

## Unfähige Politiker bei Europas Bahnen?

Die Bahn könne gegen den Lkw nie gewinnen. Denn europäische Eisenbahn-Politik zieht nicht an einem Strang und schafft keine zuverlässigen Transporte. Das kritisieren Experten bei einer Verkehrstagung in Oberndorf.

## Europa behindert sich: keine Produkte der Bahn

Physische und psychische Grenzen im angeblich so grenzenlosen Europa der EU stehen dem umweltfreundlichen Güterverkehr auf der Schiene weiter im Weg.

Karl Fischer ist ein Vorreiter und Experte für internationalen Schienen-Güterverkehr. Der Geschäftsführer des Logistik-Zentrums in Prien am Chiemsee sieht grundlegende Hindernisse:

"Ich nehme als Beispiel das Bayerische Chemie-Dreieck, weil es in der Nähe von Salzburg ist. Und das möchte einen Container nach Hongkong schicken.

Soll man über Triest oder einen slowenischen Hafen? Wenn die Entscheidung gefallen ist, dann beginnen die Schwierigkeiten:

Die Deutsche Bahn ist daran nicht interessiert, weil ihr die Strecke an die Adria zu kurz ist.

Österreich ist ein bisschen daran interessiert, sagt aber, dass von den Deutschen kein Ladegut überstellt wird.

Und von der italienischen Bahn bekommen Sie nicht einmal eine Antwort auf Ihre Anfrage. Obwohl da unten ein viergleisiger Ausbau vorhanden ist und 170 freie Trassen pro Tag noch verfügbar wären. Auf Deutsch gesagt, es gibt für die Bahn in Europa keine Produkte."



## Wo Wege enden: EU der Staatsgrenzen

Kein gemeinsames Produkt: Die Zusammenarbeit der Bahngesellschaften endet für Fischer immer an den EU-internen Staatsgrenzen - und nicht wegen technischer Unterschiede wie Spurweiten oder Stromversorgung:

"Die EDV-Systeme enden an der Grenze, die Lokführer wechseln an der Grenze. Der Computer der Deutschen Bahn sagt der Zentrale, der Container Nummer soundso hat das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik zu dieser Stunde. Minute

Hoheitsgebiet der Bundesrepublik zu dieser Stunde, Minute und Sekunde verlassen.

Alles andere scheint unseren Logistikern wurscht zu sein. Es gibt keine Haftung, keine End-Verantwortung und de facto auch kein Produkt, das Sie gut verkaufen könnten."



### **Vierzig Prozent zu spät dran**

Weitere Folgen des Slaloms durch Europa sind keine Pünktlichkeit, keine Zuverlässigkeit und keine Attraktivität für mögliche Kunden:

"Von zehn Zügen sind vier zu spät. Sagen Sie das bitte einmal BMW bei Lieferungen von Teilen für die Autoproduktion, die einfach pünktlich sein müssen."



### **Extremer Verkehr auf den Straßen**

Konkret wirkt sich die Krise der Bahnen auf Straßen aus: Der Verkehr auf der Brenner-Autobahn ist allein heuer um 20 Prozent gestiegen. Gleichzeitig meldet die Rollende Landstraße 50 Prozent Rückgang.

Mit Jahresende droht ihr das Aus, sagt Karl Fischer vom Logistik-Kompetenzentrum im benachbarten Bayern:

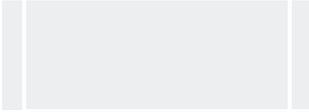
"Diese 160.000 Lkw frequentieren Tirols Straßen. Das ist wohl sehr dramatisch."

### **Vorbild Schweiz**

30 Prozent des österreichischen Güter-Transits wird auf der Schiene transportiert. Das ist doppelt so viel wie in Deutschland und nur halb so viel wie in der Schweiz:

"Wenn Sie sich die Schweizer Verkehrspolitik anschauen, dann sehen Sie, dass die Straße durch Nachtfahrverbote und Beschränkungen beim Gewicht sehr stark behindert. Auf der anderen Seite konzentriert sich die Schweiz sehr stark auf die Schiene."

Und das heißt, es sollen so attraktive Angebote wie in der Schweiz geschaffen werden, dass Frächter freiwillig vom



Lastwagen auf den Zug umsteigen, sagt Fischer.

### **Hat die Eisenbahn jemals eine Chance?**

Die Bahn werde nie gegen Billigflieger konkurrieren können, wenn nicht eine Reihe von Ungerechtigkeiten und Missständen beseitigt werde. Darüber sind sich internationale Verkehrsexperten bei den zweiten Salzburger Verkehrstagen einig.

### **Kerosin seit 1944 in UK steuerfrei**

Diese Tagung findet an diesem Wochenende in Laufen und Oberndorf statt. Besonders wichtig sei, dass die Steuer auf Kerosin, also auf Flugbenzin, wieder eingeführt werde.

#### **Grenzen noch immer zu spüren - trotz EU**

Die größte Ungerechtigkeit im Konkurrenzkampf zwischen Flugzeug und Bahn geht auf 1944 zurück. Damals wurde der Luftverkehr von der Kerosinsteuer befreit, sagt Trevor Garrod vom englischen Fahrgast-Verband.

Und noch ein historischer Nachteil macht der Bahn zu schaffen: Die Grenzen zwischen den Staaten sind auch technologische, soziale und wirtschaftliche Barrieren sowie zusätzliche Kosten-Faktoren, wie Wilhelm Bachmayer von Bombardier erklärt, der Herstellerfirma für Eisenbahnwaggons und Flugzeuge.