

Europäische Industrie- und Handelsnetze stärken durch einen effizienten Schienengüterverkehr

Vorschläge für die
Legislaturperiode 2024-2029
4. Juni 2024



Die EU will den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 % steigern und bis 2050 verdoppeln.

Die Europäische Kommission hat ein ehrgeiziges Verlagerungsziel für den Schienengüterverkehr herausgegeben, nämlich eine Steigerung der Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr um 50 % bis 2030 und eine Verdoppelung bis 2050.

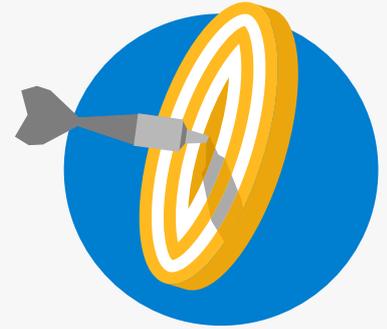
Die Fortschritte müssen mit messbaren Maßnahmen und Zwischenschritten begleitet werden.

Messbare Maßnahmen und Zwischenschritte sind Voraussetzungen für die Erreichung der klimarelevanten Ziele der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität.

Organisationen haben die wichtigsten Maßnahmen für den Schienengüterverkehr skizziert.

Die Verbände ERFA, DIE GÜTERBAHNEN, UIRR und RailGood haben im Folgenden die wichtigsten Maßnahmen für den Schienengüterverkehr zusammengefasst, die zur Erreichung des Ziels für die Legislaturperiode 2024-2029 erforderlich sind.

1.



Intermodaler und intra- modaler Wettbewerb: Schluss mit „race to the bottom“

Fairer Wettbewerb

Mitgliedstaaten sollten keine
Marktteilnehmer sein.

Die EU sollte den nächsten Schritt zur Schaffung eines fairen und gut funktionierenden Verkehrsmarktes auch im Schienengüterverkehr gehen. Es gibt keinen Grund für die Mitgliedsstaaten, indirekt über staatliche, integrierte Unternehmen als Marktteilnehmer zu agieren. Wie bei den anderen Verkehrsträgern sollten sich die Mitgliedsstaaten auf Infrastrukturaufgaben, Rahmenbedingungen, Innovationsförderung mit Kundennutzen und ihre Kontrollfunktionen in Bezug auf Sicherheit und Fairness konzentrieren.

Steigerung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit

Die EU und die Mitgliedstaaten
sollten den Schienengüter-
verkehr effizienter und wirt-
schaftlicher gestalten.

Die EU und die Mitgliedstaaten sollten den Schienengüterverkehr durch einfachere Verwaltungsverfahren und Betriebsvorschriften, europaweit gültige technische Standards und stärkere Automatisierungs- und Digitalisierungsgrade entschieden effizienter und wirtschaftlicher gestalten. Das hohe Sicherheitsniveau darf dadurch nicht beeinträchtigt werden. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) sollte die konzeptionelle Entwicklung und Steuerung einer einheitlichen europäischen Eisenbahnpolitik vorantreiben.

Gleiche Sicherheitsstandards

Ein fairer Wettbewerb erfordert faire Kontrollen.

Die sicherheitsrelevanten Anforderungen im Straßengüterverkehr sollten dem Niveau des Schienengüterverkehrs entsprechen. Das kann durch Mindestkontrollen und entsprechende Sanktionen bei Verstößen erfolgen: Kontrolle des Gewichts und der Sicherung der Ladung, Kontrolle der zulässigen Länge der Lkw, Kontrolle der Lenk und Ruhezeiten, soziale Absicherung der Fahrer:innen und Kontrolle der Erfüllung der technischen Anforderungen.

Multimodale Entgeltstruktur

Infrastrukturkosten müssen in einem multimodalen Kontext betrachtet werden.

Entscheidungen über die Festlegung von Entgelten für den Betrieb von Zügen und die Nutzung von Abstell- und Rangieranlagen müssen in einem multimodalen Kontext getroffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, inwiefern sich Änderungen der Entgelte auf die Verkehrsverlagerung auswirken. Um Planungssicherheit zu gewährleisten, müssen Entgelte in einem mehrjährigen Rahmen festgelegt werden. Es müssen Ausgleichsregelungen entwickelt werden für den Fall, dass Infrastrukturmaßnahmen und Einschränkungen durch sie erhebliche Einnahmeverluste und zusätzliche Kosten aufgrund von Umleitungen auf die EVU haben. Gleiche und faire Marktbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und den Mitgliedstaaten müssen im Mittelpunkt stehen.

TEN-V-konformes Netz

Der Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur muss mit den politischen Zielen in Einklang stehen.

Die Rahmenbedingungen für Züge mit einer Länge von 740 Metern und einem P400-Profil müssen gemäß den kürzlich überarbeiteten TEN-V-Leitlinien in allen Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Isolierte Erhöhungen der Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr erschweren die Verlagerungsstrategie und sollten nur umgesetzt werden, wenn sie die multimodale Kompatibilität sicherstellen und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen gewährleisten.

Überwindung von Sprachbarrieren

Sprachregelungen im internationalen Schienengüterverkehr sollten vereinfacht werden.

Die derzeitigen Sprachregelungen im internationalen Eisenbahnverkehr sind ein großes Hindernis für den intermodalen Wettbewerb. Es wurden bereits verschiedene Lösungen zur Vereinfachung vorgeschlagen, z. B. vereinfachte Grenzregelungen, standardisierte Sprache, obligatorische zweite Sprache, computergestützte Unterstützung. Nur die Europäische Kommission kann und muss, unter Einbeziehung des Sektors, kurzfristig eine Entscheidung treffen.

