

Kombinierter Verkehr in rauer See

APPELL: Im Vorjahr kam der europäische Kombinierte Verkehr nach zwei Jahren Wachstum zum Stillstand. UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze ortet dringenden politischen Handlungsbedarf.

Der Kombinierte Verkehr erreichte im vergangenen Jahr innerhalb der EU-Staaten kleinere Steigerungen, doch außerhalb der EU erlitt er einen herben Rückschlag. „Die Energiezuschläge fielen in eine Zeit, in der sich die Pünktlichkeit der Güterzüge auf ein noch nie dagewesenes Niveau verschlechtert hat“, bilanziert Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR, gegenüber *Verkehr*. Die sich daraus ergebende mangelnde Wettbewerbsfähigkeit konnte nicht ausgeglichen werden. Der reine Straßenfernverkehr sei mit wesentlich weniger blauen Augen davongekommen. Das Ergebnis: eine Schrumpfung, die im letzten Quartal 2022 begonnen und sich in den ersten Monaten dieses Jahres fortgesetzt hat. Der Boom bei den Bahnstrompreisen führte zu einem Anstieg der den EVU in Rechnung gestellten Kosten von 300 bis 1.000 Prozent.

Die Pünktlichkeitsprobleme sind auf die erhöhte Anzahl von Bauarbeiten zurückzuführen. Die Praxis der Kapazitätszuweisung und der Priorisierung des Verkehrs durch die Netzbetreiber führt dazu, dass Güterzüge nur nachrangig behandelt werden. Schultze: „Die Folge sind erhebliche Verspätungen und zahlreiche Zugaussfälle.“ Es ist nicht genug, Krisen aufzuzeigen, man muss stattdessen rasch handeln im Rahmen des geltenden Rechtsrahmens. Dazu gehören nach Meinung von Schultze ein Überdenken der Kapazitätszuweisung entlang der betroffenen Bauabschnitte unter Berücksichtigung des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der technischen Machbarkeit, die kreative Ausweisung von Umgehungsstrecken unter Einbeziehung von Streckenabschnitten in den Netzen benachbarter Mitgliedstaaten oder die Nutzung der im RNE-Handbuch für internationale Infrastrukturnotfälle definierten Prozesse zur Bewältigung von baustellenbedingten Störungen, um nur einige Beispiele zu nennen.

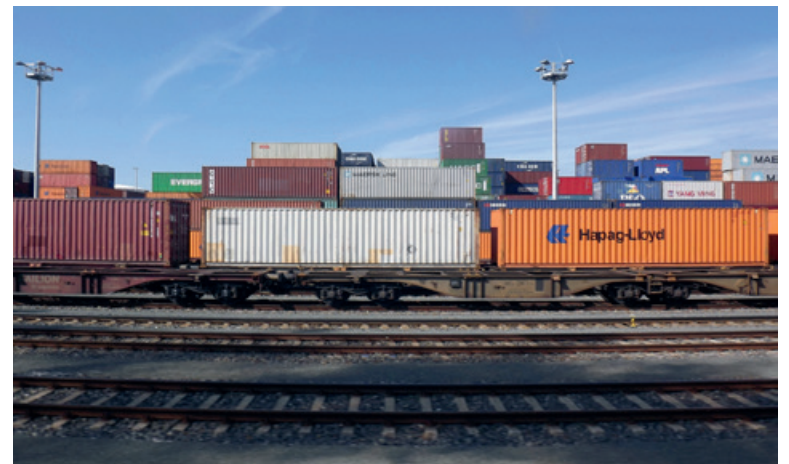
Eine wichtige Maßnahme wäre die effektive Nutzung des Strompreisinterventions-Instrumentariums der EU durch die Mitgliedstaaten. Zahlreiche gesetzgeberische Lösungen liegen auf dem Tisch oder werden demnächst vorgestellt, um strukturelle Änderungen des Rechtsrahmens herbeizuführen. Diese werden die kurzfristigen Maßnahmen und Regelungen ergänzen und mittelfristig dem Kombinierten Verkehr Auftrieb geben. Dazu gehören beispielsweise die Umsetzung der kürzlich ver-

