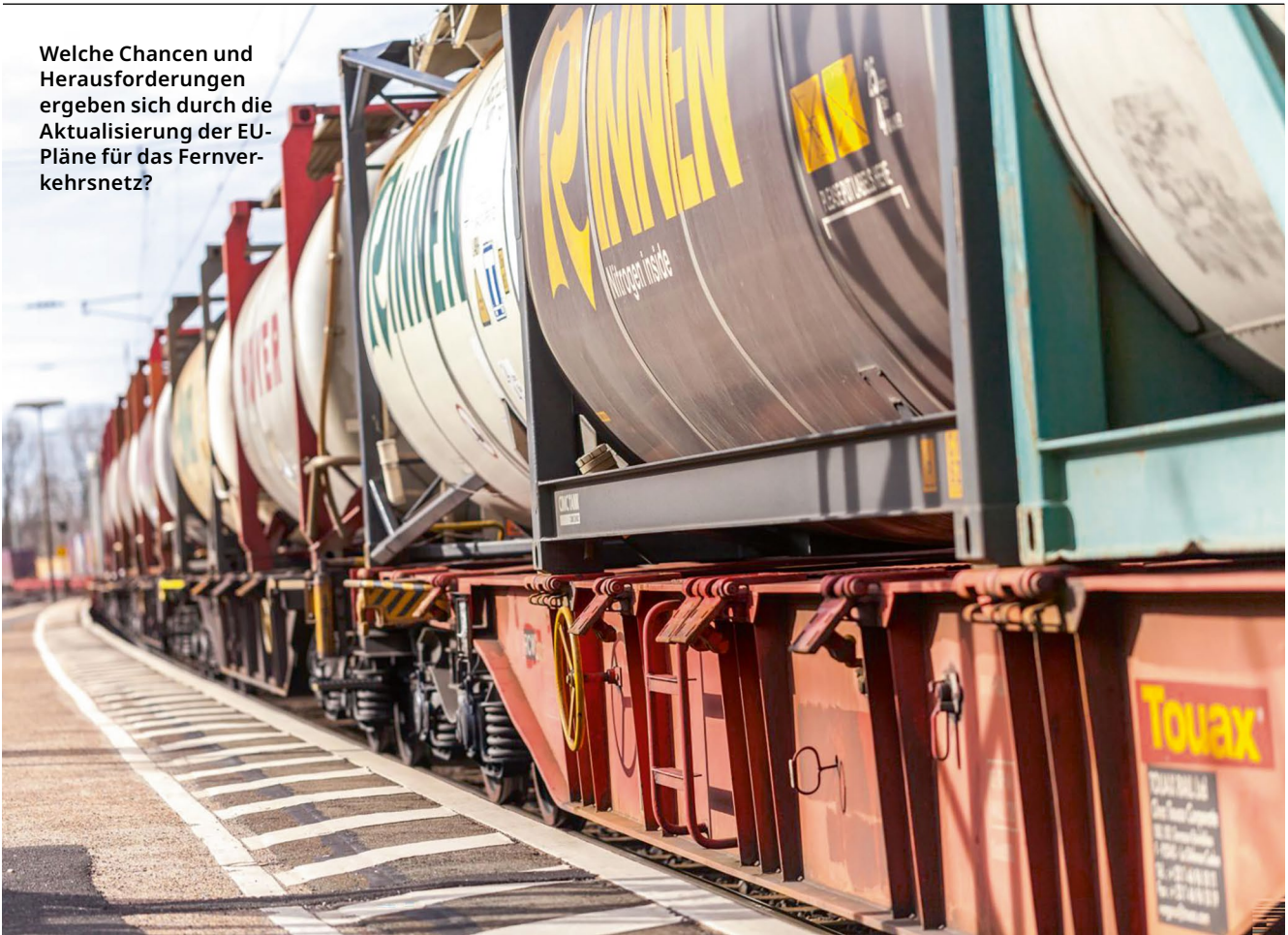




Welche Chancen und Herausforderungen ergeben sich durch die Aktualisierung der EU-Pläne für das Fernverkehrsnetz?



Joerg Huettnerhoelscher/Filmbildfabrik/stock.adobe.com

# Chance für Schienengüter

Anfang 2024 stimmte das Europäische Parlament für eine Aktualisierung der EU-Pläne für das Fernverkehrsnetz. Christopher Keating, Senior Vice President bei Trimble Transportation Europe, beleuchtet die Herausforderungen und Chancen.

**M**it der Aktualisierung der EU-Pläne soll unter anderem auch der Ausbau des europaweiten Schienengüterverkehrs gefördert und technische Standards für die wichtigsten grenzüberschreitenden Strecken vorangetrieben werden. Die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist ein wichtiger Bestandteil für nachhaltigen Güterverkehr und somit für die Einhaltung der EU-Klimaziele. Vor diesem Hintergrund soll die Verordnung *Single European railway area: use of railway infrastructure capacity* helfen, Effizienzprobleme zu lösen und die Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern zu steigern. Unter anderem sieht sie hierfür die Erweiterung von Ladungs-Kapazitäten (auf allen Strecken sollen Güterzüge mit 740 Metern Länge fahren können), eine durchgängige Elektrifizierung der Gleise oder die Verkürzung von Wartezeiten an den Grenzübergängen vor.

