



EUROPÄISCHE UNION

Delegation der Europäischen Union für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein

Verkehrspolitik, Service public und freier Personenverkehr aus dem Blickwinkel der EU

**Dr. Michael Reiterer
Botschafter**

**Mitgliederversammlung SEV-VPV Bern
Bern, 7. April 2011**

**Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort**

Einleitung

- Ihre Einladung trifft sich gut: vorige Woche hat die Europäische Kommission das Weissbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" veröffentlicht, die Grundlage der europäischen Verkehrspolitik für die nächsten Jahre

1. Verkehrspolitik der EU

1.1 Das Weissbuch " Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum"

- Der Verkehr ist Grundlage unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarkts und prägt die Lebensqualität der Bürger, die ihre Reisefreiheit genießen. Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Angesichts der neuen Herausforderungen, vor denen wir stehen, muss er nachhaltig sein. Da Verkehr die ganze Welt umspannt, ist eine intensive internationale Zusammenarbeit Vorbedingung für wirksames Handeln.
- Das heutige Verkehrssystem ist jedoch nicht nachhaltig. Bei einer Vorausschau auf die nächsten 40 Jahre wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Geht alles seinen bisherigen Gang, dürfte die Ölabhängigkeit des Verkehrs weiterhin nur geringfügig weniger als 90 % betragen, und erneuerbare Energiequellen werden das Ziel von 10 % für 2020 nur unwesentlich überschreiten. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs würde bis 2050 ein Drittel höher ausfallen als nach dem Stand von 1990. Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 % steigen. Die Schere zwischen zentralen Regionen und Randgebieten wird sich weiter öffnen, was die Zugänglichkeit angeht. Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärmbelastung würden weiter steigen.
- Die **Einschränkung der Mobilität**, die ein Merkmal unserer heutigen Gesellschaft ist, ist für die EU **keine Option**. Es müssen sich daher neue Verkehrsmuster herausbilden. Verkehre müssen verlagert werden auf den jeweils optimalen Verkehrsträger; Fahrzeuge und Logistikketten müssen effizienter gemacht werden und die Vorteile von intelligenten Verkehrssystemen genutzt werden.
- Multimodalität wird zu einem wichtigen Stichwort: Passagiere und Güter benützen für eine Reise unterschiedliche Verkehrsmittel, was aber optimale Anschlussplattformen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bedingt.
- Das alles muss **heute beginnen**: Die Planung, Genehmigung und der Bau neuer Verkehrsinfrastruktur benötigt Zeit, und Verhaltensänderungen ebenso.
- Diesen Herausforderungen will die EU mit dem Verkehrs-Weissbuch begegnen. Dem Schienenverkehr kommt dabei eine grosse Bedeutung zu.

