



Henning Kaiser/dpa/picture-alliance

Viele Terminals wie Köln-Eifelort sind überlastet. Eine Förderung von Ausbaumaßnahmen könnte ein Instrument sein, um den Engpass zu beseitigen

Neue Impulse für den KV aus der EU

Der Kombinierte Verkehr (KV) hat lange ein Schattendasein gefristet. Mit der Erneuerung der KV-Richtlinie soll eine Aufwertung erfolgen. Doch gibt es aus dem KV-Lager Stimmen, die weitere EU-Fördermaßnahmen für den KV fordern.

Bei Ralf-Charley Schultze und seinen Kollegen müssten eigentlich die Korken knallen: Endlich hat die EU-Kommission – nach sieben Jahren Vorbereitung – Vorschläge für eine Modernisierung der EU-KV-Richtlinie vorgelegt (siehe Beitrag Seite 14). Die erste Überarbeitung seit einem Vierteljahrhundert.

„Im Allgemeinen sind wir auch zufrieden mit dem, was die Kommission da vorgelegt hat“, zeigt sich Schultze durchaus angetan. Der Deutsche ist seit 2014 Präsident der in Brüssel ansässigen Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), der europäischen KV-Dachorganisation.

Die EU-Kommission sieht im KV offenbar ein großes Potenzial, wenn es darum geht, den Ausstoß von Schadstoffen im Verkehrssektor zu verringern. Mit der

Sorge um das Erreichen der Klimaziele rechtfertigt sie jedenfalls ihre neuen Vorschläge.

Zwar gab es bereits mit dem Programm „Marco Polo“ zwischen 2007 und 2013 eine gezielte KV-Förderung durch die EU-Kommission. Doch das Programm wurde nicht gut angenommen. Womöglich auch deshalb, weil die EU laut geltender Richtlinie bislang nur KV-Maßnahmen fördern kann, die grenzüberschreitenden Charakter haben. Aber: „Die Mitgliedstaaten sind besser in der Lage, dem KV durch lokale Förderungen zu helfen“, sagt Schultze.

Mehr Kompetenzen für die EU-Staaten

Die Kommission scheint daraus gelernt zu haben. Sie weitet die EU-Kompetenzen bezüglich des KV jetzt aus und will in ihren neuen Vorschlägen die Mitgliedstaaten verpflichten, den KV finanziell auf nationaler Ebene zu unterstützen. „Wie die

einzelnen Mitgliedsländer das machen, bleibt ihnen überlassen“, erklärt ein Sprecher der EU-Kommission. Bei der UIRR hofft man, dass der Gesetzestext noch vor Ablauf der laufenden Legislaturperiode des Europaparlaments in 18 Monaten verabschiedet werden kann. 2020 könnten die Maßnahmen dann in Kraft treten.

In der Zwischenzeit wird sich UIRR um weitere EU-Großbaustellen kümmern. Zwei Anliegen ragen dabei heraus: die institutionelle Verankerung und eine bessere Berücksichtigung in den EU-Förderprogrammen. „Zurzeit werden KV-relevante Anliegen gerade in den Programmen zur Forschung und Entwicklung weitgehend nicht behandelt“, beklagt Schultze.

Eins der wenigen Programme, in denen das doch der Fall ist, ist das Bahnprojekt „Shift2Rail“ (S2R) – zu deutsch „Wechsel zur Schiene“. „S2R ist eine öffentlich-private Partnerschaft zwischen der EU-Kommission und der europäischen Bahnindustrie“, erklärt Norbert Kahl von DB Cargo, die den Vorsitz in einer der beiden S2R-Projektgruppen innehat, die sich auch mit KV-Themen beschäftigen. Kahls Projektgruppe befasst sich unter anderem mit der



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „EU-Kommission“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Modernisierung von Bahn-Terminals auch in Hinsicht auf die Bedürfnisse des intermodalen Verkehrs. Insgesamt ist S2R jedoch vor allem ein Bahnförderprojekt – was in Teilen auch dem KV zugute kommt. UIRR ist nicht Mitglied bei S2R, verfolgt die Aktivitäten laut Schultze aber genau und beteiligt sich an manchen Ausschreibungen für Fördergelder. Doch die wenigen Ausschreibungen für den Gütertransport sind laut Schultze oft zu wenig auf spezifische Problematiken fokussiert.

Ähnlich ist es bei der institutionellen Verankerung auf der EU-Ebene. „Modale Silo-Mentalität“ nennt Schultze das, was dort genauso wie in den meisten Mitgliedstaaten noch immer herrsche. Jeder Verkehrsträger werde für sich allein genommen betrachtet. Das Zusammenspiel werde zu wenig beachtet.

