

UIRR: Österreich fährt die Ernte im KLV ein

Österreich wird bei der UIRR in Brüssel als Hauptantriebskraft im Kombinierten Verkehr in Europa gesehen. Die Aussichten, dass die Kombination zwischen Schiene und Straße nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa gut ankomme, sind gut.

VON RUDY COLLE *)

Im Jahr 2010 feiert die UIRR ihr 40-jähriges Bestehen im Dienste des Kombinierten Verkehrs (KV). In den 1960er-Jahren waren die Überlastung der Straßen, die Umweltprobleme und die Probleme mit der Straßenverkehrssicherheit noch nicht so ausgeprägt wie heute, aber bereits besorgniserregend genug, um den Transportsektor – auf Anregung des Straßengüterverkehrs – zu überzeugen, KV-Operateure zu bilden, ein neues Gewerbe am Schnittpunkt zwischen Straße und Schiene. Im Anschluss wurde ein gemeinsamer Verband gegründet, der dem Willen einer strukturierten Entwicklung dieser Technik entsprach, die bis dahin nur unkoordiniert innerhalb einiger europäischer Länder praktiziert wurde und 1970 rund 230.000 Sendungen darstellte, wovon nur 7 Prozent internationale Sendungen waren. Wie war der Kontext damals für die KV-Operateure?

Auf der einen Seite ein leistungsstarker, bereits vollkommen interoperabler Straßenverkehr, der den Verkehrszuwachs noch selbst absorbieren konnte und wollte; auf der anderen Seite wa-

trout zögerlicher Anfänge und hartnäckig fortbestehender Hindernisse bemerkenswerte Fortschritte ermöglicht. In der Tat wurden 2007 beinahe 3 Millionen Sendungen von unseren Mitgliedsgesellschaften abgefertigt, davon 65 Prozent internationale Sendungen. Die Anerkennung des Marktes der Vorteile des KV hat natürlich bei dieser Entwicklung eine Rolle gespielt. Dazu gehören z.B. folgende Punkte:

- die Entlastung des Straßennetzes (weniger verstopfte Straßen);
- der Gütertransfer auf eine sichere und umweltfreundlichere Verkehrsart, die weniger Energie verbraucht und von den Witterungsbedingungen unabhängig ist;
- die sich aus der Kombination der Vorteile der Straße – Flexibilität – mit denen der Schiene, nämlich eine wirtschaftlichere Verbringung großer Transportvolumen über weite Strecken, ergebende Wettbewerbsfähigkeit. Das Bestehen geeigneter Rahmenbedingungen ist eine conditio sine qua non für die Einrichtung leistungsstarker Dienstleistungen zugunsten des Transportgewerbes und der Bürger, weshalb die UIRR ein konstantes und konstruktives Lobbying bei den Behörden betreibt.

Mehrere bedeutende Anliegen waren und sind vorrangig, damit sich der KV weiterhin stärker entwickeln kann als die Straße (25 Prozent mehr in den letzten sechs Jahren) und die Schiene (achtmal mehr im Gesamtgütertransport im selben Zeitraum).

Liberalisierung kommt

Nach jahrelangem Widerstand gegen die Liberalisierung seitens des Schienensektors ist dieses Konzept, für das wir seit bald 20 Jahren eintreten, in den Texten und schließlich auch in den Erklärungen des Eisenbahnsektors zur Tatsache geworden, auch wenn wir noch einige Verzögerungsmanöver von diesem Sektor zu beklagen haben, wie z.B. die Langsamkeit bei der Erteilung der erforderlichen Genehmigungen oder schlechte Laune, wenn ein Operateur es wagt, selbst einen Zug auf die Schiene zu bringen oder einem „anderen“ Eisenbahnunternehmen anzuvertrauen, obwohl eine dynamische Einstellung darin bestünde, mit einem Angebot von nachhaltig besserer Qualität zu reagieren, das der Marktnachfrage entspricht.

Hierbei handelt es sich um eine der derzeit wichtigsten Angelegenheiten. Es besteht nämlich die Gefahr, dass die Behörden die Gewichts- und Abmessungsbegrenzungen der Straßenfahrzeuge wie in der Richtlinie 96/53 festgelegt liberalisieren, was einen Umschwung ihrer Politik, umweltfreundlichere und sichere Verkehrsarten zu unterstützen, bedeuten würde. Konkret würde die Zulassung von Megatrucks, die natürlich pro angebotenen tkm rentabler wären, auf unseren europäischen Straßeninfrastrukturen eine massive Rückkehr des Güterverkehrs zur Straße bedeuten, wovon eine Verschlimmerung der Überlastung der Straßennetze, der Umweltverschmutzung und des Unfallrisikos zu erwarten wäre.