Förderung von Innovationen

Innovationen im Schienengüterverkehr sollten in der gesamten EU gefördert werden. across the entire EU.

Innovationen im Schienengüterverkehr müssen von der EU konsequent und länderübergreifend gefördert werden, vor allem die Entwicklung einer tragfähigen Strategie zur Einführung des Europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS (European Train Control System). Die gleichzeitige flächendeckende Einführung von Innovationen verursacht erhebliche Mehrkosten, die anteilig kompensiert werden müssen. Es muss ein Übergang von einem Technologie-Push zu einer Konzentration auf den Kundennutzen und die wirtschaftliche Machbarkeit für die Verkehrsunternehmen erfolgen.

2.

Die Schiene muss bei intermodalen Investitionsentscheidungen Vorrang erhalten



Nachhaltige Finanzierung

Die Finanzierung sollte mit europäischem Recht und Umweltkriterien in Einklang stehen.

Die Finanzierungsströme sollten gemäß dem geltenden EU-Recht und unter Berücksichtigung von Klima- und Umweltkriterien auf alle Verkehrsträger abgestimmt werden.

Standardisierung der Mautberechnung

Die Kosten für die Infrastruktur und die Umweltauswirkungen sollten in Rechnung gestellt und für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verwendet werden.

Die Europäische Kommission sollte ein europaweit einheitliches Basissystem für den Landverkehr einführen. Es sollte die Anlastung der Infrastrukturkosten mit der Einbeziehung von Umweltbelastungskosten verbinden, für das gesamte Straßennetz gelten und auch den Ausbau der umweltfreundlichen Schieneninfrastruktur finanzieren.

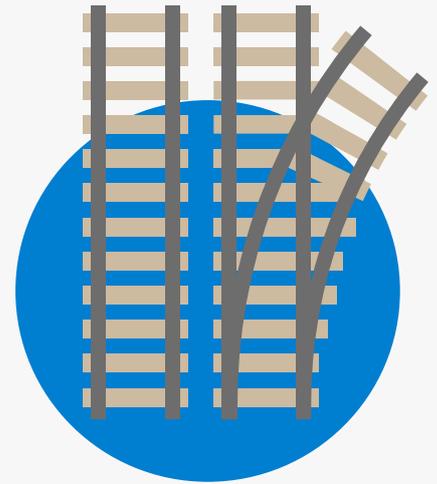
Subventionen schrittweise abbauen

Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen sollten schrittweise abgebaut werden.

Zur Finanzierung der Verkehrsverlagerung sollte die Steuerbefreiung für Diesel- und Kerosinkraftstoffe schrittweise abgeschafft und andere umweltschädliche Subventionen, Steuervorteile oder Steuerbefreiungen schrittweise abgebaut werden.

3.

Neue und erweiterte Infrastrukturen mit einer europäischen Perspektive



Harmonisierte Infrastrukturplanung

Die Planung der Eisenbahninfrastruktur sollte zwischen Personen- und Güterverkehr harmonisiert werden.

Die Planung der Eisenbahninfrastruktur sollte auf der Grundlage verkehrs- und umweltpolitischer Ziele zwischen Personen- und Güterverkehr harmonisiert werden.

ETCS: Die Zukunft ist jetzt

Eine erfolgreiche und unternehmensfreundliche ETCS-Einführungsstrategie erfordert eine europaweite Harmonisierung.

Eine erfolgreiche und unternehmensfreundliche ETCS-Einführungsstrategie erfordert eine europaweite Harmonisierung der Finanzierung und deutlich einfachere Genehmigungsverfahren. Um ein zukunftssicheres und erschwingliches ETCS zu gewährleisten, ist eine politische Regulierung notwendig, auch im Hinblick auf die Umsetzung von FRMCS. Die EU muss gegenüber den Mitgliedstaaten mehr Kontrolle über eine harmonisierte Korridoreinführung von ETCS erlangen, die für die Nutzer:innen des Schienennetzes erschwinglich, finanzierbar und für die Anbieter von Infrastruktur und Rollmaterial machbar ist.

Effiziente Instandhaltung und Erneuerung der Infrastruktur

Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur erfordern eine harmonisierte Koordinierung.

Um die Effizienz zu steigern, sollte die Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur gemäß den europäischen Vorschriften verwaltet und harmonisiert werden. Es ist notwendig, vorausschauende Instandhaltungsprozesse für die gesamte Eisenbahninfrastruktur auf europäischer Ebene einzuführen. Darüber hinaus sollten die Infrastrukturbetreiber reguliert werden und Anreize erhalten, um die Unannehmlichkeiten für die Kunden bei der Planung von Gleisarbeiten zu begrenzen.

Optimierter Grenzübertritt

Grenzübergänge sollten optimiert werden, um internationale Lieferketten zu unterstützen.

Lieferketten sind fast immer international. Daher ist es dringend erforderlich, dass die Grenzübergänge den in der kürzlich verabschiedeten TEN-V-Verordnung festgelegten KPI entsprechen.

Verbesserung des Lärmschutzes

Entlang stark befahrener Strecken sollten die Lärmschutzmaßnahmen verbessert werden.

Passive Lärmschutzmaßnahmen – wie entlang der Autobahnen – auf den am stärksten befahrenen Abschnitten des Netzes müssen konsequent verfolgt werden, um die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung weiter zu erhöhen.

Nachhaltiger Bahnstrom

Bahnstrom sollte aus erneuerbaren Quellen bereitgestellt werden.

Schon heute ist eine Strategie für den nachhaltigen Ausbau der Bahnstromerzeugung erforderlich.