

KOMBINIERTER VERKEHR IST EIN TOP-KLIMASCHÜTZER



Der Kombinierte Verkehr (KV) nutzt die Stärken von Schiene, Straße und Wasserstraße und fördert einen möglichst klimafreundlichen, flexiblen Gütertransport. Ca. 800 Mio. Euro wurden in den letzten 20 Jahren in die KV-Infrastruktur nicht bundeseigener Anlagen investiert – dies spart heute bereits ca. 2 Mio. t CO₂ jährlich.

Auch in der COVID-19 Krise zeigt der KV europa-weit, was er kann: Regionen vernetzen, Güter überregional bündeln, Langstreckenverkehre weg von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagern, Kooperation über Landesgrenzen hinweg. Der Kombinierte Verkehr ist systemrelevant.

Nur folgerichtig ist der KV daher eine der Säulen des europäischen Green Deal für den Güterverkehr und der Klimaschutzmaßnahmen der Bundesregierung. Entscheidend ist damit die Frage: Wie stärkt man den KV? Und wie sollten Förderungen ausgestaltet sein, um das KV-Gesamtsystem weiter voranzubringen? Die Antwort liegt in der Natur des KV selbst: Nicht einzelne Verkehrsträger oder Technologien dürfen im Fokus der Förderung stehen, sondern immer die Wirkung aufs Gesamtsystem. Dies bedeutet: Alle Verkehrsträger müssen gleichrangig behandelt werden, es gilt Technologieoffenheit, und alternative Antriebe und Kraftstoffe sind immer in ihrem positiven Klima-Effekt auf die gesamte KV-Kette zu betrachten.

Nicht zielführend ist daher, um ein Beispiel zu nennen, die verbrauchsabhängige Förderung von CNG- und LNG-Antrieben im LKW durch die geplante Fortführung der Mautbefreiung bis 2023. Diese Sonderstellung des

LKW wird dem KV nicht gerecht. Positiv gesprochen: Wird der LKW mit 18,7 Cent je LKW-km gefördert, müsste auch die Bahn mit 6,54 Euro pro Zug-km gefördert werden.

Nur mit dieser Gleichbehandlung sind wir beim Erreichen der Klimaschutzziele auf Kurs. Um den KV voranzubringen, braucht es daher immer den Blick aufs Gesamtsystem. Ein verkehrsträgerübergreifendes Fördersystem verhindert Rückverlagerungseffekte und erzeugt eine bessere Umweltbilanz für das gesamte Transportsystem. Und zu diesem verkehrsträgerübergreifenden Fördersystem gehört unter anderem die Unterstützung bei Infrastruktur und Anschaffung, bei der Durchführung von Messreihen und der Umrüstung.

Auch diese Frage muss beantwortet werden – in Bezug auf den Systemnutzen für den KV wie für die gesamte Logistik. Dazu braucht es weitere Messreihen im Realbetrieb, Testdaten und neutrale Analysen – die Voraussetzung dafür, dass Fördermitteleine möglichst hohe Wirksamkeit erzielen. Alternative LKW-Antriebe und -Kraftstoffe kommen im KV zielgenau zum Einsatz: im straßengebundenen Vor- und Nachlauf auf der „ersten und letzten Meile“ ebenso wie bei schwerem Gerät im Terminalbereich. So reduzieren zum Beispiel effiziente Gasantriebe Feinstaub- und Lärmemissionen, das ist gut für die gesamte Transportkette.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) ist ein gemeinnütziger Verein mit dem Ziel, den Kombinierten Verkehr als rationelle Transportart in Deutschland und Europa zu erforschen und in der Praxis zu fördern. Durch die Kombination der Stärken aller Verkehrsträger ist es das Ziel der SGKV, die Entwicklung eines effizienten und umweltverträglichen Güterverkehrs nachhaltig zu unterstützen. Der Verein mit Sitz in Berlin umfasst über 80 Mitglieder aus allen Logistikbereichen, vom Verladener über den Transportunternehmer bis hin zum Endkunden. Haupttätigkeitsfelder der SGKV liegen in der Beratung der Mitglieder, der Mitarbeit in nationalen und internationalen Forschungsprojekten sowie in Beratungsleistungen für staatliche sowie gewerbliche Institutionen. Die SGKV bietet eine neutrale und meinungssoffene Plattform zur Wissensvermittlung und Förderung des Erfahrungsaustausches in den Bereichen Transport, Umwelt, Normung, Berufliche Bildung, Trends und Security des Kombinierten Verkehrs.

Quelle: SGKV, Foto: RheinCargo