Leistung verbessern

In jüngster Zeit haben die Behörden und der Eisenbahnsektor selbst zahlreiche Angelegenheiten auf den Weg gebracht, die eine verbesserte Leistungsfähigkeit zum Ziel haben. Genannt seien das „Priority railfreight network“, die Internalisierung der externen Kosten, die Systeme ERTMS und ETCS, die Fortschritte der ersten Arbeiten der ERA in Sachen Interoperabilität und die supranationale Harmonisierung von Regeln und Vorschriften. Ihre Vollendung wird allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen, daher unser Plädoyer zugunsten eines Aufschubs von 5 bis 10 Jahren einer grundlegenden Änderung der o.g. Richtlinie. Ein weiterer wichtiger Aktionsbereich der UIRR für die Entwicklung des KV hängt mit den europäischen Projekten unter dem Programm Marco Polo (vorher PACT) und dem Rahmenprogramm Forschung und Entwicklung zusammen. Sie ist in der Tat schon an mehr als 50 dieser Projekte beteiligt gewesen, sei es als Leiter, Koordinator oder einfach als Partner.

Entwicklungen neuer Dienstleistungen in ganz Europa, die Aus-

arbeitung von Empfehlungen in Bezug auf die Verbesserung der Sicherheit des KV und die Einrichtung eines Tracking-and-Tracing-Systems für KV-Züge (CESAR) sind aus dieser Beteiligung hervorgegangen und stellen ebenso viele konkrete und nützliche Errungenschaften dar.

Hoffen auf Tajani

Die UIRR hat so zu ihrer politischen Sachkenntnis technisches Fachwissen und Kenntnisse der Lage vor Ort hinzugewonnen. In diesem Zusammenhang begrüßen wir die kürzliche Ernennung von Vizepräsident Antonio Tajani zum Europäischen Kommissar für Verkehr, der schon bei seiner Erklärung vor dem Europäischen Parlament am 16. Juni deutliche Signale zugunsten der nachhaltigen Mobilität gesetzt hat, die zunächst die Form des am 8. Juli bekannt gegebenen



Eine Liberalisierung der Maße und Gewichte bei den Straßenfahrzeugen birgt die Gefahr, dass dem Kombi-Verkehr Volumen abhanden kommen und eine Rückverlagerung auf die Straße eintreten könnte



„grünen Verkehrspaketes“ angenommen hat. Dieses Paket betrifft Schlüsselthemen wie die Internalisierung der externen Kosten und die begleitende Revision der Eurovignette-Richtlinie.

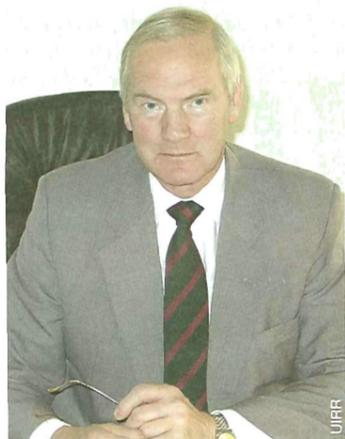
Schöne Aussichten

Die Globalisierung und die EU-Erweiterung kündigen einen bedeutenden Anstieg der Güterverkehrsnachfrage an. Mehr als eine Verdoppelung des KV zwischen 2005 und 2015 muss zur Absorbierung des Güterverkehrs beitragen, der vor allem im internationalen Verkehr mit einer mehr als bedeutenden Zunahme des (unbegleiteten) Containerverkehrs und im Kontinentalverkehr mit dem neuen Aufschwung der Rollenden Landstraße (begleiteter KV) in Mitteleuropa zu erwarten ist, mit Österreich als einer der Hauptantriebskräfte.

Österreich in der Erntephase

Mit der Umstrukturierung unserer österreichischen Mitgliedsgesellschaften – ICA und Ökombi um RailCargoAustria (ÖBB) – sind (erneut) ansehnliche Ergebnisse zu verzeichnen, wie 2007 bei der Rollenden Landstraße (113.000 Sendungen im internationalen Verkehr und 115.000 im nationalen Verkehr für Ökombi). Auch im unbegleiteten Verkehr sind die Aussichten gut.

*) Rudy Colle, Generaldirektor der Union internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR)



Rudy Colle: „Die österreichische Regierung erntet die Früchte ihrer Unterstützung für den KV“

ren die Eisenbahnunternehmen, die sich eifersüchtig an die mit ihren hermetisch geschlossenen nationalen Systemen verbundenen Vorrechte klammerten und wenig geneigt waren, sich auf risikoreiche Unternehmungen einzulassen.

Fortschritte bemerkbar

Die unverbrüchliche Entschlossenheit der KV-Operateure hat

ANZEIGE

Ihr Weg
nach oben

ROSTOCK
PORT

Skandinavien - Finnland - Russland - Baltikum

Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
Ost-West-Straße 32 · 18147 Rostock

WALTER
TRANSPORTORGANISATION AG

www.rostock-port.de