

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Um aber dem EU-Emissionsziel bis 2030 realistisch nahezu kommen, müssten noch mehr Güter als jetzt von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das Transportvolumen im Kombinierten Verkehr müsste sich dafür bis 2030 verdoppeln. Mit dem Mobilitätspaket droht aber das Gegenteil.

Ausschlaggebend für die höheren Kosten sind die Lkw-Transporte, die im Rahmen des Kombinierten Verkehrs auf den kurzen Entfernungen im Vor- und Nachlauf stattfinden. Wenn hier ausländische Transportunternehmen zum Einsatz kommen, steigen die Kosten laut Studie um 16 Prozent. Die Kostensteigerung könnte sich von Relation zu Relation unterscheiden, je nachdem, ob ein EU-Mitgliedstaat die Möglichkeit nutzt, Lkw-Kabotagefahrten auch im Vor- und Nachlauf des internationalen Kombinierten



Verkehrs den Bestimmungen des Mobilitätspakets zu unterwerfen. Wenn dies der Fall ist, dann würde das in der Praxis bedeuten, dass viele ausländische Transportunternehmen aus dem Vor- und Nachlaufgeschäft verschwinden und nationale

Transportunternehmen möglicherweise nicht ausreichend Kapazitäten vorhalten können, um den straßenseitigen Transportbedarf zu decken. Die UIRR ruft die EU-Mitgliedstaaten dazu auf, die Kabotage im Vor- und Nachlauf nicht dem ab 2022

geltenden Mobilitätspaket zu unterwerfen.

In Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich und Belgien ist die Gefahr der Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße besonders groß, wie es in der Studie heißt. Auf der Rela-

tion zwischen Deutschland und Italien sei laut Studie mit einem Frachtvolumenverlust von acht bis zehn Prozent zu rechnen. In der Gegenrichtung könnten es 7 bis 8,5 Prozent sein. Im Transportverkehr zwischen Deutschland und Österreich könnte der Kombinierte Verkehr acht bis zehn Prozent verlieren und zwischen Deutschland und den Niederlanden 10 bis 11,5 Prozent. Um den wettbewerbsseitigen Kostennachteil der Bahn gegenüber dem Lkw auszugleichen, stellt die UIRR klare Forderungen auf. So sollten die Energiesteuern externe Kosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigen und ein Plan vorgelegt werden, wie der CO₂-Preis pro Tonne auf 100 Euro hinaufgesetzt werden könnte. Bei der Reform der Wegekostenrichtlinie steht die UIRR hinter der Meinung des Europäischen Parlaments, das für ein kilometerabhängiges, einheitliches Mautsystem in der EU plädiert.

Der Kombi-Verkehr darf nicht unter die Räder kommen!

KOMMENTAR: Den Kombinierten Verkehr darf nicht zum Kollateralschaden der neuen EU-Straßenverkehrsvorschriften werden, plädiert Ralf-Charley Schultze, Präsident der UIRR.

VON RALF-CHARLEY SCHULTZE

Die neuen EU-Straßenverkehrsvorschriften, die im Juli 2020 in Bezug auf den Zugang zum Markt sowie zum Beruf und die Entsendung von Arbeitnehmern im Transportwesen beschlossen wurden, könnten die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs in den logistischen Ketten stark gefährden. Die Mitgliedstaaten müssen diese neuen Vorschriften bis 2022 umsetzen. UIRR rät den Verkehrsministerien, dies so zu tun, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs keinen Schaden nimmt.

Höhere Preise

Eine Studie, die im Auftrag der UIRR in Auftrag gegeben und von Oliver Wyman Consultants durchgeführt wurde, hat ergeben, dass der neue Rechtsrahmen im Mobilitätspaket insgesamt eine Kostenerhöhung von fünf Prozent für den Güterverkehr auf der Straße, einem direkten Wettbewerber des durchgängigen Kombinierten Verkehrs, zur Folge hat. Die Kosten des Kurzstrecken-Lkw-Anteils im Vor- und Nachlauf von und zum Terminal werden voraussichtlich wesentlich stärker ansteigen, nämlich um 15 bis 22 Prozent, je nach Mit-

gliedstaat. Die daraus resultierende gesamte Kostensteigerung für eine 1.000 km lange Haus-Haus-Kette im Kombinierten Verkehr kann demnach bis zu 9 Prozent betragen. Das Worst-Case-Szenario ist eine Verkehrsrückverlagerung von acht Prozent.

