



Foto: Metrans

Ob die von den Ministern beschlossene Reform dem KV dient, ist derzeit offen.

KV: Viel Kritik an der Reform

Ministerrat Die Revision der aus dem Jahr 1992 stammenden Vorschriften für den Kombinierten Verkehr (KV) sollte die Verkehrsart fördern. Das sieht aber Ralf-Charley Schultze, Chef der KV-Lobby UIRR, nach dem Beschluss („Allgemeine Ausrichtung“) der EU-Verkehrsminister vom 03.12.2018 nicht so. Er und EU-Diplomaten werfen dem Ministerrat unter Führung des österreichischen Ressortchefs Norbert Hofer vor, das Konzept der EU-Kommission von November 2017 „klar“ verwässert zu haben. Anders sieht dies Hofer, demzufolge für den KV „bessere Bedingungen im Wettbewerb mit dem reinen Straßengüterverkehr“ geschaffen wurden. Auch Verkehrskommissarin Violeta Bulc „begrüßt“ die Einigung der Minister, lässt aber mitteilen, sie hätte „auf einen höheren Grad an Ehrgeiz“ bei den Verkehrsministern gehofft.

Schultzes zentrale Kritik zielt darauf, dass die erzielte Einigung der Ressortchefs zu viele Kompetenzen an die Nationalstaaten abtrete und das Ziel einer europaweiten Harmonisierung außen vor bleibe. So überlässt man den nationalen Regierungen die Entscheidung über das „nächstgelegene geeignete“ Terminal, das der KV im Straßenteil des Transports über 150 km anfahren darf. Damit steht den Mitgliedstaaten die Option offen, KV-Transporte als „gewöhnlichen“ Straßengüterverkehr zu deklarieren, wenn nicht das von der Regierung gewünschte Terminal angesteuert wird. Das Europä-

ische Parlament (EP) hatte sich bei der KV-Revision darauf festgelegt, objektive Kriterien für die Definition von „geeignet“ anzumahnen, während diese bei den Verkehrsministern völlig fehlen.

Eine „absolute rote Linie“ hätten die Ressortchefs Schultze zufolge überschritten, als sie die Gleichstellung von internationalem KV und „normalem“ Straßengüterverkehr bei der Kabotage aufhoben. Das führe dazu, dass die Straßenfahrten von grenzüberschreitenden, kombinierten Transporten den gleichen Regeln unterworfen seien wie für den nationalen Straßengüterverkehr gelten. „Damit nimmt der Gesetzgeber dem KV eine Chance weg, die ihn stark gemacht hat.“ Denn das werde die Straßenteile im KV verteuern und den gesamten kombinierten Transport weniger attraktiv machen. Auch bei den Investitionen in Terminals fehlen ihm die verbindlichen europäischen Vorgaben: „Da können die Mitgliedstaaten im Grunde machen, was sie wollen.“

Mit Skepsis blickt Schultze auf die Verhandlungen zwischen EP und den Verkehrsministern, die ab Januar die rumänische Präsidentschaft führen wird. Denn die konservative italienische Abgeordnete Daniela Aiuto, die eine aus Sicht der KV-Branche erfreuliche Stellungnahme durch das EP brachte, ist derzeit politisch geschwächt. So ist fraglich, ob sich die Vorschriften für den KV im Trilog akzeptabler gestalten lassen.

RB 10.12.18 (wal/cm)

In dieser Ausgabe:

- Welche Forderungen der Bundesrechnungshof an den Bund vor Abschluss der LuFV III hat **Seite 2**
- Wie die Bevölkerung in der Fläche die Situation des öffentlichen Verkehrs sieht **Seite 3**
- Welches Infrastrukturunternehmen jetzt die Holzachtalbahn betreibt und wo noch Probleme liegen **Seite 6**
- Welche SPNV-Betreiber in Tschechien sich jüngst in Wettbewerbsverfahren durchgesetzt haben **Seite 7**
- Was sich im Güterverkehr mit Fokus auf Benelux und das Niedrigwasser verändert hat **Seite 10/11**

Hyperloop goes Cargo

HHLA/HTT Hyperloop will seine Technik auch für den Güterverkehr nutzen und hat mit der Hamburger HHLA dafür einen Partner gefunden. Am 05.12.2018 haben die HHLA und HHT (Hyperloop Transportation Technologies) ein 50:50-Joint-Venture mit dem Namen Hyper Port Solutions unterzeichnet. Der HHLA schwebt für den Hamburger Hafen eine Verbesserung der Anbindung des Hinterlandes vor. Dazu sollen eines Tages in Hyperloop-Röhren Container zu im Hinterland erstellten Hubs befördert werden. Konkret wollen beide Partner auf einem Terminal im Hamburger Hafen eine selbstfahrende Kapsel für den Containertransport, eine Übergabestation zur Röhre sowie eine rund 100 m lange Teströhre entwickeln und bis 2021 auch erstellen. Das Joint Venture hat schon jetzt 7 Mio. EUR zur Planung und Entwicklung zugesagt bekommen. Es soll nach den Vorstellungen der Partner das Produkt entwickeln und dann weltweit vermarkten.

Derzeit baut Hyperloop in Toulouse eine Teststrecke für den Personenverkehr im Maßstab 1:1, eine erste Kapsel wird dort jetzt in das System integriert.

RB 10.12.18 (cm)