

Press Release

Neuer Schienengüterverkehrsverband in Brüssel gegründet

Ziel des Verbandes ist der „open access“, der freie Zugang für Güterverkehr betreibende Eisenbahnunternehmen in der EU auf die gesamte Schieneninfrastruktur. Voraussetzung hierfür ist, dass die noch bestehenden technischen und ordnungspolitischen Hemmnisse beseitigt werden. Damit wird der Markteintritt für neue Betreiber des internationalen Schienengüterverkehrs und damit **intramodaler Wettbewerb** möglich. Dies ist ein Grundstein für eine verbesserte Position der Schiene im intermodalen Wettbewerb.

Am **23. Juli 2002** wurde in Brüssel die European Rail Freight Association (ERFA) gegründet, ein Verband zumeist relativ junger Schienengüterverkehrsbetreiber aus Belgien, Deutschland, Grossbritannien, Italien, Polen, der Schweiz und den Niederlanden. Die ERFA, ein Verband nach belgischem Recht, hat ihren Sitz in Brüssel. Ziel des Verbandes ist es, die Interessen der Bahnen gegenüber den Europäischen Institutionen zu vertreten, die von dem durch die europäische Gesetzgebung ermöglichten „open access“ Gebrauch machen wollen.

Die europäische Dimension des neuen Verbandes ERFA hat **zwei Wurzeln**: Der Schienengüterverkehr hat bekanntlich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich an **Marktanteilen** verloren (Im Landverkehr von 35 % auf 14 % zwischen 1970 und 2001), während der der Strasse ständig stieg. Die Erweiterung der EU und die fortschreitende internationale Arbeitsteilung als Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung werden auch künftig trotz aller Träume von der Abkopplung des Wirtschaftswachstums vom Wachstum des Verkehrs die Ursachen für ein ständig wachsendes Verkehrsaufkommen setzen. Realistisch kann angesichts dieser zu erwartenden Entwicklung nur sein, den Anteil des Schienenverkehrs nicht sinken, sondern am Wachstum überproportional teilnehmen zu lassen. Die Fortsetzung des bisherigen Trends in Wachstum und Verteilung des Verkehrs zwischen Schiene und Strasse ist dagegen nicht zu verantworten, denn sie führt entweder zum Infarkt

des Strassenverkehrs und damit zum Hemmnis der Wirtschaftsentwicklung oder muss mit einem gigantischen Ausbau der Strasseninfrastruktur zu Lasten der natürlichen Lebensräume erkaufte werden.

So setzt die Europäische Kommission mit ihrem **Weissbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft“** vom 10. September 2001 auf die Eisenbahn als dem Schlüsselement zur Bewältigung des zu erwartenden erhöhten Transportaufkommens. Sie erwartet von der stärkeren Einschaltung der Eisenbahn ökologisch und logistisch sinnvolle Lösungen für den Güterverkehr der Zukunft. Dieses politische Ziel der EU-Kommission wird von allen Mitgliedstaaten unterstützt. Es liegt jetzt auch an den beteiligten Eisenbahnunternehmen, ihre Fähigkeit, eine steigende Rolle zu spielen, unter Beweis zu stellen. Wenn dies dem Eisenbahnsystem im laufenden Jahrzehnt nicht gelingen sollte, muss mit dem Ende des Schienengüterverkehrs in Europa gerechnet werden. Werden die Chancen jedoch genutzt, so ist insbesondere damit zu rechnen, dass im internationalen Güterverkehr, der über lange Strecken geht, ein Wachstumspotential der Bahnen liegt. Diese Potential zu nutzen, ist der feste Wille der Mitglieder des neugegründeten Verbandes ERFA. Dies ist eine Seite der europäischen Dimension dieses Verbandes.

Die zweite Seite ist die des **europäischen Binnenmarktes**. Die eigentliche Triebfeder der europäischen Einigung ist zwar die Friedenssicherung, als deren Vehikel hat sich jedoch die Integration der Wirtschaft in der Europäischen Union, der einheitliche europäische Binnenmarkt entwickelt. Seine Dynamik erhält er durch den Wettbewerb. Dieser ist das einzige Prinzip, das ohne Diskriminierung, ohne Ansehen der Herkunft im Binnenmarkt Dienstleister und Lieferanten bestimmen kann. Und es ist ausserdem dieser Wettbewerb, der die Leistungsfähigkeit der europäischen Volkswirtschaften in den letzten Jahrzehnten in einer ungeahnten Weise gesteigert hat.

Der Binnenmarkt ist jedoch noch nicht in allen Bereichen vollständig hergestellt. Unzweifelhaft besteht im Bahnsystem noch ein Defizit. Traditionsgemäss war dieser Wirtschaftssektor national organisiert und von nationalen Gesellschaften beherrscht. Ausserdem war der Eisenbahnverkehr der einzige Verkehrsträger, der keinen nennenswerten intramodalen Wettbewerb kannte. Es wäre wohl zu eng gesehen, wenn man allein diesem Umstand den Niedergang des Schienengüterverkehrs in Europa während der letzten Jahrzehnte zuschreiben würde. Eine Rolle hat er jedoch sicher gespielt.

Die EU-Kommission sieht bereits seit ihrer Mitteilung von 1996 den intramodalen Wettbewerb als Mittel zur Revitalisierung des gesamten Eisenbahnsystems an. Sie hat diese Politik mit dem sogenannten **1. Eisenbahnpaket** in ersten Schritten verwirklicht und durch die Richtlinie 12/2001 die für den internationalen Schienengüterverkehr wichtigsten Verbindungen für alle lizenzierten Eisenbahnunternehmen der Europäischen Union geöffnet. Das **2. Eisenbahnpaket** aus dem Jahre 2002 setzt diese Richtung fort und soll zur vollständigen Öffnung der gesamten Infrastruktur für den Güterverkehr führen, und zwar unter Einschluss der Kabotage.

