



Pressemitteilung

Luxemburg, den 24. Mai 2016

Der EU-Schienengüterverkehr "ist noch nicht auf dem richtigen Kurs", so die EU-Prüfer

Trotz des von der Europäischen Kommission gesetzten Ziels, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist der Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen in der EU seit 2011 sogar leicht zurückgegangen. Zu diesem Schluss kommt der Europäische Rechnungshof in einem neuen Bericht. Der Schienenverkehr hat dem Bericht zufolge in puncto Umweltbelastung und Verbrauch von importiertem Öl zwar die bessere Bilanz vorzuweisen, kann sich jedoch im Wettbewerb mit der Straße nicht behaupten.

Die Prüfer untersuchten die Leistung des Schienengüterverkehrs in der EU seit dem Jahr 2000. Sie führten zwischen Mitte 2014 und Mitte 2015 in fünf Mitgliedstaaten - der Tschechischen Republik, Deutschland, Spanien, Frankreich und Polen - Prüfbesuche durch.

Die EU beteiligte sich im Zeitraum 2007-2013 mit Haushaltsmitteln in Höhe von rund 28 Milliarden Euro an der Finanzierung von Schienenverkehrsprojekten. Trotz dieses Mitteleinsatzes und der Tatsache, dass die Kommission der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene Priorität eingeräumt hat, ist es dem Schienengüterverkehr in der EU während der letzten 15 Jahre nicht gelungen, sich im Wettbewerb gegenüber dem Straßenverkehr angemessen zu behaupten. Die Leistung des Schienengüterverkehrs ist insgesamt weiterhin unbefriedigend.

Die Prüfer stellten fest, dass Verlagerer der Straße bei der Beförderung von Gütern eindeutig den Vorzug gegenüber der Schiene geben. Obwohl es einigen Mitgliedstaaten (wie Österreich, Deutschland und Schweden) gelungen ist, bessere Ergebnisse zu erreichen, ist der durchschnittliche Anteil des Schienengüterverkehrs auf EU-Ebene seit 2011 sogar leicht zurückgegangen. Zudem ist die Durchschnittsgeschwindigkeit von Güterzügen in der EU sehr gering (nur etwa 18 km/h auf vielen internationalen Strecken).

Nach Auffassung der Prüfer ist ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum noch weit von seiner Verwirklichung entfernt. Im Großen und Ganzen ist das Eisenbahnnetz der EU noch immer ein System aus einzelnen nationalen Netzen, in denen verschiedene einzelstaatliche Behörden agieren und ganz unterschiedliche Bestimmungen die Trassenzuweisung, die Verwaltung und die

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des vom Europäischen Rechnungshof angenommenen Sonderberichts. Der vollständige Bericht ist auf der Website des Hofes www.eca.europa.eu abrufbar.

ECA Press

Mark Rogerson - Sprecher

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer - Pressereferent

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

Preisgestaltung regeln.

Die Verfahren im Verkehrsmanagement sind - sogar innerhalb derselben Schienengüterverkehrskorridore - nicht an die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs angepasst. Für Güterzüge müssen Entgelte für jeden Kilometer der befahrenen Schieneninfrastruktur gezahlt werden. Dies ist bei der Straße nicht immer der Fall.

In drei der besuchten Mitgliedstaaten wurden im Zeitraum 2007-2013 mehr EU-Mittel für die Straße bereitgestellt als für die Schiene, und wenn EU-Mittel für den Schienenverkehr bereitgestellt wurden, wurden sie nicht in erster Linie gezielt für die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs eingesetzt. Schließlich kann die schlechte Instandhaltung des Eisenbahnnetzes die Nachhaltigkeit und die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen.

"Werden die in unserem Bericht aufgezeigten Probleme nicht angegangen, so werden sich die Schwierigkeiten auch durch zusätzliche Mittel nicht beheben lassen", erläuterte Ladislav Balko, das für den Bericht zuständige Mitglied des Rechnungshofs. "Die Kommission und die Mitgliedstaaten müssen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber dabei unterstützen, Zuverlässigkeit, Frequenz, Flexibilität, Kundenorientierung, Beförderungszeit und Beförderungskosten des Schienengüterverkehrs zu verbessern."

Die Prüfer empfehlen, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die Schwachstellen beheben, die in Verbindung mit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarkts, den Verfahren im Verkehrsmanagement, den administrativen und technischen Sachzwängen, der Überwachung und Transparenz der Leistung des Schienengüterverkehrssektors und dem fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern aufgezeigt wurden.

Damit die EU-Mittel besser eingesetzt werden, empfehlen die Prüfer der Kommission und den Mitgliedstaaten außerdem, die politischen Ziele nach kohärenteren Maßstäben auf die Mittelzuweisungen und die Auswahl, Planung und Verwaltung von Projekten sowie die Instandhaltung des Schienennetzes abzustimmen.

Hinweise für den Herausgeber

Die Förderung effizienterer und nachhaltiger Verkehrsarten und besonders des Schienengüterverkehrs ist in den letzten 25 Jahren ein wesentlicher Bestandteil der EU-Politik gewesen. Bereits im Jahr 1992 hatte die Europäische Kommission eine Verlagerung im Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu einem Hauptziel erklärt. 2001 bekräftigte die Kommission die Bedeutung einer Wiederbelebung des Eisenbahnsektors und formulierte das Ziel, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten bis 2010 auf ein Niveau von 35 % zu bringen. Im Jahr 2011 schließlich gab die Kommission das Ziel vor, dass 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden sollten, und mehr als 50 % bis 2050.

Auf den Verkehr entfällt etwa ein Drittel des Energieverbrauchs und des Gesamt-CO₂-Ausstoßes der EU. Die Förderung effizienter und nachhaltiger Verkehrsarten wie Schienenverkehr und Binnenschifffahrt anstelle des Straßenverkehrs könnte dazu beitragen, die Abhängigkeit Europas von Ölimporten zu senken und die Umweltbelastung zu verringern. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur ist der CO₂-Ausstoß je Tonnenkilometer im Schienenverkehr 3,5-mal niedriger als im Straßenverkehr. Nachhaltigere Verkehrsarten könnten auch zur Senkung der durch Straßenstaus/-überlastung entstehenden Kosten beitragen, für die aktuell ein Anstieg bis

2050 um etwa 50 % auf jährlich fast 200 Milliarden Euro vorausgesagt wird. Zudem könnte die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle verringert werden.

Die Beförderungsmengen im Binnengüterverkehr der EU (Straße, Schiene und Binnenschifffahrt) liegen bei etwa 2 300 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr, wobei auf die Straße etwa 75 % dieser Gesamtmenge entfallen.

Der Sonderbericht Nr. 8/2016 "Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs" ist in 23 EU-Amtssprachen verfügbar.