

## **Internationale Wochenzeitung Verkehr Wien**

(M. Müller J.)

### **Der erwartete neue Start für den Kombinierten Verkehr**

An dem Tag, an dem der Kongress 2006 der UIRR in der österreichischen Hauptstadt stattfand, stellte der Vizepräsident der Europäischen Kommission Jacques BARROT den anderen Kommissaren seine Mitteilung zur Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs 2001 über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 vor. Jacques BARROT konnte aus diesem Grund nicht persönlich unser Gast in Wien sein. Es war ihm jedoch glücklicherweise möglich, sich sehr kurzfristig durch Zoltan Kazatsay, stellvertretender Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr, vertreten zu lassen. Herr Kazatsay informierte uns über die Kernpunkte dieser Mitteilung.

### **Kurzer Rückblick**

Das im September 2001 veröffentlichte Weißbuch wurde von der UIRR begrüßt, da es fest auf die Förderung der Intermodalität setzte, in deren Rahmen der Schienenverkehr einen ganz vorrangigen Platz einnehmen sollte.

Zu diesem Zweck betrachtete das Weißbuch als erforderlich den Schwerpunkt stärker auf bestimmte Schlüsselemente zu legen, deren Umsetzung die Entwicklung des Schienenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs vorantreiben sollte; hierbei handelte es sich nicht zufällig um die Punkte, die die UIRR bereits ein Jahr zuvor in einem Positionspapier zu diesem Thema zusammengestellt hatte:

- Vollständige Unabhängigkeit von Bahninfrastruktur und Betrieb von Schienennetzen
- Konkreten Liberalisierungserfolge für den Schienenverkehr gemäß einem zur Straße vergleichbaren Zeitplan
- Strengere Wettbewerbsaufsicht

- Zur Straße vergleichbare Infrastrukturkosten für Schienenverkehr
- Verfügungsrecht über die Trassen für KV-Operateure
- Wesentliche Verbesserung der Interoperabilität der Schienennetze
- Gezielte Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr

Diese Voraussetzungen für eine intensivere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs sind auch heute noch in vollem Umfang zutreffend und gültig.

### **Seitherige Entwicklung**

Auf politischer Ebene wurden sicher in verschiedenen Bereichen Fortschritte erzielt. Als herausragende Beispiele hierfür sind die Überarbeitung und teilweise Verabschiedung der „Eisenbahnpakete“ und die Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zu nennen. Allerdings gibt es immer noch große Unterschiede zwischen der Theorie und der praktischen Umsetzung.

Mit großen Schwierigkeiten nimmt der intramodale Wettbewerb, d.h. die Zulassung mehrerer Eisenbahngesellschaften auf einer Strecke, langsam Gestalt an, konnte sich bis heute jedoch nur auf einigen Strecken durchsetzen, unter anderem aufgrund der weiterhin viel zu engen Verbindungen zwischen für die Infrastruktur und die Streckenfreigabe verantwortlichen Behörden einerseits und wichtigen traditionellen Eisenbahngesellschaften andererseits.

Auf der Kostenseite wurden Entscheidungen über eine gleichmäßige Anlastung der externen Kosten für alle Verkehrsträger kürzlich um zwei Jahre aufgeschoben; lediglich im Bereich der Anlastung von Straßeninfrastrukturkosten konnten mühsam einige Fortschritte erzielt werden.

In Sachen Interoperabilität wurden Arbeitsgruppen innerhalb der nun endlich funktionsfähigen ERA gebildet, konkrete Ergebnisse sind allerdings noch nicht in Sicht. Im Bereich der Investitionen in den Schienenverkehr wurden erneut in erster Linie Investitionen im Bereich des Personenverkehrs verzeichnet.

In der Praxis hat der Kombinierte Verkehr Entwicklungen durchlebt, mit denen nicht immer alle Erwartungen erfüllt werden konnten. Zwischen 2000 und 2004

hat sich der Verkehr unserer Mitgliedsgesellschaften insgesamt nur sehr bescheiden entwickelt, seit 2005 lässt sich jedoch eine interessante Steigerung erkennen, und dies trotz des aufgrund der EU-Erweiterung im Mai 2004 erwarteten Rückgangs der Rollenden Landstraße. So ist der schon mehrheitliche internationale unbegleitete KV für das erste Mal seit Jahren wieder um 15% gestiegen.

