

Gibt es eine Trendwende in Europas Verkehrspolitik?

KOMBINIRTER VERKEHR: Die Verkehrsminister der OECD-Staaten räumen ein, dass bisher in Europa verkehrspolitisch zu wenig getan worden ist.

VON JOSEF MÜLLER

Die Verkehrsminister der OECD-Staaten, die am diesjährigen Internationalen Transport Forum in Leipzig Anfang Juni teilgenommen haben, räumen in ihrer sogenannten „Ministerial Declaration“ ein, dass in den letzten zehn Jahren zu wenig getan wurde, um eine neue Verkehrspolitik auf die Beine zu stellen: zu wenig getan dahingehend, die bestehenden Regulierungen zu überarbeiten und die Dekarbonisierung im Verkehr voranzutreiben. Der Markt hat auf den Preisverfall des Dieseltreibstoffs und die Mindestlöhne der Lkw-Fahrer aus Osteuropa reagiert, indem er sich mehr der Straße zugewandt hat. Das Ergebnis? Eine Umkehr des guten Trends eines leichten Rückgangs der CO₂-Emissionen hin zu einer Steigerung um 2% im Jahr 2016. Ein weitere – ungewollte – Folge ist die Stagnierung der Leistungsqualität des Güterverkehrs auf der Schiene im Allgemeinen, und dies trotz des kürzlich erst in der intermodalen UIC-GTC-Studie bestätigten dynamischen Wachstums des intermodalen Schienen-gütertransports.

Kosten für Schiene sind zu hoch

„Der Grund hierfür liegt hauptsächlich darin, dass sich die Kosten von Schiene und Straße unterschiedlich entwickeln, immer weiter auseinanderdriften und dass die Schiene den stark fallenden Raten auf der Straße nicht das Wasser reichen kann“, spricht Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der UIRR (Vereinigung der europäischen Huckepackgesellschaften) gegenüber *Verkehr* Klartext.

Der Preis für den zunehmend aus erneuerbaren Quellen gespeisten Strom für die elektrische Traktion konnte bislang gegenüber den stark fallenden Ölpreisen nicht mithalten. Die Angestellten im Eisenbahnsektor unterliegen meist gut ausgehandelten Tarifverträgen, die höhere Gehaltsstandards garantieren. Netzwerkbetreiber können nur durch Anreize dazu bewegt werden, ihre direkten Kosten zu senken, obgleich die Trassenpreise in der Regel andauernd hoch bleiben. Demgegenüber seien die Straßengebühren stabil geblieben oder wurden sogar in einigen Ländern nach unten angepasst“, er-

gänzt Schultze. Die Internalisierung der externen Kosten im Verkehr – wie zum Beispiel bei den CO₂-Emissionen oder dem Lärm – führen naturgemäß zu höheren Kosten auf der Schiene, während der Straßen-transport davon unberührt bleibt.

Europa in Bewegung

Die Deklaration der OECD-Verkehrsminister hat nicht nur den Stillstand während der vergangenen zehn Jahre konstatiert, sie hat – was noch viel wichtiger ist – konkrete Maßnahmen in Aussicht gestellt. „Die Europäische Kommission hat ihrerseits aufgezeigt, wie dieser Tatendrang in die Praxis umgesetzt werden kann, indem sie die Initiative „Europe on the Move“ veröffentlicht hat, in der es um nichts weniger geht als um die komplette Neuschreibung der Rahmengesetzgebung für den gesamten Straßensektor“, stellt Schultze fest. Markt- und Berufszugangsbedingungen, Ruhezeiten und die Entsendung der Arbeitnehmer, Fahrerausbildung, Infrastruktur und die Internalisierung externer Kosten, Regelungsvorschläge – zu all diesen Themen

» DIE AUSWAHL DER VERKEHRSTRÄGER WIRD VOM MARKT GETROFFEN.

sind in der komplexen Initiative Vorschläge enthalten. Sie haben nach Einschätzung von Schultze „Der Gesetzgebungsmaschinerie der Europäischen Union wieder Leben eingehaucht.“

Europäisches Parlament und Europarat sind gefordert

Das Europäische Parlament und der Europarat sind jetzt gefordert. Im Letzteren sitzen genau die Verkehrsminister, die ihrem Tatendrang in der OECD-Deklaration Ausdruck verliehen haben. Schultze: „Im Parlament befinden sich die Volksvertreter, die schon seit Langem darauf warten, sinnvolle Verbesserungen der Lebensbedingungen auf unserem Kontinent in die Tat umzusetzen.“ Die Überar-

beitung der operativen Bedingungen für den Intermodalen Verkehr wird direkt im Anschluss an die Initiative „Europe on the Move“ in rund einem halben Jahr erwartet. Die lang ersehnte Neufassung der Richtlinie 92/106 sollte dann die Bestimmungen, die den Intermodalen Transport auf der Schiene, in der Binnenschiffahrt und im Shortsea-Bereich innerhalb der EU regeln, auf den neuesten Stand bringen und verbessern. „Es ist nicht damit getan, die Rahmengesetzgebung der einzelnen Verkehrsträger neu auszubalancieren – es werden effizientere Regeln benötigt, die dem Intermodalen Verkehr einen neuen Wachstumsschub verpassen“, reklamiert Schultze.

