



Ein ISO-Seecontainer wird im November auf den Premierzug im KV-System „LOG4NRW“ verladen.

LOG4NRW

EU will KV unterstützen

Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Novelle der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr (KV) könnte zu einer erheblichen bürokratischen Mehrbelastung der Unternehmen führen. Fragezeichen gibt es auch bei der Behandlung nicht kranbarer Sattelaufleger.

Der am 7. November 2023 vorgestellte Vorschlag für die Änderung der europäischen KV-Richtlinie (Dokument COM (2023) 702 final) sieht im Grundsatz vor, die Förderwürdigkeit von intermodalen Verkehren nicht mehr an der Länge von Vor- und Nachlauf im Verhältnis zum Hauptlauf auf der Schiene oder dem Wasserweg festzumachen. Maßstab soll nun sein, ob mindestens 40 Prozent der externen Kosten (CO₂, Luftschadstoffe, Lärm, Verkehrsoffer) im Vergleich zum reinen Straßentransport eingespart werden. Der Nachweis soll über Plattformen für elektronische Frachtbeförderungsinformationen geführt werden (electronic Freight Transport Information/eFTI). Wie das genau funktionieren soll, will die Kommission später in einem sogenannten delegierten Rechtsakt festlegen, also einer Durchführungsverordnung.

Ralf Bammerlin, Leiter des Logistikreferats im Bundesverkehrsministerium (BMDV), bat auf dem „Terminaltag“ der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) Anfang November ausdrücklich um Rückmeldungen aus der Branche, wie die Unternehmen dieses Verfahren im Hinblick auf die Bürokratielasten einschätzen. Dementsprechend würde sich Deutschland bei den anstehenden Verhandlungen in Brüssel positionieren. Die EU-Kommission selbst beziffert die möglichen Kosteneinsparungen für die Intermodaloperateure durch elektronische Daten und eFTI auf 430 Millionen Euro pro Jahr.

Fragezeichen bei nichtkranbaren Sattelauflegern

Erstmals wird auch genau definiert, welche Arten von Ladeeinheiten intermodalen Verkehr im Sinne der Richtlinie ausmachen. Neben den ISO-Containern sind das die Ladeeinheiten gemäß EN13044, also Wechselbrücken und kranbare Sattelaufleger. Nichtkranbare Sattelaufleger ohne das „gelbe Schild“

mit den wichtigen Daten zu Eckhöhe und anderen Fahrzeugeigenschaften fallen damit durch das Raster. Auch Träger für nichtkranbare Sattelaufleger – zum Beispiel die Nikrasa-Taschen – sind in der Norm nicht vorgesehen. Die UIC arbeite allerdings an einer Standardisierung der nichtkranbaren Einheiten nach dem Vorbild der Kodifizierung für kranbare Sattelaufleger, hieß es bei TX Logistik auf SUT-Anfrage.

Die Richtlinie sieht aber auch sehr konkrete Verbesserungen für Intermodaltransporte vor:

- » Eine EU-weite Ausnahme von nationalen Lkw-Wochenend-, Nacht-, Feiertags- und Ferienfahrverboten;
- » umfassende und standardisierte Transparenzpflichten für alle Intermodalterminals betreffend ihre Umschlaganlagen und Serviceleistungen;
- » die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, mittelfristig die Kosten für den Intermodalverkehr um zehn Prozent zu senken, um auch auf mittleren Distanzen die Kostenlücke zum reinen Lkw-Transport zu schließen. Subventionen für den KV sollen allerdings auch weiterhin als Staatsbeihilfen gelten, müssen also in jedem Einzelfall notifiziert werden.

Erhalten bleiben soll die im Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbe kontrovers diskutierte Regelung, wonach im Vor- und Nachlauf zu internationalen KV-Transporten alle in der EU zugelassenen Lkw-Unternehmen tätig sein dürfen – ohne die sonst üblichen Beschränkungen der Kabotage. Gewerkschaften und westliche Lkw-Unternehmer sehen darin ein Einfalltor für Sozialdumping und Lkw-Fahrer-Nomadentum; der KV-Verband UIRR hält die Regelung für notwendig, um die Kosten im Vergleich zum reinen Lkw-Verkehr niedrig zu halten. Fraglich ist noch, ob es gelingt, die Novelle bis zur Europawahl im kommenden Mai zu verabschieden.

Matthias Roeser