

KV IM ÜBERBLICK

Eisenbahnliberalisierung – Welche Fortschritte sind zu verzeichnen?



Herr Jörg Hennerkes, Deutscher Staatssekretär im Verkehrsministerium hört der Rede von Herrn Rudy Colle aufmerksam zu.

Am 7. März hat die UIRR mit der EIM (Hauptorganisator), der ERFA und der ERFCP eine Konferenz in Brüssel organisiert. Diese zum vierten Male gemeinsam durchgeführte Veranstaltung widmete sich den zur Verbesserung der Logistik im Schienengüterverkehr geeigneten Möglichkeiten. Der von Rudy Colle zu diesem Thema gelieferte Beitrag der UIRR handelte von der Liberalisierung der Schiene und ihren bisherigen Auswirkungen auf die Intermodalität. Seine Bilanz fällt eher bescheiden aus, da im Hinblick auf den Kombinierten Verkehr, die bereits vom Wettbewerb zwischen mehreren – traditionellen oder neuen – Eisenbahnverkehrsunternehmen gekennzeichneten Achsen wirklich nicht zahlreich sind.

Zwei Beispielfälle wurden präsentiert: die Brennerachse (München – Verona), auf welcher die neuen Unternehmen RTC/Lokomotion im Auftrag von Kombiverkehr und Cemat im Wettbewerb mit den traditionellen EVU Traktionsleistungen anbieten, und die Ausschreibung der sehr wichtigen Schweizer UIRR-Gesellschaft Hupac, wonach diese seit drei Jahren alle ihre Eisenbahnleistungen im unbegleiteten KV und in der Rollenden Landstraße auf nicht weniger als fünf EVU überträgt, davon zwei neue, die jeweils spezifische internationale Strecken übernehmen. Derartige Betriebs-schemen bringen der Verkehrsentwicklung und der Qualität bedeutende Vorteile*. Im besonderen Fall von Hupac konnte der Betrieb pro Achse unter der Verantwortung eines

einigen EVU die Verkehrsvorgänge einfacher (u.a. kein Wechsel der Lokomotive), homogener und somit effizienter gestalten. Wenn derartige Initiativen noch begrenzt bleiben, so sind folgende Elemente dafür verantwortlich: die langsame Umsetzung der europäischen Richtlinien im nationalen Recht der EU-Mitgliedsstaaten, das noch protektionistische Verhalten zu Gunsten bestimmter nationaler EVU wobei die neuen EVU sich noch zu oft mit schwerfälligen und langen Genehmigungsverfahren auseinandersetzen müssen, sowie das Bestreben dieser EVU die gesamte Versorgungskette zu beherrschen. Es ist somit wichtig, dass die nationalen und überstaatlichen Behörden den Zugang zum Beruf des Traktionärs vereinfachen, indem sie die Legitimität der Verfahren überwachen, die Verstöße oder Mißbrauch bestrafen und indem sie die neuen EVU durch vorübergehende Hilfen – auch auf betrieblicher Ebene – unterstützen, damit diese die Hindernisse und die anfänglichen Belastungen überwinden können.

Seit der Gründung der UIRR 1970 waren ihre Mitglieds-gesellschaften ständig darauf bedacht, ihr Produkt zu verbessern, u.a. durch den schrittweisen Übergang von isolierten Beförderungen von ILE zu Ganz- und Shuttle-zügen; sie sehen die Liberalisierung als nächste, wichtige Etappe der Entwicklung eines effizienten Eisenbahnsektors, der – wie in allen anderen Wirtschaftsbereichen – von starkem aber korrektem Wettbewerb unterstützt würde.

Europäische Eisenbahnagentur

Am 27. Februar ist Herr Dr. János Berényi zum Vizevorsitzenden des Verwaltungsrates der ERA ernannt worden, wo er die Interessen der Güterverkehrskunden vertritt.

Herr Dr. Berényi ist zudem Vorsitzender des Ungarischen Eisenbahnverbandes, Vizevorsitzender des UIRR-Verwaltungsrates und Vorsitzender der INTE-RUNIT.

*Die Verbesserung der Pünktlichkeit unter dem Einfluss der neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen war jedoch in der letzten Zeit weniger ausgeprägt durch Verstöße, die in verschiedenen Fällen den Infrastrukturbetreibern zuzuschreiben sind und die natürlich besonders auf kleinere EVU Auswirkung haben.



