

Interview mit Arthur-Iren Martini: Geschäftsführer des Netzwerk Privatbahnen e. V.

„Der Mega-Truck stellt keine Lösung dar!“



Zur Person

Arthur-Iren Martini

hat in Heidelberg, Paris und Göttingen Volkswirtschaft und Jura studiert und in Jura abgeschlossen. Er ist als Rechtsanwalt zugelassen.

Seinen beruflichen Werdegang begann er im internationalen Großanlagenbau zunächst als Justiziar, dann als Experte für Exportfinanzierung und später im internationalen Vertrieb mit Schwerpunkt USA. Als CEO eines deutsch-türkischen Joint Venture arbeitete er drei Jahre in Istanbul. Anschließend leitete er die Aktivitäten von Lyonnaise des Eaux (Privatisierung kommunaler Wasser- und Abwasserunternehmen) in Zentral- und Nordeuropa. Danach wurde er von VIVENDI als Geschäftsführer der Deutschen Eisenbahngesellschaft (DEG, später Connex bzw. Veolia) bestellt. Mitte 2005 übernahm Martini die hauptberufliche Leitung des Netzwerk Privatbahnen e. V.

Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erwartet, dass der Straßengüterverkehr bis 2015 um mehr als ein Drittel zunehmen wird. Was kann bzw. sollte Ihrer Ansicht nach getan werden, um die bestehende Verkehrsinfrastruktur auf diese Entwicklung vorzubereiten?

Arthur-Iren Martini: Es muss noch mehr in die Eisenbahninfrastruktur und in die Wasserstraßen investiert werden. Diese Investitionen bringen mehr Entlastung als die Erhöhung der Straßenkapazität. Ferner ist das Management der Eisenbahninfrastruktur verbesserungsfähig. Es gibt noch Kapazitätsreserven, und die müssen gehoben werden. Schließlich:

Gegenwärtig ist der deutsche Infrastrukturmanager, die DB Netz AG, noch zu sehr auf die Interessen des Mutterkonzerns ausgerichtet. Eine Trennung der Eisenbahninfrastruktur vom Bahnkonzern würde zu mehr und besseren Trassen- und Infrastrukturangeboten führen. Zusammenfassend: Erhöht die Attraktivität der Schiene, denn Verkehr lässt

sich nicht auf ein Verkehrsmittel zwingen. Verkehrsströme reagieren opportunistisch.

Als möglicher Lösungsansatz werden seit einiger Zeit auch in Deutschland 60-Tonnen-LKWs, sogenannte „Mega-Trucks“, gehandelt. Einige Experten vertreten die Ansicht, dass sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen durch die erhöhte Transportkapazität dieser Fahrzeuge deutlich verringern würde. Wie stehen Sie dazu?

Arthur-Iren Martini: Diese Ansicht ist definitiv falsch, obwohl sie immer wieder gern vorgetragen wird. Der Megatruck ist für Verlader außerordentlich attraktiv, verbindet er doch die Vorteile des LKW (Flexibilität) mit den Vorteilen der Bahn (Mengen/Volumen). Der Mega-Truck stellt keine Lösung dar, sondern wird stattdessen nicht nur LKW-Fahrten substituieren, sondern ganze Segmente von der Schiene auf die Straße ziehen. Um einen Güterzug unwirtschaftlich zu machen, genügt oft, seine Auslastung um wenige Prozentpunkte zu reduzieren. Er fällt dann komplett aus. Ein weiterer Aspekt: Die Wirtschaftlichkeit eines Schienentransports steht und fällt auch mit dem Volumen für die „Rückfahrt“. Scheinbar geringfügige Veränderungen der Rahmenbedingungen zu überproportionalen verkehrspolitischen Nachteilen.

Sollte es zur flächendeckenden Einführung des „Mega-Trucks“ kommen, welche Auswirkungen erwarten Sie für die Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs?