- Ziel des Fahrplans ist die Schaffung eines **einheitlichen europäischen Verkehrsraums** mit mehr Wettbewerb und einem **vollständig integrierten Verkehrsnetz**, das die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpft, und zwar bis 2050.
- Das bedeutet, wir streben an:
 - Weniger Stau
 - Weniger Emissionen
 - Mehr Arbeitsplätze und Wachstum
 - Mehr Einnahmen
 - Höhere Zuverlässigkeit und Qualitätsservice
 - Mehr Sicherheit und Schutz
 - Abhängigkeit von Öleinfuhren drastisch verringern
 - Keine konventionell mit fossilen Brennstoffen betriebenen Autos mehr in den städtischen Zentren bis Mitte unseres Jahrhunderts,
 - 40% weniger Emissionen im Schiffsverkehr (weniger relevant für die Schweiz...) und 40% kohlenstoffarme Treibstoffe in der Luftfahrt,
 - Sowie die Verlagerung von 50% der Transporte über die mittlere Distanz von der Strasse auf die Schiene, und zwar sowohl im Personen- wie im Güterverkehr.
 - All dies soll beitragen zu einer 60%igen Reduktion des Ausstosses von CO₂-Emissionen (und nebenbei die Abhängigkeit von Öl reduzieren).
- Der **Schieneverkehr** spielt in diesem Fahrplan eine zentrale Bedeutung. Der Bereich, in dem Engpässe weiterhin am stärksten spürbar sind, ist der Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste, der vorrangig vollendet werden muss, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum zu schaffen. Dies umfasst die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse, die einem Eintritt in nationale Eisenbahnmärkte noch immer entgegenstehen. Eine weitere Integration des Straßengüterverkehrsmarkts wird den Güterkraftverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger machen.
- Bis 2050 soll der Grossteil der **Personenbeförderung** über mittlere Entfernungen (300km und mehr) auf die Eisenbahn entfallen.
- 30% des **Strassengüterverkehrs** über 300km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50% bis 2050.
- Aufbau eines voll funktionsfähigen EU-weiten Kernnetzes von Verkehrskorridoren mit Einrichtungen für einen effizienten Verkehrsträgerwechsel (TEN-T-Kernnetz).
- Bis 2050: Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz (vorzugsweise an das Hochgeschwindigkeitsnetz).
- Ausreichende Anbindung aller Seehäfen des Kernnetzes an das Schienengüterverkehrsnetz und das Binnenwasserstrassensystems.
- Im Schienengüterverkehr strebt die EU nach wie vor eine vollständige Marktöffnung an, da sie der Meinung ist, dass eine weitere Öffnung die Qualität des öffentlichen Verkehrs nachhaltig verbessern könnte. Während die Güterverkehrsmärkte und der internationale Eisenbahn-Passagierverkehr weitgehend liberalisiert sind – mit guten Resultaten –, bleiben die nationalen Personenverkehre immer noch grossmehrheitlich abgeschlossen.

1.2 Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T)

- Ein wichtiger Bestandteil eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums ist ein „Kernnetz“ von Korridoren, die große, konsolidierte Volumina im Güter- und Personenverkehr aufnehmen können. Dieses Kernnetz muss effiziente multimodale Verbindungen zwischen den wichtigen Städten, Häfen, Flughäfen und Grenzorten, ebenso wie anderen wichtigen Wirtschaftszentren, gewährleisten. Diesem Zweck dient das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T).
- TEN-T konzentriert sich auf die Schließung noch vorhandener Lücken – hauptsächlich grenzübergreifende Abschnitte und Engpässe/Umgehungen –, auf den Ausbau vorhandener Infrastruktur und die Entwicklung multimodaler Umschlagseinrichtungen in See- und Binnenhäfen sowie auf Konsolidierungszentren für die Stadtlogistik. Bessere Eisenbahn/Flughafen-Anbindungen müssen für den Fernverkehr geschaffen werden.
- TEN-T wird von der EU mitfinanziert. Vorhaben, die für eine EU-Finanzierung in Frage kommen, müssen einen europäischen Mehrwert haben.
- Für den Ausbau des TEN-T-Netzwerks veranschlagt die EU bis 2020 rund 550 Mrd. EUR, wovon rund 215 Mrd. EUR für die Beseitigung der Hauptengpässe benötigt werden. Nicht darin eingeschlossen sind Investitionen in Fahrzeuge, Ausrüstungen und Infrastruktur für Zahlungsvorgänge, wofür weitere rund 1000 Mrd. EUR zur Erreichung der Emissionsverringerungsziele für das Verkehrssystem erforderlich sein können. Es bedarf einer diversifizierten Finanzierung sowohl aus öffentlichen als auch privaten Quellen. Eine bessere Koordinierung der Kohäsions- und Strukturfonds mit den Zielen der Verkehrspolitik ist nötig, und die Mitgliedstaaten müssen gewährleisten, dass eine ausreichende nationale Finanzierung in ihrer Haushaltsplanung vorgesehen ist, ebenso wie ausreichende Kapazitäten zur Projektplanung und –durchführung.
- Auch hier spielt die Schiene eine bedeutende Rolle, was schon aus den finanziellen Beiträgen der EU an die verschiedenen Projekte ersichtlich wird: Über 65% der Gelder fließt in Schienen-Infrastruktur-Projekte, insgesamt über 4,3 Milliarden € in der Periode 2007-2013.