Die 45 Fuß Container dürfen weiter befördert werden

Die Entscheidung der europäischen Kommission bezüglich eines eventuellen Verbots der 45 Fuß ISO Container wurde von den Verladern und Reedern sehr erwartet. Diese um einige Zentimeter zu lange Container konnten somit ab dem 01. Januar 2007 gemäß der Richtlinie 96/53 über die Maße und Gewichte im Straßentransport auf europäischen Straßen verboten werden. Zur Erinnerung, die 45-Fuß Container stellen weltweit ungefähr 2% des Containerbestandes da und werden prinzipiell auf der Schiene, im Kurzstreckenseeverkehr und bei der Binnenschifffahrt benutzt. Die UIRR freut sich über diese vernünftige

Entscheidung der Kommission, die im Dezember letzten Jahres beschlossen hat, die bedingte Nutzung dieser Container nach 2006 weiter zu genehmigen, die den Vor- und Nachlauf im Intermodalbetrieb erlaubt. Die Kommission hat somit gezeigt, dass sie einerseits die Bedürfnisse der Logistikkette und andererseits die Erwartungen der Bürger gegenüber der EU berücksichtigen will, indem sie die umweltfreundlicheren Verkehrsträger - zu welchen der kombinierte Verkehr als exzellentes Beispiel zählt, ermutigt.

EU-Erweiterung: Bedrohung für den KV ?

Drei Jahre nach der ersten EU-Osterweiterung um 10 neue Mitgliedstaaten wurde diese mit der Aufnahme Bulgariens und Rumäniens fortgesetzt. Mit diesen zwei Staaten wuchs die EU um 30 Millionen Einwohner und umfasst nun einen Wirtschaftsraum mit 485 Millionen Konsumenten. Die Vergrößerung des Binnenmarktes wird durch die Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen und der internationalen Arbeitsteilung auch mehr Verkehr mit sich bringen. Ein Großteil dieses Mehrverkehrs war allerdings in den Jahren davor schon vorweggenommen, der EU-Beitritt stellt vielmehr die Vollendung dieses Prozesses der Wirtschaftsverflechtung dar.

In den früheren Ostblockstaaten war die Eisenbahn der dominierende Verkehrsträger. Die Anpassung des Wirtschaftssystems an die EU hat ein starkes Wachstum des Straßenverkehrs mit sich gebracht, während der Schienenverkehr sinkende Verkehrsleistungen aufweist. Vor dem EU-Beitritt waren die bi- und multilateralen Straßenverkehrsgenehmigungen beschränkt, ein wichtiges Argument für die Nutzung der Rollenden Landstraßen für den Transit bulgarischer und rumänischer Straßenfahrzeuge durch Ungarn und Österreich. Mit dem Beitritt wurde der internationale Straßenverkehr sofort liberalisiert, alle bulgarischen und rumänischen Straßentransportunternehmen können sofort genehmigungsfrei in der ganzen EU fahren. Die Liberalisierung des Schienenverkehrs wird dagegen noch lange auf sich warten lassen. Selbst wenn diese dabei ist juristisch Form anzunehmen, bestehen noch technische Harmonisierungsdefizite die verhindern, dass auch bulgarische und rumänische Lokomotiven mit ihren Fahrern und

ihrem Lohnniveau in der ganzen EU fahren können.

Kein Wunder, dass bei diesem ungleichen Wettbewerb sogar eine Rückverlagerung von kombinierten Verkehren (KV) auf die Straße stattfindet obwohl die ungarische und österreichische Regierung immerhin die KV-Verkehre Schiene-Straße fördern, um durch niedrigere Preise einen Teil der bulgarischen und rumänischen Transporteure zur weiteren Schienennutzung anzureizen. Es besteht die Gefahr einer Wiederholung der Situation nach der ersten Osterweiterung, die von einem drastischen Einbruch des KV gekennzeichnet war, wenn kein spezifisches Förder- und Unterstützungsprogramm für den Schienenverkehr für eine zu bestimmende Übergangszeit ausgearbeitet wird. Die UIRR hat ihrerseits der EU-Kommission vorgeschlagen, die Möglichkeiten des Marco Polo Programms zur KV-Förderung in dieser Region voll zu nutzen und hat mit ihren Mitgliedsgesellschaften Hungarokombi und Ökombi haben Projekte für ein attraktives Angebot an Rollenden Landstraßen ausgearbeitet. Immerhin sind mit dem EU-Beitritt die Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr auch in den neuen Mitgliedstaaten gültig, die in Zukunft auch besser kontrolliert werden müssen. Nach Österreich und Deutschland werden nun auch noch Autobahn- oder Straßengebühren für den Schwerlastverkehr in Ungarn und Tschechien eingeführt bzw. diese - wo sie bereits existierten - erhöht. Mit diesen Anreizen, welche die Initiativen der Kombigesellschaften ergänzen, soll die Übergangszeit bis zur Vorlage fairerer Rahmenbedingungen überbrückt und Verkehrsverluste vermieden werden.

