



Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sieht zahlreiche Maßnahmen vor, die dem Kombinierten Verkehr dienlich sind. In den Maßnahmenbündeln wird aber die Problematik des Informationsflusses zu wenig berücksichtigt.

Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr – SGKV

KV braucht Förderung

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik ist in den letzten Jahren zu einem zentralen Instrument der deutschen Verkehrspolitik gewachsen. In ihm werden die entsprechenden Maßnahmen zusammengetragen, priorisiert und konkretisiert, mit denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Herausforderungen an den Güterverkehr jetzt und in Zukunft angehen und so den Logistikstandort Deutschland nachhaltig entwickeln will. Aus dem Masterplan Verkehr und Logistik entstanden, wird dieses Instrument derzeit zum dritten Mal aufgesetzt.

Der zum Jahresende 2014 vorgestellte 7. Entwurf des Aktionsplanes beinhaltet insgesamt fünf übergeordnete Zielstellungen und 29 konkretere Maßnahmen, mit denen der Verkehr wettbewerbsfähiger und zugleich umweltverträglicher gestaltet werden soll. Dabei wurden viele Punkte vom Vorgänger übernommen und punktuell angepasst. Andere Maßnahmen wurden aufgrund aktueller Problemlagen hinzugefügt, so zum Beispiel das Konzept zur Ertüchtigung der Straßenbrücken.

Strategischer Leitfaden

Aus Sicht des Kombinierten Verkehrs (KV) sind zahlreiche Maßnahmenbeschreibungen des Aktionsplans relevant und betreffen intermodale Transportketten direkt oder indirekt. Die folgenden Maßnahmen sind aus KV-Sicht hervorzuheben: Gleich in der ersten Zielstellung mit dem Titel

„Logistikstandort Deutschland stärken“, wird als eine zentrale Maßnahme die Fortschreibung des nationalen Hafenkongzeptes für die See- und Binnenhäfen herausgestellt.

Ziel ist es, dieses zu einem strategischen Leitfaden der Bundesregierung zu machen. Der KV als verbindendes Glied zwischen den Seehäfen und den Binnenland-Terminals muss dabei insbesondere über eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung der see- und landseitigen Umschlagstandorte stärker als zuvor Beachtung finden. Für Diskussion sorgen wird sicherlich der Maßnahmenansatz, der längere Güterzüge ermöglichen soll. Um die Transportkapazität im Netz zu erhöhen, sollen auf ausgewählten Strecken die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit von bis zu 1500 Meter langen Zügen untersucht werden.

In Ballungsräumen werden solche

Zugkonzepte jedoch kaum umsetzbar sein, da die Länge der Infrastruktur nicht ausreicht. Insofern bleibt abzuwarten, ob eine solche Maßnahme die erhoffte Wirksamkeit erzielen kann oder ob die bessere Kapazitätsausnutzung auf der Schiene zu einer Gefährdung der Kapazität bei ballungsraumnahen Terminals führen wird. Insgesamt erscheinen nur wenige Strecken für diese Anwendung geeignet, da auf vielen Hauptverbindungen nicht einmal die Ganzzuglängen von 700 Metern ausgenutzt werden können.

Engpässe auflösen

Weitere Maßnahmenbündel im Bereich der Stärkung des Logistikstandorts konzentrieren sich auf dessen direkte Vermarktung. Aber auch am Feldversuch des Lang-Lkw soll festgehalten werden, da die Zwischenergebnisse als positiv durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bewertet wurden. Es bleibt sowohl bei Vermarktungsstrategien als auch bei der Weiterentwicklung des Feldversuchs zu hoffen, dass die Belange des KV nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich neutral untersucht und bewertet werden.

