

KOMBI-VERKEHR

KOMBI-LOBBYING

UIRR wehrt sich gegen Mega-Lkw

Die EU will bis 2050 fünfzig Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagern. Der grenzenlose Einsatz von überlangen Lkw, wie sich das EU-Kommissar Siim Kallas vorstellt, hält UIRR-Generaldirektor Rudy Colle für sehr bedenklich, weil dem Kombi-Verkehr abträglich.

Das wichtigste Ziel des Weißbuchs Verkehr der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2011 ist unter dem Gesichtspunkt des Kombinierten Verkehrs die Bestimmung, bis 2030 rund 30 Prozent der Tonnenkilometer im Straßenfernverkehr (über Entfernungen von 300 km und mehr) auf nachhaltige Verkehrsarten (in erster Linie auf elektrifizierte Eisenbahnstrecken) zu verlagern. Bis zum Jahr 2050 soll sich der Anteil sogar auf 50 Prozent erhöhen. Verständlicherweise haben die Interessenvertreter des „Kombinierten Verkehrs Schiene-Straße“ und ihre Organisation in Brüssel – die UIRR – ein waches Auge auf die Aktionen der Europäischen Kommission, „die uns diesem Ziel näher bringen oder uns davon abhalten könnten“, betont Rudy Colle, Generaldirektor der UIRR, in Brüssel gegenüber *Verkehr*.

Drei Korridore tangieren Österreich

Zu den positiven Maßnahmen, die eine Verbesserung der Güterverkehrsleistung über die Schiene versprechen, gehört die Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (Verordnung 913/2010) und ihre Umsetzung. Drei der neun Güterverkehrskorridore durchqueren Österreich, nämlich Korridor III: Stockholm-Innsbruck-Palermo; Korridor V: Danzig-Wien-Koper/Triest und Korridor VII: Athen/Bukarest-Wien-Prag. Die gemeinsame Verwaltung die-

ser Eisenbahngüterverkehrskorridore durch die Regierungen der beteiligten Mitgliedstaaten und ihre Infrastrukturbetreiber verspricht

- eine einzige, effektive Anlaufstelle für grenzüberschreitende Güterverkehrstrassen und in- und ausländischen deren bessere – koordinierte – Qualität,

» Kombi-Verkehr ist die Antwort auf Klimawandel und Co «

- ein besseres Verkehrsmanagement entlang des Korridors, welches das Vorankommen von Güterzügen vereinfacht, und
- eine bessere Koordination der Investitionsvorhaben, z.B. um das Entstehen von Engpässen zu verhindern und die ERTMS-Einführung zu harmonisieren.

Mehr Transparenz verspricht Fortschritte

Mehrere Maßnahmen, darunter diejenigen, die mehr Transparenz in Bezug auf zusätzliche Berichtspflichten hinsichtlich der Daten zur Eisenbahndienstleistungsqualität vorschreiben (z.B. Pünktlichkeit, Durchschnittsgeschwindigkeiten), versprechen ebenfalls einige dringende benötigten Fortschritte, so Colle. Die positiven Auswirkungen der strukturellen Trennung (zwischen den Infrastrukturbetreibern und den etablierten Ei-

senbahnunternehmen) auf Innovation, Qualitätsverbesserung, Effizienz des Einsatzes öffentlicher Gelder und die umfassenden Produktivitätsvorteile von Eisenbahndienstleistungen werden immer deutlicher. Colle: „Die Weigerung des europäischen Gesetzgebers, Vorschriften einzufügen, die diese Trennung verlan-

gen“, enttäuscht die KV-Interessenvertreter. Die UIRR hofft dennoch, dass diese Auflagen im vierten Eisenbahnpaket, das für nächstes Jahr erwartet wird, enthalten sein werden.

Maße und Gewichte bei Lkw sind heikles Thema

„Eine besonders besorgniserregende und kontraproduktive Entwicklung“ entsteht für Colle rund um die Maße und Gewichte von Lkw. Verkehrskommissar Siim Kallas gab persönlich auf einer vor Kurzem stattgefundenen Sitzung des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments bekannt, dass die GD MOVE versuche, das Verbot von grenzüberschreitenden Tests von Mega-Lkw „neu zu interpretieren“. Die rechtliche Grundlage für eine solche Neuinterpretation der Regeln, die seit 16 Jahren beständig angewendet wurden, wird von verschiedenen Rechtsexperten stark in Frage gestellt.

