

**Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer für den Verband der Bahnindustrie in Deutschland, im Interview:**

# Jährlicher Infrastrukturbericht Verkehr für mehr Transparenz

**Herr Pörner, das Umweltbundesamt hat in der Studie Schienennetz 2025/2030 aufgezeigt, wie mit vergleichsweise wenig Mitteln auf und mit der Schiene viel bewegt werden kann. Wie ordnen Sie die Ergebnisse der Studie insbesondere in Anbetracht der „Neujustierung“ des Masterplans Güterverkehr seitens der Bundesregierung ein?**

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass das Verkehrsministerium die bereits von der Großen Koalition gestartete Initiative eines Masterplans Güterverkehr und Logistik weiterführt, auch wenn der Masterplan nun „Aktionsplan“ heißt. Denn nach Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise steigen die Güterströme weltweit an, so auch in Deutschland. Die Transportleistung auf der Schiene soll in Deutschland im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 11 Prozent auf dann circa 106 Mrd. tkm wachsen. Für 2011 geht das Verkehrsministerium in seiner aktuellen Mittelfristprognose von 4 Prozent Wachstum aus. Wird dieser Wachstumspfad beibehalten, so werden bereits im Jahr 2015 Güter in einem Volumen von rund 130 Mrd.

tkm auf Deutschlands Schienen befördert werden müssen. Dies bedeutet aber auch, dass einige der bereits heute bekannten Nadelöhre verstopft sein werden, wie die von Ihnen angesprochene Studie zeigt. Es belegt weiterhin die große Bedeutung, die der Schiene in einem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik eigentlich zukommen müsste.

Allerdings ist im Aktionsplan inzwischen das ursprüngliche Ziel „Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße“ ersatzlos aus dem Aktionsplan gestrichen worden, was hoffentlich nicht zu einer geringeren Beachtung des Schienengüterverkehrs und dessen Investitionsbedarfe führt. Gleichfalls darf sich daraus eine Abkehr von den Aussagen des Koalitionsvertrages nicht ableiten lassen. Weiterhin soll nun auch auf die Einbeziehung der externen Kosten verzichtet werden, was nicht dazu beiträgt, Verkehr nach den Kriterien der Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit zu gestalten. Das ist weder zeitgemäß noch sachgerecht und trägt nicht zur Schaffung eines „Level playing field“ zwischen den Verkehrsträgern bei.

**Welche Forderung an die Politik ergibt sich für Sie daraus?**

Ganz klar: Insbesondere der Schieneninfrastruktur, aber auch der Infrastruktur der anderen Verkehrsträger, muss in den nächsten Jahren noch mehr Aufmerksamkeit seitens der Politik entgegengebracht werden als dies heute der Fall ist. Dazu könnte auch ein jährlich aufzulegender Infrastrukturbericht Verkehr beitragen, der Transparenz in den Zustand und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bringen würde. Darüber hinaus sind es oft auch kleinere investive und betriebliche Maßnahmen, die Kapazitätssteigerungen haben können. Im Eisenbahnsektor hat dies jüngst die vom Umweltbundesamt veröffentlichte Studie „Schienennetz 2025/2030“ am Beispiel des Schienengüterverkehrs aufgezeigt und verschiedene ernst zu nehmende Vorschläge unterbreitet. Besonders interessant sind hier beispielsweise die kapazitätssteigernden Maßnahmen

## Prof. Dr. Ronald Pörner ...

ist seit dem 1. März 2007 Hauptgeschäftsführer für den Verband der Bahnindustrie in Deutschland.

Ronald Pörner war nach seinem Studium der Betriebswirtschaftslehre sowie der Wirtschaftspädagogik an der Freien Universität Berlin er zunächst als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Investitionsgüter-Marketing und Marktforschung der FU-Berlin tätig. Nach mehreren beruflichen Stationen in der Industrie, unter anderem bei Siemens Transportation Systems, fungierte er von 1994 bis 2007 als Hochschullehrer im Studiengang Betriebswirtschaftslehre der Berliner Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW Berlin).



men unterhalb des Neu- und Ausbaus. Gemäß dieser Studie kann beispielsweise durch die Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik und der stärkeren Angleichung von Geschwindigkeiten auf dem Bestandnetz eine Kapazitätserhöhung von circa 20 Prozent erreicht werden. Und genau hier sehen wir ebenfalls weiteren Handlungsbedarf.

