

Kombi-Fahrt in Richtung mehr Nachhaltigkeit

EUROPÄISCHE UNION: In Brüssel wird derzeit geschäftig das EU-Weißbuch für Verkehr überarbeitet. Modal Shift ist das große Ziel bis 2050. Kombi-Verkehr, Binnenschiff und Short Sea sollen bessere Karten bekommen.

VON JOSEF MÜLLER

In der Neuauflage des EU-Weißbuchs für den Verkehr steht ein großes Ziel mit Zeithorizont 2030 bis 2050 im Mittelpunkt: die Verlagerung von 30 Prozent der Straßen-tkm auf Strecken von 300 km oder länger auf nachhaltige Verkehrsträger wie Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Short-Sea-Schifffahrt. Dieses 30-Prozent-Wunschziel soll bis 2030 erreicht werden; bis 2050 sollen es 50 Prozent sein. Das Erreichen dieses Ziel wird für notwendig erachtet, um den Verkehr vom bisher eingeschlagenen Weg abzubringen, der einen ständig steigenden CO₂-Fußabdruck verursacht hat.

Derzeit regiert der Lkw

Die heutige verladende Wirtschaft in Produktion, Groß- und Einzelhandel nutzt für die Logistik primär den Lkw. „Bezogen auf den Kombinierten Verkehr entspricht dies einer 12 m oder 13,6 m langen intermodalen Ladeeinheit. Der Kombi-Verkehr bietet auch die Möglichkeit einer halben Lkw-Ladung durch ihre 6 bis 7,45 m langen Ladeeinheiten“, stellt Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR (Internationale Union für

den Kombi-Verkehr Schiene-Straße) klar. „Demnach ist der Kombinierte Verkehr ideal geeignet, um das Verlagerungsziel zu erreichen – weg vom Lkw-Verkehr auf längeren Distanzen hin zum Einsatz nachhaltiger Verkehrsträger auf dem größten Anteil der Transportstrecke“, ergänzt Schultze gegenüber *Verkehr*.

Die Überarbeitung des EU-Weißbuchs zum Verkehr stellt drei Aspekte auf den Prüfstand: Sind die strategischen Ziele realistisch? Kommt man mit den bisher umgesetzten Maßnahmen tatsächlich diesen Zielen ein Stück näher? Welche Anpassungen dieser Ziele und umgesetzten Maßnahmen sind notwendig, um letztendlich die von der EU anvisierten verkehrspolitischen Vorgaben zu erfüllen? Kann der Kombi-Verkehr diesen Herausforderungen gerecht werden?

Ziele sind erreichbar

Kürzlich hat eine Studie der Europäischen Kommission herausgefunden, dass im Jahr 2011 8,7 Mio. Sendungen im europäischen Kombinierten Verkehr befördert wurden. Rail Intermodal in den USA, das Gegenstück zum Kombi-Verkehr auf der

anderen Seite des Atlantischen Ozeans, erreichte den historischen Höchststand von 13,5 Mio. Sendungen, wie von der AAR (Association of American Railroads) berichtet wird. Demnach gibt es keine Gründe, die dagegen sprechen, dass nicht auch Europa den Herausforderungen der Schiene gerecht werden kann. Einheitliche Zuglängen von 750 m, erhöhte Verkehrsdichte bei den Zügen, standardisiertes Signalwesen oder Digitalisierung der administrativen Prozesse sind einige Ansätze in die richtige Richtung. Experten des Transportforum-Konsortiums 2050 sind zu dem Schluss gelangt, dass die Verkehrsverlagerungsziele des EU-Weißbuchs „schwierig, aber erreichbar“ seien.

Engpässe beseitigen

„Wir von der UIRR sind überzeugt, dass über die Standardisierung der technischen Parameter des europäischen Eisenbahnnetzwerks hinaus gewisse Ungereimtheiten des Verkehrs erst einmal gelöst werden müssen, um das Ziel zu erreichen: Beseitigung der Engpässe der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, Korrektur der gesetzlichen Rahmenbedingungen der



Technische Barrieren müssen im Bahnverkehr beseitigt werden

einzelnen Verkehrsträger und Wettbewerbsvoraussetzungen, Regulierung des Eisenbahnsektors, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen, Standardisierung der Technik und der Prozesse und das Auffüllen einiger Lücken im regulatorischen Umfeld“, zählt Schultze als Beispiele auf. Dabei haben die Beseitigung und die Korrekturen der Engpässe bei der Eisenbahninfrastruktur die besten Aussichten, da die Rahmenbedingungen hierfür bereits zum

großen Teil in den TEN-T-Guidelines (die Beseitigung der Engpässe ist eine Priorität), im CEF (Connecting Europe Facility) und in der Korridor-Regulierung des Eisenbahngüterverkehrs festgeschrieben sind. Die Korrekturen der gesetzlichen Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsträger und deren Wettbewerbsvoraussetzungen gestalten sich allerdings am schwierigsten.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 8