



**Stellungnahme der UIRR zu den Mitteilungen der Europäischen Kommission  
'Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes' und  
'Aktionsplan Güterverkehrslogistik'**

Der Verwaltungsrat der UIRR s.c.r.l.\* hat seinerseits von den Mitteilungen der Kommission 'Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes' und 'Aktionsplan Güterverkehrslogistik' Kenntnis genommen.

Er freut sich, genau wie sein Brüssler Büro, über den gemeinsamen Nenner, der diese Dokumente angeregt hat und der den Willen der gemeinschaftlichen Behörden zum Ausdruck bringt, die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs durch gezielte Maßnahmen, die der allgemeinen Verschlechterung im Bereich der Mobilität Einhalt gebieten, zu unterstützen.

- **'Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes'**

Mit der Einrichtung eines solchen Netzes beabsichtigt die Europäische Kommission deutlich und mit höherer Garantie die für den Güterverkehr im Schienenbereich zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu steigern. Das Inkraftsetzen aller Aspekte des vorgezeichneten Rahmens würde ermöglichen, das bis 2015 auf ungefähr 40% geschätzte Wachstum des Schienengüterverkehrs aufzunehmen, welches hauptsächlich durch eine Verdoppelung des kombinierten Verkehrs erreicht würde.

Innerhalb dieses ehrgeizigen Projektes gibt es zahlreiche Fristen, deren Einhaltung sowohl eine erhebliche Disziplin der betroffenen Mitgliedstaaten mittels verbindlicher und passender Verpflichtungen als auch eine engmaschige Weiterverfolgung seitens der Europäischen Kommission und des Parlaments erfordert.

Qualität:

Die UIRR unterstützt natürlich jegliche Maßnahme, welche die Eisenbahnunternehmen (EVU) zur Verbesserung der Pünktlichkeit anspornen, sowie die Einrichtung von Verfahren, welche ohne endlose Diskussionen die Verantwortlichkeit der Verspätungen bestimmen. Qualitätsindikatoren auf den Korridoren, deren Erstellung und Übermittlung sich an der umfassenden Erfahrung der UIRR orientieren könnte, sind notwendig, damit dieses Netz im Bereich der Qualität exemplarisch wäre. Dies wird einer der Gründe seines Erfolges sein.

Die Steigerung der Eisenbahnkapazitäten – sollte sie nicht gleichzeitig mit Anreizen oder sogar Verpflichtungen hinsichtlich der Qualität der EVU und Infrastrukturbetreiber einhergehen - wird es in der Tat nicht ermöglichen, das ganze

---

\* Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße mit 20 KV-Operateuren in 14 europäischen Ländern als Mitglieder, welche gemeinsam ungefähr 2/3 dieser auf die Schiene verlagerten Verkehrsart gewährleisten.



Potential dieses Schienennetzes zu Gunsten derer auszuschöpfen, für welche es letztendlich konzipiert wird, d.h. für die Güterverkehrskunden.

### Regeln der Priorität

Die vorgeschlagenen Regeln des Vorrangs im Falle der Sättigung des Netzes müssen verdeutlicht werden. Wenn das in der Mitteilung genannte Ziel eines 'vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes' in die richtige Richtung geht, dann müssen die im Anhang genannten Ziele, nämlich 'die gleichen Regeln der Neuverteilung der Verkehre werden auf dem gesamten Korridor eingesetzt werden' (...) 'die Güterzüge möglichst wenig benachteiligen' zumindest präzisiert werden. Genauere Angaben wären für ein Schienennetz sinnvoll, das als 'vorrangig für den Güterverkehr' bezeichnet wird. Dieses Projekt sollte von neuerungsgetriebenen Regeln begleitet werden, über welche gemeinsam nachgedacht werden muss (z. B: über die Anwendung des Prinzips, nach welchem ein planmäßiger Zug die Priorität behält).

### Kapazitäten

Die UIRR unterstützt jede geeignete Initiative in Bezug auf die Problematik der Engpässe, die bis 2020 zuzunehmen drohen, und wird aus diesem Grund ihre aktive Teilnahme an der diesbezüglich von der Kommission eingerichteten „Focal Points“ Arbeitsgruppe fortsetzen und zur Schaffung von pragmatischen und vertretbaren Lösungen beitragen; sie erwartet ein gleiches Engagement von allen andern betroffenen Sektoren, insbesondere von dem Eisenbahnsektor.