Arthur-Iren Martini: Experten gehen davon aus, dass der Mega-Truck bis zu 50 % des kombinierten Verkehrs von der Schiene auf die Straße zieht. Unsere Mit-

gliedsunternehmen sind in heller Aufregung. In Anbetracht des regelmäßig sehr hohen finanziellen Engagements der Gesellschafter in dieser kapitalintensiven Branche kann man sich das vorstellen. Die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind verheerend, auch wenn das gegenwärtig kleingerechnet wird. Von dem politischen Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ können sich die Bundesregierung und die Landesregierungen dann nachhaltig verabschieden, und unsere Politiker können zukünftig die „Mega-Staus“ auf der Autobahn vom Hubschrauber aus besichtigen. Was viele vergessen: Auch die deutsche Automobilindustrie wird letztlich darunter leiden, denn sie wird nur dann erfolgreich sein können, wenn man auf den Straßen noch einigermaßen vorwärtskommt.

In Deutschland laufen derzeit in einigen Bundesländern Feldversuche zur Einführung der „Mega-Trucks“. Gibt es hier bereits verwertbare Ergebnisse?

Arthur-Iren Martini: Aus den Reaktionen der Länder kann man heraushören, dass der 25 m lange und 60 t schwere LKW möglicherweise nicht konsensfähig ist, dass man aber darüber nachdenkt, 25 m lange LKWs mit 40 t Gesamtgewicht zuzulassen. Ich kann nur vor den Anfängen warnen. Das Gewicht spielt allenfalls bei Massenguttransporten eine Rolle. Aber auch die Zulassung vermeintlich leichter Mega-Trucks wird eine erdrutschartige Verschiebung bringen. Es gibt derzeit eingespielte Bahntransporte innerhalb von Deutschland beispielsweise für Textilien, zum Konfektionierer und wieder zurück, wie eine pendelnde Uhr, hinter deren Ziffernblatt viele verschiedene Zahnräder ineinandergreifen. Dieser Bahntransport hat gegenüber dem Großraum-

Truck keine Chance. Es bestünde auch gar kein Anreiz mehr, anspruchsvolle Bahntransporte zu konstruieren. Der LKW ist zugegebenermaßen praktischer, volkswirtschaftlich und umweltpolitisch jedoch meistens die deutlich schlechtere Lösung.

Gesetzt den Fall, dass sich das Bundesverkehrsministerium dazu entschließt, den 60-Tonnen-LKW für Deutschlands Straßen zuzulassen, welche Auswirkungen würden Sie für die Entwicklung des Arbeitsmarktes sowohl im Straßengüterverkehr als auch im Schienenbereich erwarten?

Arthur-Iren Martini: Schwierige Frage, die wir uns aber täglich stellen müssen. So viel steht fest: Die Eisenbahn birgt ein großes Entwicklungspotential, wenn es uns gelingt, dort einen fairen Wettbewerb zu installieren: Davon sind wir heute noch weit entfernt. Gelingt es uns in Deutschland, dieses Potenzial freizusetzen, so wird privates Kapital und nicht staatliches Kapital aktiviert. Wo investiert wird, werden auch Arbeitsplätze geschaffen. England mag als Beispiel dienen: Nach traumatischen Erfahrungen mit einer Totalprivatisierung der Eisenbahninfrastruktur hat der Staat sie für viel Geld wieder zurück gekauft und sorgt seit einigen Jahren mit großem Erfolg dafür, dass das Netz nutzerneutral ist und bleibt. Es hat sich dort eine private Eisenbahnkultur entwickelt, was man an privaten Investitionen in diesem Sektor ablesen kann. Und nun das Stärkste: Im gesamten Eisenbahnsektor ist die Anzahl der Arbeitsplätze stabil geblieben, trotz schmerzhafter Sanierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen. Die britischen Eisenbahngewerkschaften singen das hohe Lied auf die Liberalisierung: mehr Jobs, mehr Mitglieder.

Sie sehen also im Mega-Truck, egal in welcher Ausführung, nur Nachteile?