Der Kombinierte Verkehr integriert nachhaltige Verkehrsträger in Transportketten auf längeren Entfernungen mit größtmöglicher Effizienz. Der Kunde hat Zugang zu dem Besten eines jeden einzelnen Verkehrsträgers. Die erste und die letzte Meile auf der Straße ermöglichen einen einheitlichen Zugang zu den Terminals, während die Schiene den reibungslosen Ablauf auf der verbesserten Infrastruktur – wie zum Beispiel dem Gotthard Basistunnel – sicherstellt. Hinzu kommt, dass die elektrifizierten Bahnlinien höhere Geschwindigkeiten als auf der Straße ermöglichen, ebenso wie eine bessere Energieeffizienz und eine höhere Sicherheit garantieren. Binnenschiffahrt und Shortsea-Verkehre sind der Schlüssel auf den Wasserwegen, um Staus wann immer möglich zu vermeiden. Schultze: „Die Nutzung intermodaler Ladeeinheiten ermöglicht den nachhaltigen Verkehrsträgern, die Anforderungen der Kunden aus den verschiedensten vertikalen Märkten zu erfüllen, selbst dann, wenn es um eine Just-in-time-Belieferung geht.“

Intermodale Entwicklungspläne

Die Überarbeitung der Richtlinie 92/106 sollte nationale intermodale Entwicklungspläne einführen, um das Übergewicht einzelner Verkehrsträger zu kompensieren und eine Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern zu forcieren. Durch die Kooperation wird das Gesamtsystem verbessert, die Grenzen zwischen den Verkehrsträgern



Die Kosten von Schiene und Straße driften auseinander, sagt Ralf-Charley Schultze

werden gesprengt. Hier müsse eine Analyse erfolgen, Land für Land, um feststellen zu können, wo es noch Ungleichgewichte gibt, und um diese zu beseitigen, betont der UIRR-Manager. Diese Unterschiede könnten dann dazu genutzt werden, um die richtigen Entscheidungen bezüglich eventueller kompensatorischer Maßnahmen zu treffen. Letztlich geht es um gleiche Voraussetzungen und einen fairen Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern. Nachhaltiger Güterverkehr kann in der heutigen Marktwirtschaft nicht unendlich auf staatlichen Subventionen basieren. Daher sollten die kompensatorischen Maßnahmen auch nur vorübergehend, solange wie notwendig, gewährt werden. Damit würde man ein positives Signal gegenüber der Gesellschaft setzen und die Politik dazu animieren, die notwendigen Änderungen möglichst schnell vorzunehmen. Die Auswahl der Verkehrsträger wird vom Markt getroffen und sollte nach objektiven Kriterien erfolgen. Die technischen Vorzüge des kombinierten Verkehrs stehen dabei im Vordergrund. Der derzeitige Marktanteil der Straßen in Europa, in Tonnenkilometern ausgedrückt, liegt weit über 70%. Damit ist er fast doppelt so hoch wie in anderen nichteuropäischen OECD-Staaten. „Die Initiative „Europe on the Move“ verknüpfe mit einer fortschrittlichen Überarbeitung der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr mit dem Ziel, das Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern in der Rahmengesetzgebung wieder her- und gleichzeitig sicherzustellen. Damit kann der europäische Güterverkehr langfristig auf einen nachhaltigen Weg gebracht werden“, resümiert Schultze.

INTERNATIONAL

TX LOGISTIK FORCIERT ECL-VERKEHRE DEUTSCHLAND-SKANDINAVIEN

Mit einer neuen Intermodal-Verbindung zwischen Herne und Malmö via Lübeck eröffnete die deutsche TX Logistik seit Anfang Mai einen schnelleren Weg zwischen Deutschland und Skandinavien. In Kooperation mit der European Cargo Logistics (ECL) fährt der Schienenlogistiker aktuell sechs Rundläufe, in denen sich Schiene und Fähre ergänzen. Die integrierte Lösung Schiene-Fähre löst die Direktverbindung Herne-Malmö über Schiene ab. Die neue Route bietet Durchgängigkeit zwischen den Wirtschaftszentren Schwedens, Finnlands, Russlands und des Baltikums auf der einen sowie Ruhrgebiet, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs auf der anderen Seite. Außerdem stehen ab Herne diverse Anschlussverbindungen nach Italien zur Verfügung.

P&O UND EROTRANS KOMBINIEREN GEMEINSAM

Der niederländische Logistiker P&O Ferrymasters praktiziert den Schulterchluss mit dem polnischen Logistikunternehmen Erontrans und forciert über den Europoort in Rotterdam den Ausbau des Intermodalverkehrs zwischen Großbritannien, den Beneluxländern und Zentralpolen. Im Rahmen einer integrierten Lösung mit P&O Ferries haben die Unternehmen das am Europoort domizilierende Unternehmen LTE Netherlands als Bahnoperator ausgewählt, der vier Züge pro Woche zwischen dem Europoort Rotterdam und dem CLIP-Terminal in Swarzedz-Poznan abwickelt. Die Kapazität pro Abfahrt liegt bei 36 Sattelauflegern mit bis zu 28 t Nutzlast. Die Züge sind speziell für Kombi-Trailer konzipiert, aber auch Container werden auf Anfrage zum Transport akzeptiert, verlautet es seitens P&O Ferrymasters.

VTG RAIL RUSSIA EXPANDIERT IN RUSSLAND

Die VTG Rail Russia hat 220 Chemiekesselwagen für den Transport von Natronlauge von einer Tochtergesellschaft der United Wagon Company übernommen. Die Wagen mit dem Baujahr 2014 sind bis zum Jahr 2024 an das Unternehmen RusVinyl vermietet, ein russisch-belgisches Joint Venture der Gesellschafter SIBUR (Russland) und Solvay (Belgien). Mit den getätigten Investitionen ist die Flotte der VTG Rail Russia auf insgesamt 3.300 Wagen angewachsen.