
Pressemitteilung

Siegburg/Berlin, 01. Juni 2023

EU-Recht muss Leistungspotenziale des Kombinierten Verkehrs heben

19. Siegburger Branchentreffen Spedition und Eisenbahn

„Der Kombinierte Verkehr bleibt der Wachstumsmotor des Schienengüterverkehrs sowie wichtiger Hebel für eine Güterverkehrsverlagerung und die Verkleinerung des CO₂-Footprints der Logistik. Im Jahr 2021 stieg dessen transportierte Gütermenge um acht Prozent. Die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern wuchs sogar um 9,5 Prozent. Um seine Leistungspotenziale weiter ausspielen zu können, braucht der Kombinierte Verkehr eine klare Weichenstellung des europäischen Rechts und ein funktionierendes Stellwerk an Förderrichtlinien“, betonen Tino Bauer, Vorsitzender des DSLV-Fachausschusses Schienengüterverkehr und Mitglied des Erweiterten Präsidiums, und Joachim Berends, VDV-Vizepräsident zu Beginn des am 1. und 2. Juni 2023 zum 19. Mal gemeinsam ausgerichteten und mit 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausgebuchten Siegburger Branchendialogs Spedition und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

DSLVL und VDV setzen vor allem hohe Erwartungen an die längst überfällige Revision der 31 Jahre alten Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr. Das EU-Recht spiegele aus Sicht der Verbände längst nicht mehr die heutige Realität der internationalen Zusammenarbeit zweier Verkehrsträger wider, die in den Mitgliedstaaten unterschiedlich gesetzlich geregelt wird. Hier muss Brüssel die Grundlagen für einen europaweit harmonisierten Rechtsrahmen schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten kombinierter Verkehr und multimodaler Verkehr aufhebt. Darüber hinaus bedarf es eines anhaltend hohen Finanzierungsrahmens der Bundesregierung

- für die Errichtung und den Ausbau von KV-Terminals in Europa, um die Dichte für den Zugang von Containern, Wechselbehältern und Lkw-Trailern zur Schiene zu erhöhen

- für die Förderung zusätzlicher KV-Verbindungen durch Anschubfinanzierungen zur Senkung des Investitionsrisikos
- zur finanziellen Unterstützung von Speditionen und Flottenbetreibern bei der Anschaffung kranbarer Lkw-Trailer oder zur teilweisen Kompensation von Umrüstkosten
- zur Unterstützung der europäischen und internationalen Standardisierung und Kodifizierung von Containern und anderen Ladeeinheiten
- zur Schaffung einer sendungsbezogenen Verlagerungsprämie für Speditionen
- zur Förderung bimodaler Transportbehälter nach dem Vorbild Österreichs.

Tino Bauer, Vorsitzender des DSLV-Fachausschusses Schienengüterverkehr und Mitglied des Erweiterten Präsidiums im DSLV: „Grundvoraussetzung für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs bleibt eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, die technisch ertüchtigt und strukturell reformiert werden muss. Gleichzeitig muss bei der Finanzierung mit einem überjährigen Fondsmodell nachhaltig gegengesteuert werden. Mit der Auflösung des Finanzierungskreislaufs Straße sollen der Schiene in den kommenden vier Jahren bis zu 20 Milliarden Euro aus den Einnahmen der CO2-basierten Lkw-Maut zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen auch für die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung verwendet werden, das Angebot und die Qualität des Kombinierten Verkehrs zu stärken. Offen ist bislang die Umsetzung der politischen Zusage, die letzte Meile auf der Straße von der Mautpflicht zu befreien.“

Joachim Berends, VDV-Vizepräsident: „KV-Förderung fortsetzen und Standardisierung von kranbaren Sattelaufliegern voranbringen – diese zwei Forderungen aus dem Koalitionsvertrag sehen wir als wesentliche Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Kombinierten Verkehrs an. Von den jährlich rund 100.000 in Europa produzierten Sattelaufliegern, sind lediglich 13.000 kranbar. Gelingt es – flankiert durch ein Bündel an Maßnahmen – diese Quote zu erhöhen, könnte ein nennenswertes Gütervolumen von der Straße auf der Schiene verlagert werden. Auf die starke Nachfrage nach Ersatzinvestitionen in bereits am Netz befindlichen KV-Terminals und dem Bau neuer Umschlaganlagen muss der Bund mit einer Aufstockung der Fördermittel reagieren“.

Seit 2002 organisieren der DSLV und der VDV den zweitägigen Branchendialog im rheinländischen Siegburg mit regelmäßig mehr als 150 Teilnehmenden. Auch in diesem Jahr informierten sich Vertreterinnen und Vertreter von Speditionen und Eisenbahnen über aktuelle Themen zur Verkehrspolitik, über Best-Practice-Beispiele zur Verkehrsverlagerung und über Logistikkonzepte unter Beteiligung der Schiene.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über **640 Mitgliedsunternehmen**. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr: Rund **7,1 Milliarden Fahrgäste in Deutschland** nutzten im Corona-Jahr 2020 den Öffentlichen Personennahverkehr der VDV-Mitgliedsunternehmen. Busse und Bahnen ersetzen damit jeden Tag rund 14 Millionen Autofahrten auf deutschen Straßen. 2020 transportierten die VDV-Unternehmen im **Schienengüterverkehr 288 Millionen Tonnen** und ersetzen so rund 67.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.



Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an presse@vdv.de. Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).