

NACHRICHTEN

Schenker Rail fährt Züge mit Paketen

BAHNEN Mit 62 zusätzlichen Zügen trägt DB Schenker Rail die Bewältigung der Paketlawine vor Weihnachten bei. Die Züge befördern Container, in denen 3 Mio. Pakete Platz finden. Ende November starteten die beiden ersten Züge, die ersten - nämlich 18 - fahren am Abend vor Weihnachten. Die Entladung findet jeweils am Samstagabend statt, entladen wird am Sonntagmorgen. Die Terminals öffnen bis zum 23. Dezember extra. (ici)

OPHEO innovations
Intelligente Software für
Planung und Telematik.
schon wissen was
5 Stunden passiert.
www.OPHEO.com

Timocom lässt Verlader die Frachtenbörse

SENGÜTERVERKEHR Timocom währt ab sofort geprüften Unternehmen aus Industrie und Handel Zugang zu seiner Frachtenbörse TC & Cargo®. Allerdings mit einer Einschränkung: Verlader erhalten nicht den Zugriff auf die „Frachtlage“ und „Fahrzeugsuche“, sondern Timocom mit. Die Möglichkeit, Frachten zu suchen und Fahrzeuge zu stellen, bleibe somit weiterhin den Spediteuren und Transportleistern vorbehalten. (la)

www.JurcaPloj.de
Telefon: +49-89-24 88 77 00



Intermodale Verkehre sind dynamisch unterwegs in der EU. Der gemeinschaftliche Rechtsrahmen allerdings, die Richtlinie 92/106, ist in die Jahre gekommen.

FOTO: KURT ALBRECHT

Droht Kombi-Richtlinie das Aus?

Verbände drängen auf Reform des Regelwerks / EU-Kommission hält sie für verzichtbar

Von Heinrich Klotz

Die EU muss für den intermodalen Verkehr einen übergreifenden rechtlichen Rahmen schaffen, der neben Straße/Schiene auch die Kombination mit der Binnenschifffahrt und dem Kurzstreckenseeverkehr abdeckt. Davon sind gleich sieben Verbände überzeugt, die alle in Brüssel nachhaltige Verkehrsträger vertreten. In der vergangenen Woche saßen sie auf Einladung der internationalen Kombivereinerung UIRR erstmals an einem Runden Tisch zusammen - und diskutierten über den kleinsten gemeinsamen Nenner.

Der scheint auf den ersten Blick so klein nicht. Neben der genannten Forderung machen sich die Verbände besonders stark für

- die zielgerichtete Verwendung von Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF), um die Korridore multimodal auszurichten. Dazu zählen auch Umschlag- und sonstiges Equipment.
- die Unterstützung der Informations- und Kommunikationstechno-

logie, um die Zusammenarbeit unter den Verkehrsträgern und mit Behörden und Zoll zu vereinfachen.

- gleiche Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern in der EU.
- langfristige Strategien aller EU-Mitgliedsländer, um den intermodalen Verkehr voranzubringen.

Dabei würden es die Verbände durchaus begrüßen, wenn diese Forderungen in einer modifizierten Kombi-Richtlinie 92/106 aufgegriffen würden. Das allerdings scheint so sicher nicht, wie UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schulze der DVZ bestätigt. Das jetzige Regelwerk aus dem Jahr 1992 werde bei der EU-Kommission nicht unter dem Stichwort „Recast“ geführt, also Überarbeitung, sondern unter „Re-fit“ - was heißt, dass geprüft wird, ob man diese Richtlinie überhaupt noch braucht. Schulze: „Dann müssten wir sozusagen bei null wieder anfangen. Denn einen ausgefeilten Rahmen mit klaren Definitionen braucht der Kombinierte Verkehr auf jeden Fall.“

Den hat die Richtlinie 92/106 geliefert, betont Schulze. Er verweist auf die Ergebnisse der „Public Consul-

tation“ der Kommission. Demnach haben zahlreiche Praktiker auf gute Ansätze der Kombirichtlinie hingewiesen und sich dafür stark gemacht, sie auf jeden Fall zu erhalten.

Partner Straße?

Alle Verkehrsträger müssten jedenfalls an einem Strang ziehen, unterstreicht Schulze. Er zählt dazu auch unbedingt die Straße - die beim Treffen in Brüssel zwar noch nicht mit am Tisch saß, aber immerhin (über ihren Verband Iru) vertreten war. Deutlich wird aber auch, dass hier noch scharfe Trennlinien verlaufen.

Er habe ausdrücklich nicht über Gigacontainer diskutieren wollen, macht Schulze klar. Ebenso wenig kann er sich vorstellen, dass der geforderte Rahmen für den intermodalen Verkehr in eine Richtlinie über Maße und Gewichte von LKW eingebettet werde. Zwar ist die Straße wichtiger Partner beim intermodalen Verkehr. Aber ihre Interessen sind nur schwer mit denen anderer Kombimarktakteure zusammenzubringen.

Nein, schrecklich lieb haben sie sich nicht auf einmal, die Verbände. Aber sie hätten zumindest erkannt, dass eine begleitete Entwicklung der Richtlinie 92/106 Vorteile für alle bringe, sagt Schulze, und sich deshalb erstmals zusammen an einen Runden Tisch gesetzt. Und: „Die Gespräche gehen 2015 weiter.“

Neue Erkenntnisse über den Kombinierten Verkehr in Europa wird vermutlich spätestens der Juni bringen. Dann nämlich will die Kommission die Ergebnisse der Studie veröffentlichen, in der gegenwärtig drei Fachinstitute den Kombinierten Verkehr in Europa untersuchen. Vom Ergebnis wird abhängen, wie es weitergeht mit der Richtlinie 92/106.

Runder Tisch

Diese Verbände suchen eine breite gemeinsame Position, wie es mit der Richtlinie 92/106 weitergehen sollte:

- Eisenbahnen: CER
- Binnenschifffahrt: Ebu
- Binnenhäfen: Efip
- Intermodaler Verkehr: EIA
- Gütereisenbahnen: Erfa
- Privatgüterwagen: UIP
- Intermodaler Verkehr: UIRR