

Aktuelle Analyse: EU-Ziel für Verlagerung ist erreichbar

KOMBINIERTER VERKEHR: Bis zum Jahr 2030 will die EU 30 Prozent des Straßengüterverkehrs auf Schiff und Bahn verlagert sehen. Dieses Ziel lässt sich mit dem Kombi-Verkehr erreichen, erklärt Rainer Mertel, Geschäftsführer von KombiConsult.

Der Kombinierte Verkehr (KV) Schiene–Straße hat einen Marktanteil von etwa zwölf Prozent am gesamten Straßengüterverkehrsaufkommen in der EU über 150 km Entfernung. Der Marktanteil liegt sogar bei über 15 Prozent bezogen auf alle nationalen und grenzüberschreitenden Straßentransporte über 300 km. Allein der KV über die Schiene hat damit bereits gut 50 Prozent der Zielmarke geschafft, die die EU-Kommission in ihrem 2011er-Verkehrsweißbuch gesetzt hat: „30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden“, sagt Rainer Mertel, Geschäftsführer von KombiConsult in Frankfurt.

Gutachten fasst Ergebnisse zusammen

Dies ist eins von zahlreichen Ergebnissen des Gutachtens „Analysis of the EU Combined Transport“, das KombiConsult mit internationalen Partnern für die EU-Kommission (DG MOVE – Generaldirektion Mobilität und Verkehr) erstellt hat. Neben der Erarbeitung einer umfassenden statistischen Datenbasis für die drei KV-Sektoren Schiene, Binnenwasserstraße und Shortsea hat die Studie weitere Aufgaben erfüllt:

- Darstellung von Marktstrukturen und Geschäftsmodellen im KV.
- Untersuchung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Bedeutung der intermodalen Branche.
- Bewertung von Förderinstrumenten im Hinblick auf Wirksamkeit und Effizienz.
- Einschätzung der langfristigen KV-Aufkommensentwicklung.
- Untersuchung über die Umsetzung der sogenannten KV-Richtlinie 92/106/EWG in nationales Recht sowie Empfehlun-

gen zur möglichen Revision dieser Richtlinie. Die Richtlinie 92/106/EWG aus dem Jahr 1992 ist so etwas wie die Magna Charta des europäischen KV. Sie hat den rechtlichen Rahmen für den KV in der EU geschaffen, den alle Mit-

DER KOMBINIERTER VERKEHR IST EIN EIGENSTÄNDIGES GÜTERVERKEHRSSYSTEM.

gliedsstaaten in ihre nationalen Rechtsordnungen übertragen müssen. Eine wesentliche Errungenschaft der Richtlinie besteht darin, dass es sich beim KV um ein eigenständiges Güterverkehrssystem handelt: Eine KV-Beförderung impliziert eine Transportkette bestehend aus kürzeren Straßen- und längeren Bahn-, Binnen- oder See-

schiffsabschnitten; die Güter werden in Ladeeinheiten befördert, die mindestens 20 Fuß lang sein müssen, und beim Verkehrsträgerwechsel werden Ladeeinheiten umgeschlagen, ohne das Gut anzufassen.

Eigener Rechtsrahmen

Als Transportorganisation sui generis benötigt der KV auch spezifische rechtliche Spielregeln in Abgrenzung vom „konventionellen“ Straßen-, Eisenbahn- oder Binnenschiffsverkehr. Auf Grundlage der Richtlinie konnten die EU-Staaten, und das gilt im Besonderen für die seit 1992 neu hinzugekommenen Mitglieder, einen eigenen Rechtsrahmen für den KV schaffen und spezifischen Anreize und Förderinstrumente realisieren wie erhöhte Lkw-Gesamtgewichte, die Befreiung von der Kfz-Steuer oder vom Wochenendfahrverbot sowie die Förderung des Baus von Terminals.

Die EU-Kommission prüft derzeit, ob die Richtlinie beibehalten und novelliert werden soll. In diese Beurteilung fließen die Ergebnisse des Gutachtens ein.



KombiConsult-Geschäftsführer Rainer Mertel

Dort wird empfohlen, die Richtlinie 92/106/EG zwar zu modernisieren und zu entschlacken, sie aber unbedingt zu erhalten. Sie bleibt eine unverzichtbare Grundlage für die Erfolgsgeschichte KV und die zukünftige Etablierung einer „Single European Intermodal Transport Area“, von EU-weit einheitlichen Bedingungen für die Durchführung und Nutzung von KV-Diensten. Die Richtlinie und die sich darauf beziehenden nationalen Rechtsvorschriften geben Orientierung und Planungssicherheit für An-

bieter und Nutzer von KV-Leistungen, aber auch für verlagerungsbereite Verlagerer und Logistikunternehmen. „Und letztlich fußt auf einer eindeutigen KV-Definition auch eine gute Statistik“, so Mertel gegenüber Verkehr. Sie ist notwendig, um die Leistung und Bedeutung des KV richtig zu bewerten und um die notwendigen Entscheidungen zu Infrastrukturinvestitionen und wettbewerbspolitischen Maßnahmen zu treffen.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 8

ANZEIGE

Zugkraft.
www.LTE-group.eu

LTE Group – Ihr Logistik-Partner:
Von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer.
Von der Ostsee bis zum Mittelmeer.

logistics & transport

LINK

Kostenloser Download des Gutachtens „Analysis of the EU Combined Transport“ unter nachstehendem Link:
<http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>