Arthur-Iren Martini: Wenn Sie diese Frage einem Eisenbahner stellen, ist die Antwort vorhersehbar. Aber auch als Bürger, Wähler und Steuerzahler sage ich: Mühsam ist es der europäischen und deutschen Verkehrspolitik gelungen, die Attraktivität der Schiene für den Transport von Gütern deutlich zu erhöhen. Erstmals können wir in Deutschland jetzt spürbare Erfolge der Schiene im modal split verzeichnen. Als Erfolgsfaktoren sind in erster Linie zu nennen: die legislative Verbesserung der Wettbewerbsvoraussetzungen auf der Schiene und die Milliardeninvestitionen in die Schieneninfrastruktur. Führt man nun den Mega-Truck ein, so stößt man mit dem Hintern um, was man über Jahre hinweg mühsam mit den Händen aufgebaut hat.

Bei den Anstrengungen, wieder mehr Güter auf die Bahn zu bekommen, setzt man in erster Linie auf den Ganzzugtransport, also auf die Schaffung von

Transporteinheiten, die auf der Langstrecke befördert werden. Wäre es nicht ebenso wichtig, sich der Mittelstreckenfracht im Einzelwagenverkehr stärker zu widmen?

Arthur-Iren Martini: Ganz recht. 50 % des Aufkommens für die Langstrecke wird aus dem Einzelwagenverkehr und Wagengruppenverkehr gespeist. Es ist ein Gebot der Stunde, die Bemühungen für den Einzelwagenverkehr zu verstärken. Dem steht allerdings die rigorose Stilllegungspolitik der DB AG entgegen, die gerade in der Provinz jene Gleise zurückbaut, die geeignet wären, der Langstrecke weiteres Transportvolumen zuzuführen. Ich bin auch davon überzeugt, dass ein neutrales Netz, das mit allen EVU intensiv zusammenarbeitet, um Shuttlezüge zu konzipieren, sich als überaus erfolgreich erweisen könnte. Derzeit, das unterstelle ich hier einmal, hat DB Netz kein übersteigertes Interesse daran, neue Slots zu kreieren, die der Konkurrenz von Railion dienen könnten – schon gar nicht proaktiv.

Netzwerk Privatbahnen e. V.:

Ist eine Vereinigung deutscher und europäischer Gütereisenbahnen, die im Wettbewerb mit den staatlichen Gütereisenbahnen stehen. Die Vereinigung wurde 2001 gegründet. Das Netzwerk Privatbahnen setzt sich in Berlin und in Brüssel für fairen Wettbewerb auf der Schiene ein und bemüht sich derzeit schwerpunktmäßig darum, die Diskussion über die Privatisierung der Deutschen Bahn AG dahingehend zu beeinflussen, dass die deutsche Eisenbahninfrastruktur dem Einfluss der DB AG entzogen wird (unbundling). Auf diese Weise soll mehr Wettbewerb und weniger Diskriminierung erreicht werden, was mittelfristig zu mehr Verkehr auf der Schiene führen und die Straße partiell entlasten wird.

BRANCHEN-TREFF

Leonhard Moll Betonwerke
Ein Unternehmen der Leonhard Moll AG 



Gleisschwellen & Weichenschwellen
Fon: +49(0)5 11/51 98 97-0
www.moll-betonwerke.de

STORM 

Technologie und Service
für Motoren und Antriebe

Ansprechpartner: Herr Hans-Gerd Kiewit
FON: +49 (0) 5977 73 - 142
www.a-storm.com

 **SEMA**
Aktiengesellschaft

Service Manufaktur für den Schienenverkehr

Instandsetzung und Wartung
von Güterwaggons

www.sema-ag.de
Celle 05141 349 59-80

RAWIE®

e-mail: info@rawie.de
Internet: www.rawie.de

Bahn Media
Agentur für strategische Kommunikation

FON: 05820 / 97 01 77-0
WEB: www.bahn-media.com

 **BECORIT.**

BECORIT GmbH
Hersteller von Reibbelägen
Tel: 0049/2361-666-6
Web: www.becorit.de