

KOMBINIERTER GÜTERVERKEHR

Vorschlag COM(2023) 702 vom 7. November 2023 für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates im Hinblick auf einen Unterstützungsrahmen für den intermodalen Güterverkehr (KV-Richtlinie) und der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Berechnung der Einsparungen bei externen Kosten und die Erhebung aggregierter Daten

cepAnalyse Nr. 5/2024

KURZFASSUNG [\[zur Langfassung\]](#)

Hintergrund | Ziel | Betroffene

Hintergrund: Durch die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf Schiene, Binnenwasserstraßen oder See lassen sich negative Auswirkungen des Güterverkehrs – CO₂- und Luftschadstoff-Emissionen, Unfälle, Lärm und Staus („externe Kosten“) – reduzieren. Werden Güter auf Schiene, Binnenwasserstraße oder See transportiert, geschieht dies überwiegend verkehrsträgerübergreifend („intermodal“) unter Einschluss von Strecken auf der Straße. Sind die Teilstrecken auf der Straße kurz, können intermodale Transporte als „kombinierter Verkehr“ (KV) gefördert werden.

Ziel: Die Kommission will durch die Überarbeitung der KV-Richtlinie die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr steigern, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger fördern und die externen Kosten des Güterverkehrs insgesamt senken.

Betroffene: KV-Operateure, Terminalbetreiber, Spediteure, Transportunternehmen und Verlagerer.

Kurzbewertung

Pro

- ▶ Die Förderung des KV ist sinnvoll, da er umweltfreundlicher ist als der reine Straßengüterverkehr.
- ▶ Die Befreiung des Zu- und Ablaufs von KV-Beförderungen von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten steigert die Wettbewerbsfähigkeit des KV ohne staatlichen Mittelbedarf.



Contra

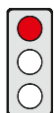
- ▶ Die neue KV-Definition, dass eine KV-Beförderung mindestens 40% der externen Kosten eines reinen Straßentransports einsparen muss, bildet die Komplexität und die Vorteile des KV nicht hinreichend ab, schafft keine Planungssicherheit und schließt viele bisherige KV-Beförderungen aus.
- ▶ Der Nachweis via eFTI-Plattformen, dass sich eine Beförderung als förderfähiger KV qualifiziert, ist zu aufwendig, wenig praxistauglich, erfordert zu viele sensible Daten und schreckt Neukunden ab.
- ▶ Das mitgliedstaatliche Kostenreduktionsziel im KV von 10% ist zu niedrig. Denn der umweltfreundlichere KV wird kannibalisiert, wenn neue Wettbewerbsvorteile für den Straßengüterverkehr – durch höhere Abmessungen und Gewichte – nicht ausreichend kostenseitig kompensiert werden.

Alternative Handlungsmöglichkeiten

- ▶ Eine KV-Definition, die den Anteil der Straßen-Teilstrecken an der Gesamtstrecke begrenzt, sowie Sonderregelungen für Alpenquerung, Seeverkehr und Länder mit anderer Schienenspurweite.

Neue KV-Definition [Langfassung A.3.2, C.1.3]

Kommissionsvorschlag: Eine förderfähige KV-Beförderung muss innerhalb der EU mindestens 40% weniger externe Kosten als die alternative Beförderung im unimodalen Straßenverkehr bzw. – bei Beförderung zwischen einer Insel und dem Festland – im intermodalen Seeverkehr verursachen („40%-Externe-Kosten-Schwelle“).



cep-Bewertung: Die neue KV-Definition bildet die Komplexität und die über die Einsparung externer Kosten hinausgehenden Vorteile des KV – wie Energieeffizienz, bessere Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer, zusätzliche Kapazitäten angesichts Fahrer-mangel – nicht hinreichend ab. Die willkürliche 40%-Externe-Kosten-Schwelle schließt viele bisherige KV-Beförderungen aus – wie die Alpenquerung oder Beförderungen zur iberischen Halbinsel, die wegen anderer Spurweite nur bis an die französisch-spanische Grenze per Bahn durchgeführt werden.

KV-Nachweis – 40%-Externe-Kosten-Schwelle [Langfassung A.4, C.1.3.3-4]

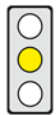
Kommissionsvorschlag: Zum Nachweis, dass sich eine Beförderung als förderfähiger KV qualifiziert („KV-Nachweis“), muss der KV-Organisator vor Beförderungsbeginn für alle Teilstrecken der Beförderung Angaben zu den daran beteiligten Unternehmen, Terminals, Verkehrsträger und Ladung, Start- und Zielorten sowie Start- und Enddatum („Transportinformationen“) auf einer Plattform für elektronische Frachtinformationen („eFTI-Plattform“) erfassen. Diese berechnet dann, ob die Beförderung die 40%-Schwelle für Einsparungen von externen Kosten überschreitet.



cep-Bewertung: Der KV-Nachweis mittels der Berechnung der Einsparung an externen Kosten ist zu aufwendig, wenig praxistauglich und erfordert zu viele sensible Daten. Hierdurch werden potentielle KV-Neukunden abgeschreckt. Aufgrund der sich dynamisch ändernden Entwicklung externer Kosten fehlt es an Planungssicherheit, was langfristige Vertragsbeziehungen hemmt. Stattdessen sollte der KV-Nachweis auf einem Mindestanteil der nicht auf der Straße zurückgelegten Strecke – z.B. 55% – basieren.