abschiedeten Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie, der Rechtsvorschriften des Mobilitätspakets und der Verordnung über elektronische Informationen im Güterverkehr (eFTI) von 2020 sowie die Verabschiedung der überarbeiteten TEN-V-Verordnung, um sicherzustellen, dass die Anforderungen an den Güterverkehr auch bei der Modernisierung der Infrastruktur umgesetzt werden, inklusive der Parameter für 740 Meter lange Güterzüge und das Profil P400. Geboten ist auch die rasche Verabschiedung der Rechtsvor-

schriften des „Greening Freight Package“ zur Ökologisierung des Güterverkehrs, „des größten Pakets von Rechtsvorschriften für den Güterverkehr seit Menschengedenken“, bestehend aus der neuen Verordnung über das Kapazitätsmanagement der Eisenbahninfrastruktur, der Messung der Emissionen von Transportketten, der Überarbeitung der Richtlinie über den KV sowie der Richtlinie zu den Maßen und Gewichten von Straßenfahrzeugen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Längerfristige Impulse sollten von der Einbeziehung des Kombinierten Verkehrs in die logistischen Ketten als der erschwierlichsten, wirksamsten und risikoärmsten Lösung für politische Herausforderungen ausgehen, die von der Steigerung der Energieeffizienz, der Verringerung der Abhängigkeit Europas von importierten fossilen Brennstoffen, der Verwirklichung der Ziele der Dekarbonisierung, der Luftreinhaltung, der Verringerung von Staus und Unfällen im Straßenverkehr bis hin zur Suche nach einer dauerhaften Lösung für den Mangel an Lkw-Fahrern reichen. Schultze: „Die kürzeste Frist hierfür ist der 30. Juni 2023, wenn die Mitgliedstaaten ihre überarbeiteten Strategien zur Energieeffizienz und zum Kli-



mawandel vorlegen müssen, in denen der Kombinierte Verkehr bereits als Lösung erwähnt werden sollte.“

Die Verkehrswende und -verlagerung könne nur dann gelingen, wenn die Rahmenbedingungen klar und deutlich definiert werden. Außerdem müssen die Prioritäten des Verkehrsmanagements nach dem sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Prinzip überarbeitet und gut konzipierte Anreize geschaffen werden, um Investitionen in intermodale Anlagen, Terminals, Ladeeinheiten, Güterwagen und in die Digitalisierung zu erleichtern.

VERDOPPELUNG

In der von der CT4EU-Kampagne im November 2022 veröffentlichten Roadmap-Studie zur Verdoppelung des Markt-

teils des Schienengüterverkehrs bis 2050 werden die erforderlichen Maßnahmen aufgezeigt: jährliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Höhe von 16,5 Milliarden Euro für den Güterverkehr bis 2050, wobei zwei Drittel davon bereits im Rahmen der TEN-V zugesagt wurden. Zudem brauche es jährliche Investitionen in intermodale Anlagen durch die Akteure des KV in Höhe von 1,5 Milliarden. Schultze: „Um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs zu verdoppeln, muss der Kombinierte Verkehr bis 2050 ein jährliches Wachstum von fünf Prozent erreichen. Dies funktioniert aber nur, wenn die in Fern-Lkw beförderten Güter auf intermodale Züge verlagert werden. Die Verdopplung ist entscheidend für das Erreichen der politischen Ziele der EU.“

„Um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs zu verdoppeln, muss der Kombinierte Verkehr bis 2050 jährlich um fünf Prozent wachsen“



Ralf-Charley Schultze,
Generaldirektor der UIRR

**312.000 to
CO₂-Reduktion
im Jahr 2022!**

GREEN TRANSPORT

The Leading
European Transport
Organisation

LKW WALTER
a WALTER GROUP company