2. Service public

- Wie Sie gesehen haben, setzt die EU auch im Verkehrsbereich auf offene Märkte und Wettbewerb, weil sie überzeugt ist, dass dies letztendlich zur bestmöglichen Dienstleistung für den Kunden führt.
- Nun gibt es aber natürlich Dienstleistungen, welche sich kommerziell nicht betreiben lassen. Dienstleistungen, für die es keinen Wettbewerb gibt, weil kein gewerbsmässiger Anbieter ein Interesse daran hat, sie anzubieten, die aber aus politischen Gründen erwünscht sind. Ein Busnetz in weitverzweigte, abgelegene und wenig bevölkerte Bergtäler ist wahrscheinlich kommerziell uninteressant, es kann aber politisch durchaus erwünscht sein, dass auch dort stündlich ein Bus fährt.

- Die EU hat für dieses Problem eine subsidiäre Lösung: Sie überlässt es ihren Mitgliedstaaten und Regionen, derartige Bedürfnisse zu definieren und sogenannte "public service obligations" (PSO; gemeinwirtschaftliche Leistungen) an Dienstleister zu vergeben und diesen für die Erbringung der Dienstleistung eine Entschädigung auszurichten. Nicht überall bestehen die gleichen Bedürfnisse, daher hat die EU hier den subsidiären Ansatz gewählt.
- Heute wird ein Grossteil der PSO-Dienstleistungen im Verkehrsbereich direkt vergeben, d.h. ohne Ausschreibung. Im Rahmen des Weissbuchs erwägt die EU nun aber, solche Aufträge vermehrt auszuschreiben, um so mehr Wettbewerb – und letztlich auch hier wieder die besseren Dienstleistungen für die Kunden – zu schaffen. Wir reden hier vom Wettbewerb *um den Markt* anstelle des Wettbewerbs *auf dem Markt*.
- Die Frage, ob die Dienstleistung schlussendlich von einem staatlichen oder einem privaten Unternehmen angeboten wird, ist für die EU zweitrangig.

3. Die Schweiz im europäischen Verkehrskontext

- Natürlich hat Verkehrspolitik immer auch eine externe Dimension. Verkehr findet ganz wesentlich in internationalem Rahmen statt. Dessen ist sich die EU bewusst. Aus diesem Grund will sie im Verkehrsbereich insbesondere mit Nachbarstaaten kooperieren.
- Die Schweiz ist diesbezüglich in einer speziellen Position, sowohl politisch als Nicht-EU-Mitglied von EU Mitgliedstaaten umgeben, als auch geographisch, durch ihre Position im Herzen Europas und am Übergang über wichtigen Alpenpässe.
- Die Alpen bilden einen wahren Verkehrsknotenpunkt in Europa: sie liegen im Herzen Europas und erstrecken sich über 7 Länder, wovon 5 EU Mitgliedstaaten sind. Einige der wichtigsten Nord-Süd-Routen führen durch dieses ökologisch sensible Gebiet.
- Die alpinen Übergänge sind seit dem 19. Jahrhundert von grosser Wichtigkeit für den Handel und den Verkehr. Im 19. Jahrhundert und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Eisenbahnverkehr entwickelt und damit einhergehend verschiedene Eisenbahn-Alpentunnel gebaut: 1881 der Gotthard Tunnel, 1906 der Simplon- und 1912 der Lötschbergtunnel. In der Mitte des 20. Jahrhundert ist der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene stark angestiegen. Dies führte zum Bau von neuen Strassentunnel durch die Alpen: 1965 etwa der Mont Blanc Tunnel und 1980 Fréjus Tunnel. Heute sehen wir die nachteiligen Auswirkungen dieser strassenlastigen Entwicklung: Seit den 1980er Jahren hat sich der Strassenverkehr verdoppelt - mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit.
- Innerhalb der TEN-T-Projekte – über die ich schon gesprochen habe – nimmt der alpenquerende Verkehr die ihm gebührende Rolle ein. 3 der 30 vorrangigen Projekte befassen sich mit der Konstruktion von Eisenbahnverbindungen in den Alpen und dem Bau von Tunneln durch die Alpen. Die Eisenbahnachse Nr. 1 Berlin-Verona/Milano-Bologna-Messina-Palermo wird mit dem Brenner Tunnel eine wesentliche Beschleunigung im Personen- und Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien bewirken. Das Projekt Nr. 6

