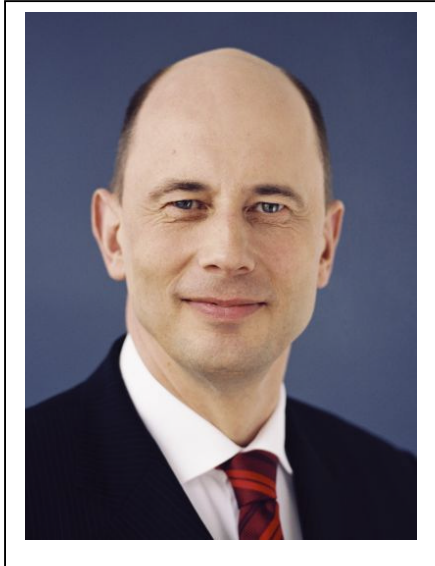


**Interview der Allianz pro Schiene  
mit Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee**

(Das Interview wurde am 21.02.2007 unter  
[www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de) veröffentlicht)



---

**Allianz pro Schiene:**

*Welche verkehrspolitischen Schwerpunkte werden Sie für die Zeit der deutschen EU-Ratspräsidentschaft setzen und was wollen Sie vordringlich durchsetzen?*

**Wolfgang Tiefensee**

Unsere Schwerpunkte leiten sich von den Herausforderungen ab, vor denen wir stehen. Zum einen erwarten wir in den nächsten Jahren ein deutliches Verkehrswachstum innerhalb der EU. Im Güterverkehr bis 2020 insgesamt um 45 %, 1,5 Millionen zusätzliche LKW auf den Straßen, 70 Millionen mehr PKW. Wir müssen Verkehr so organisieren, dass wir die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft weiter ausbauen ohne unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu zerstören.

Zum anderen werden schon heute über 70% des Mineralöls in der EU im Verkehr verbraucht. Energieverbrauch und CO<sub>2</sub> Belastung nehmen zu. Energieversorgung und Energieeffizienz sind daher zentrale Herausforderungen für die Verkehrspolitik.

Der Schwerpunkt der Energiedebatte bildet sich zunehmend im Verkehrsbereich.

Bei den prioritären Dossiers ist das wichtigste die Vollendung des europäischen Eisenbahnraums für Schienengüterverkehr. Damit wir den wachsenden Güterverkehr bewältigen können, müssen endlich die immer noch bestehenden Hemmnisse auf der Schiene beseitigt werden. Die Öffnung des Marktes im Schienengüterverkehr zum 1. Januar ist ein echter Fortschritt – aber wir müssen dringend weiterkommen beim europäischen Lokführerschein und bei der gegenseitigen technischen Anerkennung von Schienenfahrzeugen. Die Schiene ist der entscheidende Baustein für den umweltfreundlichen Verkehr der Zukunft.

Zweitens wollen wir die technischen Möglichkeiten der Satellitennavigation noch besser nutzen. Dafür brauchen wir GALILEO. Deswegen halten wir es für dringend erforderlich, zum Abschluss des Konzessionsvertrags zu kommen.

Drittens brauchen wir mehr Nachhaltigkeit im Luftverkehr. Daher ist mir der in den letzten Wochen breit diskutierte Emissionshandel im Luftverkehr sehr wichtig. Da müssen wir am Ball bleiben, ich halte das trotz der schwierigen Wettbewerbsfragen grundsätzlich für lösbar.

Darüber hinaus brauchen wir mehr generell Energieeffizienz im Verkehr. Wir müssen den Energieverbrauch weiter reduzieren und mehr alternative nachhaltige Kraftstoffe nutzen. Dazu wollen wir eine europäische Strategie für Öko-Kraftstoffe und energieeffiziente Antriebstechnologien anschieben.

Last but not least liegt mir die Straßenverkehrssicherheit am Herzen. Wir wollen einen Beitrag zu mehr Sicherheit im Verkehr leisten. Akzeptanz findet Verkehr nur, wenn wir sicher von A nach B kommen. Dazu wollen wir die Kommission vor allem im Bereich e-safety unterstützen.

Insbesondere bei den beiden letzten Punkten verbinden sich die gute Sache und Märkte der Zukunft. Umwelt und Sicherheit sind Faktoren, die sich auch ökonomisch rechnen.

