

Kooperation und Unterstützung



Foto: privat

Der Verkehr an sich bereitet allen Beteiligten großes Kopfzerbrechen in den modernen Zeiten. Nur wenige sind bereit, dessen wahren Wert anzuerkennen. Aber ohne Transporte gäbe es keinen Handel. Trotz einer grundsätzlich positiven Entwicklung und einer großen Anzahl an Innovationen steht der Verkehr aufgrund der Gesamtleistung und des ökologischen Fußabdrucks stark in der Kritik.

Die gegenüber dem LKW nachhaltigeren Verkehrsträger wie elektrifizierte Eisenbahnen, Binnen- und Küstenschiffe weisen alle eine höhere relative Energieeffizienz auf und haben einen wesentlich geringeren CO₂-Fußabdruck. Ihre Sicherheitsparameter sind systemisch weiter entwickelt und sie schaden wesentlich weniger der Umwelt, der Landschaft sowie unserem gesamten Lebensumfeld als der LKW-Verkehr. Es stellt sich aber folgende Frage: Wie können diese vorteilhaften Verkehrsträger noch besser zur Erfüllung der Bedürfnisse der Frachtkunden herangezogen werden?

Von allen Typen und Formen von Verkehrsträgern hat sich das System des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße auf längeren Entfernungen am besten bewährt. Erfolgsrezepte sind hier Kombination und Kooperation. Zum Erfolg trägt die Containerisierung bei. Güter in intermodale Ladeeinheiten zu packen – egal ob Container, Wechselbrücken oder Sattelaufleger – ermöglicht einen reibungslosen und produktiven Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen. Diese etwas höhere Komplexität relativiert sich mit steigender Entfernung. Die Containerisierung und die intermodalen Terminals bieten die beste Lösung für eine effiziente Integration der ökonomisch, ökologisch und sozial vorzuziehenden Verkehrsträger in Transportketten auf längeren Distanzen.

Der Kombinierte Verkehr war und ist der Wachstumsmotor des Eisenbahngüterverkehrs. Er ist bis zur Krise in 2008 um ein Vielfaches stärker gewachsen als der gesamte Güterverkehrsmarkt. Dieses Wachstum war dem allmählichen Fortschritt der alternativen Verkehrsträger zur Straße in der Logistikkette zu verdanken, der Entwicklung und den Verbesserungen der spezialisierten

intermodalen Infrastruktur, den Umschlagterminals, dem anhaltenden Anstieg der Transportnachfrage und dem Preisanstieg auf der Straße durch hohe Ölpreise und steigende Gehälter. In den vergangenen Jahren haben sich die Rahmenbedingungen jedoch stark verändert: Die Nachfrage stagniert, der Ölpreis ist um die Hälfte gesunken, die Gehälter sind nicht mehr gestiegen und die Osterweiterung der EU hat den Arbeitsmarkt beim Verkehrsträger Straße völlig verändert.

Infolgedessen hat sich die Entwicklung des intermodalen Verkehrs und damit die Verkehrsverlagerung weg von der Straße verlangsamt. Im Falle des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße ist die Lage schwieriger geworden, nicht zuletzt durch die starke Nachfrage bei Schienenpersonenverkehren und die unzulängliche Leistung einiger staatlicher Infrastrukturbetreiber, die sich nach wie vor auf öffentliche Investitionen verlassen, aber häufig die Bedürfnisse nur der Personenverkehre widerspiegeln. Hinzu kommt, dass öffentliche Gelder für notwendige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ständig gekürzt werden.

Der Kombinierte Verkehr muss sich weiterentwickeln. Kontinuierlicher Fortschritt, Qualität der Dienstleistung, Wettbewerbsfähigkeit: All dies wird von den Kunden erwartet. Voraussetzung ist unter anderem eine harmonisierte Rahmengesetzgebung, sowohl für den Kombinierten Verkehr selbst (Überarbeitung der Richtlinie 92/106) als auch für die Eisenbahninfrastruktur, beispielsweise das Korridormanagement. Nur wenige neue Regeln auf EU-Ebene sind notwendig, um ein gerechtes Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern herzustellen. Aber ganz ohne Unterstützung aus Brüssel wird es nicht gehen.

Ralf-Charley Schultze

Präsident der Internationalen Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), Brüssel