

Im Alleingang aus der Krise

Ohne Unterstützung der Politik und der Bahnen haben Europas Kombi-Operateure die Krise doch noch gut überstanden. Eine Analyse von UIRR-Präsident Rudy Colle.

Was Ende April in Budapest als ordentliche Generalversammlung der UIRR anberaumt worden war, hat sich letztendlich als recht außerordentlich herausgestellt: Die Mitgliedsgesellschaften der UIRR berichteten über ihre Geschäfte und Ergebnisse 2008. Faktum ist, 2009 brach das Kombi-Geschäft um 17 Prozent ein. Dieser Rückgang entsprach rund 500.000 Lkw-Ladungen, die die Eisenbahndienstleistungen der Operateure, die 2009 Mitglied unserer internationalen Vereinigung waren, weniger transportiert haben. Es handelte sich natürlich zu einem bedeutenden Teil um eine Folge der weltweiten Finanzkrise. Aber zum Teil handelte es sich auch um eine Rückkehr des Verkehrs auf die Straße, da dieser Sektor, koste es, was es wolle, den Transport über die Straße erhalten wollte und Preise praktiziert hat, die kaum zu den Kosten ihrer Sendungen im Verhältnis standen.

Deutliche Unterschiede

Hinter dieser durchschnittlichen Gesamtentwicklung zeichnen sich starke Unterschiede je nach Sektor und Beförderungsart ab. Der stärkste Rückgang ist mit rund 25 Prozent (ohne IFB) im nationalen unbegleiteten KV zu verzeichnen. Dieses bittere Ergebnis ist hauptsächlich auf eine Reihe von Maßnahmen in Italien zurückzuführen, deren verhee-

rende Auswirkungen auf diese Verkehrsart vorhersagbar waren. Im begleiteten nationalen KV (RoLa) hingegen verzeichnet das Verkehrsaufkommen mit 14 Prozent einen deutlichen Fortschritt, unter dem Impuls des bemerkenswerten Ergebnisses von Ökombi auf dem heimischen Markt (+16 Prozent). Im internationalen Verkehr ist der Einbruch mit minus 15 Prozent flächendeckend, auch wenn er auf bestimmten Verkehrsachsen, wie der für den europäischen KV vorherrschenden Achse von und nach Italien, stärker ausgeprägt ist.

Zweifaches Bedauern

Dieser Einbruch des Verkehrsaufkommens um 17 Prozent, zu dem die 6 bis 8 Prozent Wachstum, die der gewohnten Entwicklung entsprochen hätten, hinzugerechnet werden müssen, vernichtet somit das Wachstum unserer Gruppe von rund drei Jahren. Dies ist zugleich ein Rückstand von drei Jahren für eine breitere Verankerung eines Systems für den Gütertransport, dessen Beitrag zu einem nachhaltigeren – d.h. nicht nur wirtschaftlicheren, sondern auch sichereren und umweltfreundlicheren – Verkehr nicht mehr betont werden muss. Darüber hinaus ist zu bedauern, dass unser Hilferuf von den Behörden und dem Eisenbahnsektor, die wir um eine vorüberge-

hende Unterstützung gebeten hatten, nicht erhört wurde.

Damit hätte der Druck der Betriebskosten der Züge, angesichts der Tatsache, dass unsere Mitglieder das finanzielle Risiko der Auslastung auf ihre Rechnung nehmen, etwas gelindert werden können. Mit internen Einsparungen, der Neustrukturierung der Fahrpläne und Frequenzen und verstärkten Absatzförderungsmaßnahmen konnten unsere Mitglieder die übermäßigen Auswirkungen der Krise dennoch in Grenzen halten. So haben sie allein den Verdienst, nicht von der Krise überrollt worden und noch allesamt präsent zu sein, um dem KV zu einem neuen Start zu verhelfen.

Bereits in den ersten Monaten des Jahres 2010 war dank ihrer Bemühungen eine langsame Rückkehr eines Wachstums im Verkehrsaufkommen zu spüren. In wichtigen Verkehrskorridoren für den unbegleiteten Verkehr waren schon Anstiege von fünf und zehn Prozent zu verzeichnen, der Anstieg in der Rollenden Landstraße liegt sogar bei über 15 Prozent. Aber das sollte uns nicht dazu verleiten, anzunehmen, dass wir ein leichtes Unterfangen vor uns haben.

Bei seiner vorrangigen Arbeit, den KV bei allen betroffenen Zielgruppen und in erster Linie der EU voranzubringen, ist das Büro der UIRR derzeit mit einer Reihe von Initiativen bzw. Entwicklungen konfrontiert, in der



Rudy Colle, geschäftsführender Präsident der UIRR

ebenso viele Bedrohungen für die Wettbewerbsfähigkeit der von ihren Mitgliedern angebotenen Verkehrsart zu sehen sind.

Dabei ist der zunehmende Druck hinsichtlich einer Änderung der Richtlinie 96/53 zu nennen, die auf eine Zulassung von längeren und schwereren Lastzügen auf den internationalen Verkehrsstraßen hinauslaufen würde. Die EU-Kommission, die vor allem von der UIRR vor den Folgen einer solchen Liberalisierung gewarnt wurde, finanziert derzeit eine dritte „Multi-Consultants“-Studie, was uns in erster Linie ihr Unbehagen hinsichtlich einer Entwicklung zu zeigen scheint, bei der es nur dem Namen nach um technische Innovation geht. Die echte Gefahr einer massiven Rückkehr des Güterverkehrs auf die Straße und somit eines erhöhten Straßenverkehrsaufkommens, ist Grund genug für diese breit angelegte Reflexion.

Damit sollte, so hoffen wir, vermieden werden, dass die Politik der Union für ein insgesamt nachhaltigeres, sichereres und umweltfreundlicheres Verkehrssystem nicht von der Wirtschaftslobby eines Sektors zu nichte gemacht wird. Die Aner-

kennung der Vorteile des KV sollte im Gegenteil die Regierungen der einzelnen Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft dazu veranlassen, dieser Verkehrstechnik den Weg zu ebnen und ihr nicht mit verzichtbaren Maßnahmen (wie z. B. Lärmreduzierung für Waggons, wenn die Finanzierung dafür von den Waggonhaltern getragen werden soll), nicht harmonisierten Sicherheitsmaßnahmen (wie den unterschiedlichen Pflichten der technischen Kontrolle) oder indirekt durch hemmende Bestimmungen im neuen Zollexkodex neue Hindernisse in den Weg zu stellen.

Am Ball bleiben

Für eine Entwicklung des KV in einer Größenordnung, wie sie von verschiedenen Studien wie derjenigen der UIC (Diomis) projiziert wird, nämlich eine Verdopplung zwischen 2005 und 2015, ist auch eine zuverlässigere Infrastruktur mit ausreichenden Kapazitäten und einem garantierten Zugang für die Güterzüge erforderlich.

Die UIRR begrüßt die Anstrengungen der EU, ein Netz von Verkehrskorridoren mit besserem Zugang für den Güterverkehr zustandezubringen. Ein Positionspapier wird zurzeit vorbereitet, in dem unser Verband seine Erwartungen in Sachen Infrastruktur erneut darstellen wird. Die UIRR ist sehr darauf bedacht, weiterhin die Möglichkeit zu haben, von Marco Polo (Programm) oder dem Forschungs- und Entwicklungsprogramm finanzierte Studienprojekte zu leiten, mit dem Ziel, neue Dienstleistungen einzuführen und das Konzept des KV in Europa weiter zu verbreiten.