Forderungen der UIRR an die EU

Zwei Dinge wünscht sich Schultze deshalb: erstens die Einrichtung einer Abteilung „Intermodaler Verkehr“ bei der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr (DG Move) der EU-Kommission. Bei DG Move sitzen nämlich die EU-Experten, die die Details der EU-Gesetzgebung ausarbeiten. In so einer Abteilung Intermodaler Verkehr könnten „Best-Practice“-Anwendungen aus dem KV gesammelt und gezielt EU-weit gefördert werden. „Das wäre ein Beispiel für die Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten, wie man politische und regulatorische Arbeit bezüglich des KV organisieren könnte“, sagt Schultze. Dass die EU hier den ersten Schritt gehen müsse, scheint für ihn logisch. KV finde

EU-KOMMISSARIN DRÄNGT AUF BESSERE ABSTIMMUNG

Briefe zum Rastatt-Desaster

Die knapp zweimonatige Sperrung der Rheintalstrecke nach dem Schienenunglück der DB bei Rastatt war für den Kombinierten Verkehr ein Desaster. 24 nationale und internationale Verbände – darunter auch UIRR – hatten EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc Briefe geschrieben, um bei der Suche nach EU-Lösungen zu helfen. In zwei Briefen antwortete Bulc und nennt unter anderem folgende Punkte:

- Keine Bildung einer Task-Force, sondern Aufruf zum Nutzen der bestehenden EU-Lösungen für das Krisenmanagement, besonders die Gremien der einzelnen EU-Güterzug-Korridore zur internationalen Absprache
- Der Bahnsektor muss sich selbst um internationale Lösungen und Vorkehrungen kümmern, die im Falle eines Vorfalles wie in Rastatt greifen sollen
- Die EU-Kommission stimmt der Feststellung zu, dass die Kompetenzen der Bahn-Korri-



Die zweimonatige Sperrung in Rastatt hat zu massiven Behinderungen im KV geführt

dor-Koordinatoren gestärkt werden müssen, um internationale Lösungen zu erleichtern

- Die EU-Kommission ist bereit, den Dialog zwischen den Infrastruktur-Managern, Bahnunternehmen sowie Vertretern anderer betroffener Sektoren innerhalb der bestehenden Möglichkeiten zu erleichtern.

Diese Aussagen werden sicher auch Thema sein auf dem Forum „Rastatt - never again“, das der schweizerische KV-Operateur Hupac am 6. Dezember in Düsseldorf veranstaltet. *kw*

zu 90 Prozent grenzüberschreitend statt, da besitze die EU-Kommission für solche grenzüberschreitende Angelegenheiten grundsätzlich die Zuständigkeit.

Zweitens wünscht sich Schultze die Gründung einer Plattform für Intermodalen Verkehr bei der EU. Dort sollte die EU die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten untereinander fördern. KV-Anliegen und -Anforderungen könnten dort aufeinander abgestimmt und die Bestimmungen zwischen den Mitgliedstaaten harmonisiert werden. Ähnliche Plattformen gibt es schon, zum Beispiel für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

Die Erfüllung dieser Wünsche scheint jedoch fraglich. Schon in ihrem Antwortschreiben an die europäischen Bahn- und Logistikverbände bezüglich der gesperrten Rheintal-Bahnstrecke (siehe Kasten) machte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc deutlich, dass sie für alle Probleme rund um den Bahnverkehr die bestehenden EU-Einrichtungen für ausreichend empfinde. Die Möglichkeiten zum Dialog müssten vielleicht noch intensiver genutzt werden, rät die Kommissarin. Das erscheint ihr „besser als eine neue Plattform“. ■■■

Kay Wagner, Korrespondent in Brüssel



100%-ige Flottenauslastung bei voller Einsatzbereitschaft Ihrer Transportmittel...

...Ihre tägliche Herausforderung nehmen wir gerne an.

Wählen Sie uns als Ihren Servicepartner und wir unterstützen Sie bei allen Fuhrparkangelegenheiten - Flexibilität bei der Mietfahrzeugauswahl sowie Wartung und Reparatur Ihrer eigenen Transportmittel aller Art.

Unser TIP(P) - Rufen Sie uns jetzt gleich an unter 0800 - 8 88 50 51 oder senden Sie uns eine E-Mail an tip-services-de@tipeurope.com.

Wir nehmen Ihre Herausforderung an!

www.tipeurope.de

Mehr als 100 Standorte,
70 eigene Werkstätten,
mehr als 6.000 Servicepartner,
über 60.000 Einheiten in der
Mietflotte ...

