

POLITIKBRIEF DER VTG AG

KOMBINIERTER VERKEHR: DIE GRÜNE ZUKUNFT DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie hat uns allen die systemrelevante Rolle des Schienengüterverkehrs deutlich vor Augen geführt: Die Schiene hat grenzüberschreitende Transportketten in Europa und darüber hinaus aufrechterhalten. Auf diese Weise wurde die Versorgung von Bevölkerung, Wirtschaft und Industrie über Monate sichergestellt.

Ich möchte Sie motivieren, diese positive Erkenntnis aus der Krise mitzunehmen und die Zukunft des Güterverkehrs aktiv zu gestalten. Wir sollten es unabhängig von COVID-19 nicht versäumen, die klimafreundliche Schiene zu stärken und gemeinsam einen Fahrplan für eine nachhaltige Verkehrswende zu entwickeln.

Ein wichtiger Treiber der Verkehrswende ist der Kombinierte Verkehr, der ökologisch, ökonomisch und sozial überzeugt und die zahlreichen strukturellen Vorteile der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern voll ausschöpft.



Durch welche Voraussetzungen und Lösungen der Kombinierte Verkehr langfristig gestärkt werden kann, lesen Sie in dieser Ausgabe unseres Politikbriefs.

Eine anregende Lektüre wünscht



Dr. Heiko Fischer
Vorsitzender des Vorstands



VERKEHRSWENDE DURCH MULTIMODALEN GÜTERVERKEHR

Der Kombinierte Güterverkehr (KV) soll in Zukunft stärker gefördert werden – das hat die Europäische Kommission im Europäischen Green Deal verankert. Die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße miteinander zu kombinieren hat dabei nicht nur ökologische Vorteile. Auch (volks-)wirtschaftliche Faktoren sprechen für die Nutzung intermodaler Verkehrslösungen.

NACHHALTIGKEIT

Durch die verstärkte Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene können im Vergleich zum Straßentransport große Mengen CO₂ eingespart werden: Laut dem IFEU-Institut Heidelberg beläuft sich der Wert pro Tonne und Kilometer auf 54 Gramm CO₂.

KOSTEN

Durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger und die Zusammenfassung von Ladungen sinkt der Preis pro transportierter Tonne im Vergleich zum reinen Straßentransport. Dieser Preisvorteil kommt insbesondere auf mittleren und langen Strecken zum Tragen.

PLANBARKEIT

Durch die festgelegten Abfahrtszeiten ist der Kombinierte Verkehr planbarer und zuverlässiger. Störungen können besser abgefangen werden. Wichtige Umschlagplätze sind für Schiff und Zug gut erreichbar.

INFRASTRUKTUR

Durch eine bessere und effektivere Verteilung des Güterverkehrs auf verschiedene Infrastrukturen kommt es zu einer Entlastung auf Straßen und Autobahnen. Auf diese Weise wird der Verkehr für alle deutlich entlastet und es gibt weniger Staus.

NOTWENDIGE VORAUSSETZUNGEN FÜR EINEN STARKEN KOMBINIERTEN VERKEHR

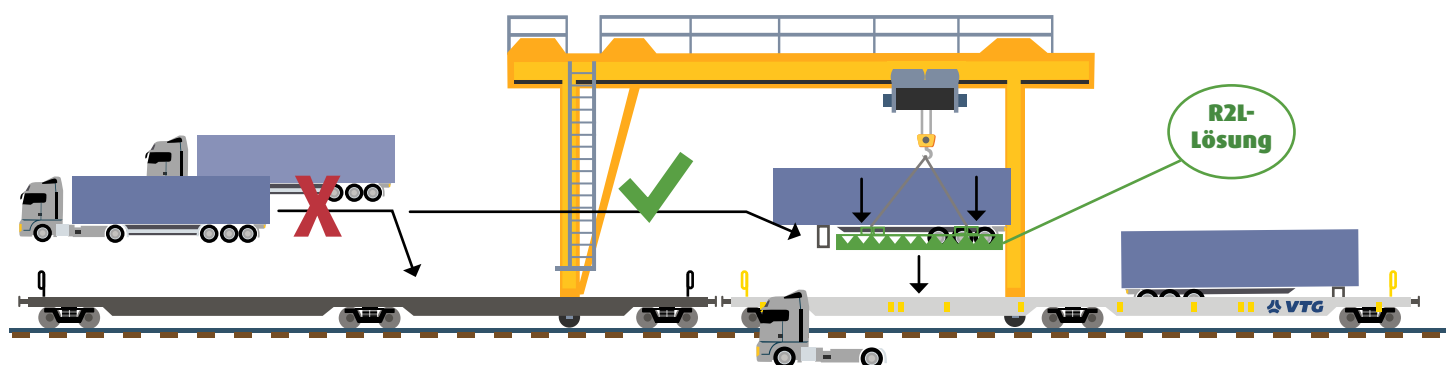
Damit eine nachhaltige Verkehrswende gelingt und langfristig mehr Transporte auf die Schiene verlagert werden, bedarf es bestimmter Voraussetzungen:

