

Kombinieren als Lösung

KOMBINIERTER VERKEHR: Trotz einer historisch guten Jahresbilanz braucht es nach wie vor mehr Aufmerksamkeit für den Kombinierten Verkehr. Die UIRR startete daher eine Kampagne, um mehr Bewusstsein zu schaffen. *Verkehr* sprach darüber mit Ralf-Charley Schultze, dem Präsidenten der UIRR.

VON JOSEF MÜLLER

Das Jahr 2021 endete für alle Beteiligten des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs und so auch für die Betreiber von intermodalen Zügen nicht gerade mit einer positiven Stimmung. Operative Probleme, die zu ernsthaften Betriebsstörungen führten, bereiteten allen Operateuren der Infrastruktur von DB Netze großes Kopfzerbrechen. „Unkoordinierte Arbeiten und unzureichende Gegenmaßnahmen haben das intermodale Verkehrssystem gestört, das ansonsten seit Beginn der Pandemie vor fast zwei Jahren überdurchschnittlich gut funktioniert hat“, resümiert Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR im Gespräch mit *Verkehr*.

Hervorragende Aussichten

Aber trotz großer Schwierigkeiten war das vergangene Jahr wohl ein historisches für den Kombinierten Verkehr – im positiven Sinne. Wenngleich die konkreten Zahlen noch nicht vorliegen, geht die UIRR davon aus, dass im Vorjahr mehr als fünf Millionen Frachtsendungen mit Schiene und Straße kombiniert wurden. „Ein Volumen, das bislang als schwer zu erreichen galt. Will man den Schienenverkehr verdoppeln, heißt das für den Kombi-Verkehr eine Verdreifung des Volumens“, schätzt Schultze die Entwicklung ein. Der Weg zu diesem Erfolg sei durch die Eröffnung neuer Terminals, Inbetriebnahme neuer Zugverbindungen und Verbreitung neuer Umschlagtechniken geebnet worden, so die UIRR-Sicht.

Die mittel- und langfristigen Aussichten für den Kombinierten Verkehr (KV) sind sehr vielversprechend. Eine kürzlich von d-fine in Frankfurt durchgeführte Studie der UIRR über den CO₂-Fußabdruck des KV hat ergeben und bestätigt, dass die logistischen Ketten im Kombi-Verkehr 60-90 Prozent weniger Kohlendioxid ausstoßen als ihr Pendant im reinen Straßenverkehr und dass der KV 40-70 Prozent weniger Energie pro Tonnenkilometer verbraucht als die leistungsfähigsten Lkw. Schultze gibt sich zuversichtlich: Der europäische Kombinierte Verkehr mit seiner über 50-jährigen Geschichte sei als Lösung für den Gütertransport in Europa gut aufgestellt und industriell bestens verankert, um den Gütertransport zu de-

karbonisieren. Und, was nicht weniger förderlich ist: Der Kombi-Verkehr hilft, das Defizit an Lkw-Fahrern auszugleichen.

Informationsoffensive

Um die Leistungsfähigkeit und die hohe Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (gerade auch zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele) noch sichtbarer zu machen, hat die UIRR vor kurzem unter dem Label „CT4EU“ eine beispiellose Kampagne gestartet, um politische und wirtschaftliche Entscheidungsträger, Meinungsbildner und die breite Öffentlichkeit über die Sinnhaftigkeit des Kombinierten Verkehrs zu informieren. „Noch nie zuvor wurde versucht, eine derartige koordinierte Kommunikationsmaßnahme innerhalb der sogenannten ‚Brüsseler Blase‘ und auf der Ebene der Mitgliedstaaten gleichzeitig durchzuführen. Die Mitglieder und strategischen Verbündeten der UIRR werden sich in den kommenden 18 Monaten mit Anbietern intermodaler Technologien, Güterbahnen und Kunden zusammenschließen, um die Botschaft des KV zu verbreiten“, kündigt Schultze an. Der Kombinierte Verkehr sei bereits heute in der Lage, das im europäischen Klimagesetz für



Die Kampagne der UIRR soll nicht nur auf den KV an sich, sondern auch die Politik auf wichtige zukünftige Änderungen aufmerksam machen, so Ralf-Charley Schultze vom UIRR.

