

BFBahnen im Gespräch mit Dr. Johannes Ludewig

Drei Mitglieder der Arbeitsgruppe „Initiative pro Schiene - östliche EU-Länder“ von BFBahnen Bayern fuhren vom 7. bis 9. Oktober 2008 zu fachlichen Gesprächen nach Brüssel, unter anderem mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Johannes Ludewig. Er ist heute Vorsitzender der CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies). Mit dabei waren Stephan Antal, Ralf Lang und Hermann Leidner.

Brüssel. Die Liberalisierung im Schienengüterverkehr ist für Deutschland ein großer Vorteil, denn die Marktöffnung hat erheblichen Mehrverkehr gebracht. Die Deutsche Bahn begann als erste Bahn in Europa, logistische Ketten zu organisieren. DB Railion hat mehr Güterverkehr als die nächsten beiden Länder im EU-Ranking – das sind Polen und Frankreich.

Angesprochen wurde auch das internationale Frachtrecht Richtung Osten. War es bisher notwendig, Transporte auf Grund des Frachtrechts CIM und SMGS in den Übergangsbahnhöfen zu reexpedieren (neu aufzugeben), konnte in Zusammenarbeit zwischen dem Internationalen Transportkomitee in Bern – CIT – (Verband von 200 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen zur Umsetzung des internationalen Eisenbahntransportrechts), CER und anderen Organisationen ein neuer Frachtbrief entwickelt werden.

Dieser trägt den Bedürfnissen der Liberalisierung und Globalisierung Rechnung. Aufenthalt in Übergangsbahnhöfen entfällt somit und trägt zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit internationaler Güterzüge bei. Spürbare Kosteneinsparung geht damit einher.

Leider können externe Kosten zugunsten der Bahn beim Transport derzeit noch nicht im vollen Maße berücksichtigt werden. Es gibt fünf Arten von externen Kosten:

1. Lärmemission
2. Luftverschmutzung
3. CO₂-Emissionen
4. Unfallfolgekosten
5. Staukosten

CO₂-Emissionen und Unfallfolge-

kosten dürfen derzeit gesetzlich nicht berücksichtigt werden. Würden alle Faktoren bei allen Verkehrsträgern in die externen Kosten einbezogen werden, würden die Preise bei der Binnenschifffahrt wegen der CO₂-Emissionen stark steigen. Die anderen drei Faktoren sollen jedoch bei der Revision der Eurovignetten-Richtlinie berücksichtigt werden.

Steigende Transportpreise würden auch dazu führen, die übersteigende Transportintensität zu vermindern. Ein besonders krasses Beispiel: Krabben aus Norddeutschland werden zum Auspulen nach Nordafrika und zurück gefahren. Gerade für ein dicht besiedeltes Land wie Deutschland wäre es wichtig, die Transporte auf das erforderliche Maß zu beschränken.

Im Personenverkehr beträgt der Anteil grenzüberschreitender Verkehre nur 10 Prozent, im Güterverkehr sind es 50 Prozent. Das größte Problem für eine Stärkung der Schiene im Güterverkehr im Verkehr mit Südosteuropa ist der schlechte Zustand der Infrastruktur. Hier wartet auf Antonio Tajani, den



Dr. Ludewig im Gespräch

neuen Verkehrskommissar der EU, noch viel Arbeit. Er ist gleichzeitig einer der Vizepräsidenten der EU-Kommission.

Die CER existiert bereits seit 20 Jahren. Dr. Ludewig ist seit sechs Jahren Vorsitzender. Bei der CER wird im Konsensverfahren entschieden. Jedes Mitgliedsland – auch die kleinsten Mitglieder – müssen von der Richtigkeit der Maßnahmen überzeugt sein. Seit Dr. Ludewig Vorsitzender ist, ist noch nicht einmal mehrheitlich abgestimmt worden.

Die Situation mit der UIC ist noch nicht restlos geklärt. Wir werden an diesem Problem dranbleiben. Es ist klar allerdings geregelt, dass nur die CER mit der EU-Kommission und der Europäischen Eisenbahagentur spricht. Die CER verfügt über 22 Mitarbeiter. Der Dialog von Seiten der CER findet zu zwei Dritteln mit den Mitgliedern in Mittel- und Osteuropa statt.

Die Kontakte unseres Arbeitskreises zur CER sowie zu Abgeordneten des Europaparlaments wurden von Dr. Ludewig positiv bewertet. Sie sollten in regelmäßigen Abständen stattfinden.

Insgesamt waren die Gespräche aus unserer Sicht sehr informativ und sollten fortgesetzt werden. Wir sind zuversichtlich, dass es uns auch gelungen ist, einige unserer Vorstellungen bei unseren Gesprächspartnern „an den Mann“ zu bringen.

Im Rahmen unserer weiteren Tätigkeit wollen wir – auch auf Anraten von Dr. Ludewig – Kontakt zum VDV, dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) in Bern und evtl. zur Internationalen Eisenbahagentur aufnehmen.



Stephan Antal
BFBahnen Bayern