Man kann diese Politik der EU schwerlich mit dem Argument abtun, es handle sich hier um die übliche europäische Wettbewerbsideologie. Selbstverständlich ist der **Wettbewerb** kein Allheilmittel, aber er hat sich in der europäischen Wirtschaft, im europäischen Binnenmarkt bisher glänzend bewährt. Im Bereich des Schienenverkehrs wurden schon viele Versuche zur Sanierung unternommen. Das einzige revolutionäre Mittel, das bisher noch nicht in allen Mitgliedstaaten voll eingesetzt wurde, ist der **intramodale Wettbewerb**, der Wettbewerb verschiedener Anbieter von Schienenverkehrsleistungen untereinander. Dort aber, wo dieses Mittel eingesetzt wurde, konnten Leistung und Produktivität erhöht werden.

Die Unternehmen, die sich ERFA zusammengeschlossen haben, sehen diesen Wettbewerb als ihre Chance aber auch als Chance für die steigende Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems als ganzes an. Sie greifen damit die Vorstellungen der EU-Kommission auf und setzen ein klares Signal für ihre Bereitschaft, sich aktiv für das Wachsen des internationalen Schienengüterverkehrs einzusetzen. Sie wollen tatkräftig zur Verwirklichung dieses Ziel beitragen

und durch mehr Wettbewerb eine Wiederbelebung des Schienenverkehrs in Europa erreichen. Dies werden die Mitglieder der ERFA im Binnenverkehr in einigen Mitgliedstaaten und nach der im März 2003 vollzogenen ersten Öffnung für das sogenannte Bahnfrachtnetz im europäischen internationalen Güterverkehr verwirklichen. Grosse Erwartungen setzt die ERFA auf die von der Kommission vorgeschlagene Öffnung des gesamten Netzes und die Freigabe auch der Kabotage. Sie wird sich daher gegenüber dem Europäischen Parlament und dem Ministerrat für die Annahme des 2. Eisenbahnpakets einsetzen.

Die Öffnung des Schienennetzes in rechtlicher Hinsicht ist ein notwendiger aber noch nicht ausreichender Schritt, um den intramodalen Wettbewerb tatsächlich zu ermöglichen. Es gibt eine Vielzahl von **technischen und organisatorischen Problemen**, die den durchgehenden Verkehr vom Versender zum Empfänger nach dem Vorbild des internationalen Strassen-güterverkehrs erschweren.

Langfristiges Ziel der ERFA muss daher sein, internationalen Eisenbahngüterverkehr genauso einfach, ohne Hemmnisse an den Grenzen durchzuführen wie internationalen Strassen-güterverkehr.

Der europäische Binnenmarkt setzt voraus, dass nicht nur rechtliche sondern auch **technische Handelshindernisse** beseitigt werden. Dieses Anliegen ist wenn nicht ein spezifisches so doch ein für die Mitglieder der ERFA besonders wichtiges Ziel. Der klassische internationale Güterverkehr der Bahnen ist seit weit über 100 Jahren auf dem Prinzip der Kooperation zwischen Eisenbahnunternehmen aufgebaut. Die **klassischen Eisenbahnunternehmen** haben insoweit Formen der Zusammenarbeit gefunden, mit deren Hilfe die Grenzübertritte und die damit verbundenen technischen und organisatorischen Probleme zumindest erleichtert werden. Dem Binnenmarkt entspricht diese Standart aber immer noch nicht.

Die „**open access**“ **Verkehre** der neu auf dem Markt hinzukommenden Eisenbahnen steht das Kooperationsverfahren in der Regel nicht zur Verfügung, es ist zumindest nicht das Ziel der ERFA Mitglieder, ihre Verkehre in dieser klassischen Weise, die hinter dem Niveau des Binnenmarktes zurückbleibt, abzuwickeln. Sie wollen vielmehr Leistungen aus einer Hand bieten. Hier gilt es also technische und organisatorische Hemmnisse zu



überwinden, die bewusst oder unbewusst in der Vergangenheit errichtet wurden, und von denen man recht häufig den Eindruck hat, sie seien geschaffen worden, um einen durchgehenden internationalen Güterverkehr auf der Schiene zu erschweren.

Die ERFA und ihre Mitglieder werden daher sehr intensiv ihre spezifischen Bedürfnisse in die Arbeit der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Eisenbahngesellschaft einbringen und aktiv dort mitwirken.

Die **European Rail Freight Association ERFA** ist allen Eisenbahnunternehmen und nationalen Verbänden offen steht, die sich zum **Wettbewerb** im Eisenbahnmarkt in Europa bekennen und **“open access”** Verkehre durchführen wollen.

Vorl. Kontaktadresse und Telefonnummern:

Klaus-J.Meyer
c/o UITP, 6, Rue Sainte Marie
B – 1080 Bruxelles
Tel.: 00 32 2 663 662 6
Mobil: 00 32 477 27 67 07

Dem **Präsidium** gehören neben Präsident Rob Spierings (ShortLines, Rotterdam) Ireneusz Gójski, (Polnische Wirtschaftskammer für Landverkehr, Warschau), Jeroen L e Jeune (Dillen & Le Jeune Cargo, Boom, Belgien), Dr. Christian Kuhn (Connex Cargo Logistics, Berlin) und Guido del Mese (ASSTRA, Rom) an.

Geschäftsführer ist Klaus-J. Meyer, der bis September noch als Direktor das EU-Verbindungsbüro des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP) leitet.