

2 DAS EU-MOBILITÄTSPAKET WIRFT SCHATTEN VORAUSS



3 HAFEN WIEN UND HELROM KOOPERIEREN

# intermodal

WWW.VERKEHR.CO.AT

EIN SPECIAL DER INTERNATIONALEN WOCHENZEITUNG VERKEHR

Nr. 40-41  
77. Jahrgang  
8.10.2021

## INTERNATIONAL

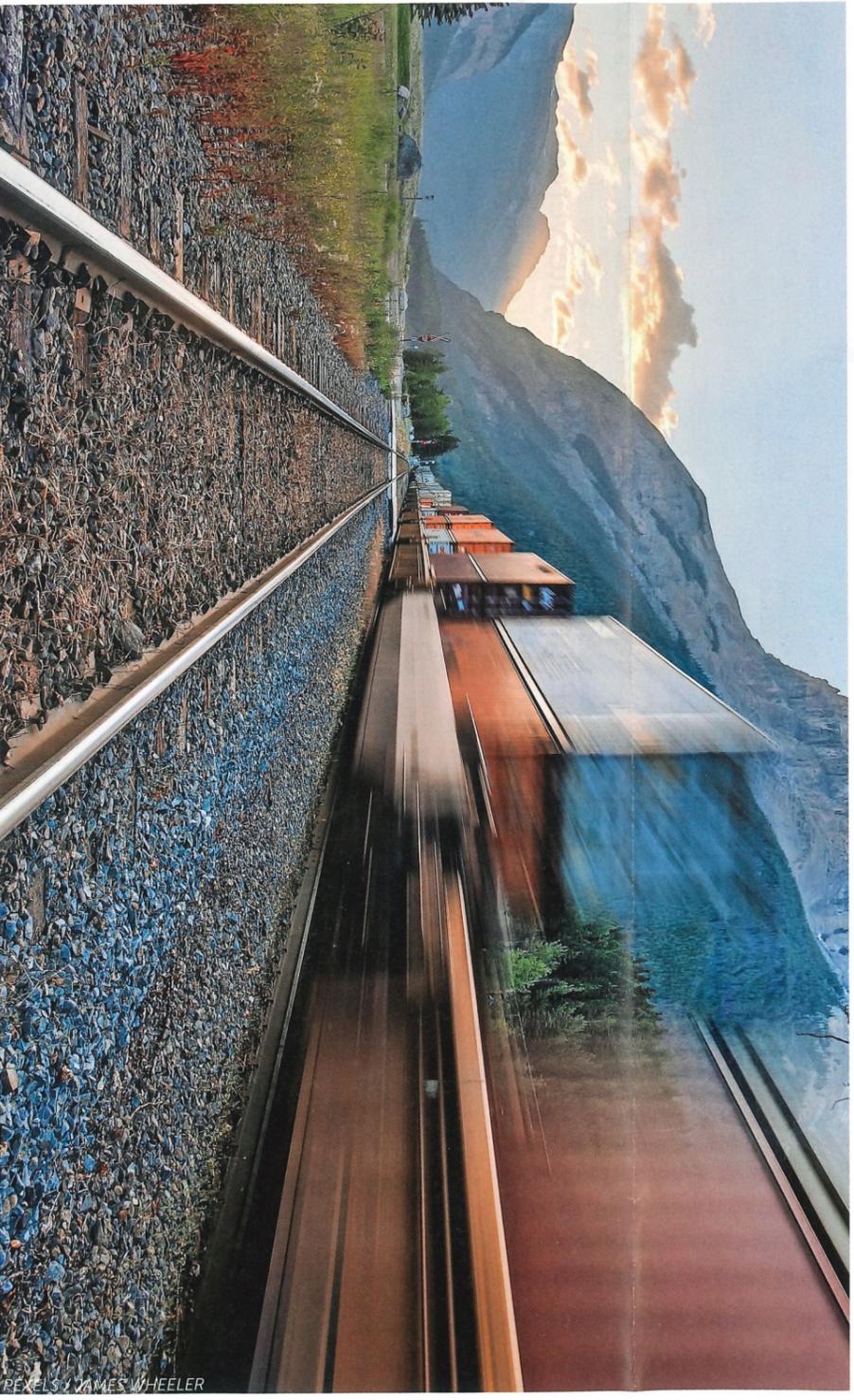
### FREIE FAHRT FÜR ANITA

Die Deutsche Bahn, MAN Truck & Bus, die Hochschule Fresenius und Götting KG haben sich zusammengefun- den, um mit dem Pilotprojekt ANITA den Kombi-Verkehr zu digitalisieren. Wissenschaftler haben bei diesem Projekt Verhaltensweisen von Men- schen und Maschinen vor Ort analysiert, um sie in digitale Prozesse und Regelwerke zu überführen. So soll ein mo- dular aufgebauter Schaltplan für autonome Transporte entstehen.

