

Nur Bahn und Schifffahrt jubeln

Weißbuch Logistik- und Transportverbände gehen mit Strategie für EU-Verkehrspolitik hart ins Gericht

Von Christian Dahm

Unterschiedliche Reaktionen hat im Transportgewerbe die Veröffentlichung des EU-Weißbuchs zur künftigen europäischen Verkehrspolitik hervorgerufen. Während die Bahnverbände die Ziele der Kommission weitgehend begrüßen, gehen Verbände aus Spedition (und Straßen-) Transport mit dem Strategiepapier hart ins Gericht.

Enttäuscht über das Weißbuch zeigt sich das Deutsche Verkehrsforum. „EU-Verkehrspolitik bedeutet mehr als nur CO₂-Reduktion. Die Deutsche Verkehrswirtschaft hätte sich gewünscht, dass die Vollendung des Binnenmarktes im Verkehr und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas im Vordergrund stehen“, kommentiert der Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, Thomas Hailer, den „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“.

„Während die Zielerreichung zur CO₂-Minderung von 60 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 bis ins Detail definiert und mit einem Zeit-

horizont unterlegt wird, bleibt die Kommission dies für viele andere Maßnahmen schuldig“, beklagt Hailer. So entstehe der Eindruck, dass sich die europäische Verkehrspolitik in den kommenden Jahrzehnten allein mit der Herausforderung der CO₂-Minderung beschäftigen müsse. Das Verkehrsforum fordert deshalb, die positiven Ansätze des EU-Weißbuchs wie etwa zur Innovationspolitik, zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums, zum Schutz des Verkehrssektors vor Terrorangriffen oder zum einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt ebenfalls mit konkreteren Maßnahmen, Zielmarken und Zeithorizonten zu unterlegen.

Zu ähnlichen Schlussfolgerungen kommen der Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung BGL und der Deutsche Speditions- und Logistikverband DSLV. Für den BGL ist „das Weißbuch in seinen Visionen und Zielvorgaben ein nasser Wunschzettel“, für den DSLV „ein Buch voller Visionen, dem die reale Strategie fehlt“.

Der BGL bemängelt, dass der Klimaschutz zum Selbstzweck verkommt. Das Kosten-/Nutzenverhältnis von Klimaschutzmaßnahmen habe die Kommission völlig aus den Augen verloren. Die beschriebene Klimaschutzstrategie im Verkehr führe zu hohen wirtschaftlichen Effizienzverlusten, und vermeidbare Klimakosten stünden in keinem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand.

Der DSLV bedauert, dass die Kommission völlig ausblendet, wie das von ihr geplante riesige Infrastrukturprojekt eines europäischen Kernnetzes finanziert werden soll. Der Verband hätte sich gewünscht, dass kreative Finanzierungsinstrumente stärker in das Weißbuch eingeflossen wären, und hofft, dass dies bei dem zu erarbeitenden Finanzierungsrahmen nachgeholt wird. Dabei sollte die Kommission den Ansatz der Ko-Modalität (Förderung jedes einzelnen Verkehrsträgers) sowie die aufkommensneutrale und diskriminierungsfreie Anlastung von Nutzergebühren bei allen Verkehrsträgern berücksichtigen. Hauptaugenmerk müsse sein, keine Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Steuer- und Gebührenordnungen unter den EU-Ländern zu provozieren.

VDA kritisiert Planwirtschaft. Auch der Verband der Automobilindustrie VDA sieht „erheblichen Nachbesserungsbedarf“. Trotz des richtigen Grundansatzes erinnern viele Empfehlungen an planwirtschaftliche Methoden von gestern. Das gelte insbesondere für die Forderung, dass 30 Prozent des Straßengüterverkehrs

über 300 km bis zum Jahr 2030 auf Schiene und Binnenschiff verlagert werden sollen. „Die EU-Kommission legt den Rückwärtsgang ein, wenn sie sich jetzt vom Konzept der Ko-Modalität verabschiedet. Eine pauschale Verlagerung des Verkehrs von der Straße hin zu Schiff und Schiene verteuert den Transport und ist auch ökologisch fragwürdig“, betont VDA.

Diese Analyse teilen BGL und DSLV sowie der europäische Automobilverband ACEA, die Internationale Straßen-Transportunion Iru und die European Express Association EEA. Für Acea darf der Straßentransport angesichts seiner kapitalen Rolle nicht mit willkürlichen Maßnahmen konfrontiert werden. Die Iru verweist nicht zuletzt auf die staatlichen Bahn-Holdings, die in Europa zu den größten Straßentransportunternehmen zählen. Diesen gelinge es noch nicht einmal, das eigene Güteraufkommen auf die Schiene zu verlagern.

Für die EEA ist es unerlässlich, dass Unternehmen auch in Zukunft den besten intermodalen Mix auswählen

»EU-Verkehrspolitik bedeutet mehr als nur CO₂-Reduktion«

Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums



Foto: Deutsches Verkehrsforum

könnten, um die Kundenwünsche zu erfüllen. Deshalb sollte die Ko-Modalität und nicht die Verkehrsverlagerung die treibende Kraft der EU-Verkehrspolitik bleiben.