### Trassen/ Liberalisierung

Die Liberalisierung der Schiene, wie sie bereits in Gesetzestexten vorgesehen wird, ist jedoch nur teilweise eine Realität, was im Anhang zur Mitteilung betont wird mit der Aussage 'es bleibt zur Erreichung eines integrierten europäischen Schienenmarkts viel zu tun'. Daher ist es sinnvoll, jegliche Maßnahme zur Dynamisierung des Schienengüterverkehrsmarkts zu unterstützen, zum Beispiel es neben den Eisenbahnbetreibern anderen Gruppen zu ermöglichen, direkt Trassen zu erhalten, wie es die GD TREN vorschlägt, oder zumindest die Möglichkeit zu haben, dass diese Trassen denen zugeordnet werden, welche die kommerzielle Verantwortung des Zugs tragen (wie z. B. die KV-Operateure).

### Zusätzliche Eisenbahndienstleistungen

Die Terminals und dazugehörigen Rangierbahnhöfe sind Schlüsselemente der modernen Logistikkette des Eisenbahngüterverkehrs. Die EU möchte ihre Entwicklung über Investitionen unterstützen und dadurch begünstigen, dass sie den



Zugang für alle die Korridore nutzenden Operateure vereinfacht. Die UIRR stellt aber fest, dass die intermodalen Terminals in der Mitteilung der Kommission nicht ausdrücklich erwähnt werden. Jedoch spielen diese im Rahmen des Ziels einer verbesserten Logistik in Europa eine erhebliche Rolle.

- **'Aktionsplan Güterverkehrslogistik'**

Die UIRR unterstützt im Großen und Ganzen die Ziele des Aktionsplans Güterverkehrslogistik, und zwar so wie sie von der europäischen Kommission genannt werden. Es ist in der Tat dringend, die ökonomische und betriebliche Effizienz sowie die ökologische Durchführbarkeit des europäischen Güterverkehrs in einem Kontext verstärkter Handelsaktivität zu verbessern.

Wiederholt hat die UIRR auf ihren Standpunkt hingewiesen, nach welchem die wichtigste Rolle der Behörden darin besteht, die Rahmenbedingungen zu schaffen/verstärken, welche den Marktakteuren eine effiziente Positionierung und Funktionsweise im Rahmen des gesunden Wettbewerbs ermöglichen werden. Betriebliche und technische Entscheidungen müssen innerhalb dieses optimierten Rahmens der wohlüberlegten Einschätzung dieser Akteure überlassen werden.

So gibt die Thematik der Maße und Gewichte der Straßenfahrzeuge sowie der Ladenormen Grund für berechtigte Sorge. Die UIRR hat Pionieraktionen auf diesem Gebiet vorgenommen, deren Ergebnisse danach durch andere Studien bestätigt wurden und erneut die Kommission vor den katastrophalen Auswirkungen gewarnt, welche eine Veränderung der Richtlinie 96/53/CE im Sinne einer möglichen, allgemeinen Einführung längerer bzw. schwererer LKWs, mit sich führen würde. Die sich daraus ergebende Rückverlagerung des Verkehrs auf die Straße zum Nachteil der Schiene hätte verhängnisvolle Auswirkungen auf die Umwelt, die Sicherheit und die Straßeninfrastruktur und würde das Problem der Straßenstaus entgegen der Aussagen der Megatruck-Befürworter aus Industrie und anderen Bereichen deutlich vergrößern.

Es ist auch erwiesen, dass die Entwicklung einer Norm für (eine) europäische ILE, die auf allen Verkehrsträgern genutzt werden (kann) können in dem Fall schädliche Konsequenzen für den Logistikmarkt hätte, wenn versucht würde, diese Norm verbindlich zu verordnen, d.h. wenn die freie Wahl der Ladeinheit eingeschränkt würde.

**Für die zwanzig KV-Operateure und Mitglieder der UIRR stellen diese beiden Mitteilungen der Kommission eine wichtige Unterstützung ihrer ständigen Bemühungen dar, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Doch diese Bemühungen können nur dann volle Wirkung entfalten, wenn die geplanten politischen Maßnahmen schnell konkrete Form annehmen. Die Bereitschaft der Mitgliedstaaten zur Umsetzung wird eins der entscheidenden Elemente sein, vor allem hinsichtlich der notwendigen massiven Investitionen.**