Die Digitalisierung und auch die Automatisierung ermöglicht es, Transporte effizien- ter und planbarer abzuwi- ckeln sowie die Kapazität be- stehender Infrastrukturen zu steigern. Die digitale System- steuerung ermöglicht es, den fahrerlosen Lkw reibungslos in die logistischen Abläufe der Terminals zu integrieren. „Unser Ziel ist es, autonome Lkw in den Einsatz zu brin- gen und notwendige Anpas- sungen an der Infrastruktur möglichst gering zu halten“, so Christian Haas von der Hochschule Fresenius. Die Herausforderungen dabei: Die Strukturen sind je nach Standort sehr heterogen, es handelt sich um offene und komplexe Systeme, in die viele Akteure eingebunden sind. Zudem finden neben automatisierten Abläufen spontane menschliche Ent- scheidungen statt. Anders als der Mensch kann ein auto- matisches System nicht im- provisieren. „Fest definierte Strecken zwischen Logistik- hubs sind ideal für den Ein- satz autonomer Lkw“, so An- dreas Zimmermann, Leiter Vorentwicklung Electronics bei MAN Truck & Bus. Den rechtlichen Rahmen haben Bundestag und Bundesrat mit dem Gesetz zum autonomen Fahren beschlossen, das den Einsatz solcher autonomer Fahrzeugsysteme in festge- legten Betriebsbereichen und mit einer technischen Auf- sicht ermöglicht.

## Die Dekarbonisierung als große Herausforderung

**UMWELT:** Bis 2030 sollen in der EU 55 Prozent weniger Treibhausgase in die Luft geblasen werden. Wie soll das gelingen? Mit weniger Lkw- und mehr Kombi-Verkehr!



PIXELS / JAMES WHEELER

VON JOSEF MÜLLER

Knapp um die Hälfte – minus 55 Prozent, um genau zu sein – weniger Emissionen sollen ab 2030 ausgestoßen werden. Um dieses hehre Ziel zu errei- chen, sind große Anstrengun- gen in allen Wirtschaftsberei- chen erforderlich, und hier vor allem in Sektoren, die noch nicht in das Emissionshandels- system (ETS) der EU einbezo- gen sind, wie zum Beispiel der Verkehr und die Landwirt- schaft. Beim Transport geht es um den Güterverkehr auf dem Land- oder Wasserweg und auf längeren Strecken. Nach der Vorlage des EU-Pro- gramms „Fit for 55“ haben die Lobbyisten die Bühne betreten

und machen sich jetzt stark für Wasserstoff, Erdgas oder LNG. Gefordert wird auch die Elek- trifizierung von Autobahnen über Hochspannungseitun- gen. „Den Befürwortern dieser Lösungen geht es darum, die bestehende Struktur des Gütertransports in Europa zu erhalten, bei der der Lkw auf Strecken über 300 km mit 55 Prozent den größten Teil des Kuchens einnimmt. Als ‚Ver- fechter des Status quo‘ könnte man solche Lobbyisten be- zeichnen“, erklärt Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Internationalen Union für den Kombinierten Verkehr (UIRR) im Gespräch mit Verkehr. Die- ser Ansatz mache gleich meh- rere Probleme sichtbar.

### Problem eins

Die Abhängigkeit von noch nicht erreichten wissenschaft- lichen Durchbrüchen, die viel Geld verschlingen. Gleichzeitig signalisieren sie ein Verspre- chen für eine Technologie mit ungewissem Ausgang in nicht absehbarer Zukunft.

### Problem zwei

Europa fehlen derzeit 400.000 Lkw-Fahrer (deren Durch- schnittsalter bei 50 liegt), weil das Interesse junger Menschen für den Beruf überschaubar ist.

### Problem drei

Die Vernachlässigung von Staus und Unfällen im Straßen- verkehr. Eine unzureichende Straßeninfrastruktur, die nicht

ausgeglichen werden kann, da die Dichte von Autobahnen und anderen Verkehrsadern in den meisten Ländern mit dicht besiedelten Gebieten mit ver- stärkter Wirtschaftstätigkeit nicht erhöht werden kann.

