

Die INTERMODAL KOLUMNE

von Rainer Mertel

Richtlinie 92/106/EG – das Fundament

Selbst viele ausgewiesene Fachleute des kombinierten Verkehrs (KV) kennen die europäische Richtlinie 92/106/EG aus dem Jahr 1992 nicht. Dabei ist sie – ohne große Übertreibung – so etwas wie die „Magna Charta“ des europäischen KV. Mit ihr wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für den gesamten KV in der Europäischen Union (EU) geschaffen. Alle EU-Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, sie in ihre nationalen Rechtsordnungen zu übertragen.

Zwar weisen auch nach über 20 Jahren Gültigkeit einige Mitgliedsländer noch ein „Umsetzungsdefizit“ auf, wie KombiConsult kürzlich im Rahmen eines für die EU-Kommission erstellten Gutachtens festgestellt hat. *) Dennoch zeigt unsere Studie auch, dass es mittlerweile ein EU-weites, gemeinsames Verständnis davon gibt, was KV ist, und dass in allen Ländern spezifische Rechtsvorschriften für den KV erlassen worden sind. Selbst wenn dies die einzige Errungenschaft der Richtlinie wäre, was glücklicherweise nicht der Fall ist, würde dies bereits einen bedeutenden Fortschritt gegenüber der Zeit vor der Richtlinie bedeuten. Denn diese Regelungen stellen Eines klar: Beim KV handelt es sich um ein eigenständiges Güterverkehrssystem, das spezifische rechtliche Spielregeln in Abgrenzung vom „konventionellen“ Straßen-, Eisenbahn- oder Binnenschiffsverkehr benötigt. Zu verdanken ist dies der KV-Definition in der Richtlinie, die die konstitutiven Merkmale einer intermodalen Supply Chain unmissverständlich benennt: Transportkette bestehend aus einer kürzeren Straßen- und einer längeren Bahn-, Binnen- oder Seeschiffbeförderung; Güter werden in Ladeeinheiten befördert, die mindestens 20' lang sein müssen; beim Verkehrsträgerwechsel werden Ladeeinheiten umgeschlagen, ohne das Gut anzufassen. Auf dieser Grundlage konnten die EU-Staaten, und das gilt im Besonderen für die seit 1992 neu hinzugekommenen Mitgliedsländer, einen eigenen Rechtsrahmen für den KV schaffen und spezifische Anreize und Förderinstrumente realisieren, wie erhöhte Lkw-Gesamtgewichte, die Befreiung von der Kfz-Steuer oder vom Wochenendfahrverbot sowie die Förderung des Baus von Terminals. Diese Rechtsvorschriften geben Orientierung und Planungssicherheit für Anbieter und derzeitige Nutzer von KV-Leistungen, aber auch für verladungsbereite Verlagerer und Logistikunternehmen.

Die EU-Kommission prüft derzeit ob die Richtlinie beibehalten und novelliert werden soll. In diese Beurteilung fließen nicht unwesentlich die Ergebnisse unseres oben erwähnten Gutachtens ein. Für mich jedoch ist klar: Die Richtlinie 92/106/EG bedarf nach über 20 Jahren sicherlich einer Modernisierung und Entschlackung von nicht mehr relevanten Regelungen. Sie ist und bleibt aber eine unverzichtbare Grundlage für die Erfolgsgeschichte KV und die zukünftige Etablierung einer „Single European Intermodal Transport Area“, von EU-weit einheitlichen Bedingungen für die Durchführung und Nutzung von KV-Diensten.