Umgekehrt hat sich die Qualität der Schienenverkehrsleistungen, ausgedrückt in Pünktlichkeit, zwar seit 2001 stetig verbessert, ohne jedoch beeindruckende Werte zu erreichen. Allerdings musste Ende 2005 und noch stärker Anfang 2006 eine neuerliche Verschlechterung hingenommen werden, die auf nicht vertretbare und daher unverzüglich zu behebende Gründe zurückzuführen ist. Sowohl Infrastrukturbetreiber als Traktionäre sind hier zu Verantwortung zu ziehen.

Dieser offensichtliche Widerspruch zwischen den kürzlich im Verkehrssektor zu beobachtenden Trends und der Qualität der Bahnleistungen illustriert eigentlich nur eines, nämlich das noch erheblich hohe potentielle Verkehrsaufkommen, das sich für die Eisenbahn aus einer höheren Zuverlässigkeit der angebotenen Leistungen ergeben kann. Um eine mit der Straße vergleichbare Zuverlässigkeit zu erreichen, wäre eine Pünktlichkeit von 90 % aller Züge erforderlich, der derzeitige Wert liegt heute zwischen 60 und 65%.

### **Halbzeitüberprüfung des Weißbuchs**

In dieser Mitteilung wird grundsätzlich festgestellt, dass die allgemeine Verkehrsverteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger, der sogenannte „Modal Split“, eher stabil geblieben ist und sich die von einer allgemeinen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erwarteten Umweltvorteile nicht materialisieren. Die Kommission zieht daraus den Schluss, dass in der zukünftigen Verkehrspolitik das Potential jedes einzelnen Verkehrsträgers mittels technischen und umweltbestimmenden Verbesserungen effizienter genutzt werden soll, um zum Erreichen des Mobilitätsziels der EU beizutragen.

Aus einer genauen Lektüre dieser Mitteilung und sich anschließenden persönlichen Gesprächen mit verantwortlichen Vertretern der GD TREN haben wir doch den Eindruck gewonnen, dass im Rahmen einer derartigen breiter angelegten Option alle erdenklichen Chancen für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene weiterhin offen stehen, sich der Schienenverkehr diese jedoch stärker als bisher auch verdienen muss.

### **Unser Bekenntnis zum Kombinierten Verkehr**

Wie könnte es nicht weiter umgeschwächt sein, bildet dieses bemerkenswerte Verkehrssystem doch den einzigen Grund für die Existenz unserer Vereinigung und ihrer Mitglieder?

Dazu gibt es aber auch besonders gute Argumente. Die Zweckdienlichkeit unseres Produkts ist nachgewiesen, denn auch wenn der Seetransport und, mit größeren Einschränkungen, die Binnenschifffahrt an bestimmten Marktsegmenten teilnehmen können, kann der Großteil des Verkehrs auf dem europäischen Kontinent auf vernünftige Weise nur über die Straße oder die Schiene abgewickelt werden.

Da der Schienenverkehr eine bei weitem bessere Umweltbilanz aufweist als der Straße, fällt die Auswahl einer intelligenten Kombination beider nicht schwer, und ist die erforderliche Förderung dazu schnell ausgemacht.

Der Kombinierte Verkehr ist zweifellos wieder auf dem Weg eines Aufschwungs. Daher ist das Timing der Mitteilung zur Halbzeitüberprüfung für ungewollt und ungünstig gewählt, da letztere auf einem Zweifel fußt.

Nun ist es an uns, an der UIRR mit ihren Mitgliedsgesellschaften und fähigen Partner, die bei der Kommission hervorgetretene Sorge in eine berechtigte Erwartung umzuwandeln. Echte Überzeugungskraft und eine vernünftige Lobby fußen auf der Beweiskraft von Daten und Fakten und nicht, oder nur vorübergehend, auf eine Fülle von Äußerungen und Hochglanzbroschüren.

Die Erweiterung unseres Binnenmarkts, die logistische Konsolidierung, die technologischen Fortschritte, die unter anderem von unseren österreichischen Partnern Ökombi und ICA entwickelten neuen KV-Produkte sowie allgemein die Erfordernis, unserer Kernaufgabe der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nachzukommen, verpflichten uns hierzu.

Mit Hilfe von den Behörden, die – wie die Kommission selbst in ihrer Mitteilung erwähnt – die strukturellen Hindernisse beseitigen müssen, die immer noch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs negativ beeinflussen, haben wir allen Grund dazu, an eine Zukunft mit einem starken Wachstum des Kombinierten Verkehrs zu glauben.

Rudy COLLE  
Generaldirektor