### **Allianz pro Schiene:**

*Die EU-Kommission hat kürzlich ihre Zwischenbilanz zur Umsetzung des EU-Weißbuchs Verkehr vorgelegt. Einige Beobachter sehen in dieser Zwischenbilanz eine Abkehr von der bisherigen EU-Politik, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und den Marktanteil des Schienengüterverkehrs zu erhöhen. Sie auch?*

### **Wolfgang Tiefensee**

Die Prognosen und Leitlinien aus der Halbzeitbilanz zum Weißbuch der EU-Verkehrspolitik sind für unsere Schwerpunkte während der Präsidentschaft eine zentrale Grundlage. Wir sind mit der Kommission auf einer Linie, wenn es um die Bedeutung eines leistungsfähigen Verkehrssystems für den Wirtschaftsstandort Europa geht. Daher muss der Verkehrswirtschaft als wichtigem Wirtschaftsträger ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Gute Transport- und Logistikbedingungen sind heute bei Standortentscheidungen der Standortfaktor Nr. 1.

Was den Schienenverkehr angeht: die Halbzeitbilanz stellt trefflich dar, dass die nachhaltigsten Effekte für Wirtschaft, Bürger und Umwelt zu erreichen sind, wenn die einzelnen Transportmittel entsprechend ihrer Stärken sowie ihrer Kombinierbarkeit optimiert werden.

Dies schließt ein, zukünftig mehr Verkehr über umweltfreundliche Transportmittel, wie die Eisenbahn, abzuwickeln. Vor allem bei längeren Strecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren. Mit der Öffnung der Schienengüternetze in Europa ab 2007 haben wir

einen wichtigen Meilenstein für den Marktanteil des Schienengüterverkehrs und für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum erreicht. Diese Marktöffnung war dringend, denn der Güterverkehr wächst immens.

Wenn die Marktöffnung im Güterverkehr aber nicht nur ein Datum bleiben soll, müssen wir sie mit Leben füllen und alles daran setzen, die noch bestehenden Hindernisse für die tatsächliche Nutzung des Schienenverkehrs zügig abzubauen. Dazu brauchen wir insbesondere den EU-weit anerkannten Lokführerschein und die EU-weite Anerkennung von Zulassungen für Schienenfahrzeuge.

***Allianz pro Schiene:***

*Die EU hat angekündigt, in 2007 einen „freight logistics action plan“ aufzustellen. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in diesem Plan als Ziel ebenfalls die Verlagerung des Güterverkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Schiene festgeschrieben wird?*

**Wolfgang Tiefensee**

Mit den im Dezember verabschiedeten Ratsschlussfolgerungen haben wir gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten unsere grundlegenden Vorstellungen für den von der Kommission zu erarbeitenden Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik bereits dargelegt. Dabei haben wir auch die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße in den Blick genommen. So befürwortet der europäische Verkehrsministerrat ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept, bei dem weiterhin angestrebt werden soll, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu gehört, das ist für mich ganz klar, die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger und damit insbesondere die Schiene. Daher haben wir in den Ratsschlussfolgerungen auch festgeschrieben,

dass zur Weiterentwicklung verkehrsträgerübergreifender Logistikdienste fortgeschrittene Informatiklösungen insbesondere an den Schnittstellen noch stärker genutzt werden müssen. Davon profitieren alle Verkehrsträger, die in der Regel in Transportketten eingesetzt werden.

Und auf einen weiteren ganz wichtigen Punkt möchte ich hinweisen, der vor Verabschiedung der Ratsschlussfolgerungen kontrovers diskutiert wurde. Ich meine die Aussagen zu den Abmessungen von Fahrzeugen und Ladeeinheiten. Nicht zuletzt dank deutscher Bemühungen konnte verhindert werden, dass eine explizite Befürwortung der Ausweitung der Lkw-Maße und -Gewichte in den Ratsschlussfolgerungen Eingang fand. Das hätte die bisherigen erfolgreichen Maßnahmen zur Verlagerung auf die Schiene konterkariert. Zumal ich generell skeptisch bin, ob solche Giga-Liner auf unsere Straßen gehören.

### **Allianz pro Schiene:**

*Der Schienengüterverkehr in Deutschland gewinnt seit 2001 Jahr für Jahr Marktanteile zurück. Was muss Europa im nächsten Jahr tun, um diese erfreuliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene noch zu verstärken?*

### **Wolfgang Tiefensee**

Wir haben die Trendwende geschafft. Erstmals seit den 50er Jahren hat sich der Modal Split im Jahr 2006 zugunsten der Schiene geändert. Der Schienengüterverkehr boomt wie nie zuvor. Der Güterverkehr wächst überproportional. Die massiven Investitionen in die Schieneninfrastruktur seit 2000 zahlen sich nun aus. Erstmals wurden im vergangenen Jahr mehr als 100 Milliarden Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr gezählt. Der Straßengüterverkehr wächst jetzt erstmals wieder langsamer als der Güterverkehr auf der Schiene. Im 1. Halbjahr

2006 wurden 7,2 % mehr Güter als im Vergleichszeitraum des Vorjahres transportiert. Von allen Verkehrsträgern konnte die Schiene damit im 1. Halbjahr 2006 die höchsten Mengen- und Leistungszuwächse verbuchen.

