

## EU-Weißbuch Verkehr 2011

Am 28. März 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“. Dieses beschreibt die Strategie zur Verbesserung der Mobilität, zur Beseitigung von Engpässen und zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Abhängigkeit des Verkehrs bis zum Jahr 2050. Vor allem der letztgenannte Punkt beinhaltet eine ambitionierte Zielsetzung, da die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Missionen bis 2050 um 60 Prozent verringert werden sollen. Dieses Ziel soll mit folgenden Maßnahmen erreicht werden:

- Keine mit konventionellen Treibstoffen betriebene PKW in den Städten
- Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Luftfahrt und Schifffahrt um 40 Prozent
- Verlagerung von 50 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer auf Schiene und Schifffahrt
- Entfall des Großteils der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn

Vor allem in der Frage des Modal-Split spricht die Europäische Kommission von richtiger Preissetzung und von der Vermeidung von Verzerrungen. Damit ist vor allem die Internalisierung externer Effekte bei den Wegekosten gemeint, aber auch die Beseitigung ungerechtfertigter Subventionen und ein uneingeschränkter Wettbewerb. Beklagt wird auch die derzeitige Ineffizienz von Verkehrsdiensten, die unter anderem auf regulatorische Markteintrittshürden und umständliche Behördenverfahren zurückgeführt wird.

Insgesamt führt das Weißbuch 40 Initiativen an. Initiative Nr. 1 behandelt einen wirklichen Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste. Zu dessen Verwirklichung bedarf es der Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb (obligatorische Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen von Ausschreibungen), einer Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in der Frage der Fahrzeugzulassung und einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen, der Entwicklung eines Konzepts für die Verwaltung von Güterverkehrskorridoren, der Gewährung eines effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur sowie einer strukturellen Trennung zwischen Infrastruktur und Erbringung der Verkehrsdienstleistung (Entbündelung).

Vor allem bei den beiden letztgenannten Punkten werden die Regulierungsbehörden eine wichtige Rolle spielen. Für die Güterverkehrskorridore gibt es bereits eine entsprechende EU-Verordnung, welche eine Zusammenarbeit zwischen den Regulatoren entlang eines Korridors fordert. Die Schienen-Control befindet sich bereits in Gesprächen mit anderen Eisenbahnregulatoren, um diese Zusammenarbeit zu institutionalisieren und tragfähige Konzepte für einen Informationsaustausch zu erarbeiten.

In der Frage der Entbündelung laufen derzeit Verfahren auf mehreren Ebenen. Die Schienen-Control untersucht in einem wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Verfahren die Frage, ob die Unabhängigkeit des größten Infrastrukturbetreibers tatsächlich gegeben ist. Außerdem hat die Europäische Kommission zu dieser Frage ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet. Das Weißbuch strebt jedenfalls eine stärkere Entbündelung als bisher an.

Die Initiative Nr. 21 befasst sich mit den Passagierrechten. Deren Auslegung soll vereinheitlicht werden, mittelfristig ist ein gemeinsamer EU-Kodex für die Passagierrechte aller Verkehrsträger vorgesehen. Die Rahmenbedingungen sollen auf internationaler Ebene angeglichen werden. Die Schlichtungsstelle der Schienen-Control wird daher in Zukunft die Zusammenarbeit mit Schwesterorganisationen in anderen Staaten intensivieren müssen, um dieser Internationalisierung Rechnung zu tragen. Von Interesse ist auch Initiative Nr. 22. Darin wird die Integration verschiedener Personenverkehrsträger ebenso gefordert wie die Entwicklung intelligenter Systeme für interoperable und multimodale Fahrpläne. Ausdrücklich angeführt wird ein möglicher Legislativvorschlag, der privaten Anbietern den Zugang zu Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht. Dieser Punkt ist für die Schienen-Control von großem Interesse, zumal derzeit ein Verfahren in der Frage der Bereitstellung von Echtzeitinformationen anhängig ist.

Eine weitere Initiative (Nr. 35) befasst sich mit multimodalen Güterverkehrskorridoren. Neben der Abstimmung der Infrastrukturinvestitionen und der Schienenverkehrsdienste über mittlere und große Entfernungen wird darin auch die Unterstützung des multimodalen und des Einzelwagenverkehrs genannt. Dieser Punkt ist vor allem für Österreich von Interesse, weil es zurzeit eine Diskussion über die Möglichkeit der Förderung intermodaler Verkehre und des Einzelwagenverkehrs in der Fläche gibt.

Die Initiative Nr. 39 befasst sich mit intelligenter Preisgestaltung und Besteuerung. In der ersten Phase (bis 2016) geht es vor allem um obligatorische LKW-Maut und weitere Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern. Die Schiene wird vor allem von der Internalisierung der Lärmkosten betroffen sein. Insgesamt strebt das Weißbuch an, dass Verkehrsteilnehmer künftig einen höheren Anteil an den Gesamtkosten der Mobilität übernehmen müssen. Allerdings bekennt sich das Weißbuch dazu, dass auch künftig ein gewisses Maß an öffentlicher Finanzierung aus sozioökonomischer Sicht gerechtfertigt ist. Die Schienen-Control wird in Zukunft die gesetzlich vorgeschriebene Prüfung der Benützungsgebühren auch unter dem Gesichtspunkt der Internalisierung externer Kosten vorzunehmen haben, derzeit ist bereits ein neues System zur besseren Erfassung der Infrastrukturkosten im Schienenverkehr im Aufbau.

Nachdem die Forderung nach Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen einen wesentlichen Stellenwert einnimmt, ist dem Schienenverkehr vermehrtes Augenmerk zuzuwenden. Die Europäische Kommission verlangt richtigerweise eine Verlagerung zu Schiene und Schifffahrt auf Entfernungen ab 300 Kilometer, weil dadurch die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Transports verbessert werden kann. Bis zum Jahr 2030 soll eine Verlagerung von 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer erfolgen, bis 2050 soll die Verlagerung sogar 50 Prozent betragen. Durch die Forderung nach Internalisierung der Lärmkosten ist aber auch der Verkehrsträger Schiene gefordert, durch neue Technologien zu einer Reduktion des Lärms beizutragen.