

## Der Güterverkehr per Schiene muss wettbewerbsfähiger werden

### ● Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist für den Verkehr in der Europäischen Union von größter Bedeutung. Obwohl er seit den 1970er Jahren erheblich zurückgegangen ist, besitzt der Schienengüterverkehr nicht zu unterschätzende Vorteile im Hinblick auf die Schaffung eines effizienten und nachhaltigen Verkehrssystems in Europa. Aufgrund ihrer geringeren Umweltkosten und ihrer Sicherheit kann die Schiene in bestimmten Marktsegmenten eine konkurrenzfähige Alternative zur Beförderung auf der Straße bieten. Dennoch gibt es einige bedeutende Nachteile: die mit dem Personenverkehr geteilte Nutzung der Infrastruktur, die mangelnde Interoperabilität und die noch nicht ausreichend kundenorientierte Unternehmenskultur.

Mit einer Reihe von Maßnahmen verfolgt die Gemeinschaft seit rund 15 Jahren das Ziel, den Schienengüterverkehr neu zu beleben und ihm eine größere europäische Dimension zu geben. Diese Maßnahmen sind sowohl auf die Organisation des Eisenbahnsektors gerichtet (schrittweise und seit 2007 vollzogene Liberalisierung des Schienengüterverkehrs), als auch auf die technische Interoperabilität und die Verwirklichung einer den Kontinent umspannenden Infrastruktur durch das TEN-V-Programm.

## MEMO - DER GÜTERVERKEHR PER SCHIENE MUSS WETTBEWERBSFÄHIGER WERDEN

Diese Maßnahmen haben zu zufrieden stellenden Ergebnissen geführt, die allerdings noch nicht ausreichen. Die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nimmt seit einigen Jahren erneut erheblich zu. Im ersten Halbjahr 2007 stieg sie, getragen vor allem von der Dynamik des grenzüberschreitenden Verkehrs, um 7 % . Der Anteil der Schiene am Güterverkehr nimmt dennoch nur geringfügig zu. Auch die bislang bescheidene Weiterentwicklung der Interoperabilität muss beschleunigt werden.

### ● Maßnahmen auf europäischer Ebene sind erforderlich

In diesem Zusammenhang wäre es von Nutzen, die bereits eingeleiteten Gemeinschaftsinitiativen durch neue Maßnahmen zu vervollständigen, um noch stärker auf den Aufbau eines integrierten und wettbewerbsfähigen europäischen Eisenbahnraumes hinzuwirken. Im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 wurde deshalb der Wille der Kommission zum Ausdruck gebracht, die Schaffung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes zu unterstützen.

Die Kommission möchte diese Ausrichtung in Maßnahmen umsetzen, die in Anbetracht der gegenwärtigen Lage auf dem Schienengüterverkehrsmarkt zweckdienlich und angemessen sind. Augenscheinlich kann die Schiene besonders dann ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße behaupten, wenn große Gütermengen über lange Strecken zu befördern sind. Da die Güter innerhalb des Binnenmarkts zunehmend per Container befördert werden und die Distanzen größer geworden sind, könnte eine immer größere Nachfrage nach Schienengüterverkehrsdiensten entstehen.

Deshalb werden eine Reihe von Maßnahmen rechtlicher und finanzieller Art vorgeschlagen, mit denen die Entwicklung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten und nach Korridoren gegliederten europäischen Schienennetzes unterstützt werden soll. Dem Konzept liegen die auf diesem Gebiet bereits eingeleiteten Programme und Maßnahmen zugrunde, beispielsweise die Einführung des ERMTS auf wichtigen europäischen Schienenverkehrsachsen.

### ● Weiterentwicklung des Korridorkonzepts

Die Kommission hat anhand der bestehenden und künftigen Verkehrsströme ein mögliches europäisches Netz bestimmt. Die Nutzung der Infrastruktur und ihre Finanzierung sollen dank verstärkter Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Mitgliedstaaten bei der Investitionsplanung und der Verwaltung der Korridore auf europäischer Ebene optimiert werden. Mit dieser Koordinierung der das Netz bildenden Korridore betraut sind Korridorverwaltungen.

Durch stärkere Koordinierung und den gemeinsamen Willen, dem Güterverkehr auf diesen Achsen ausreichend Vorrang einzuräumen, sollte es möglich sein, den Schienengüterverkehrsbetreibern qualitativ hochwertige Trassen zur Verfügung zu stellen und damit die Leistungsfähigkeit der gesamten Kette zur Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen zu erhöhen.

## MEMO - DER GÜTERVERKEHR PER SCHIENE MUSS WETTBEWERBSFÄHIGER WERDEN

Die Kommission schlägt insbesondere vor, bis 2012 mindestens einen internationalen Korridor mit Vorrang für den Güterverkehr in jedem Mitgliedstaat zu schaffen. Für jeden Korridor schlägt sie folgende Initiativen vor:

- Verbesserung der Koordinierung zwischen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern bei Verwaltung und Investitionen;
- ausreichend Vorrang für den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr im vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Netz;
- Verbesserung des Zugangs zu Zusatzdienstleistungen und der Transparenz hinsichtlich der angebotenen Dienste. Sämtliche Vorschläge werden Anfang 2008 von einer Sachverständigengruppe eingehend geprüft und bewertet und bis Ende 2008 zu entsprechenden Legislativ- und Finanzierungsvorschlägen verarbeitet.