2030 festgelegte Dekarbonisierungsziel von 55 Prozent zu erreichen. Auf „Fitfor55“ muss also nicht gewartet werden. Der KV erfordert keine wissenschaftlichen Durchbrüche, um den Bedarf an Gütertransporten über größere Entfernungen in Europa zu decken und dabei viel weniger CO₂ auszustößen sowie viel weniger Energie zu verbrauchen als der Lkw.

EU springt auf den KV-Zug auf

Auch die Europäische Union hat das Potenzial des Kombinierten Verkehrs erkannt und bietet im Rahmen des CEF2-Programms neue Finanzierungsmöglichkei-

ten für intermodale Infrastrukturen an. Der kürzlich erst vorgelegte Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der TEN-V-Leitlinienverordnung werde außerdem sicherstellen, dass die Eisenbahninfrastruktur sowie die Schnittstellen der Umschlagterminals zwischen Straße und Schiene einheitlich intermodal kompatibel sind. Auf der technischen Ebene fließen die Normen der Intermodalität in die laufende umfassende Überarbeitung der von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) beaufsichtigten sogenannten TSI mit ein, ebenfalls mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse des KV. Die von der EU vorangetriebene Digitalisierung der Logistik im Rahmen der Verordnung über elektronische Informationen im Güterverkehr (eFTI) wird ebenfalls wirksam dazu beitragen, die Komplexität des Kombinierten Verkehrs zu verringern. Das Standardisierungsprojekt CACTUS und die eigenen Initiativen des Eisenbahnsektors für eine neue Fahrplan- und Verkehrsmanagementlösung (TTR), die Digitalisierung und die grenzüberschreitenden Vorschriften sollen ebenfalls den Weg zu noch rei-

bungsloseren und harmonisierten Langstreckenleistungen im Kombi-Verkehr ebnen.

Kampagnen-Ziel

Die CT4EU-Kampagne soll die politischen Entscheidungsträger rechtzeitig vor der anstehenden Änderung der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore, der Richtlinie über Maße und Gewichte und der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr erreichen, erhofft man sich von Seiten der UIRR. Diese Rechtsvorschriften bergen das Potenzial für mehr und qualitativ bessere Infrastrukturfähigkeiten für intermodale Güterkapazitäten für eine bisher nicht gekannte intermodale Kompatibilität zwischen Straßen-, Schienen- und Seeverkehr sowie für zeitlich befristete kompensatorische Maßnahmen, um die bestehende modale Verzerrung des Rechtsrahmens auszugleichen. Der intermodale Sektor sei bereit, seinen Teil dazu beizutragen, die Logistikdienstleister und Verlader seien ebenfalls vorbereitet. Schultze: „Ohne einen konstruktiv denkenden und arbeitenden Eisenbahnsektor und entsprechende kluge politische Entscheidungsträger wird jedoch die gewaltige Aufgabe, die vor uns liegt, nicht zu bewältigen sein.“

ANZEIGE

**445.000 to
CO₂-Reduktion
im Jahr 2021!**

FULL
TRUCK
LOADS

GREEN transport steht bei LKW WALTER für Nachhaltigkeit, Effizienz, Sicherheit und Innovation. Mit europaweiten Bahn- und Short Sea-Routen, alternativen Antriebsformen, smarter Transportplanung erzielen wir beachtliche CO₂-Reduktionen. Profitieren auch Sie vom Kombinierten Verkehr. Mehr auf lkw-walter.com

The Leading
European Transport
Organisation

LKW WALTER
a WALTER GROUP company