Diesen Trend müssen wir stärken. Ein wesentlicher Schritt in diese Richtung ist die bereits angesprochene zügige Einigung beim Lokführerschein im „3. Eisenbahnpakets“ und die hierdurch erleichterte Durchführung des europaweit liberalisierten Güterverkehrs. Die volle Öffnung des europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr ab 2007 ist ein echter Fortschritt und ein Anstoß für mehr Verkehr auf der Schiene, der aber erst dann zur vollen Wirkung kommen kann, wenn die immer noch bestehenden Hemmnisse auf der Schiene beseitigt werden. Während der Markt auf der einen Seite rechtlich geöffnet wird, wird er auf der anderen Seite durch mangelnde Anerkennung von Führerscheinen und technische Barrieren wieder geschlossen. Insbesondere bei diesen Fragen müssen wir auf EU-Ebene dringend weiterkommen, da die bisherige Praxis zu Kosten und Verzögerungen für Eisenbahnunternehmen und Hersteller führt und damit der Schiene im Wettbewerb Nachteile verschafft. Alle wollen das große Ziel einer Stärkung der Bahn, da muss man dann auch mal über seinen Schatten springen.

**Allianz pro Schiene:**

*Schienenfahrzeuge müssen in jedem EU-Land neu zugelassen werden. Dies ist eines der größten Hemmnisse im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Inwieweit werden Sie sich dieses Problems während der deutschen Ratspräsidentschaft annehmen?*

## **Wolfgang Tiefensee**

Die weitaus überwiegende Anzahl von Schienenfahrzeugen sind Waggon, und die haben keine Probleme. Für Reisezugwagen hat die EU noch keine Regularien entwickelt, so dass noch das alte Recht gilt. Danach werden Zulassungen für Reisezugwagen, die nach den Vorgaben des Eisenbahndachverbandes UIC gebaut wurden, auch im Ausland anerkannt.

Tatsächlich betroffen von den Zulassungsproblemen sind nach den einschlägigen Richtlinien über die Interoperabilität nur Triebfahrzeuge, d.h. Lokomotiven und Triebzüge. Das mag aufgrund der in Einzelbereichen stark voneinander abweichenden Anforderungen an das Bahnmaterial auch teilweise begründet sein und lässt sich bei Triebfahrzeugen auch nicht so schnell harmonisieren wie bei Waggon.

Trotzdem: es bleibt ein großes Hindernis für einen liberalisierten Eisenbahnmarkt, dass wir unbedingt aus dem Weg räumen müssen. Diese fortgesetzte technische Kleinstaaterei passt nicht zur Schiene und kostet wertvolle Punkte im Wettbewerb mit der Straße. Da wünsche ich mir etwas weniger die nationale Brille sondern mehr Lust an der großen Idee eines europäischen Eisenbahnraumes, von dem alle profitieren: Wirtschaft, Bahnindustrie und Eisenbahnen.

Die Kommission hat dazu nun auf deutsch-französische Initiative Ende 2006 unter dem Schlagwort „Cross-acceptance“ ein Bündel mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor vorgelegt. Mit meinem französischen Amtskollegen habe ich ein entsprechendes Protokoll bereits verabschiedet. Grundidee ist eine Referenzliste, in der unterschiedliche, aber gleichwertige Anforderungen aufgeführt sind. Bei einem Triebfahrzeug, das in dem einen Partnerstaat schon zugelassen wurde, werden die entsprechenden Anforderungen bei der Zulassung in dem

anderen Partnerstaat nicht mehr überprüft. So wurde das Verfahren wesentlich gestrafft, Zulassungsdauer und Kosten konnten erheblich verkürzt beziehungsweise gesenkt werden. Dieses dann auf alle Mitgliedstaaten auszuweitende Prinzip ist auch Kernpunkt des besagten Bündels der Kommission. Da eine vollständige Harmonisierung technischer Anforderungen an Triebfahrzeuge ein äußerst anspruchsvolles, langfristiges Vorhaben ist, hätten wir eine Zwischenlösung, die zwar noch nicht perfekt ist, die aber die Probleme schon bemerkenswert lindern kann. Erste Reaktionen der Mitgliedstaaten lassen auf deren grundsätzliche Zustimmung schließen, und ich hoffe, wir können hierbei in der deutschen Ratspräsidentschaft schon einmal ein gutes Stück voran kommen.

**Allianz pro Schiene:**

Danke für das Gespräch.