FOTO: KOMBIVERKEHR GMBH & CO KG

Die weiteren Ansätze des Aktionsplans haben – neben allgemein von jedem Verkehrsträger zu befürwortenden Ansätzen wie zum Beispiel Aufwertung der Güterverkehrs- und Logistikberufe unterstützen oder Akzeptanz in der Bevölkerung für notwendige Infrastrukturmaßnahmen schaffen – besonders unter der Zielstellung „Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten, modernisieren und erweitern“ eine direkte Relevanz für den Kombinierten Verkehr. So sind hier unter anderem Maßnahmenpakete vorgesehen, um Engpässe im Bereich der Schiene aufzulösen. Neben der Priorisierung von Maßnahmen nach dem Bundesverkehrswegeplan ist in diesem Zusammenhang insbesondere das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II zu nennen, das mit einem Volumen von 300 Millionen Euro helfen soll, kleine Vorhaben zur gezielten Beseitigung identifizierter Engpässe im Eisenbahnnetz des Seehafenhinterlandes beschleunigt umzusetzen. Aber auch die Aufstockung der Mittel für das Sonderprogramm Brückenmodernisierung auf rund eine Milliarde Euro ist begrüßenswert, um den effizienten Vor- und Nachlauf der Straße zu gewährleisten.

Forschung und Information

Die Maßnahmen unter der Zielsetzung „Bessere Vernetzung aller Verkehrsträger erreichen“ zählen schlussendlich zu den wichtigsten Anstrengungen für den KV und unterstreichen seine politische Bedeutung. Vorrangig soll eine Meta-Studie in Auftrag gegeben werden, um die Vorteile der Verkehrsträger zukünftig besser auszunutzen und die Schnitt-

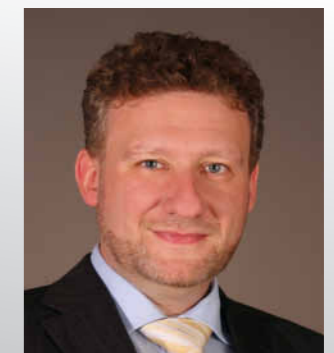
stellen aufeinander abzustimmen. Diese Studie wird hoffentlich den Grundstein für mehr Forschung und Innovationen im KV legen. Eine andere Maßnahme zielt darauf, den Informationsfluss im Straßengüterverkehr zu optimieren. An dieser Stelle besteht aber auch für die anderen Verkehrsträger deutlicher Nachholbedarf, der kontinuierliche Informationsfluss könnte ein Ergebnis der vorgenannten Studie sein. Eine andere Maßnahme zielt darauf ab, durch verschiedene technische Ansätze, allen voran die Etablierung von ERTMS, die Interoperabilität auf der Schiene zu verbessern. Der Weg zu einem technisch einheitlichen Güterbahn in Europa ist sicher der richtige, aber auch ein langer Weg.

Informationsfluss für KV-Nutzung entscheidend

Die Förderung von Umschlaganlagen nichtbundeseigener Unternehmen des Kombinierten Verkehrs soll auf hohem Niveau gesichert werden, wobei der Entfall von Bürgschaften sowie die Ausweitung der förderfähigen Investitionstatbestände derzeit in der Diskussion stehen. Ohne die Förderung von KV-Terminals wäre eine wie in Deutschland etablierte, leistungsfähige KV-Infrastruktur nicht denkbar. Allein aufgrund der anstehenden Kapazitätsausbauten geht diese Maßnahme daher in die richtige Richtung. Auch neue Umschlagtechnologien sollen von dem Programm profitieren. Eine im ersten Masterplan angedachte Innovationsförderung wäre hier vielleicht zielführender.

Insgesamt sind zahlreiche Maßnahmen angedacht, die dem Kombinierten

Verkehr dienlich sind. Der politische Schwerpunkt auf der intermodalen Nutzung aller Verkehrsträger ist dabei deutlich erkennbar und zu begrüßen. Viele der Maßnahmen sind indes Fortschreibungen bestehender Ansätze, so zum Beispiel die Terminalförderung oder die technische Angleichung des Systems Schiene in Europa. Neue Impulse können zudem aus der Metastudie zur Optimierung der Verkehrsträgerschnittstellen erwartet werden. Ob Einzelmaßnahmen wie 1500 Meter lange Züge die gewünschten Effekte haben werden, bleibt abzuwarten. Einzig die Problematik des Informationsflusses, die für die Kunden des KV ein entscheidendes Nutzungskriterium sein könnte, fehlt bisher in den Maßnahmenbündeln, die ansonsten einen guten Ausgleich zwischen Strategie und Taktik zur Bewältigung der Probleme im Güterverkehr aufweisen. So denn auf Pläne Taten folgen.



Thore Arendt

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Studiengesellschaft für den
Kombinierten Verkehr e. V. – SGKV
und Mitglied im Redaktionsbeirat
Privatbahn Magazin

ANZEIGE