Verlagerung

Im Transportsektor ist der Straßenverkehr der größte Emittent von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen. Der Europäische Green Deal sieht eine Verkehrsverlagerung auf längeren Strecken von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsträger, wie z. B. den elektrischen Schienengüterverkehr vor, der heute 16 Prozent der Tonnenkilometer in Europa ausmacht und gleichzeitig für nur zwei Prozent der Treibhausgasemissionen des Transportsektors verantwortlich ist. Der Kombinierte Verkehr ist nun einmal die effizienteste Technik, mit der die Güter von der Straße auf die elektrische Schiene und andere nachhaltige Verkehrsträger verlagert werden können. Im Zuge ihrer nachhaltigen und intelligenten Mobilitätsstrategie strebt die EU jetzt eine Steigerung der Leistung des Schienengüterverkehrs um 50 Prozent in den nächsten zehn Jahren an. Will

man dieses Ziel erreichen, müssen viele Güter, die derzeit mit Lkw transportiert werden, im Kombinierten Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Eine Verdoppelung der Leistung des europäischen Kombinierten Verkehrs ist erforderlich. Das bedeutet wiederum sehr viel mehr intermodale Züge, mehr große, effiziente und produktiv betriebene Terminals und neue Verlagerer, die bereit sind zu lernen und die sich auf die Kunst der Intermodalität einlassen.



Die UIRR fordert EU-Mitgliedstaaten dazu auf, die Kabotage im Vor- und Nachlauf nicht dem Mobilitätspaket zu unterwerfen, so Ralf-Charley Schultze

Trassenpreise senken

Die Trassenpreise für Güterzüge können jetzt im Rahmen einer Verordnung der Europäischen Union vorübergehend auf null gesenkt werden. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits schon vor der Coronapandemie einen Trassenpreis-Rabatt für Güterzüge gewährt. Dies muss weiter fortgesetzt werden und zu einer umfassenderen praktischen Lösung werden. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur, der den Verkehr von 740 Meter langen Zügen mit einem P400-Profil ermöglicht, muss zügig vorangetrieben werden. Die Kapazität der Schieneninfrastruktur muss insbesondere für die grenzüberschreitenden Güterzüge gesichert werden, und die EVU müssen hier gemeinsam mit den Netzbetreibern ein besonderes Augenmerk auf die Pünktlichkeit dieser Güterzüge legen. Darüber hinaus sollten konkrete Maßnahmen getroffen werden, um eine streckenabhängige Maut und andere Formen der Internalisierung der externen Kosten des Lkw-Verkehrs einzuführen. Die Ausweitung von Standards gehört dazu, wie z. B. die Ausdehnung der 44t-Regelung auf den Sattelauflegern im Vor- und Nachlauf einer Kombinierten-Verkehrs-

Kette. Auch der Ausbau und die Modernisierung von intermodalen Terminals sowie der Bau ganz neuer Terminals sollten ganz oben auf der verkehrspolitischen Agenda der Mitgliedstaaten stehen.

Emissionsfreier Güterverkehr

Die Entwicklung eines europäischen Umweltzeichensystems, das die Kunden über den CO₂-Fußabdruck der gewählten Verkehrsträger informiert, könnte ebenfalls von Vorteil sein.

Eine solche Regelung könnte staatliche Beihilfen beinhalten, beispielsweise für alle Maßnahmen, die zu einer erheblichen Steigerung der Energieeffizienz oder einer spürbaren Reduktion der CO₂- und Schadstoffemissionen führen. Schon heute ist ein emissionsfreier Güterfernverkehr möglich: Dazu gehören batteriebetriebene Lkw, die im Vor- und Nachlauf eingesetzt werden, vollelektrifizierte Umschlagterminals und die „elektrische Eisenbahn“, die die Ladeinheit auf dem längsten Streckenabschnitt transportiert – all dies selbstverständlich hoch energieeffizient und nur mit der Nutzung von erneuerbarem Strom.