Lyon-Trieste-Divacă/Koper-Divacă-Ljubljana-Budapest-ukrainische Grenze ist eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen der EU. Ein neuer Basistunnel durch die Alpen wird Kapazitäten auf den überlasteten Übergängen zwischen Frankreich und Italien freisetzen.

- Neben diesen zwei Achsen, gibt es ein drittes Projekt, das die Alpen durchquert. Das Projekt 24 ist ein besonderes, da der Alpenübergang nicht durch einen EU- Mitgliedstaat, sondern durch die Schweiz führt (Bahnlinie Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen). Die Entwicklung einer Eisenbahnachse von der Nordsee bis zum Mittelmeer durch das europäische Wirtschaftszentrum soll dazu beitragen, in einem der am dichtesten bevölkerten und höchst industrialisierten Gebiete Europas den Verkehr umzuverteilen. Das Projekt führt durch den Lötschberg und Gotthard Tunnel. Es ist nicht nur für den Personenverkehr von Bedeutung, sondern entspricht auch dem langfristigen Ziel der Entwicklung eines Eisenbahn-Güterverkehrskorridors mit reinen Güterzugstrecken.
- Dieses Projekt erfährt eine nachhaltige Förderung durch die EU auch in finanzieller Hinsicht: in der Periode 2007-2013 fließen 473.6 Mio € - zusätzlich zu den Beiträgen, welche die Mitgliedstaaten leisten.
- Die schweizerische NEAT als Teil dieses prioritären Projekts verbindet wichtige Hochgeschwindigkeitsstrecken und stellt damit sicher, dass die Schweiz ein wichtiges Verbindungsglied im Nord-Süd-Verkehr bleibt. Sollte das Ziel, dass über 90% des Transit-Schwerverkehrs durch die Schweiz auf dieser Schienenverbindung transportiert wird, erreicht werden, leistet die NEAT auch einen grossen Beitrag zur Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Dies entspricht der EU-Politik einer effizienten und nachhaltigen Nutzung von verschiedenen Transportmodi.
- Darüber hinaus ist die Schweiz mit der EU durch das Landverkehrsabkommen von 1999 verbunden. Es gewährt den gegenseitigen Zugang zu den Verkehrsmärkten. Die Schweiz hat sich verpflichtet, die europäische 40-Tonnen-Limite für Lastwagen zu anerkennen, und hat im Gegenzug das Einverständnis der EU erhalten, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) einzuführen. Damit soll die Verlagerung des Lastwagenverkehrs auf die Schiene gefördert werden – wie ich Ihnen vorhin gezeigt habe, ein Ziel, das die EU teilt, wenn wir auch etwas später dran sind...
- Das Landverkehrsabkommen eröffnet nicht nur EU-Unternehmen den Zugang zu den Schweizer Eisenbahnmärkten, sondern auch den Schweizer Unternehmen Zugang zu den EU-Märkten, was z.B. von Schweizer Güterverkehrsunternehmen auch genutzt wird.
- Mit dem Landverkehrsabkommen hat sich die Schweiz auch verpflichtet, die sogenannten Eisenbahnpakete zu übernehmen. Die bislang drei Eisenbahnpakete sind die Instrumente der EU, um den europäischen Eisenbahnmarkt schrittweise zu öffnen:
 - 1. Eisenbahnpakets 2001 (Richtlinien 2001/12-2001/13-2001/14):
 - Marktöffnung für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr auf dem trans-europäischen Schienengüternetz ab 15.3.2003
 - 2. Eisenbahnpaket 2004 (Richtlinie 2004/51) :
 - Marktöffnung für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr auf dem gesamten Netz ab Januar 2006, und für den gesamten Eisenbahn-Güterverkehr **ab 1.1.2007**