Gefahrenabwehr in der Logistikkette

Mit Interesse nahm die UIRR die Ankündigung von dem Vizepräsidenten der Kommission und EU-Verkehrskommissar, Herrn Jacques Barrot, im Dezember letzten Jahres auf, den Verordnungsentwurf zur Gefahrenabwehr in der Logistikkette für zwei Jahre einzufrieren, gemäß der Stellungnahme der Berichterstatterin des Europäischen Parlamentes, Jeanine Hennis-Plasschaert.

Dieses « Timing » ist interessant, da zu Beginn des Jahres 2008 der neue Zollkodex in Kraft treten sollte. Es müsste somit möglich sein, während eines Jahres zu überprüfen, wie die Zertifizierung des zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO) (für diejenigen, die sie fordern) funktioniert, welche in diesem Zusammenhang eine wichtige Schlüsselrolle ist, und herauszufinden, welche Überschneidungen mit dem Begriff « zuverlässiges Unternehmen » innerhalb des Projektes der Absicherung der Lieferkette bestehen. Vor dieser Ankündigung und im Hinblick auf die Schwachstellen, welche die UIRR im Vorschlag der Kommission meinte hervorheben zu müssen, hat sie

eine Strategie empfohlen, die eine ausgewogene Kombination von Maßnahmen beinhaltet, welche:

- das Verkehrsnetz an den Außengrenzen der EU absichern,
- die sich auf effiziente Informations- und Polizeisysteme stützen,
- die sich als wirtschaftlich tragbar erweisen, und
- die sich auf die Stellen der Transportkette konzentrieren, die als besonders schwach gelten.

Die UIRR wird weiter aufmerksam die zukünftigen Entwicklungen dieses wichtigen Dossiers verfolgen und den Behörden ihre volle Unterstützung zusagen, um ein zwischen diesen und den Wirtschaftsbeteiligten koordiniertes Vorgehen gegen den Terrorismus zu begünstigen. Denn somit kann am besten eine notwendige Differenzierung der Risiken ermöglicht werden, besonders unter Berücksichtigung der beförderten Gütertypen und dem Verkehrsträger ebenso wie eine effiziente Verteilung der beschränkten Ressourcen der Beteiligten gemäß eines der Ziele der Lissabon-Strategie.

MARCO POLO II

Die UIRR begrüßt die Annahme der Verordnung (CE) Nr. 1692/2006 vom 24. Oktober, die das zweite « Marco Polo Programm » für eine Bewilligung eines finanziellen Beitrags der Gemeinschaft festlegt, um die Umweltleistungen des Güterverkehrsystems zu verbessern (« Marco Polo II »). Das Projekt ist für 7 Jahre (2007–2013) ausgesetzt und ist mit 400 Millionen EUR ausgestattet, was neben der hohen Zielsetzung der politischen Behörden die Notwendigkeit verdeutlicht, für diese strategische Thematik mehr zu tun. Die UIRR wird auf die jährlichen Aufforderungen der GD Verkehr zur

Einrichtung von Vorschlägen für Modalshift oder Katalysatorwirkung achten, d.h. für Aktionen, die darauf abzielen, die Synergien durch eine verstärkte Nutzung der bestehenden Infrastrukturen zu verbessern. Der Kurzstreckenseeverkehr nimmt bei den für dieses Hilfsprogramm auswählbaren Verkehrsarten einen guten Platz ein. Wenn dieser Verkehrsträger in verschiedenen Fällen eine Alternative zum Straßenverkehr darstellen kann, betont die UIRR jedoch, dass bisher keine Studie existiert, die den ökologischen Einfluss des Kurzstreckenseeverkehrs belegt. Demzufolge werden ihm die sehr viel besseren Emissionswerte des internationalen Seeverkehrs, der Massen befördert, ohne nachgewiesene Grundlage zugeordnet. Es besteht somit das Risiko, dass der Kurzstreckenseeverkehr, dort wo die «roll-on, roll-off» - Boote oder die Hochgeschwindigkeitsboote benutzt werden, oder wenn die Beförderung von einem Punkt zum andern Umwege erfordert, umweltschädlicher als der Straßenverkehr ausfällt, den er ersetzen soll.





