



EU-Kommission veröffentlicht Weissbuch zum Transport

Erfreulicherweise ist das aktuelle Weissbuch der EU-Kommission deutlich realitätsnaher ausgefallen als dasjenige von 2001. Während Letzteres eine Entflechtung von BIP- und Transportwachstum und damit die Dämpfung der Transportnachfrage als Ziel hatte, nimmt das gegenwärtige Weissbuch – neben einigen fraglichen Zielen – gute Stossrichtungen auf.

Die „Roadmap“ zu einem kompetitiven und ressourceneffizienten Transportsystem, wie das Papier betitelt wird, umfasst einige erfreuliche Aussagen. Es spricht sich für die Schaffung eines funktionierenden Transportmarktes aus, welcher intensiven Wettbewerb zulässt. Transportpreise sollen verzerrungsfrei sein und nationale Hindernisse sollen abgebaut werden.

Die Sicherstellung eines nicht diskriminierenden Schienennetz Zugangs sowie die weiter verstärkte multimodale Betrachtung sind zu begrüßen. Die Verbesserung des Zusammenspiels verschiedener Verkehrsmittel macht Sinn, da insbesondere der Gütertransport nicht Selbstzweck ist. Er dient der Wirtschaft und schliesslich auch der Gesellschaft und hat damit möglichst effizient und nachfragegerecht zu erfolgen.

Das Weissbuch umfasst aber auch ambitionöse und teilweise fragwürdige Strategien. Konkrete Verlagerungsvorgaben sind für eine arbeitsteilige und wettbewerbsorientierte Wirtschaft nicht zielführend. Das Weissbuch spricht davon, bis 2030 30 Prozent des über 300 Kilometer zurückgelegenden Strassengüterverkehrs auf den Schienen- oder Wassertransport zu verlagern sowie von einer Reduktion der Treibhausgase des Transports um 60 Prozent

(ausgehend von 1990) bis 2050. Auch die Ziele zur Senkung der Unfalltotezahl im Strassenverkehr auf „nahe Null“ bis 2050 oder die Verdreifachung des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes für den Personenverkehr bis 2030 werfen Fragen auf. Bei Letzterem stellt sich insbesondere die Frage der Finanzierung. Diesbezüglich ist aber immerhin erfreulich, dass öffentlich-private Partnerschaften (Public Private Partnership, PPP) konsequenter bei Projektevaluationen berücksichtigt werden sollen, bevor eine EU-Finanzierung beantragt wird. Auch die im Weissbuch erwähnte Stärkung der Nutzerfinanzierung ist zu begrüßen, insbesondere beim Personenschienenverkehr.

Trotz einiger kritischer Punkte erscheint die Stossrichtung des Papiers aus wirtschaftlicher Sicht im Grundsatz begrüssenswert. Entscheidend ist jedoch, wie die präsentierten Diskussionspunkte am Ende in politische Geschäfte bzw. rechtliche Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Daran muss sich die EU-Kommission messen lassen.

Mehr Informationen:

[White Paper 2011](#)