

Der Intermodal-Verkehr in Europa verkehrt in Schwierigkeiten.

## UIRR präsentiert Lösungen

# So kommt der Intermodal-Verkehr aus der Krise

Die zahlreichen Baustellen auf Europas Schienennetz, geringere Streckenkapazitäten und notleidende Pünktlichkeit machen dem Intermodal-Verkehr in ganz Europa massiv zu schaffen. UIRR-Generaldirektor Ralf-Charley Schultze blickt dennoch zuversichtlich in die Zukunft.

Ob ein Bahnreisender wohl akzeptieren würde, dass ein außerhalb der Hauptverkehrszeiten verkehrender Zug, der durch einen einzigen Bus im Schienenersatzverkehr ersetzt werden kann, seinen Platz auf der Schiene für einen intermodalen Güterzug hergibt, der auf einer Strecke von fast 1000 Kilometern bis zu 50 Lkw von der Straße holt? Mit anderen Worten: Können die europäischen Bürger sich vorstellen und akzeptieren, dass die Durchführung des Kombinierten Verkehrs von Haus zu Haus noch mehr in ihrem Interesse liegt als die Nutzung eines Zuges für ihre spezielle Reise außerhalb der Hauptverkehrszeiten? "Der europäische intermodale Güterverkehrssektor würde gerne glauben, dass dem so sei. In Zeiten wie diesen müssen wir alle umdenken", erklärt Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Union internationale pour le transport combiné Rail-Route (UIRR), des europäischen Branchenverbandes der Operateure des Kombinierten Verkehrs und der Terminalbetreiber.

In vergangenen Jahr hat für den Kombinierten Verkehr in Europa eine neue Realität begonnen. "Eine neue Realität, die durch eine noch nie dagewesene Anzahl von Baustellen entlang des Eisenbahninfrastrukturnetzes gekennzeichnet ist", weiß Schultze, der einen sehr guten Überblick über die aktuelle Entwicklung des bahnaffinen Kombinierten Verkehrs in Europa besitzt. Diese hohe Zahl an Baustellen führt zu einer drastischen Verringerung der Streckenkapazität und zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit von Güterzügen, insbesondere von grenzüberschreitenden Zügen, auf die der Kombinierte Verkehr angewiesen ist. Mit Beginn des Krieges in der Ukraine hat sich auch die Energiekrise drastisch verschärft. Es sind düstere, stürmische Zeiten.

### Unzuverlässige Logistik

Die Verlader beklagen sich darüber, dass ihre vermeintlich zuverlässigen Logistikketten vor ihren Augen zerbröckeln. Die Fahrpläne in der Hochseeschifffahrt sind unzuverlässig geworden, und

die Schiffe verspäten sich mitunter um mehrere Tage, teilweise um Wochen. Unvorhersehbare Hafenüberlastungen verkomplizieren das Bild zusätzlich. Offensichtlich können Hafenhinterlandtransporteure, allen voran der Kombinierte Verkehr, die Verspätungen nicht immer ausgleichen. Schultze: "Die Züge des kontinentalen Kombinierten Verkehrs, denen an den Terminals gelegentlich Dutzende von Lkw entgegenkommen, weil sie eine wichtige Sendung erwarten, leiden zum Teil noch mehr unter den Verspätungen und Störungen."

#### Priorität Energieprodukte

Die Energiekrise führt nicht nur zu einer Vervielfachung der Bahnstromkosten für Güterzüge, sondern auch dazu, dass Deutschlands und Polens Regierungen Verordnungen erlassen haben, nach denen Güterzüge mit Energieprodukten wie Kohle, Erdölderivaten und Flüssiggas prioritär zu behandeln sind. Dabei handelt es sich sowohl um neue Züge, die als Ersatz für das über Pipelines transportierte russische Erdgas benötigt werden, als auch um Züge, die die Binnenschiffe ersetzen, die unter dem Rekordtiefstand der europäischen Binnenwasserstraßen leiden. Die Präsenz dieser vorrangigen neuen Güterzüge führt zu einer weiteren Verknappung des Trassenangebots für den Güterverkehr.