Die Verordnung enthält zudem begrüßenswerte Entwicklungen für diejenigen, die sich für mehr Transparenz und Zusammen-

arbeit im EU-Eisenbahnverkehr einsetzen. Dafür umfasst sie eine Reihe von Maßnahmen – darunter die geplante Einrichtung eines digitalen Managementsystems, eines Leistungsbewertungsgremiums und der Europäischen Eisenbahnplattform. Wird dies ausreichen, um seit Langem bestehende Probleme zu lösen?

## EU-Bahnverkehre: Wo wir stehen

Bislang haben mangelnde Kundenorientierung und nationale Fragmentierung den Ausbau des EU-Schienennetzes behindert. Aktuell operiert der Güterbahnverkehr zwischen EU-Vorschriften, für einen einheitlichen Markt auf der einen Seite und dem Infrastrukturmanagement auf nationaler Ebene auf der anderen Seite. Die einzelnen EU-Mitgliedstaaten beeinflussen ihre Schienennetze durch Investitionen und strategische Pläne für die Infrastruktur erheblich. Zusätzlich beeinflussen nationale Marktkräfte, wie die Länder ihre Netze nutzen und in den Ausbau investieren.



Innerhalb der EU gibt es zudem kein einheitliches System für technische Normen, Routenplanung oder Störungsmanagement. Über solche und andere wichtige Themen wird von den Infrastrukturbetreibern der einzelnen Länder entschieden, von denen derzeit nur sechs eine Schnittstelle zum zentralen europäischen Kapazitätsbuchungssystem haben. Dieser Mangel an Zentralisierung behindert den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Das geht so weit, dass die Daten von 80 Prozent aller geplanten Zugverkehre zwischen Ausschreibung und Ausführung geändert werden, wodurch die Kosten erheblich steigen und Verlagerer und Spediteure rund 25 Prozent mehr als nötig für den Schienengüterverkehr ausgeben (Quelle: UIRR). Diese Entwicklungen haben dazu geführt, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs in der EU von 2021 bis 2022 erneut zurückgegangen ist. Dieser Trend untergräbt die Dekarbonisierungsziele der EU.

### Volldampf voraus durch neue Gesetze?

Die jüngsten Gesetzesänderungen der EU zielen direkt auf einige der oben genannten Herausforderungen ab. Insbesondere ebnet die Gesetzgebung den Weg für eine einheitliche europäische Schienenplattform, die als Brücke zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Akteuren der Eisenbahnindustrie dient. Wie dies in der Realität aussehen wird, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar definiert, da der Start derzeit für 2029 geplant ist.

Laut den Abgeordneten ist es das Ziel der Plattform, kollaborative Lösungen zu schaffen, welche die Effizienz des Netzes erhöhen, Entscheidungen erleichtern und die Kundenzufriedenheit steigern. Um diese Ziele zu erreichen, braucht sie Rechtsbefugnisse. Außerdem muss sie mehr Akteure aus dem öffentlichen und privaten Sektor zusammenbringen.

Die jüngsten Gesetzesänderungen können daher nur ein Sprungbrett für weitere Reformen sein. Die Digitalisierung ist dabei ein wichtiger Katalysator. Die EU sollte weiter in durchdachte Maßnahmen investieren, um die Lücke zwischen dem Schienengütermanagement und den Endkunden – den Verladern – zu schließen. Warum durchdacht? Allzu oft verlieren technische Lösungen die Nutzer aus den Augen, in diesem Fall die Verlagerer, denen die zu transportierenden Waren gehören. Was wir brauchen, sind kundenorientierte digitale

Lösungen, die sich auf die Zusammenarbeit, den Datenaustausch und die Transparenz zwischen den Akteuren der gesamten Lieferkette konzentrieren.

### Fazit

Diese Technologie existiert bereits. Die Herausforderung besteht darin, den Fokus der Beteiligten zu verändern. Die jüngsten Änderungen der Gesetzgebung signalisieren, dass die Verantwortlichen der EU bereit sind, Transparenz, technischen Standards und dem Mitwirken wichtiger Interessengruppen Priorität einzuräumen – ein ermutigendes Zeichen für die gesamte Logistikbranche.

**Christopher Keating**

Anzeige

www.elme.com

50  
1974 - 2024

**THE GOLDEN YEAR  
OF 1974**

ELME Spreader was born this year. So was the disco.  
Follow us in 2024 - we are celebrating it our way,  
by manufacturing world-leading spreaders.

**ELME™**  
Swedish Spreader Systems