- 3. Eisenbahnpaket 2007:
 - Richtlinie 2007/58: Marktöffnung für den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr ab 2010
- Die Verpflichtung zur Übernahme des relevanten EU-Rechts durch die Schweiz betrifft alle drei Eisenbahnpakete, und insbesondere auch die Regeln des ersten Pakets zur Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen Trassenzugang und Trassenbepreisung und zur Bestellung eines unabhängigen Regulierers. Die Schweiz ist gegenwärtig dabei, Teile des 1. Pakets umzusetzen.
- Die EU geht davon aus, dass die Marktöffnung, zu der sich die Schweiz wie dargestellt verpflichtet hat, auch im Interesse der Schweiz ist. Für die Schweiz als zentral gelegenes Land wäre es absurd, den eigenen Markt abzuschotten.
- Die Schweizer Regierung hat sich aber entschieden, einen wesentlichen Teil der Marktöffnung, nämlich die unabhängige Trassezuteilung, auf später zu verschieben. Die EU hofft, dass dieses wesentliche Element so rasch wie möglich auch in der Schweiz implementiert wird. Es bildet unseres Erachtens eine unabdingbare Voraussetzung zur Sicherstellung, dass ein "level playing field", gleiche Bedingungen für alle Marktteilnehmer, geschaffen werden kann.

Zusammenfassung

- Zusammenfassend lässt sich sagen: die Verkehrspolitik in Europa ist in vollem Umbruch.
- Die Mobilität wird sich in Zukunft nicht verringern, sondern eher noch weiter ausweiten.
- Der Verkehr wird in den nächsten Jahrzehnten aber nachhaltiger und effizienter werden (müssen).
- Die EU ist bereit, diese Herausforderungen anzunehmen, und hat mit dem neuen Weissbuch die Voraussetzungen dafür geschaffen.
- Die Schiene wird nach dem Willen der EU eine noch wichtigere Rolle im Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger spielen.
- Verkehr ist per se eine internationale, vernetzte Angelegenheit; die EU wird sich deshalb nicht zuletzt um eine Koordination insbesondere mit ihren Nachbarstaaten bemühen.
- Mit der Schweiz besteht mit dem Landverkehrsabkommen (und analog auch für den Luftverkehr mit dem Abkommen über den zivilen Luftverkehr) bereits eine gute Basis.
- Die Schweiz dürfte daran interessiert sein, ihre Verkehrspolitik eng mit derjenigen ihres Nachbarn, der EU, abzustimmen. Dazu gehört nicht zuletzt die Übernahme des relevanten Acquis, insbesondere der Eisenbahnpakete.

- Die EU und die Schweiz teilen sich zahlreiche Ziele der Verkehrspolitik: nachhaltige Entwicklung, freier Zugang zu Verkehrsinfrastruktur, Verlagerung auf die Schiene, Erhöhung der Verkehrssicherheit, internationale Anbindung, Nebeneinander verschiedener Verkehrsträger (EU-Jargon: "Multimodalität"), Anrechnung externer Kosten, Nutzung intelligenter Verkehrssysteme – **Ideale Voraussetzungen also, um gemeinsam in die Verkehrszukunft zu starten!**