- ! AUSBAU DER TERMINALS:**
Prognosen besagen, dass das Güterverkehrsaufkommen im Kombinierten Verkehr bis 2030 um 79,3 Prozent ansteigen wird. Um diese Anzahl an Verkehren zu bewältigen, bedarf es **NEUER UND DIGITALISierter UMSCHLAG-TERMINALS**. Zudem müssen Lösungen für die Bahnverladung von nicht kranbaren Sattelaufliegern flächendeckend gefunden werden.
- ! VEREINFACHUNG DER REGULATORTORIK:** Planung und Durchführung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas sind kompliziert und müssen radikal vereinfacht werden. Hierfür ist eine **EUROPAWEITE HARMONISIERUNG DER REGELN** notwendig. Dazu zählen zum Beispiel die Digitalisierung der Frachtpapiere, die Einführung einer gemeinsamen Verkehrssprache sowie ein einheitlicher Rechtsrahmen.
- ! AUSBAU DER INFRASTRUKTUR:** Die Schieneninfrastruktur muss weiter ausgebaut werden, um Kapazitätsengpässe zu vermeiden. Investitionen in den **NEUBAU UND DIE INSTANDHALTUNG VON GLEISANSCHLÜSSEN SOWIE DEN AUSBAU VON KORRIDOREN** sind unumgänglich. Zudem sollte eine **FLÄCHENDECKENDE ELEKTRIFIZIERUNG DES STRECKENNETZES** angestrebt werden.
- ! REDUZIERUNG DER KOSTEN:** Die EEG-Umlage und die Trassenpreise sind ein gravierender Wettbewerbsnachteil und eine massive Mehrfachbelastung für die Schiene. Eine Voraussetzung für die langfristige Etablierung des KV ist es, die Kosten zu senken. Etwa durch die **BEFREIUNG VON DER EEG-UMLAGEN UND EINE DAUERHAFTE SENKUNG DER TRASSENPREISE**.
- ! KEINE FALSCHEN ANREIZE SETZEN:** Im KV bringt jeder Verkehrsträger seine Stärken ein. Die Schiene transportiert große Mengen über weite Strecken, der Lkw sorgt für die Verteilung ans Endziel. Wenn aber Lkw immer größer, länger und schwerer sein dürfen, wird diese Aufteilung konterkariert. **DIE AKTUELLEN ZULASSUNGSGRENZEN MÜSSEN DAHER BESTEHEN BLEIBEN.**

INNOVATIVE KORBLÖSUNG FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

Die VTG setzt sich seit Jahren für den europaweiten Ausbau des Kombinierten Verkehrs ein und entwickelt dafür innovative Lösungen. Beispielsweise erarbeitet und testet das Unternehmen zusammen mit den Partnern Vega International und Kässbohrer eine Korblösung

(R2L) für nicht kranbare Trailer. Aktuell sind noch rund 95 Prozent der Sattelaufleger wegen fehlender Kranbarkeit nicht kombifähig. Hier liegt großes Potenzial für den KV!



IHR KONTAKT ZUR VTG

Wir wollen mit Ihnen in den Dialog treten. Kommen Sie gerne bei allen Fragen rund um den Schienengüterverkehr auf uns zu. Wir helfen Ihnen weiter. Mit Zahlen, Fakten und Einschätzungen.

IHRE ANSPRECHPARTNERIN

Jessica Raguž
Head of External Communications

☎ +49 40 2354-1345

✉ publicaffairs@vtg.com

VTG Aktiengesellschaft
Nagelsweg 34
D-20097 Hamburg
www.vtg.de/politik