



Bozen 26.03.2026

Positionspapier zur Revision der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr

Mit dem Anstieg des Güterverkehrs und dem wachsenden Fokus auf den Klimaschutz in Europa wird der Bedarf an einer neuen Richtlinie zum Kombinierten Verkehr immer deutlicher – einer Richtlinie, die größere Gütermengen gezielt auf die Schiene oder auf Wasserwege lenkt, den Kombinierten Verkehr fördert und ihn für Unternehmen wettbewerbsfähig und attraktiv macht.

Die Bedeutung der Stärkung des Kombinierten Verkehrs im Vergleich zum ausschließlichen Straßengüterverkehr war der Europäischen Union bereits seit 1975 bewusst, zunächst mit der Richtlinie 75/130/EWG und später mit der Richtlinie 92/106/EWG. Es gab mehrere Versuche, die Richtlinie wirksamer zu gestalten; bislang ist jedoch jede Überarbeitung gescheitert. Infolgedessen wird der Kombinierte Verkehr weiterhin durch über dreißig Jahre alte Vorschriften geregelt, die inzwischen veraltet und unklar sind und seinen Handlungsspielraum einschränken. Die in der Richtlinie 92/106/EWG vorgesehene finanzielle Unterstützung ist unzureichend, und die Zahl der tatsächlich als Kombinierte Verkehr qualifizierbaren Transporte bleibt begrenzt.

Der jüngste Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr, der im November 2023 vorgelegt wurde, kommt derzeit nicht voran. Im Januar 2026 bestand zudem die Gefahr, dass der Vorschlag aufgegeben wird. Dieses Szenario konnte jedoch durch die Abstimmung im TRAN- Committee des Europäischen Parlaments verhindert werden.

Mit diesem Dokument möchte die Handelskammer Bozen die strategische Bedeutung des Kombinierten Verkehrs hervorheben, auch im Zusammenhang mit der geografischen Lage entlang des Brennerkorridors, der Teil des Skandinavisch-Mediterranen Korridors ist.

- **Kontext:** Der Brennerpass ist ohne Zweifel der wichtigste Alpenübergang für den Güterverkehr. Im Jahr 2023 wurden 29 % des gesamten alpenquerenden Verkehrs entlang des Brennerkorridors abgewickelt, mit einer Aufteilung von 75 % auf die Straße und 25 % auf die Schiene¹. Der Gütertransport auf dieser Achse ist mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, die vor allem auf die seit Jahrzehnten von

¹ Uniontrasporti, Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige (Weißbuch über die Infrastrukturprioritäten in Trentino-Südtirol), 2025



der Landesregierung Tirol eingeführten Fahrverbote zurückzuführen sind. Die dadurch entstehenden Schäden für die italienische Wirtschaft betragen 370 Millionen Euro pro Jahr².

- **Verschmutzung:** Im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität brauchen Unternehmen einfache, moderne und leicht zugängliche Lösungen für den Kombinierten Verkehr. Die Dekarbonisierung ist ein wichtiges Ziel, muss aber nachhaltig umgesetzt werden, ohne die Unternehmen zusätzlich zu belasten. Es ist wichtig, wirksame Instrumente bereitzustellen, die einen realistischen ökologischen Übergang ermöglichen. Eine Richtlinie zum Kombinierten Verkehr, die konkrete Vorteile für diejenigen bietet, die die Straße nur für die erste und letzte Meile nutzen, und die klarer, umfassender und leichter zugänglich ist als die aktuelle, wäre ein zentraler Baustein auf dem Weg zur Dekarbonisierung.
- **Verkehrsüberlastung:** Wie bekannt verursacht der Straßenverkehrsstau Kosten in Höhe von etwa 1 % des BIP³. Deshalb ist es notwendig, Maßnahmen zu ergreifen, die eine schrittweise Verringerung der Staus gewährleisten. Der Kombinierte Verkehr trägt in diesem Zusammenhang dazu bei, die Straßeninfrastruktur zu entlasten.
- **Fahrermangel:** Laut der IRU fehlen in Europa heute bereits 233.000 Lkw-Fahrer, und die meisten der derzeit tätigen Fahrer stehen kurz vor dem Ruhestand⁴. Der Kombinierte Verkehr kann helfen, dieses Problem auf zwei Ebenen zu bekämpfen. Einerseits reduziert die Verlagerung größerer Gütermengen auf Schiene oder Wasserstraße den Bedarf an Fahrern. Andererseits verbessert die Verringerung der Fahrstrecken auf der Straße, die nur für die erste und letzte Meile genutzt wird, sowohl die Work-Life-Balance der Fahrer, da sie weniger Zeit von zu Hause entfernt sind, als auch kritische Aspekte wie den Mangel an sicheren Parkmöglichkeiten.
- **Resilienz:** Die Erfahrungen entlang des Brennerkorridors und früher an anderen Alpenübergängen (z. B. beim Erdbeben am Fréjus) zeigen, dass die Verfügbarkeit mehrerer Verkehrsträger die einzige wirksame Lösung bei der Sperrung eines Verkehrsmittels ist. Gleichzeitig fördert ein höherer Anteil des Kombinierten Verkehrs die Umverteilung der Gütermengen und entlastet die Infrastruktur, wodurch die Abhängigkeit von einer einzigen Strecke verringert wird.

² Ibidem

³ RICHTLINIE (EU) 2022/362 Erwägungsgrund 37

⁴ Im Italien, zum Beispiel, sind 45 % der Lkw-Fahrer älter als 55 Jahre. IRU Widening age compounds truck driver shortage crisis: new IRU report, 3.04.2025



HANDELS-, INDUSTRIE-, HANDWERKS-,
TOURISMUS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

Angesichts der genannten Aspekte unterstreicht die Handelskammer Bozen erneut die Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Logistik entlang der Brennerachse und in ganz Europa.

Kontakte:

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen unter elisa.visigalli@handelskammer.bz.it oder 0471 945 707 zur Verfügung.