

UIRR und CER kritisieren die Prognosen der EU-Studie FreightVision 2050

Verkehrspolitik Kein gutes Haar lässt der Bahnsektor an der EU-Studie FreightVision 2050, die am 24. Februar vorgestellt werden soll. Auf Unverständnis stößt insbesondere, dass die Autoren der Studie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene als zweitrangig einstufen. „Dies leistet nur einen sehr begrenzten Beitrag, die gesetzten Ziele zu erreichen“, heißt es in einem Entwurf der Studie, der *Rail Business* vorliegt. Nur wenn es dem Straßengüterverkehr nicht gelingen sollte, den CO₂-Ausstoß bedeutend zu verringern, werde die Verkehrsverlagerung vorherrschend.

Die Kombivereinigung UIRR moniert die Übernahme der „herrschenden Philosophie“, welche Unfälle im Straßenverkehr als weitgehend zufallsbestimmt und als gegeben hinnehme, während auf der Schiene bei den seltenen Unfällen sofort drastische Maßnahmen gefordert und umgesetzt würden. Dies habe Auswirkungen auf die Prognosen im Projekt.

Wenn das Ziel einer wesentlichen Verringerung der Unsicherheit im Straßenverkehr ernst genommen werde, dann erfordere dies auch Maßnahmen wie die drastische Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten, Verkehrsverbote bei problematischen Witterungsbedingungen, strenge Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten, der zugelassenen Geschwindigkeiten oder der Ladungssicherung, betont UIRR-Generaldirektor Martin Burkhardt. Diese Maßnahmen würden die Transportkosten auf der Straße erheblich, nämlich um ein Drittel

erhöhen, die Transportzeiten verlängern und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf eine deutlich bessere Basis stellen. Dies wäre ein Beitrag zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern, so Burkhardt.

Der Exekutivdirektor der Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturbetreiber CER, Johannes Ludwig, stellt fest, dass sich die Vertreter des Straßentransports zufrieden mit den Schlussfolgerungen der Studie gezeigt hätten. Sie seien aber nicht bereit, sich zur Einhaltung der Maßnahmen zu verpflichten.

Als wirkungsvollste Maßnahmen nennt die Studie Lösungen auf Basis der Informations- und Kommunikationstechnologien, Elektromotoren, bessere Aerodynamik, Biodiesel sowie Eco-Driving.

Die französischen Eisenbahnen SNCF halten diese Innovationen für überbewertet. Sie kritisieren auch den Mangel an klaren Definitionen und Kosten-Nutzen-Analysen der Maßnahmen. Die Einführung eines fairen Preissystems und insbesondere die Anlastung der externen Kosten spielten eine untergeordnete Rolle.



UIRR-Generaldirektor
Martin Burkhardt

Foto: Archiv