



3

TRAILER WIRD ZUM WAGGON

BIMODALES SYSTEM ENTERT EUROPA

4



6

KOMBI-VERKEHR

BRAUCHT STRATEGISCHE PARTNERSCHAFTEN

8

kombi-verkehr

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 9
71. Jahrgang
27.02.2014

INTERNATIONAL

MEHR TRAILER AUF DIE SCHIENE

Beim jüngsten Forum Schienengüterverkehr des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Ende Jänner in Bonn wurde die Frage der Verlagerung von Aufliegern auf die Schiene ausführlich diskutiert. Laut deutschen Statistiken stieg die transportierte Tonnage in kranbaren Sattelaufliegern gemessen am gesamten Kombinierten Verkehr in Deutschland von rund 7 Prozent im Jahr 2004 auf 12 Prozent im Jahr 2013.

Die tonnenkilometrische Leistung wuchs im gleichen Zeitraum sogar von 8 auf 18 Prozent, betont Thore Arendt, Geschäftsführer der deutschen Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV). Er hat bei diesem Forum die Expertenrunde moderiert und ortet bei Spediteuren, Kunden und Terminalbetreibern eine positive Wahrnehmung in Bezug auf die Verlagerungsthematik. „Fast alle Experten sehen zwar noch einiges an Arbeit vor sich, sind aber der Meinung, dass die Herausforderungen bewältigt werden können und das Angebot für den Trailertransport unter den gegebenen Umständen noch deutlich verbessert und ausgebaut werden kann“, so Arendt gegenüber *Verkehr*. Schlüsselkriterium für ein erfolgreiches Angebot ist und bleibt dabei der verfügbare Platz in Terminals; hier sind vor allem die Betreiber und die KV-Förderbedingungen gefordert. „Aber auch die Speditionen sehen ein, dass eine zügige Abholung und flexible Nutzung von Anlieferungs- und Abholzeiten jenseits der Hauptzeiten oder „Peaks“ nötig und auch machbar ist.“ Die Akteure entlang der Transportkette hätten längst erkannt, dass alle etwas flexibler agieren müssen. „Nur die verladende Industrie muss hier noch effektiv eingebunden werden“, so Arendt.

UIRR: Trassenpreise belasten Kombi-Verkehr

AUSBLICK 2015: Kaum hat der Kombinierte Verkehr in Europa ein vertracktes Jahr mit Höhen und Tiefen überstanden, bringt das neue Jahr eine Reihe von neuen Herausforderungen mit sich.



Kombinierter Verkehr: Die technische Harmonisierung bleibt noch hinter den Erwartungen zurück

VON JOSEF MÜLLER

„Die europäische Wirtschaft tut sich schwer: Die Qualitätsleistung der Bahnen im Güterverkehr zeigt keine nennenswerten Fortschritte, und der Wettbewerb der Straßenspediteure ist stärker denn je“, beobachtet Ralph-Charley Schultze, Generaldirektor der internationalen Vereinigung für den Kombi-Verkehr in Europa (UIRR) im Gespräch mit *Verkehr*. Dazu kommt der jüngst zu verzeichnende radikale Absturz der Ölpreise. Der Kombinierte Verkehr ist seiner Meinung nach das am besten geeignete Transportmittel, um nachhaltige Verkehrssträ-

ger wie Bahn, Binnenschifffahrt, Shortsea-Verkehre und Straßen im Vor- und Nachlauf in lange

REGULIERUNGS- RAHMEN SIND FÜR DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT AM MARKT ERFORDERLICH.

logistische Transportketten zu integrieren. Dennoch seien seit dem Ausbruch der Finanzkrise

2008 die Bemühungen, einen ausgeglichenen europäischen Regulierungsrahmen zu schaffen, zum Stillstand gekommen. Dieser Regulierungsrahmen sei aber erforderlich, um ein Gleichgewicht der Kräfte und die Wettbewerbsfähigkeit am Markt sicherzustellen.

Nur halbherzige Verbesserungen

Der Europäische Rat hat die Einreichung der Revision der Eurovignetten-Richtlinie nicht zugelassen und die Reform der Verbrauchssteuerregelung für Kraftstoffe wurde – nachdem sie sechs Jahre vor sich hin schlummerte – vor kurzem of-

fiziell zurückgezogen. Das gleiche Schicksal ereilte die geplanten und vorgeschlagenen einheitlichen Regeln über die Kontrolle der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Aufgrund der Ausnutzung des vorhandenen Rechtsrahmens, der den Straßenverkehr einseitig begünstigt, „überrascht es auch keineswegs, dass die Treibhausgasemissionen des europäischen Verkehrssektors wesentlich schlechter ausfallen als erwartet und trotz der Stagnation der Wirtschaft weiter zugenommen haben“, so Schultze.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

UIRR: Trassenpreise belasten ...

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

Technische Harmonisierung bleibt zurück

Während in den vergangenen zehn Jahren der Kombinierte Verkehr nach wie vor der stärkste Motor für das Wachstum im Schienengüterverkehr in Europa ist, „wird die Wettbewerbsfähigkeit nur halbherzig durch kleinere Verbesserungen im und durch den Eisenbahnsektor weiter ausgebaut“, bedauert der UIRR-Chef. Während die europäischen Güterverkehrskorridore allmählich entstehen, bleibt ihre technische Harmonisierung leider noch hinter den Erwartungen zurück,

strategische Infrastrukturprojekte werden verzögert oder sie sind unterfinanziert.

Dazu meint Schultze: „Herr Juncker hat vor kurzem beschlossen, die in einem der wichtigsten Vorhaben der Barroso-Kommission (genannt CEF Transport) vorgesehene Finanzierung drastisch zu reduzieren, vor allem durch das Streichen der Mittel für die Beseitigung von Engpässen und die Gewährleistung der Interoperabilität“, eine der obersten Prioritäten für den Kombinierten Verkehr.

Der Europäische Rat habe bisher nicht die Gelegenheit ergriffen, eine klare Position zur politischen Säule des vierten Eisen-

bahnpakets zu vertreten. „Dies wäre aber äußerst wichtig, um

» ES MÜSSEN DIE VORAUSSETZUNGEN FÜR EINEN FAIREN WETTBEWERB GESCHAFFEN WERDEN.

die Rolle der Infrastrukturbetreiber ein für alle Mal zu klären und einen fairen Wettbewerb im Güterverkehr der Bahnen am

Markt zu ermöglichen“, betont Schultze weiter.

Die Betreiber von Kombi-Zügen und Umschlagterminals, die von der UIRR als Branchenverband vertreten sind, bemühen sich nach eigenen Angaben, die Produktivität ihrer Dienstleistungen noch effizienter zu gestalten und immer weiter zu verbessern. Die kürzlich erzielte politische Einigung über die Maße und Gewichte der Straßennutzfahrzeuge (Richtlinie 96/53) enthält mehrere Komponenten, die sich auf diese Bemühungen positiv auswirken werden. Doch werden die Trassenpreiserhöhungen in einigen Mitgliedstaaten, insbe-

sondere verbunden mit dem Einbruch des Ölpreises, den Sektor auch negativ beeinflussen. Zusammen mit mehreren Verbänden mit ähnlich gelagerten Interessen hat die UIRR eine Überarbeitung der Richtlinie 92/106 über den Kombinierten Verkehr gefordert, um hier einen einheitlichen Regulierungsrahmen für den KV in ganz Europa zu schaffen. Schultze: „Gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten sind jetzt erforderlich, um die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb zu schaffen und dadurch eine gesunde Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs zu gewährleisten.“



Enns (C/E), gegenüber Verkehr