

„Man könnte beim TEN-V ambitionierter sein“

Ralf-Charley Schultze, Präsident der Internationalen Union für den Kombinierten Verkehr (UIRR), über seine Erwartungen an die 2023 anstehenden Grundlagenentscheidungen für die Schiene in der EU

Der UIRR vertritt den Kombinierten Verkehr europaweit. In den kommenden Monaten steht der Trilog zur TEN-V-Verordnung an. Was erwarten Sie?

Die Vorschläge von EU-Kommission, Europarat und EU-Parlament liegen vor, jetzt startet der Trilog. Man könnte ambitionierter sein, besonders bei der Finanzierung, doch die Mitgliedstaaten würden sowieso die Verpflichtungen, die alle betreffen, wieder herausstreichen. Dies ist bedauerlich, denn manche Dinge müssten zentral geregelt sein, besonders bei grenzüberschreitenden Verkehren. Hier können die Infrastruktur und auch der Betrieb nicht total dezentralisiert organisiert sein. Wir haben das Profil P400 eingefordert, denn ein 4 m hoher Trailer muss auf die Schiene können. Sehr wichtig ist aus unserer Sicht auch, dass Terminals Teil der Korridore werden. Außerdem ist geplant, die Rail-Freight-Korridore mit den TEN-V-Korridoren enger zusammenzubringen. Das könnte gut sein, wenn es eine Gleichstellung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs bedeutet. Eine Gleichstellung wird zwar als Ziel formuliert, doch schon bei den angestrebten Pünktlichkeitsparametern werden schon wieder unterschiedliche Maßstäbe angelegt.



R.-C. Schultze

Nach einem gescheiterten Versuch Mitte der 2010er-Jahre soll nun die KV-Richtlinie von 1992 als Teil des Greening Freight Package tatsächlich novelliert werden. Was ist hier Hauptthema?

Heute wird der Kombinierte Verkehr darüber definiert, dass der Transportweg über die Schiene lang genug ist und das Transportgut per LKW zum nächstgelegenen geeigneten Terminal fährt. Hier gibt es Überlegungen, die Vorgabe „nächstgelegenes geeignetes Terminal“ durch einen Kalkulator der Klimawirkungen zu ersetzen. Hier muss darauf geachtet werden, dass sich der Kalkulator nicht nur mit CO₂-Ausstoß beschäftigt, sondern den Schadstoffausstoß insgesamt in seine Berechnungen einbezieht.

CountEmissionsEU soll harmonisieren, wie in der EU Emissionen gemessen und bewertet werden, über alle Sektoren hinweg. Greift darauf der Kalkulator zurück?

Ja. Der vorgesehene Kalkulator greift dann auf diese Methodik zurück, ebenso wie alle anderen Berechnungen für Vergleiche von Verkehrsträgern dann CountEmissionsEU nutzen. Deswegen muss der Sektor Schiene sehr genau beachten, was hier geschieht und auf komplexe Betrachtungen, die der Realität

möglichst nahe kommen, bestehen. Das Prinzip „Keep it simple“ reicht nicht aus.

Eine Kapazitätsverordnung soll die bisherigen Güterverkehrskorridore ablösen?

Grundsätzlich will die EU ein übergeordnetes Kapazitäts- und Traffic-Management, um mehr Kapazität auf dem bestehenden Schienennetz zu schaffen. Unser Vorschlag als UIRR ist hier, das Notfall-Handbuch, das nach der monatelangen Sperrung der Rheinschiene nach dem Unterbruch von Rastatt erstellt wurde, als Grundlage zu nehmen, um das Thema des bisher nicht vorhandenen, europaweiten kurzfristigen Baustellenmanagements zu lösen.

Auch die Richtlinie für Maße und Gewichte wird überarbeitet. Was ist hier wichtig?

Zentral ist für uns, dass das zulässige Gesamtgewicht von 40 t auf der Straße im grenzüberschreitenden Verkehr im nicht-kombinierten Verkehr nicht erhöht wird, um den möglichen Vorteil der zusätzlichen 4 t Beladung im KV zu erhalten. Das ist „kriegsentscheidend“, da es um die Wettbewerbsfähigkeit von Schiene und Straße geht. Doch auch die Straßeninfrastruktur profitiert.

Eine Version dieses Gesprächs erschien zuerst in ETR 1+2/23. RB 13.3.23 (dr)

Impressum



Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleitung: Manuel Bosch

Chefredakteur Eurailpress: Georg Kern

Redaktion Rail Business:

Dagmar Rees (Chefredakteurin, dr) | dagmar.rees@dvvmedia.com
Julius G. Fiedler (Büro Berlin, jg) | julius.fiedler@dvvmedia.com
Frank Hütten (Büro Brüssel, fh) | frank.huetten@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm) | christoph.mueller@dvvmedia.com

Anzeigen

Anzeigenleitung Eurailpress: Silke Härtel (verantwort.)
+49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com

Anzeigenverkauf: Ilkay Witthuhn
+49 40 23714-302 | ilkay.witthuhn@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Vera Hermanns
+49 40 23714-293 | vera.hermanns@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 15 vom 01.01.2023.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print:
lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:
Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243
kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

Bezugsgebühren

Abonnement jährlich EUR 637,00 zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit täglichem E-Mail-Nachrichtenservice und Zugriff auf das Rail Business/Eurailpress-Gesamtarchiv.

Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 957,00 inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 984,00 inkl. Porto

Layout: DVV Media Group GmbH

Druck: SDK Systemdruck Köln GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.



RAILIMPACTS

— ETCS ■ ATO ■ FRMCS —

Digitalisierung des Schienenverkehrs

Rail Impacts – der neue, digitale Informationsdienst zum Thema Digitalisierung des Schienenverkehrs – bietet Ihnen stets aktuell und verlässlich einen Überblick über den Stand der relevanten Themen im zunehmend dynamischen Schienenverkehrsmarkt:



Erhältlich in deutscher und englischer Sprache

Jetzt
4 Wochen
testen!

- **ETCS:** Das künftige Leit- und Signalsystem für den Schienenverkehr steht vor dem flächendeckenden Rollout in ganz Europa
- **ATO:** Automatisierung des Bahnbetriebs bis hin zum vollautomatischen und fahrerlosen Betrieb
- **CBTC:** Automatisierter Bahnbetrieb vor allem in Nahverkehrsnetzen
- **FRMCS:** Künftiger europäischer Standard für Funk- und Datenkommunikation im Schienenverkehr
- **Marktumfeld:** Politische und industrielle Rahmenbedingungen
- **Technologien:** Überblick über aktuelle Produkte und Services zur Digitalisierung des Schienenverkehrs sowie Aktivitäten in Forschung und Wissenschaft



Jetzt 4 Wochen kostenlos testen:

www.eurailpress.de/rail-impacts-testen

**Eurail
press**

