aufzuleben.

Seit Jahrzehnten lässt sich die Politik durch die positiven Signale aus der Branche und die Stärken des Kombinierten Verkehrs inspirieren. Der KV steht nämlich für nachhaltige Mobilität und ist der ideale Träger eines effizienten Verkehrssystems. Das gilt auch für die mittel- und osteuropäischen Staaten, die sich mehr und mehr dem internationalen Gütertausch öffnen und großen Nachholbedarf haben. Es ist wirklich nicht der geeignete Zeitpunkt, diese Aufgabe zusätzlich zu erschweren.

Werden die seit mehr als sechs Monaten laufenden Verhandlungen letztendlich Früchte abwerfen? Die UIRR ist zuversichtlich. Ein Signal der Unterstützung allerdings könnte nicht schaden.

DVZ 9.6.2009



Rudy Colle, Generaldirektor der internationalen Kombi-Vereinigung UIRR, Brüssel.