### Problem vier

Die Vernachlässigung der Um- weltverschmutzung des Stra- ßenverkehrs verursacht durch PM<sub>2,5</sub>- und PM<sub>10</sub>-Partikel, zu denen auch Kupplungs- und Reifenstaub gehören. Aber auch durch Auspuffgase bei Verben- nungsmotoren sowie Stickoxide und durch Straßenlärm, den über 150 Millionen Bürger in der EU als negativ empfinden.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 2

► FORTSETZUNG VON SEITE 1

## Problem fünf

Die Missachtung des Zustands der Straßennfrastruktur, wo sich die 11,5-Tonnen-Achsen der Lkw von den durchschnittlichen 1-2-Tonnen-Achsen der meisten anderen Fahrzeuge abheben, obgleich schwere Achsen nachweislich einen exponentiell höheren Verschleiß verursachen, was zu einem beschleunigten Verfall der Straßen im Vergleich zu anderen Nutzern führt.

## Problem sechs

Die Missachtung der anteiligen Energieeffizienz, das heißt kW oder Kilojoule pro Tonnenkilometer, obwohl die Energie auf unserem Kontinent immer noch ein knappes Gut ist.

## Der Intermodal-Verkehr als Problemlöser

Eine bewährte, weit verbreitete Lösung für den Güterverkehr ist vorhanden, eine, die all diese Aufgaben bereits heute erfüllt, davon ist Schultze überzeugt: Eine Lösung, die eine hervorragende Energieeffizienz und einen sehr geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck aufweist, eine Lösung, die gleichzeitig



den Lkw-Fahremangel mindert. Diese Lösung heißt schlicht und einfach: Kombinierte Verkehr. Dieser ist in der Lage, jede Sendung, die heute mit Lkw transportiert wird, effizient auf längeren Strecken auf der Schiene zu befördern. Schultze: „Hinter der Stagnation des Marktanteils des Schienengüterverkehrs verbergen sich die dynamischen Zuwächse des Intermodalen Verkehrs. Der Kombinierte Verkehr füllt heute jeden zweiten Güterzug in Europa.“ Die Nachfrage nach dem Transport klassischer Güter im Schienenverkehr wie

Rohöl, Kohle oder Eisenerz, wird weiter zurückgehen, in Zukunft werden intermodale Sendungen die Güterzüge zunehmend füllen, so die Prognose aus Sicht der UJRR. Verladern können den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 65 bis 70 Prozent verringern, wenn sie vom Lkw-Fernverkehr auf den kombinierten Verkehr umsteigen. So könnte es gelingen, bis 2050 Europa klimaneutral zu machen. Der CO<sub>2</sub>-freie Kombinierte Verkehr erfordert keine wissenschaftlichen Durchbrüche, er stellt seine Leistungsfähigkeit bereits seit Jahren unter Beweis. Aus der Perspektive eines politi-

schon Entscheidungsträgers seien die notwendigen Schritte genau die, die von der UJRR gefordert werden, betont Schultze. Sie betreffen vier Schwerpunkte:

- Die Durchführung des seit langem vereinbarten Ausbaus des TEN-V-Schienennetzes mit allen erforderlichen Parametern, einschließlich der Beseitigung von Engpässen.

- Die Verbesserung der Governance des Eisenbahnsektors, einschließlich der Schienengüterverkehrskorridore sowie Harmonisierung der natio-

# Das EU-Mobilitätspaket wirft Schatten voraus

## LEGISLATUR: 2022 sollen in der EU neue Regeln für den Straßengüterverkehr in Kraft treten, die dem Kombi-Verkehr schaden könnten, weil die Gefahr besteht, dass intermodale Transporte teurer werden.

