

INTERUNIT

Comité International de Coordination du Transport Combiné Rail-Route

Internationales Koordinationskomitee des Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße

Stellungnahme

UIRR – G.KLV/UIC

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Gruppe Kombiniertes Verkehr (G.KLV) der UIC und die Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV) der UIRR scrl, die an diesem 11. Juni 2009 im Generalkomitee Ihrer gemeinsamen Vereinigung INTERUNIT zusammengekommen sind, haben einen bedeutenden Teil ihrer Arbeiten der Prüfung der weltweiten Finanzkrise und insbesondere ihre Auswirkungen auf den Verkehr und den KV gewidmet.

Die der INTERUNIT angeschlossenen Gesellschaften geben ihrer Besorgnis angesichts des bedeutenden Schwunds des KV Ausdruck, der sich im letzten Quartal 2008 und im ersten Quartal 2009 beschleunigt hat. Nach Schätzungen der UIRR ist dieser Rückgang im unbegleiteten KV (- 20 % im ersten Quartal 2009) stärker als bei der Rollenden Landstraße (- 13 %).

Sie befürchten, dass die Krise, die vor allem Sektoren mit viel Eisenbahngüterverkehrsaufkommen betrifft, bis zum ersten Halbjahr 2010 wenn nicht länger andauern wird und bis dahin, wenn keine geeigneten Maßnahmen getroffen werden, nicht wieder gut zu machende Schäden am Netz der KV-Dienstleistungen verursacht haben wird.

Der allgemeine Rückgang bei der Beförderungsnachfrage trifft den KV in der Tat härter. Die Auswirkungen treffen ihn in drei Etappen:

- es gibt weniger pro Zug zu befördernden ITE;
- die Operateure sehen sich gezwungen, Dienstleistungen, die aus diesem Grund unwirtschaftlich werden, zurückzuziehen;
- daraus ergeben sich weitere Verluste des Verkehrsaufwands im „Gateways“-System (interaktiver Umschlag zwischen Züge).

Die angeschlossenen Gesellschaften haben unverzüglich alle in ihrer Macht stehenden Maßnahmen getroffen, um zu versuchen, einen so wenig wie möglich reduzierten Fahrplan aufrechtzuerhalten, sind aber der Auffassung, dass Hilfe von außen nötig sein wird, um sehr schädliche Folgen der Krise zu vermeiden, die, da sie die Akteure des KV daran hindern, kraftvoll auf den künftigen Konjunkturaufschwung zu reagieren, noch lange nach deren Bewältigung zu spüren sein würden.

Die angeschlossenen Gesellschaften möchten, dass zwei Arten von Maßnahmen parallel erfolgen:

- mit mittelfristiger Wirkung: eine Verbesserung der Eisenbahninfrastrukturen, wodurch sowohl eine Erhöhung der Kapazitäten (quantitative Wirkung) als auch die Behebung von benachteiligenden Engpässen (qualitative Wirkung) möglich würde. Die notwendigen Entscheidungen müssen unverzüglich getroffen und planmäßig eingehalten werden;
- mit sofortiger Wirkung: eine Erleichterung der Betriebskosten für (komplette) KV-Züge durch eine befristete Senkung (12-18 Monate) der Gebühren für den Infrastrukturzugang und der Energiekosten, so dass die Notwendigkeit KV-Züge zurückzunehmen so gering wie möglich gehalten wird (es wird daran erinnert, dass KV-Züge in Norwegen freien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur haben). Die Akteure des KV müssen auch ohne Mehrkosten die ihnen zugeteilten Fahrplantrassen behalten können, die sie aufgrund des durch die Wirtschaftsrezession verursachten Rückgangs des Verkehrsaufwands heute nicht nutzen können.

Sie wenden sich daher an die Behörden der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten, sowie an die Infrastrukturbetreiber um Hilfe für die Akteure des KV.

Dies ist auch in ihrem Interesse, denn es ist in der Tat wichtig, die Bedingungen für den Aufschwung vorzubereiten und die Wirtschaftsbeteiligten in die Lage zu versetzen, sich dieser Herausforderung stellen zu können, denn der KV ist ein Antriebsmotor der Verkehrspolitik, der auf die Entwicklung eines Systems abzielt, von dem erwiesen ist, dass es das wirtschaftlich und ökologisch nachhaltigste ist, und dessen Errungenschaften und Potenzial heute allgemein bekannt sind.