Rainer Mertel, Geschäftsführer KombiConsult GmbH, Frankfurt am Main

*) Kostenloser Download der Studie, die gemeinsam mit PLANCO und zwei internationalen Firmen erstellt wurde: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>



Binnenhäfen Land Hafen	Jahr	Lkw TEU	Bahn TEU	Schiff TEU	Gesamt TEU
🇫🇷 Lille	1992	22.579	0	4.889	27.468
	2005	45.507	0	39.769	85.276
	2009	19.042	0	50.569	69.611
	2010	22.449	0	49.005	71.454
	2011	24.693	0	53.598	78.291
	2012	19.593	0	49.213	68.806
	2013	17.858	0	50.199	68.057
	2014	25.761	0	58.112	83.873
	1-9 2015	30.916	9.300	45.163	85.379
	🇦🇹 Linz/Donau <small>¹Lkw- und Bahnverkehre gemeinsam erfasst</small>	1990	133.605	133.605	635
2000		60.799	68.888	2.216	131.903
2005		79.303	86.028	2.739	168.070
2008		113.964	109.941	1.256	225.161
2010		94.744	88.473	388	183.605
2011		114.142	92.006	370	206.518
2012		113.305	89.636	376	203.317
2013		111.967	84.333	280	196.580
2014		129.273	86.649	360	216.282
1-9 2015		99.684	78.684	1.835	180.203
🇩🇪 Ludwigshafen <small>¹Container-Lkw-Verkehr nicht erfasst, ²Erfassung erst 2005</small>	2002	-	2	42.780	42.780
	2005	-	14.251	57.401	71.652
	2010	-	-	-	84.762
	2011	-	5.450	72.491	77.941
	2012	-	-	87.518	87.518
	2013	-	-	83.360	83.360
	2014	-	-	81.258	81.258
	1-8 2015	-	259	65.374	65.433
🇫🇷 Lüttich	2006	44	4.415	18.478	22.937
	2010	-	-	17.633	17.633
	2011	-	-	28.982	28.982
	2012	-	-	24.813	24.813
	2013	-	-	-	27.638
	2014	-	-	-	31.939
🇫🇷 Lyon	1994	33.549	2.682	1.177	37.408
	2000	91.061	26.090	2.176	119.327
	2006	140.550	7.292	55.440	203.282
	2010	77.815	20.976	56.840	155.631
	2011	91.212	37.160	59.386	187.758
	2012	106.892	45.471	69.619	221.982
	2013	105.012	36.588	72.363	213.963
	2014	126.987	40.375	89.795	257.157
🇩🇪 Magdeburg	2000	-	-	2.947	2.974
	2005	-	-	9.980	9.980
	2010	-	-	15.000	15.000
	2011	-	-	15.500	15.500
	2012	-	-	10.200	10.200
	2013	-	-	10.700	10.700
	2014	-	-	15.800	15.800
🇩🇪 Mainz	1990	-	-	-	49.799
	2000	-	-	-	101.749
	2005	-	-	-	124.101
	2010	-	-	-	117.039
	2011	-	-	-	107.896
	2012	-	-	-	103.043
	2013	-	-	-	109.147
	2014	-	-	-	108.867
	1-9 2015	-	-	-	83.914
	🇩🇪 Mannheim <small>¹Daten wurden nicht erfasst</small>	1990	-	1	44.233
2000		-	1	87.212	87.212
2005		-	1	133.694	133.694
2010		-	83.559	120.568	204.127
2011		-	76.280	99.088	175.368
2012		-	1	117.409	117.409
2013		-	1	136.621	136.621
2014		-	1	140.823	140.823
1-9 2015		-	1	106.046	106.046
🇫🇷 Metz	2014	-	-	-	1.898
	1-6 2015	-	-	-	4.269
🇩🇪 Minden <small>Eröffnung Mai 2002, bis 2004 wurden keine Lkw-TEU erfasst.</small>	2002	-	-	2.022	2.022
	2005	-	-	16.210	16.210
	2010	44.406	159	14.773	59.338
	2011	55.631	7.418	18.589	81.638
	2012	66.474	27.583	16.141	110.198
	2013	61.830	28.151	13.969	103.950
	2014	79.642	35.007	18.509	133.158
	1-8 2015	57.625	30.461	12.152	100.238

© SCHIFFFAHRT UND TECHNIK VERLAGS GmbH, Sanikt Augustin | Zusammenstellung: Michael Nutsch