Anforderungen an eFTI-Plattformen [Langfassung A.5, C.1.3.5]

Kommissionsvorschlag: eFTI-Plattformen müssen es ermöglichen, aus den Transportinformationen die Einsparungen von externen Kosten zu berechnen sowie jährliche aggregierte Daten über KV-Beförderungen für Kommissionsberichte zu erheben, u.a. über das Volumen intermodaler Beförderungen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsträgerkombination, Marktsegment, Umschlagtechnologie, Art der Ladeinheit sowie geografische Abdeckung – national vs. international.



cep-Bewertung: Selbst, wenn die eFTI-Plattformen wider Erwarten bald verfügbar und mit den neuen Anforderungen ausgestattet sind, stellt das Erfordernis, über sie Transportinformationen für den KV-Nachweis zur Verfügung zu stellen eine unnötige weitere Hürde zur KV-Nutzung dar. Dies gilt erst recht, solange die Nutzung von eFTI-Plattformen noch freiwillig ist – also derzeit noch bis mindestens 2028.

EU-weite Unterstütsungsmaßnahmen [Langfassung A.6, C.1.4.1]

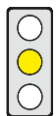
Kommissionsvorschlag: Für alle Beförderungen im intermodalen Verkehr sind künftig – wie bereits für den KV – „Quoten- und Genehmigungssysteme“ verboten. Bis spätestens 24 Monate nach Inkrafttreten der geänderten KV-Richtlinie muss jeder Mitgliedstaat eine nationale Unterstütsungsstrategie festlegen, um die Nutzung des intermodalen Verkehrs und insbesondere die KV-Beförderung zu erleichtern. Fahrzeuge, die KV-Teilstrecken auf der Straße zurücklegen, sind von den nur für schwere Nutzfahrzeuge geltenden Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten ausgenommen.



cep-Bewertung: Das Verbot von Genehmigungs- und Quotensystemen für intermodale Verkehre ist aus Wettbewerbsgründen sachgerecht. Denn auch im grenzüberschreitenden unimodalen Straßengüterverkehr gilt dieses Verbot. Die Befreiung des Zu- und Ablaufs von KV-Beförderungen von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten steigert die Wettbewerbsfähigkeit des KV ohne staatlichen Subventionsbedarf.

Mitgliedstaatliche Kostenreduktionspflicht [Langfassung A.7.1, C.1.5]

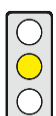
Kommissionsvorschlag: Die nationale Unterstütsungsstrategie muss die von den KV-Organisatoren getragenen Gesamtkosten der Haus-zu-Haus-Beförderungen im KV in ihrem Gebiet um mindesten 10% verringern („10%-KV-Kostenreduktionspflicht“) bis spätestens 90 Monate nach Inkrafttreten der geänderten KV-Richtlinie.



cep-Bewertung: Mit den verpflichtenden KV-Unterstütsungsstrategien und der 10%-KV-Kostenreduktionspflicht hat die Kommission erstmals ein Druckmittel, um Mitgliedstaaten zu bewegen, etwas Konkretes für den KV zu unternehmen, da sie bei mangelhafter Umsetzung ein Vertragsverletzungsverfahren fürchten müssen. Das fördert eine EU-weite Entwicklung des KV und positive Netzwerkeffekte. Die 10%-ige Kosteneinsparung ist jedoch zu gering, um Wettbewerbsnachteile auszugleichen. Die 90-monatige Umsetzungsfrist ist zu lange.

Mögliche Unterstütsungsmaßnahmen [Langfassung A.7.2, C.1.5.2]

Kommissionsvorschlag: Mitgliedstaaten können unter zahlreichen Unterstütsungsmaßnahmen auswählen. Hierzu zählen z.B. die vorrangige Behandlung des intermodalen Verkehrs; vereinfachte Verwaltungsverfahren; reduzierte Gebühren für die Schieneninfrastruktur; die Berechnung externer Kosten bei Maut- und Staugebühren für den Straßengüterverkehr, bessere Planungs- und Pachtbedingungen für Grundstücke für Umschlagterminals; die Förderung der Digitalisierung, Nachrüstung nicht kranbarer Sattelanhänger, Greifzangen für Portalkräne zum „vertikalen Umschlag“.



cep-Bewertung: Den Mitgliedstaaten große Wahlfreiheit bei Unterstütsungsmaßnahmen einzuräumen, führt leicht zu einem unübersichtlichen Flickenteppich, der die Kalkulation und Durchführung grenzüberschreitender KV-Beförderungen erschwert. Sinnvoller ist, einige Maßnahmen EU-weit zu veranlassen, die sich auf die Bepreisung externer Effekte im Straßengüterverkehr und Effizienzsteigerungen im KV-System beziehen. Auch „Horizontal-Umschlag“ sollte gefördert werden, da er sich gut für nicht-kranbare Sattelaufleger eignet.