EMS als neuer Begriff für Mega-Lkw

Darüber hinaus kämpft der Straßenverkehrssektor dafür, dass die Anerkennung des Europäischen Modulare Systems (EMS), ein anderes Wort für Mega-Lkw, auf der Ebene der Typengenehmigung für Kraftfahrzeuge gesetzlich verankert wird. Wie alle Erhöhungen der zulässigen Maße

für Straßenfahrzeuge – unter dem Vorwand der Zulassung von aerodynamischen Vorrichtungen – beziehungsweise erhöhte Toleranzen bei den Höchstabmessungen (unter Abänderung der Gesetzgebung hinsichtlich der EU-Typengenehmigung) würde eine Nutzung des Kombi-Verkehrs durch diese Fahrzeuge verhindert und der Wert der Investitionen in den KV gemindert, resümiert Colle.

Vor Kurzem erschienene empirische Daten zeigen, dass diese Schritte nicht nur ein Erreichen der modalen Verlagerung untergraben würden, sondern auch die Energieeffizienzverbesserung, die Senkung der CO₂-Emissionen und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und des Straßenverkehrs im Besonderen. Längere und schwerere Lkw haben nur auf langen Strecken einen Sinn, da sie nicht für Beförderungen über kurze Strecken in städtischer Umgebung gedacht sind, sondern nur für lange (längere) grenzüberschreitende Fahrten. Für Aerodynamik-Komponenten ist dies umso mehr wahr, da sie sich nur bei hohen Geschwindigkeiten positiv auswirken, die bei kurzen Strecken normalerweise kaum lange genug erreicht werden, um einen spürbaren Effekt zu zeigen.

Verlagerung wirkt

Was die Zielvorgaben bei Energieeffizienz und der Senkung von CO₂-Emissionen für den (Straßen-)Verkehr betrifft, „so können diese am besten dadurch erreicht werden, dass die Güterfernverkehre auf die Schiene verlagert werden, was am effizientesten im Kombinierten Verkehr geschieht“, ist für Colle ganz klar. Auch was die Senkung der Anzahl der Unfälle, Verletzungen und Todesfälle im Straßenverkehr sowie der daraus entstehenden wirtschaftlichen Folgen betrifft, so sei das wirksamste Mittel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die 25-mal sicherere Schiene. Die UIRR tritt daher für die Ausbreitung des



UIRR-Generaldirektor Rudy Colle

Kombinierten Verkehrs als Antwort auf den Klimawandel, die Erdölabhängigkeit und die Sicherheitsprobleme, die der Straßengüterverkehr im heutigen Europa mit sich bringt, ein. Colle: „Man kann nur hoffen, dass die EU-Mitgliedstaaten und der europäische Gesetzgeber ebenfalls zu diesem Verständnis gelangen, da dies eine Voraussetzung für die Entwicklung des zukünftigen Güterverkehrssystems Europas ist, dem der KV und andere nachhaltige Verkehrsarten als Rückgrat dienen werden.“

Nüchterner Ausblick

Die UIRR, deren Mission es ist, den Kombinierten Verkehr voranzubringen, hat seit ihrer Gründung im Jahr 1970 zu einer Wachstumsperiode des Kombi-Verkehrs beigetragen.

In jüngerer Zeit haben es die in der UIRR organisierten Operateure geschafft, zwei Drittel der aufgrund der anhaltenden Wirtschaftskrise in den vergangenen Jahren verlorenen Leistung zurückzugewinnen. Was die Zukunft betrifft, so bewirken die Anzeichen eines zweiten Konjunkturabschwungs in Europa, der im zweiten Halbjahr 2011 bereits spürbar war und durch eine Verschlechterung der „Qualität der Eisenbahndienstleistungen verschlimmert wird, leicht negative Aussichten für den KV im laufenden Jahr“, meint Colle.



NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA



SCHENKER

**VOLLCONTAINERSERVICE
EUROPA-ASIEN-EUROPA
EUROPA-RED SEA-ARAB/PERS.GOLF-EUROPA
EUROPA-USEC/WC + EUROPA-SOUTH AMERICA**

Alle Informationen vom Generalagent der NYK in Österreich:

SCHENKER & CO AG

TEL. +43-(0)5-7686-211641, E-Mail: florian.lair@schenker.at