Die EU will das heuer beschlossene EU-Mobilitätspaket 2022 in Kraft treten lassen. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge kann künftig jeder Staat selbst entscheiden, ob er im Rahmen der neuen Regeln die darin gegebenen Möglichkeiten nutzt, etwa Lkw-Kabotagefahrten im internationalen Vorlauf zum kombinierten Verkehr den neuen Regeln zu unterwerfen – oder eben auch nicht. Laut einer kürzlich von der UJRR in Brüssel in Auftrag gegebenen Studie von Oliver Wyman könnten durch das Inkrafttreten des Mobilitätspakets die Kosten des reinen Straßengütertransports um fünf Prozent und im Kombi-Verkehr sogar um bis zu neun Prozent steigen. Alarmstimmung also bei den Operateuren, Kombi-Verladern und bei der UJRR ob dieser potenziellen Bedrohung für den Kombi-Verkehr, der gegenüber dem reinen Lkw-Güterverkehr stark ins Hintertreffen fallen könnte. Wie denkt man bei den Bahnen über diesen Punkt? Profitieren sie doch von der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene in unterschiedlicher Art. „Wir brauchen in Europa endlich ein ‚level playing field‘ für die Verkehrsträger, denn die Zukunft liegt mehr denn je in der

Kombination von Schiene, Straße und Wasserstraße“, ist Armin Riedl, Geschäftsführer von Kombiverkehr in Frankfurt und der Bahngesellschaft Lokomotion in München, überzeugt.

### Mitarbeiter schützen

Das betreffe nicht nur die Förderpraktiken, sondern auch den

arbeiten, und hier gehen die Änderungen durch das Mobilitätspaket II aus meiner Sicht in die falsche Richtung.“

### Unterschiedliche Herausforderungen

Die Auswirkungen des Mobilitätspakets werde man wohl erst ab 2022 zu spüren bekommen,



Umgang mit den Mitarbeitern in der Logistikbranche. Es dürfe kein unfaire Verdängungswettbewerb auf den Rücken der Mitarbeiter ausgetragen werden, sondern müsse faire angemessene Entlohnung und unbedingt die Einhaltung der Sozialvorschriften geben, plädiert der Manager: „Daran müsse die EU

schätzt Gian Paolo Gotelli, Geschäftsführer von TX Logistik. Und man werde sie individuell nach Relationen beurteilen müssen. Vor- und Nachlaufkosten seien nicht allein ausschlaggebend für den Schienentransport, wie z. B. der Blick auf die Lkw-Blockabfertigungen in Tirol gezeigt habe. Die Verla-

der stehen vor der Herausforderung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in ihren Logistikketten zu reduzieren, und zahlreiche Unternehmen haben heute schon strenge Emissionseinsparungsforderungen.

Peter Kiss, Geschäftsführer des Eisenbahnunternehmens Metrans, fordert dringend eine Adaptierung der EU-Kombi-Richtlinie 92/106 auf die heutige Zeit, damit der Vor- und Nachlauf im Kombi-Verkehr kostengünstig bleibt. Kiss: „Überlässt man die Entscheidung den EU-Ländern, kann jedes Land eigene Regeln aufstellen, wie das bei der Kabotage droht. Das würde den Kombi-Verkehr in seiner künftigen Entwicklung massiv beeinträchtigen.“

### Eine Verlagerung ist unumgänglich

Der Schienensektor kämpft seit Jahren für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Und dieser Kampf schließt die Arbeits- und Sozialbedingungen mit ein, weiß Clemens Först, CEO der ÖBB Rail Cargo Group, aus Erfahrung: Dass die EU nach langem Hin und Her mit dem Mobilitätspaket einen Kompromiss gefunden habe, sei zu begrüßen

und ein Schritt in die richtige Richtung: Wenn man die ehrgeizigen Klimaziele in Österreich und Europa erreichen wolle, sei eine noch stärkere Verlagerung der Güter auf die Schiene unumgänglich, betont Först gegenüber Verkehr.

Dass mit dem Mobilitätspaket einzelne Länder ihre eigenen Regeln aufstellen können, hält Andreas Mandl, Geschäftsführer der LTE Gruppe, für problematisch. Gerade der Kombi-Verkehr sei das probate Mittel, um Güterströme zu bündeln und auf die Schiene zu bringen und die Straßen zu entlasten. Mandl: „Schieneverkehr reduziert Schadstoffemissionen. Punkt.“ Skeptisch in die Zukunft blickt auch Gerhard Harer, Geschäftsführer der Steiermarkbahn mit Sitz in Graz. Die Bahnen sind stark von politischen Rahmenbedingungen abhängig und es sei zu befürchten, dass mit dem Mobilitätspaket nachteilige Entwicklungen auf die Bahnen zukommen. Die EU-Verkehrspolitik sollte im Spannungsfeld Schiene – Straße bedenken, welche Leistungen die Bahnen für den Umweltschutz erbringen, die bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen viel stärker ihren Niederschlag finden sollten.