Bahnen sehen sich gestärkt. Zu ganz anderen Ergebnissen kommen in ihren Analysen die Bahnverbände. Für die Gemeinschaft Europäischer Bahnen CER, der europäische Verband der Schieneninfrastrukturbetreiber EIM und der europäische Verband der Bahnindustrie Unife ist das Weißbuch eine deutliche Willensbekundung, dass die Schiene einen großen Marktanteil am Güterverkehr erreichen soll. Bekräftigt sehen sie sich durch das 300-km-Verlagerungs- sowie das CO₂-Reduktionsziel. „Das Weißbuch weist definitiv in die richtige Richtung“, betont CER-Exekutivdirektor Johannes Ludwig. Für EIM-Exekutivdirektor Hendrik Abma sind innovative Instru-

»Die Bahnen werden eine zentrale Rolle in der EU spielen«

Michael Clausecker, Generaldirektor Unife



Foto: privat

mente und Rahmenbedingungen zur nachhaltigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur unerlässlich. „Die Bahnen werden eine zentrale Rolle bei der Schaffung des europäischen Verkehrsraums spielen“, ist sich Unife-Generaldirektor Michael Clausecker sicher. Die drei Verbände fordern die Kommission auf, die Ziele des Weißbuchs nun über konkrete Maßnahmen umzusetzen, ohne dass diese jedoch näher spezifiziert werden.

Für die Allianz für Schiene bedeutet die angestrebte Kostenwahrheit im Verkehr, dass Transport teurer wird. „Die verursachergerechte Zuordnung sämtlicher Mobilitätskosten auf alle Verkehrsmittel wird den Schienenverkehr wettbewerbsfähiger und attraktiver machen“, so Geschäftsführer Dirk Flege.

Die European Rail Freight Association Erfa unterstützt vor allem die von der Kommission geplante strikte Trennung von Netz und Betrieb, ein EU-weit einziges Zulassungsverfahren für Rollmaterial und die Stärkung der Regulierungsbehörden. Um die Verlagerungsziele erreichen zu können, seien zusätzliche Maßnahmen wie wettbewerbsfähige und planbare Trassen- und Strompreise sowie ein effektiver Marktzugang zum Einzelwagenverkehr notwendig. „Für den Erfolg des Weißbuchs ist unerlässlich, dass der Recast des ersten Eisenbahnpakets spätestens bis 2012 umgesetzt wird“, betont Erfa-Präsident Francois Coart.

Auch die europäische Kombi-Vereinigung UIRR macht einige kritische Bemerkungen zu den Verlagerungszielen und insbesondere der Prognose, dass der Schienengüterverkehr bis 2050 um 87 Prozent ansteigen könnte. Diese Steigerungsrate werde allein über das natürliche Wachstum des Kombinierten Verkehrs erreicht, so

die UIRR. Um das CO₂-Reduktionsziel und den 300-km-Ansatz umsetzen zu können, sei ein doppelt so großes Wachstum der Schiene notwendig. Die UIRR setzt sich konkret insbesondere für die Definition von Zug-Kategorien in der EU ein, die über die Vorfahrtsregel entscheiden soll. Damit werde sichergestellt, dass prioritäre Güterzüge Vorfahrt vor dem Personenverkehr genießen könnten.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt BDB stellt zufrieden fest, dass die Binnenschifffahrt zukünftig eine stärkere Position unter den Verkehrsträgern und insbesondere im Seehafenhinterlandverkehr einnehmen soll. Nicht zweckmäßig erscheine jedoch bei dem vorgesehenen Verlagerungsziel die Beschränkung auf Distanzen von über 300 km.

Für eine EU-Förderung der Unternehmen, die auf Distanzen unter 300 km aktiv sind, setzt sich auch die European Barge Union Ebu ein.

ZDS gegen Port Package. Die European Sea Port Organisation begrüßt, die vorgesehene Stärkung der Seeschifffahrt nicht zuletzt durch die weitere Vereinfachung der Zoll- und Meldevorschriften und bessere Hinterlandanbindung. Kritisch beurteilt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe ZDS aber Überlegungen für ein neues Port Package. „Marktstruktur, Marktverhalten und Marktergebnis erfordern im Hafbereich keine Einführung von speziellen Regelungen über den Marktzugang für Hafendienste“, stellt der ZDS fest.

DVZ 31.3.2011 (cd)

WIR SIND IHR STARKER PARTNER. UND DAS SIND UNSERE KOOPERATIONSPARTNER.

BÄR
Cargolift®

DAUTEL

DHOLLANDIA

FLEETBOARD

Fliegl
TRAILER

Haldex

HUMBAUR
Competence in Trailers

JUNGE
FAHRZEUGBAU

Kerstner

Kiesling
Kühlfahrzeuge

KNORR-BREMSE

KÖGEL
Partner

KRONE
Wir transportieren Zukunft

LAMBERET

MBB PALFINGER

MEILLER
KIPPER

Mercedes-Benz
CharterWay



Mercedes-Benz
TrailerAxleSystems

SAF Holland

SAXAS

autorisierter
ServicePartner von
SCHMITZ CARGOBULL

Sörensen
Die Ladebordwand-Profis

spier
FAHRZEUGWERK

WABCO

www.truckworks.de

TruckWorks
Truck & Trailer Service by Mercedes-Benz