

AUF DEM WEG ZU NACHHALTIGEM GÜTERVERKEHR

10 Merkpunkte wie der Güterverkehr nachhaltiger wird

1. Integration

Mehr Nachhaltigkeit im Güterverkehr zu erreichen ist schwierig, aber machbar, wenn ein Massnahmenbündel zielorientiert eingesetzt wird. Komplexe Problemstellungen dieser Art verlangen nach komplexen Lösungsansätzen. Ein einziges Instrument kann alleine nicht genügen, kann aber als Element aufeinander abgestimmter Massnahmen dazu beitragen, den Güterverkehr nachhaltiger zu gestalten. Die Integration einzelner Massnahmen in ein umfassendes und kohärentes Konzept stellt einen grundlegenden Schritt hin zu nachhaltigem Güterverkehr dar.

2. Ziele

Instrumente und Massnahmen müssen immer der Erreichung eines bestimmten Zieles dienen. Das allgemeine Ziel stellt die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs dar. Aufgrund des Amsterdamer Vertrages umfasst dies Nachhaltigkeit bezüglich wirtschaftlicher, umweltlicher und sozialer Aspekte. Die erste Priorität muss darin bestehen, diese allgemeine Zielsetzung in konkreten Zielen auszudrücken, wie beispielsweise Verminderung des Energieverbrauchs pro Tonnenkilometer, keine weitere Zunahme des Verkehrsvolumens, weniger nachhaltiger Verkehrsmittel, Erhöhung der Verkehrsanteile von Eisenbahnen und Schifffahrt, Definition der Obergrenzen von Umweltbelastungen in sensiblen Gebieten.

3. Prioritäten

Alle Instrumente und Massnahmen müssen dazu beitragen, die einzelnen Ziele zu erreichen. Priorität müssen jene Massnahmen erhalten, welche weniger umweltschädliche Verkehrsmittel wie Eisenbahnen und Binnenschifffahrt fördern. Die vermehrte Benutzung dieser Verkehrsmittel fördert die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs, falls es ihnen gelingt, ihren Umweltvorsprung zu erhalten oder gar auszubauen.

4. Faire Wettbewerbsbedingungen

Die weniger umweltschädlichen Verkehrsmittel müssen in der Lage sein, im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln erfolgreich zu bestehen. Deshalb ist die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger eine Bedingung, damit der Güterverkehr nachhaltiger wird. Faire Wettbewerbsbedingungen bedeuten, bestehende Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen und diesen fairen Wettbewerb sicherzustellen. Wettbewerbsverzerrungen bestehen bezüglich Besteuerung und Preissetzung, bezüglich der unternehmerischen Freiheiten, rechtlicher Rahmenbedingungen, Infrastrukturinvestitionen und staatlichen Beihilfen.

5. Preissetzung

Die Erhebung effektiver Preise für die Benutzung von Verkehrsinfrastruktur steht zuoberst auf der Prioritätenliste, da das bestehende Preissystem ein Hauptgrund für die fehlende Nachhaltigkeit des Verkehrssystems darstellt. Angemessene Preise erheben bedeutet, das bei der Mehrheit der Güter übliche Prinzip auch für die Benutzung der Verkehrsinfrastruktur anzuwenden. Dies heisst, dass der Benutzer einer Leistung auch dafür bezahlt. Die Preissetzung sollte sich vorzugsweise nach den sozialen Grenzkosten richten. Die Preise sollen jedoch auch zur Erreichung der definierten Ziele beitragen.

6. Dienstleistungen

Unabhängig vom Verkehrsträger sollen die Güterverkehrsdienste in einem untereinander ähnlich offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld erbracht werden. Deshalb sollten auch die Anbieter von Schienengüterverkehr unternehmerisch frei handeln können. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur muss für Unternehmen, die Eisenbahngüterverkehr anbieten, offen sein. Institutionelle Hindernisse müssen beseitigt werden, damit der Schienengüterverkehr gegenüber dem Strassengüterverkehr konkurrenzfähiger wird. Die politische Verantwortung dafür, dass die Öffnung der Schieneninfrastruktur Anreize gibt, den Schienengüterverkehr durch intramodalen Wettbewerb zu verbessern und somit die Position im intermodalen Wettbewerb zu stärken, bleibt jedoch bestehen.

7. Infrastruktur

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur sollte durch technische und operative Verbesserungen optimiert und deren Kapazität erhöht werden. Konventionelle Eisenbahnsysteme müssen interoperabel werden und moderne Technologien wie Verkehrsmanagement und -kontrollsysteme sollen bei allen Verkehrsträgern eingesetzt werden. Zusätzliche Infrastruktur muss der Beseitigung von bestehenden Engpässen dienen und bedarf einer umfassenden Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsprüfung.

8. Investitionen

Infrastrukturinvestitionen müssen die definierten Ziele unterstützen und somit in erster Linie den weniger umweltschädlichen Verkehrsträgern wie Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt zukommen. Durch diese Prioritätensetzung wird auch die in der Vergangenheit vorhandene Bevorzugung der Strasseninfrastruktur ausgeglichen.

9. Anforderungen

Für alle Verkehrsträger müssen die selben Anforderungen bezüglich Umwelt-, Sicherheits- und Arbeitsbedingungen in Anwendung gebracht werden. Diese Anforderungen müssen nach oben angepasst werden damit sie die Umwelt, die Bevölkerung und die Arbeitnehmenden am besten schützen. Zudem müssen bei allen Verkehrsmitteln die bestehenden Gesetze und Vorschriften in diesen Bereichen konsequent kontrolliert und jeder Missbrauch wirkungsvoll gebüsst werden.

10. Staatliche Beihilfen

Solange die Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern noch nicht fair sind, können direkte staatliche Beihilfen an die weniger umweltschädlichen Verkehrsträger notwendig sein. Diese Beihilfen müssen darauf ausgerichtet sein, die definierten Ziele zu erreichen und aus Umweltgründen sinnvolle Dienstleistungen zu ermöglichen, die zur Zeit nicht wirtschaftlich sind. Solche staatlichen Beihilfen müssen als zweitbest Lösungen betrachtet werden und sollten nur für einen beschränkten Zeitraum eingesetzt werden.

Diese Broschüre ist von T&E im Rahmen des Projekt «Freight: From Road to Rail» entstanden. Dieses Projekt wird vom Schweizer Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, vom schwedischen Eisenbahninfrastrukturmanager, von den Regierungen von Katalanien und dem Baskenland, sowie von mehreren Schweizer NGOs unterstützt.

T&E ist Europas wichtigste Nicht-Regierungs-Organisation, die sich für einen europäischen Standard für einen umweltbewussten Zugang zum Thema Transport einsetzt. T&E ist die Dachorganisation von 37 Mitgliederorganisationen aus 20 verschiedenen Ländern, die sich auf diesem Gebiet betätigen.



Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu