

«Weissbuch»

EU will Milliarden ins Schienennetz stecken

Vor allem auf mittleren Strecken fordert die EU-Kommission in ihrem Strategiepapier «Weissbuch» weniger Lkw-Fahrten und mehr Transporte mit der Bahn. Ansonsten hält sie an der 2006 propagierten «Ko-Modalität» fest.

Lange wurde es erwartet, nun liegt es endlich vor: Das «Weissbuch», ein 35 Seiten umfassendes Strategiepapier der EU-Kommission, das die Richtlinien für die Verkehrs- und Transportpolitik innerhalb der Union in den nächsten 40 Jahren vorgibt und die Erstaufgabe aus dem Jahr 2001 ersetzt. Das erklärte Ziel: Die Abhängigkeit von Erdöl drastisch senken und die CO₂-Emissionen bis 2050 um 60% reduzieren.

Um das ehrgeizige Vorhaben in den nächsten vier Jahrzehnten umzusetzen, braucht es einerseits Geld – viel Geld – und andererseits eine Reihe von griffigen Massnahmen. Einige werden jetzt bereits im Strategiepapier erwähnt und beschrieben. Sie zielen im Wesentlichen darauf ab, innerhalb der Union einen grossen einheitlichen Verkehrsraum mit leistungsstarken Transportkorridoren quer über den ganzen Kontinent einzurichten und emissionsarme, ressourcensparende Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen fördern.

Mehr Transporte mit der Bahn

In diesem multimodalen Verkehrsraum soll die Bedeutung der Bahn auch in Zukunft wachsen. Vor allem die Strassen-



EU-Kommissar Siim Kallas bei der Vorstellung des «Weissbuchs».

transporte über mittlere Distanzen will Europa vermehrt auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagern. «Bis zum Jahr 2030 sollen 30% und bis 2050 rund die Hälfte der Güter, die heute per Lkw über mehr als 300 km transportiert werden, neu per Bahn oder Schiff befördert werden», erklärte Kommissions-Vizepräsident Siim Kallas, dem das Verkehrsressort untersteht, bei der Präsentation des Weissbuchs in Brüssel.

Eine Einschränkung der Mobilität sei dagegen keine Option. An der 2006 propagierten «Ko-Modalität» der verschiedenen Verkehrsträger werde nicht gerüttelt, so Kallas: «Die Kommission erachtet es für die Wirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit Europas als unabdingbar, weiterhin alle Verkehrsträger zu fördern.» Allerdings müssten neue Verkehrsmuster entwickelt werden.

Grosse Gütermengen sollen künftig weitgehend mit dem jeweils effizientesten

Verkehrsträger oder der effizienteste Kombination von Verkehrsträgern transportiert werden. Bis 2030 will Brüssel ein leistungsstarkes multimodales Kern-Netz innerhalb der Union schaffen, wozu die Verkehrsinfrastrukturen im Osten wie im Westen Europas kräftig ausgebaut und modernisiert werden sollen.

Allein die Länge des Hochgeschwindigkeits-Schienennetzes soll in den nächsten 20 Jahren verdreifacht werden. Überdies sollen die Seehäfen effiziente Hinterlandverbindungen erhalten und zusammen mit den Flughäfen entlang des europäischen Kernnetzes an das Schienennetz und, wo immer möglich, auch an das Binnenwasserstrassensystem angebunden werden.

Für strukturellen Wandel

Auch Marktmassnahmen sind im Weissbuch enthalten. Sie haben hauptsächlich zum Ziel, technische, administrative und



Die EU möchte mit einer langfristigen Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene Perspektiven für einen geringeren CO₂-Ausstoss schaffen.

rechtliche Hindernisse abzubauen. Im Schienengüterverkehr will das Weissbuch über Gesetzesänderungen einen eigent-

lichen strukturellen Wandel herbeiführen, der es den Bahnen ermöglichen soll, im freien Wettbewerb zu bestehen sowie

über mittlere und längere Strecken Marktanteile hinzugewinnen.

Die Trennung von Netz und Betrieb will zudem für einen unionsweiten diskriminierungsfreien Trassenzugang sorgen. Ihrer Steuer- und Preispolitik für den Verkehrssektor will die Kommission verstärkt das Verursacherprinzip zu Grunde legen. Zudem will sie die Internalisierung externer Kosten schrittweise in der Union einführen.

