

Gleichbehandlung erwünscht

Lob allein nützt dem Kombinierten Verkehr nichts – Branchenverband UIRR möchte mehr Förderung

Alle reden von Verkehrsverlagerung. Wenn der Gütertransport nachhaltiger werden sollte, müssten mehr Güter auf die Schiene, betonte jüngst Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU). Der Kombinierte Verkehr (KV) trage wesentlich dazu bei, die Klimaziele im Transportsektor zu erreichen, sagte er bei einer gemeinsamen Veranstaltung mit Kombiverkehr und DB Cargo (siehe Seite 7).

Die gleiche Linie fährt auch die EU-Kommission mit ihrer „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“. Ralf-Charley Schultze, Präsident des KV-Industrieverbands UIRR, befürchtet aber, dass das Gegenteil passieren könnte: Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße.

Jüngster Stein des Anstoßes war für die Branche eine Abänderung im Mobilitätspaket, die ab 2022 den KV um bis zu neun Prozent verteuern könnte. „Die sozialen Errungenschaften des Mobilitätspakets sind sehr gut, aber ich kritisiere, dass es jetzt die Option für die Mitgliedstaaten geben soll, das Grundprinzip der rechtlichen Gleichbehandlung von KV und Straßentransport bei grenzüberschreitenden Verkehren aufzuheben“, sagt Schultze. Die intermodale Kette dürfe nicht schlechter behandelt werden als ein reiner Straßen-Lkw, der auf langen Distanzen unterwegs sei. „Wenn man diesen essenziellen Grundsatz löscht, braucht man eigentlich gar keine KV-Richtlinie mehr“, erklärt er.

Artikel 4 der geltenden KV-Richtlinie lässt zu, dass der internationale Kombinierte Verkehr



von Beschränkungen durch Kabotagevorschriften ausgenommen wird. Nutzen nun Mitgliedstaaten die neue Möglichkeit, den Artikel im Hinblick auf mögliche Verletzungen von Sozialvorschriften zu suspendieren, sei es um den kombinierten Haus-zu-Haus-Verkehr schlecht bestellt, meint Schultze. Die Kabotagefreiheit sei neben der Option, im Vor- und Nachlauf mit 44 Tonnen international fahren zu dürfen, der einzige Vorteil des KV in puncto Wirtschaftlichkeit.

„Ich möchte nicht, dass wir unser Äquivalenzprinzip verlieren, das es seit 1975 gibt“, betont der UIRR-Präsident. Es sei nicht hilfreich, Nachhaltigkeitsziele und soziale Belange gegeneinander auszuspielen. Einen Missbrauch geltender Gesetze könne man mit dem Digitalen Tachographen sehr gut in den Griff bekommen, Mehr

Kontrollen seien eine erheblich bessere Lösung, als dem Kombinierten Verkehr das Rückgrat zu brechen. „Die Kabotagefreiheit gibt uns etwas mehr Flexibilität, um die Züge vollzubekommen. Die Kapazitäten des Lkw-Transports im Vor- und Nachlauf sind begrenzt, und der Preis spielt bei der Wettbewerbsfähigkeit natürlich auch eine wichtige Rolle.“

Nachteile für den KV

Der KV müsse ohnehin schon mit vielen Nachteilen leben, erläutert Schultze. Während der Lkw auf der Straße einfach durchfahre, gebe es hier einen Vorlauf, einen Umschlag, einen Hauptlauf, wieder einen Umschlag und einen Nachlauf. Hinzu kämen kontra-

produktive Regelungen der Länder. So würden beispielsweise in Deutschland LNG-Lkw drei Jahre von der Maut freigestellt, während mit dem umweltfreundlichen elektrischen Zug weiterhin satte Trassenpreise gezahlt werden müssten. Das führe zwangsläufig zu Rückverlagerungen. Genauso schädlich für den politisch gewollten KV seien auch die Steuerprivilegien für den Dieselmotorkraftstoff.

In Deutschland ist der Gütertransport auf der Schiene 2020 von 19 auf 17,5 Prozent gesunken, während der Marktanteil der Straße leicht wuchs, ergibt sich aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage der Grünen-Fraktion im Bundestag. Die Schiene werde gegenüber dem Straßengüterverkehr bis heute massiv benachteiligt, kritisiert der Abgeordnete Matthias Gastel. „Allein die Die-

selsubventionen für den Straßenverkehr belaufen sich jährlich auf mehr als acht Milliarden Euro. Davon entfallen rund vier Milliarden Euro auf den Straßengüterverkehr.“

Innerhalb der EU soll der Schienengüterverkehr bis 2030 im Vergleich zu 2015 um 50 Prozent zunehmen und sich bis 2050 verdoppeln. Im europäischen Green Deal wird gefordert, einen wesentlichen Teil der 75 Prozent Inlandsfracht, die derzeit auf der Straße befördert werden, auf Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern. Aber auch dort ging es bislang nicht vorwärts, sondern zurück. Der Anteil des Schienenverkehrs an der Inlandsfracht fiel von 18,3 Prozent im Jahr 2011 auf 17,9 Prozent im Jahr 2018. „Angesichts der bislang nur begrenzten Fortschritte müssen daher dringend Maßnahmen ergriffen

werden“, heißt es in der Mobilitätsstrategie der EU-Kommission.

Das wünscht sich auch UIRR-Präsident Schultze. Wenn die Verlagerungsziele auch nur ansatzweise ernst genommen würden, müsse in Sachen Infrastrukturausbau sehr viel passieren, hebt er hervor. Schnell ausgebaut werden könnten die Kranbarkeit von Sattelaufliegern oder längere Terminals. Der allergrößte Hebel allerdings sei eine Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs, der durch ein digitales Monitoring von Terminal zu Terminal erleichtert werden könne. „Es gibt derzeit viel verbale Unterstützung“, sagt Schultze. „Aber auch Geld ist notwendig, um die Ziele zu verwirklichen.“

Text: Regina Weinrich |
Foto: Mario Rodrigues