Der Kommission ist bewusst, dass diese Vorschläge lediglich der Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs Rechnung tragen und keine endgültige Antwort darstellen. Eine Wiederbelebung dieses für Europa notwendigen Sektors ist nur möglich durch effektive Umstrukturierung der alteingesessenen Unternehmen, verstärkte Öffnung des Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb und mehr Innovationen in einer Branche, die neue, den Erfordernissen der modernen Logistik besser entsprechende Modelle entwickeln muss.

### ● Korridore in Zahlen (Beispiele):

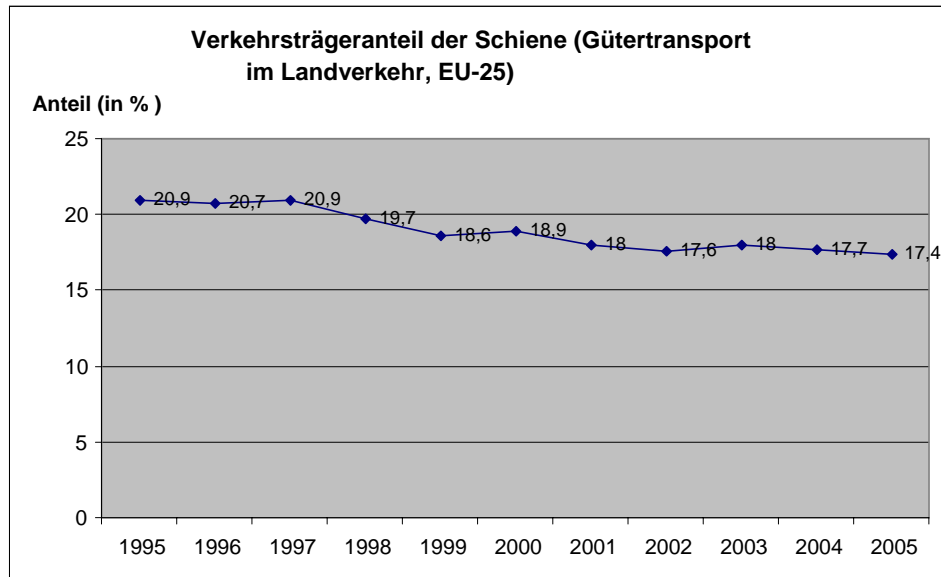
- **Korridor A : Rotterdam-Genua**

*Im Korridor Rotterdam-Genua soll das Verkehrsvolumen durch Steigerung der Pünktlichkeit um 26 % und Verkürzung der Fahrzeit um 20 % bis 2020 verdoppelt werden. Diese Maßnahmen ermöglichen jedes Jahr die Durchfuhr von 28 Mrd. Tonnenkilometern auf der Schiene statt auf der Straße: das entspricht an jedem Punkt dieses 1300 km langen Korridors einem mit 26 t Gütern beladenen Lkw alle 37 Sekunden, rund um die Uhr und ganzjährig.*

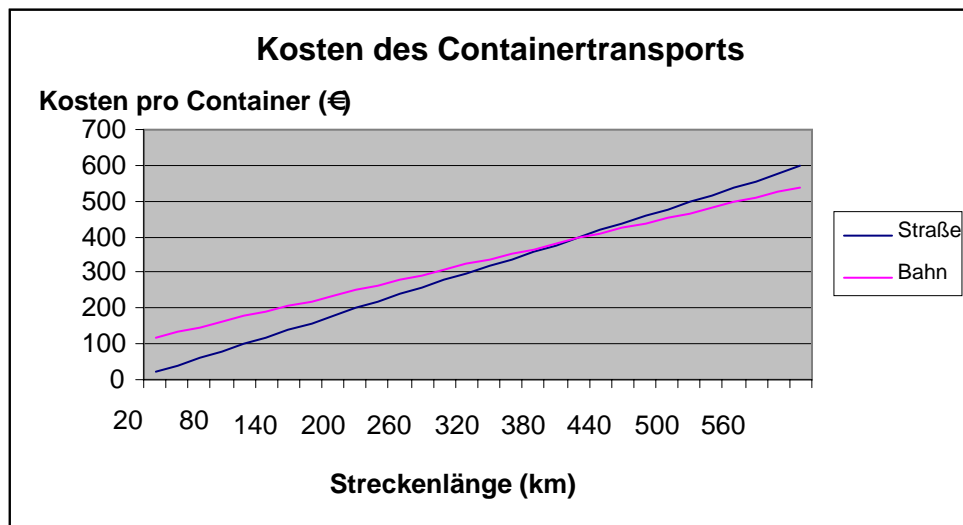
- **Korridor C: Antwerpen-Lyon/Basel**

*Im Korridor Antwerpen-Lyon/Basel soll das Gütervolumen bis 2020 um 55 % gesteigert werden, indem vor allem die Fahrzeit um 15 % verkürzt und die Zahl der Züge mit Verspätung auf der Strecke Antwerpen-Lyon um 75 % bzw. auf der Strecke Antwerpen-Basel um 50 % gesenkt wird. Durch diese Maßnahmen könnten auf diesen sehr verkehrsreichen Achsen, wo die Schiene echte Wettbewerbsvorteile besitzt, rund 7 Mrd. Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert werden.*

MEMO - DER GÜTERVERKEHR PER SCHIENE MUSS WETTBEWERBSFÄHIGER WERDEN



Quelle : Eurostat



Quelle: Folgenabschätzung, Atkins