

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Interview:

„Die KCW-Studie verkennt Tatsachen“

Herr Ferlemann, die Konjunktur zieht wieder spürbar an, die Umschlagzahlen des Jahres 2008 werden teils schon erreicht, doch die Unterstützung der NE-Bahnen ist noch offen. Wie ist der aktuelle Stand der Förderrichtlinie zur Finanzierung der NE-Bahnen für den überregionalen Güterverkehr?

Nach der geltenden Rechtslage ist der Bund ermächtigt, nur die Investitionen der Eisenbahnen des Bundes in ihre Schienenwege zu fördern. Zurzeit mangelt es daher dem Bund an der rechtlichen Grundlage, die Investitionen in die Schieneninfrastruktur der nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu fördern.

Der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag zwischen den Regierungsparteien CDU, CSU und FDP lautet: „Wir wollen die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz schaffen.“ Eingedenk der aktuellen Rechtslage und des speziellen Förderzieles, das sich aus dem Koalitionsvertrag ergibt, handelt es sich für die Bundesregierung um eine sehr weit gespannte und umfassende Aufgabe. Ihre Bewältigung beinhaltet unter anderem die Umsetzung eines Geset-

zesvorhabens. Erst auf der Basis des neuen Gesetzes ist eine Förderrichtlinie machbar. Ich bitte daher um Ihr Verständnis, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einzelheiten mitteilen zu können.

Ab wann werden Bundesmittel bereitgestellt, in welcher Höhe können die NE-Bahnen mit Unterstützung rechnen und welche Bedingungen sind an die Förderungen geknüpft: Müssen die Bahnen einen Eigenanteil leisten oder erfolgt eine Hundert-Prozent-Finanzierung durch den Bund?

An der Umsetzung des Koalitionsauftrages arbeiten wir, um 2011 zu Ergebnissen zu kommen. Eine Hundert-Prozent-Finanzierung durch den Bund schließe ich aus. Ein Eigenanteil der Bahnen wird vorgesehen werden.

Wie sieht für Sie die Finanzierung des Schienenverkehrs in Zukunft aus, wird es mehr Gelder geben und wo kommen die Gelder her?

Sie werden Verständnis dafür haben, dass auch der Bahnbereich von der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts nicht vollständig ausgenommen werden kann. Gleichwohl hat die Bundesregierung

in ihrem Entwurf zum Bundeshaushalt 2011 für Schienenwegeinvestitionen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes mit rund 3,88 Milliarden Euro genauso viele Mittel eingestellt, wie vor Beginn der konjunkturellen Gegenmaßnahmen zur Verfügung standen.

Nach dem geltenden Finanzplan des Bundes bis 2012 sollen sich die jährlichen Schieneninvestitionsmittel ebenfalls auf diesem Niveau bewegen, sodass hier erfreulicherweise von einer Kontinuität auszugehen ist.

Wie bewerten Sie die Vorschläge der KCW-Studie des Umweltbundesamts und welche Schlüsse ziehen Sie zur Steigerung des Schienengüterverkehrs mittel- und langfristig daraus?

Die KCW-Studie des Umweltbundesamtes beruht auf der Arbeitshypothese, dass die Verdoppelung des Güterverkehrsaufkommens auf 213 Milliarden Tonnenkilometer durch eine schlichte Verdoppelung der Güterzugzahlen auf allen Strecken

Enak Ferlemann ...

... ist seit Oktober 2009 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Der studierte Philosoph, Rechts- und Politikwissenschaftler ist seit 1985 geschäftsführender Gesellschafter einer Wirtschaftsberatungsgesellschaft. Seit 2002 ist er Mitglied des Deutschen Bundestages.



zutreffend abgebildet werden kann. Dies widerspricht den empirischen Erkenntnissen der letzten 20 Jahre und birgt die Gefahr von schwerwiegenden Fehleinschätzungen der zukünftigen Netzbelastungen. Im Gegensatz zu den Annahmen der KCW-Studie werden im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die Güterzugbelastungen mithilfe eines mehrstufigen Simulationsmodells ermittelt, das neben der feinräumigen Struktur der Nachfrageprognose auch den produktionstechnischen Besonderheiten der verschiedenen Zugsysteme Rechnung trägt.

Die KCW-Studie erkennt auch die Tatsache, dass das Schienennetz allen Netznutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen muss und eine isolierte Betrachtung eines Verkehrsbereichs allein – hier Güterverkehr – nicht zielführend ist.

Aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik ist ein Aktionsplan geworden, bei dem nach Ansicht von Allianz pro Schiene, des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen die Schiene keinen Vorrang mehr genießt. Warum wurde dieser wichtige Punkt aus dem Plan gestrichen?

Natürlich ist es nicht so, dass die Bundesregierung im Aktionsplan dem Verkehrsträger Schiene keine ausreichende Bedeutung beimisst.

Die Bahnverbände haben in der Tat die Kritik geäußert, dass das Ziel „Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße“ nicht mehr als eines der ausdrücklichen Leitziele im neuen Aktionsplan Güterverkehr und Logistik verankert sei. Die Verbände haben daraus den Schluss gezogen, die Schiene genieße im Aktionsplan keinen Vorrang mehr. Dies ist nicht zutreffend.

Die Schiene ist ein wichtiger Verkehrsträger und besitzt gerade für die notwendige Steigerung der Effizienz des Gesamtnetzes eine sehr wichtige Funktion. Die Oberziele des Aktionsplans entsprechen den verkehrspoli-

tischen Zielen der Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag festgelegt sind. So sollen beispielsweise der Logistikstandort Deutschland gestärkt, die Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger erreicht, die Stärken aller Verkehrsträger durch optimal vernetzte Verkehrswege genutzt sowie die Vereinbarkeit von Verkehrswachstum mit Umwelt- und Klimaschutz gefördert werden. Um diese Ziele zu erreichen, gibt es zu einer weiteren Ertüchtigung der Schiene keine Alternative. Die Schiene soll in die Lage versetzt werden, einen erheblichen Anteil des zukünftigen Verkehrswachstums aufzunehmen. Ohne die Schiene werden wir es nicht schaffen, unser Verkehrssystem trotz der wachsenden Anforderungen effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Daher sind zahlreiche Maßnahmen im Aktionsplan auf die Förderung des Verkehrsträgers Schiene ausgerichtet. Dies wissen auch die Bahnverbände, da in den Besprechungen zum Aktionsplan ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Stärkung der Schiene sowie auch der Wasserstraße weiter unterstützt wird, und konkrete Maßnahmen dazu vorgestellt wurden. So enthält der Aktionsplan als prioritäre Maßnahmen beispielsweise die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr und die Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr. Zudem wurde eine neue Maßnahme aufgenommen, die die Erarbeitung einer Potenzialanalyse für multimodale Verkehre enthält. Der Aktionsplan ist gemeinsam mit den Verbänden mit der Zielsetzung erarbeitet worden, jeden einzelnen Verkehrsträger zu optimieren und die Schnittstellen so zu verbessern, dass alle Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken in das Gesamtsystem einbringen können.

Die Schieneninfrastruktur stößt im Güterverkehr in absehbarer Zeit an ihre Grenzen, nach wie vor werden aber große Summen in den Personenfernverkehr investiert. Welche

Pläne hat die Bundesregierung zur Förderung des Schienengüterverkehrs und der NE-Bahnen? Wie sehen Sie die Zukunft dieses Marktes?

Die Bundesregierung investiert jährlich rund 3,7 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schienenwege – ohne Berücksichtigung zusätzlicher Mittel, zum Beispiel aus Konjunkturprogrammen oder EU-Mitteln. Davon stehen der Deutschen Bahn AG jährlich 2,5 Milliarden Euro für Investitionen im bestehenden Netz zur Verfügung. In der hierzu abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung haben sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter anderem zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität und damit zu einer Kapazitätsvorhaltung verpflichtet, die dem Güter- und Personenverkehr zugutekommt. Der Neu- und Ausbau von Strecken erfolgt dort, wo dies zur Engpassbeseitigung erforderlich und volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Dabei werden sowohl die Anforderungen des Güter- als auch die des Personenverkehrs berücksichtigt. Der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken bewirkt unter anderem eine Verlagerung von Teilen des Personenfernverkehrs von bestehenden auf diese Strecken. Dadurch werden auf bestehenden Strecken Kapazitäten frei, die überwiegend dem Güterverkehr zugutekommen.

Zusätzlich zu den Bundesmitteln werden auch in begrenztem Umfang Gelder der Europäischen Union zur Verfügung gestellt. Diese Mittel dienen speziell der Förderung der Transeuropäischen Netze (TEN) beziehungsweise stammen aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die Höhe der EU-Mittel lässt sich nicht exakt prognostizieren; sie ist abhängig von den jeweils genehmigten, anteilig finanzierten Projekten beziehungsweise deren Baufortschritt.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Ulrich Vössing.