#### Lösung RNE-Handbuch

Die UIRR setzt sich dafür ein, intermodale Züge gleichermaßen als Energiezüge zu betrachten. Auch sie transportieren zum Beispiel LNG oder Wasserstoff in Tank- oder Gascontainern. Darüber hinaus sollten die bis zu 70 Prozent Dieselkraftstoff, die durch den Einsatz des Kombinierten Haus-Haus-Verkehrs anstelle von unimodalen Lkw im Fernverkehr eingespart werden können, ebenfalls zu einer solchen Einstufung als "Energiezug" führen. Dies würde zu einer verbesserten Pünktlichkeit durch den Vorrang auf den Trassen führen. Personenzüge mit geringer Auslastung könnten bestimmte Trassen zurückgeben. Die Zeiten vorübergehender Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten könnten überwunden werden, würde man die Verfahren des RNE-Handbuchs für das Notfallmanagement der Eisenbahninfrastruktur auf diese vom Menschen verursachten Unwägbarkeiten übertragen.

Das RNE-Handbuch beschreibt den einzigen Geschäftsprozess, bei dem die Schienennetzbetreiber verschiedener Mitgliedstaaten der EU zusammenarbeiten, um die Folgen einer Störung abzumildern: Ausweisung von Umgehungsstrecken, Zuweisung von Trassen zur Nutzung dieser Umgehungsstrecken und Steuerung des Verkehrs auf den Umgehungsstrecken. Neue Bestimmungen sollten die Erstattung der zusätzlichen Kosten regeln, die den Betreibern durch die Nutzung der längeren und häufig schlechteren Umgehungsstrecken entstehen. "Diese Erstattungen könnten als zusätzlicher Anreiz dienen, die Arbeiten so schnell wie möglich abzuschließen", glaubt Schultze.

#### **Greening Freight Package**

Es sollte das schweizerische Modell gewürdigt werden, wonach das betreffende Land die Streckenabschnitte, die im Netz eines anderen Landes genutzt werden sollen, für die Umgehung vorbereiten kann: Eine Erweiterung des Lichtraumprofils auf P400, eine Elektrifizierung, die Ermöglichung längerer Züge oder eine Verstärkung der Gleise, um Achslasten von 22,5 Tonnen zu ermöglichen, sind wichtig. Insbesondere dann, wenn die für die Umfahrung vorgesehenen Strecken aus Sicht des Gastlandes von untergeordneter Bedeutung sind. Schultze: "Ein gutes Beispiel hierfür wäre die Anpassung auf dem linksrheinischen Nordsee-Mittelmeer-Güterverkehrskorridor in Frankreich, um die Durchfahrt von intermodalen P400-Zügen zu ermöglichen."

Diese Strecken wären eine ideale Umgehungslösung für die jahrelangen Einschränkungen, die im Zuge der Verbesserung der deutschen Strecken entlang des Rhein-Alpen-Korridors entstehen werden. Die relativ bescheidenen Investitionen sind für Frankreich von relativer Priorität, aber sein Nachbarland könnte sich diese Arbeiten nicht nur leisten, sie wären auch von



Ralf-Charley Schultze UIRR-Generaldirektor

Vorteil, um langfristig ein besseres Gleichgewicht des Schienengüterverkehrs zwischen dem rechten und dem linken Rheinufer zu erreichen. Mit der laufenden Novellierung der TEN-V-Verordnung sollen die für den Schienengüterverkehr wichtigen Parameter gestärkt werden.

Das von der Europäischen Kommission für das Frühjahr 2023 angekündigte "Greening Freight Package", bestehend aus der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore, der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr und der Richtlinie über Maße und Gewichte der Straßenfahrzeuge sowie einer neuen Verordnung über die Messung schädlicher Emissionen, sollte sowohl vom Europäischen Parlament als auch vom Europäischen Rat im Sinne der Unterstützung des Schienengüterverkehrs rasch verabschiedet werden.

Josef Müller

ANZEIGE



## **ZUKUNFTSWEISENDE BAHNTECHNIK** GESTERN, HEUTE, MORGEN

#### Wir verbinden

- · Ihre gewachsene Bahntechnik mit zeitgemäßer Technologie
- Ihre Ansprüche mit den Anforderungen der Strecke
- · Ihre Vision mit unserer praktischen Planung und Umsetzung

Zuverlässig, Kompetent. Q1 und TÜV zertifiziert.

www.fes-bahntechnik.de