DIOMIS

Am 1. Februar 2007 wurde das zweite Seminar zum Projekt DIOMIS in Paris organisiert, um über die Auswirkung des Wachstums des nationalen kombinierten Verkehrs auf den Infrastrukturen zu diskutieren. Dieses Projekt wurde von der UIC in Zusammenarbeit mit der UIRR initiiert und soll die Möglichkeiten zur Entlastung des Schienennetzes und der Terminals feststellen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Gütereisenbahnverkehrs zu steigern.

Dieses Vorgehen ist umso notwendiger, da die bei dieser Gelegenheit von Rainer Mertel (KombiConsult) vorgelegten Ergebnisse einer Studie verdeutlichen, dass das Inlandsverkehrsvolumen des unbegleiteten Verkehrs sich seinerseits zwischen 2005 und 2015 verdoppeln wird (berücksichtigte Länder: Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Italien und Schweiz) Selbst wenn alle derzeit geplanten Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung umgesetzt würden, brächte diese Entwicklung noch zahlreiche und dichtere Engpässe mit sich.

Die europäische Kommission hat, vertreten durch Herrn Jacques Rousseaux, zum Ausdruck gebracht, dass ein auf Güterverkehr orientiertes Schienennetz mittelfristig eine passende Lösung für dieses Problem sei. Die Eisenbahngemeinschaft hat sich im Gegenzug für ein noch ehrgeizigeres Projekt ausgesprochen, nämlich ein « Schienennetz mit Priorität für den Güterverkehr », auf welchem es keine Engpässe gibt und welches die Produktivität steigern kann. Martin Burkhardt (UIRR) hat auf die Notwendigkeit von Investitionen im Eisenbahngüterverkehr hingewiesen, ähnlich wie sie im Passagierbahnverkehr durchgeführt werden. Er hat auch an die KV-Akteure appelliert, in Zusammenarbeit mit den Logistikfirmen und anderen interessierten Parteien (Automobilverbände ...) eine wirksame Kampagne zu Gunsten des Eisenbahngüterverkehrs in Europa zu führen. Dieser Beitrag wurde von mehreren Teilnehmern unterstützt.

Wiederbelebung der Schiene

Am 13. Dezember hat die europäische Kommission eine Reihe von Maßnahmen zur Rationalisierung und Verringerung der zahlreichen Regeln verabschiedet, nach welchen die EVU sich richten müssen, bevor sie das Schienennetz der EU nutzen dürfen. In diesem Rahmen hat die Kommission vorgeschlagen, die Verordnung Nr. 881/2004, welche die Einrichtung der ERA vorsieht, und die Richtlinie 2004/49 zur Eisenbahnsicherheit abzuändern und die bestehenden Richtlinien zur Eisenbahninteroperabilität (96/48, 2001/16) zusammenzulegen. Die UIRR begrüßt alle diese Maßnahmen und ruft zur schnellen Umsetzung ihrer Grundsätze auf, damit bestimmte Hindernisse der Verwirklichung eines echten europäischen Schienenmarktes beseitigt werden.

BRAVO-Konferenz

Die Abschlusskonferenz des BRAVO-Projektes, welches den Eisenbahnverkehr auf dem Brenner verbessern soll, findet vom 17.–18. April 2007 in München statt. Die Partner dieses Projektes haben bemerkenswerte Ergebnisse erzielt: z. B. 50% Verkehrssteigerung, Einsatz von Mehrstromloks für den Güterverkehr und neue Wagons, Echtzeitinformation mit Ankunftserwartung.

NEUE WEBSITE DER UIRR

Die UIRR freut sich, Ihnen den Start ihrer neuen Website für den 30. April 2007 ankündigen zu können.

Auf gleichbleibender Adresse <http://www.uirr.com> finden Sie eine weitgehend verbesserte und benutzerfreundlichere Struktur. Neu sind hauptsächlich die einfachere Navigation und die deutlichere Darstellung unserer Mitglieder, Projekte und unseres Medienzentrums. Die Suchmaschine wurde ebenfalls verbessert, damit der Besucher auf der gesamten Website suchen kann.

Agenda

BRAVO-Abschlusskonferenz
Technische Kommission Interunit
Generalversammlung UIRR

17.+ 18. April 2007
22. + 23. Mai 2007
25. Juni 2007

München (D)
Dourges (F)
Brüssel (B)



UIRR scrl

31 rue Montoyer bte 11

B - 1000 Brüssel

Tel. +32 2 548 78 90

Fax +32 2 512 63 93

E-mail headoffice.brussels@uirr.com

Internet www.uirr.com