

KV-Richtlinie der EU-Kommission

Position zum Entwurf der Neufassung der EU-Richtlinie 92/106/EEC zum kombinierten Verkehr, *Stand Januar 2024*

Die von der EU-Kommission am 7. November 2023 vorgeschlagene Neufassung der Richtlinie zum kombinierten Verkehr (bisher 92/106/EWG) hat zum Ziel, den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten, indem der intermodale Güterverkehr gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr wettbewerbsfähiger wird.

Grundsätzlich begrüßen wir diese neue EU-Richtlinie zum KV bzw. zum intermodalen Verkehr, sehen aber noch dringenden Nachbesserungsbedarf an mehreren Punkten. Das zentrale Thema dabei ist die neue Definition von Kombiniertem Verkehr (KV), die in der vorgeschlagenen Form noch nicht praxistauglich ist:

- Solange die eFTI-Datenbank und die Berechnung externer Kosten für Transportketten auf Basis der dort eingegebenen Daten nicht etabliert und methodisch festgelegt sind, fehlt die Grundlage, um die Definition von KV auf diese Weise vorzunehmen. Stattdessen muss zunächst weiterhin eine einfache und praxistaugliche Definition für KV (z.B. dass der Hauptlauf, der mindestens 60% der Transportstrecke ausmacht, auf Schiene oder Wasserstraße stattfindet) gelten.
- Die Definition von KV als eine Verkehrsart, die gegenüber dem reinen Straßentransport in erheblichem Umfang externe Kosten einspart, begrüßen wir grundsätzlich, wenn die o.g. Bedingungen erfüllt sind. Auch dann wäre es jedoch nicht praxistauglich, für jeden Einzeltransport zu prüfen, ob er als KV im Sinne der Richtlinie gilt. Die für die Qualifizierung als KV von der EU-Kommission vorgesehene Eingabe aller Daten einzelner KV-Transporte in die digitale eFTI-Plattform würde bei den Unternehmen erhebliche zusätzliche Bürokratie und Kosten verursachen. Anders als von der Richtlinie eigentlich intendiert, würde damit der Kombinierte Verkehr für die Marktteilnehmer deutlich komplizierter und aufwändiger als der reine Straßentransport. Zudem stünde die resultierende Kurzfristigkeit der Förderentscheidung im Einzelfall in keinem Verhältnis zu den sehr langfristigen Planungszeiten der Unternehmen für Transportverträge, Trassenbestellungen uvm. Daher müssen Angebote des Kombinierten Verkehrs pauschal und vorab als KV im Sinne der Richtlinie anerkannt werden. Die zugrundeliegende Berechnung muss dabei alle externen Kosten des Verkehrs berücksichtigen und auf Basis anerkannter Daten zu externen Kosten einfach und nachvollziehbar sein.

- Von der Definition als KV dürfen außerdem nicht-kranbare Verladeeinheiten in keiner Form ausgeschlossen und diskriminiert sein, da es mittlerweile Verladetechnologien gibt, die diesen Einheiten den Transport über die Schiene ermöglichen. Ein Ausschluss würde ein großes Verlagerungspotential ungenutzt lassen. Daher gilt es entweder, das ILU-Code-System auf nicht-kranbare Einheiten auszuweiten oder einen neuen Standard für nicht-kranbare Einheiten zu schaffen, so dass die Kennzeichnung als KV-Transport für alle Arten von Sattelaufliegern erfolgen kann. Es müssen außerdem auch Transporte eingeschlossen sein, die teilweise durch Nicht-EU-Länder (Schweiz, Großbritannien, Norwegen, Balkanländer) führen.

Wichtig sind überdies folgende Punkte im vorliegenden Entwurf:

- Wir begrüßen, dass die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet werden, innerhalb von 7,5 Jahren geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Haus-zu-Haus-Kosten des KV um mindestens 10% zu senken. Die geforderten Maßnahmen der Nationalstaaten zur Förderung des KV können jedoch dazu führen, dass die nationalen Regelungen sehr unübersichtlich oder schlimmstenfalls sogar widersprechend sind. Sinnvoller wären daher EU-weite Ziele und eine EU-Strategie mit entsprechenden Fördermaßnahmen für den KV, wie sie auch der Europäische Rechnungshof in seinem Bericht empfohlen hat. Bei den Fördermaßnahmen können bewährte Regelungen aus den Mitgliedsstaaten (z.B. Österreich) als Vorbild dienen.
- In der Richtlinie fehlen konkrete Fördermaßnahmen für den KV, beispielsweise Mittel für Investitionen in KV-Umschlaganlagen, innovative Hubs oder Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die längere und damit wirtschaftlichere und energiesparsamere Züge ermöglichen. Auch eine Harmonisierung der Rahmenbedingungen für den KV in der gesamten EU wäre wünschenswert. Beides sollte ergänzt werden.
- Positiv bewerten wir die Ausnahme des KV von vorübergehenden Fahrverboten (z.B. Wochenend- und Nachtfahrverbote) sowie die Einbeziehung von nationalen KV-Transporten und leeren Containertransporten in die KV-Förderung.
- Ebenfalls begrüßen wir die Verpflichtung für Betreiber von Umschlagterminals, auf ihren Websites alle Informationen zu Diensten und Einrichtungen bereitzustellen, um eine Mitnutzung durch andere Unternehmen zu vereinfachen.
- Die kürzlich beschlossene Zulassung längerer und schwerer Lkw auf den Straßen ([Weights and Dimensions Directive 96/53/EC](#)) wirkt der Absicht dieser KV-Richtlinie jedoch entgegen, indem durch sie der reine Straßentransport verbilligt wird – was wiederum dazu führen wird, dass Unternehmen Transporte von der Schiene oder vom KV zurück auf die Straße verlagern. Kontraproduktiv ist auch, dass diese längeren Lkw-Auflieger weder kranbar sein müssen noch zwingend kompatibel mit den vorhandenen Waggons des Kombinierten Verkehrs sind, wodurch eine Nutzung im Kombinierten Verkehr erschwert wird. Daher sollte die Weights and Dimensions-Direktive nochmals entsprechend überarbeitet werden, um strategisch mit der KV-Richtlinie zusammenzuwirken.