Die Investitionen für die Umsetzung des Weissbuchs sind enorm. Allein für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in der Union werden bis 2030 Investitionen in Höhe von rund 1500 Mrd. EUR veranschlagt. Davon müssen bis 2020 allein für die Vollendung des geplanten multimodalen Kern-Netzes, das sogenannte Ten-V-Netz, rund 550 Mrd. EUR aufgewendet werden. Die EU wird sich an diesen Kosten voraussichtlich mit maximal 85 Mrd. EUR beteiligen, den Rest müssten die 27 Mitgliedstaaten selber aufbringen.

Claudia Benetti
www.europa.eu

Eisenbahnorganisationen begrüßen Zielvorgaben

Die im «Weissbuch» dargelegte Stossrichtung der EU-Kommission für die Verkehrspolitik in den nächsten 40 Jahren wird von den europäischen Eisenbahn-Organisationen weitgehend begrüsst. Auf positives Echo stösst insbesondere das Ziel, bis 2050 rund die Hälfte der heutigen Strassengütertransporte über 300 km Distanzen auf die Schiene zu verlagern und in den nächsten 40 Jahren den CO₂-Ausstoss um 60% zu senken.

ERFA

Die Europäische Güterbahnvereinigung (ERFA) begrüsst die Stossrichtung der EU-Kommission für die Verkehrspolitik bis 2050. Sie unterstützt insbesondere die geplante Trennung zwischen Netz und Betrieb, die beabsichtigte Stärkung der Regulierungsbehörden sowie die angestrebten einheitlichen Zulassungsvorschriften für Rollmaterial in der Union, erklärt die ERFA. Die Vereinigung kritisiert jedoch das Fehlen wichtiger Postulate im «Weissbuch»

wie die Schaffung wettbewerbsfähiger und planbarer Trassen- und Strompreise und einen verbesserten Marktzugang für den Einzelwagenverkehr.
www.erfa.be

UIRR

Für die Europäische Vereinigung für den kombinierten Verkehr (UIRR) enthält das Strategiepapier «Vorschläge, die – wenn sie denn richtig umgesetzt werden – der Verbesserung der Qualität dienen und auch den ökologischen Fussabdruck des Verkehrs verringern können». Nicht einverstanden ist die UIRR hingegen mit der von der Kommission gemachten Prognose, der KV werde bis 2050 um 87% zunehmen. «Diese Steigerung wird schon allein über das natürliche Wachstum des kombinierten Verkehrs erzielt» schreibt die Vereinigung. Um die angestrebte Verlagerung auf die Schiene und die Reduktion des CO₂-Ausstosses bis 2050 in dem Mass zu erreichen, wie sie die Kommission als Ziel

vorgibt, sei ein doppelt so grosses Wachstum des Schienengüterverkehrs vonnöten.

www.uirr.com

CER, EIM und Unife

In einer gemeinsamen Stellungnahmen bezeichnen CER (die Gemeinschaft Europäischer Bahnen), EIM (der Europäische Verband der Schieneninfrastrukturbetreiber) und Unife (der Europäische Verband der Bahnindustrie) die im «Weissbuch» enthaltenen Strategien als «Schritt in die richtige Richtung». Sie unterstützen die Vision eines wettbewerbsfähigen und ressourceneffizienten Verkehrssystems, erklären sie. CER, EIM und Unife bejahen zudem den Plan, die Verkehrskosten stärker auf die Verursacher zu verteilen, warnen aber auch davor, sich «zu stark auf die Technik zu verlassen, wenn es darum geht, die Klimaschutzziele zu erreichen».

www.cer.be
www.eimrail.org
www.unife.org

NATÜRLICH KÖNNEN SIE AUCH DRÜBERKLETTERN.

IBURG IM BREISGAU
Schland

BASEL
Schweiz

LUGANO
Schweiz

NOVARA
Italien

Die Rola bringt Ihren Lastwagen sicher und kostensparend über die Alpen – rund um die Uhr, 365 Tage lang. Schlicht und einfach A GOOD MOVE. Überzeugen Sie sich selbst unter www.ralpin.com oder lassen Sie sich beraten: Per Email dispo@ralpin.com oder telefonisch unter +41 62 286 88 33.

MESSE MÜNCHEN 2011
Halle B6, Stand 315/414