**Anfang August überschlugen sich die positiven Meldungen zum Wirtschaftsaufschwung, die Talsohle der Wirtschaftskrise scheint überwunden. Gibt es auch in der Bahnindustrie schon Anzeichen für einen konjunkturellen Aufschwung?**

Bekanntermaßen spürt die Bahnindustrie wirtschaftliche Krisen mit einem Zeitversatz von circa 1,5 bis zwei Jahren. Dies scheint auch diesmal der Fall zu sein. Bereits im abgelaufenen Jahr 2009 gingen die mit deutscher Wertschöpfung verbundenen Auftragseingänge um knapp 20 Prozent im Vergleich zu 2008 zurück. Und auch die ersten Monate des Jahres 2010 zeigen bisher keine wesentliche Besserung. Insbesondere das Geschäft unserer Mitgliedsunternehmen rund um den Schienengüterverkehr profitiert noch nicht von der Erholung bei der Transportleistung auf der Schiene. Auch mit der Umsetzung der Konjunkturpakete I und II sind wir nach wie vor nicht zufrieden. Zu wenig ist von diesem Geld bei unseren Mitgliedsunternehmen angekommen. Wir hoffen sehr, dass die InnoTrans 2010 unternehmerische Impulse gibt, die zu Investitionen in die Produkte unserer Industrie führen.

**Wie sehen Ihre kurz- und mittelfristigen Prognosen für die Bahnindustrie aus?**

Der Krise zum Trotz sind die grundsätzlichen Wachstumsbedingungen für den Schienenverkehr nicht nur in Deutschland weiterhin gültig, die relevanten Megatrends haben weiterhin Bestand. So sehen mittelfristige Prognosen den Schienengüterverkehr nach Überwindung der Rezession wieder kräftig anziehen. Ebenso nimmt in Ballungsräumen und Großstädten der Bedarf an leistungsfähigen Verkehrsmitteln wie Metros und Straßenbahnen grundsätzlich zu. Unstreitig ist weiter, dass die Schiene neben dem Fahrrad nach wie vor der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Der vorrangig elektrisch betriebene Schienenverkehr reduziert heute schon die Abhängigkeit von Rohöl und nutzt verstärkt regenerative Energiequellen. Das Fortschreiten der Interoperabilität auf Europas Schienenwegen wird ebenfalls zu mehr Verkehr für die Bahnen und damit hoffentlich zu mehr Projekten für unsere Unternehmen sorgen. Diese Auswahl soll verdeutlichen, dass wir nach Überwindung der durch die weltweite Krise verursachten Verwerfungen optimistisch in die weitere Zukunft blicken können.

**Die wirtschaftliche Stagnation zwingt die Unternehmen zu mehr Innovationen, um auch in Zukunft am Markt bestehen zu können. Sehen Sie die deutsche Bahnindustrie im Weltmarktvergleich gut gerüstet?**

Absolut. Dies zeigt sich nicht zuletzt daran, dass Bahnbetreiber auf der ganzen Welt Eisenbahntechnik aus Deutschland nachfragen und Hersteller aus anderen Ländern der Welt an Gemeinschaftsunternehmen mit unseren Mitgliedsfirmen interessiert sind. Der Exportanteil liegt derzeit bei über 50 Prozent, Tendenz weiter steigend. Dass sich unsere Unternehmen nicht auf ihren „Innovationslorbeeren“ ausruhen, zeigt der hohe Anteil an auftragsunabhängigen Anwendungen für Forschung und Entwicklung, der im Jahr 2009 immerhin gut 3,4 Prozent am Umsatz betrug.

**Welche Trends stehen auf der diesjährigen InnoTrans für Sie besonders hervor?**

Zunächst einmal wird es hoffentlich eine InnoTrans der Rekorde werden. Dies deutet sich schon mit der bisher höchsten Zahl von Ausstellern an. Wir hoffen natürlich, dass auch die Anzahl an Besuchern und Kunden nochmals die des Jahres 2008 toppet. Der große Trend auf dieser InnoTrans ist die Nachhaltigkeit im und durch den Schienenverkehr. Hier haben alle Mitgliedsunternehmen des VDB Neues zu bieten, um im Wettbewerb der Verkehrsträger in Sachen Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit weiter die Nase vorn zu haben. Ein absolutes Muss ist dabei der Besuch des Freigeländes, das restlos ausgebucht ist und innovative Bahntechnik made in Germany zu einem anfassbaren Erlebnis macht.

**Vielen Dank für das Gespräch.**

Das Interview führte Ulrich Vössing