



Einführungsvortrag

von

Herrn Staatssekretär Rainer Bomba

6. Bayerischer Nahverkehrskongress

am 24.03.2010

„Der Schienenverkehr – ein wesentlicher Bestandteil
der Verkehrspolitik der Bundesregierung“

- es gilt das gesprochene Wort -

Anrede

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, auch in der Verkehrspolitik einen Neuanfang zu wagen.

Dabei stehen wir vor großen Herausforderungen:

1. Die schwerste Wirtschaftskrise seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Hier sind wir noch nicht voll über den berg, aber die Wirtschaft hat sich erholt, allerdings noch massiv gestützt von staatlichen Stabilisierungs- und Konjunkturmaßnahmen.

2. Der Klima- und Umweltschutz. Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, bis 2020 den Ausstoß an Co2 um 40 % gegenüber 1990 zu verringern. Im Verkehrsbereich verbraucht Deutschland derzeit rund 30 % seiner Primärenergie. Hier gilt es Verbesserungen mit Innovationen und neuen Technologien zu erreichen.

3. Das Verkehrswachstum und Demografischer Wandel. Die internationale Verflechtung der Märkte setzt sich fort und damit auch das Verkehrswachstum. Hinzu kommt ein infolge

des demografischen Wandels regional unausgewogenes Güterverkehrswachstum – wir müssen stark wachsenden Ballungsräumen mit belasteten Hauptverkehrsadern auf der einen Seite und strukturschwachen ländlichen Räumen auf der anderen Seite gerecht werden.

Angesichts der dargestellten Herausforderungen brauchen wir eine neue Verkehrspolitik,

- die Mobilität als Voraussetzung für Wachstum und Wohlstand ermöglicht anstatt sie zu verhindern,
- die pragmatisch die anstehenden Aufgaben anpackt anstatt sich in Ideologien zu verlieren,
- die die begrenzten Mittel verantwortungsvoll so einsetzt, dass wir weiterhin auf ein leistungsfähiges Infrastrukturnetz vertrauen können.

Was bedeutet dies im Einzelnen?

Transport und Logistik sind wichtige Voraussetzungen für Wachstum und Wohlstand in der Exportnation Deutschland.

Wir wollen daher mit einer effizienten Verkehrspolitik bezahlbare Mobilität für heute und morgen sichern.

Mit der wirtschaftlichen Erholung steigen auch die Frachtaufkommen wieder. Das prognostizierte erhebliche Verkehrswachstum lässt sich nur bewältigen, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich gegenseitig ergänzen. Wir brauchen optimal vernetzte Verkehrsträger und werden wo immer dies sinnvoll ist, eine Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße fördern. Dies unterstützt unsere Umwelt- und Klimaschutzbemühungen und entlastet gleichzeitig die Straße.

Der Schienenverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil unserer Verkehrspolitik.

Wie wollen wir mehr Verkehr auf die Bahn bringen?

1. Wir fördern gezielt den Kombinierten Ladungsverkehr durch Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals. Durch verbesserte Terminalinfrastruktur und Senkung der Umschlagpreise gewinnt der Kombinierte Verkehr an Attraktivität. Seit Einführung der Richtlinie im Jahr 1998 konnten bislang

mehr als 70 KV-Terminals mit einem Gesamtvolumen von rd. 630 Mio. Euro gefördert werden. Darüber hinaus gewähren wir für Lkw, die im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden, umfangreiche Steuererleichterungen und –Befreiungen, Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot und ein höheres Lkw-Gesamtgewicht von 44 t beim Vor- und Nachlauf auf der Straße.

Die Richtlinien zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von Gleisanschlüssen bieten privaten Unternehmen Anreiz, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

2. Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Hinterlandanbindung der für Deutschland bedeutsamen Seehäfen hohe Priorität. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sind daher die Hinterlandanbindungen der deutschen Ostseehäfen an Berlin sowie die internationalen Verbindungen von der Hauptstadt nach Polen und in die Tschechische Republik enthalten.

Anrede,

Wie setzen wir unsere Vorhaben bei den derzeit herrschenden Rahmenbedingungen um ? Wir müssen mit begrenzten Mitteln auskommen und klare Prioritäten bei den Infrastrukturinvestitionen setzen. Der Koalitionsvertrag zeigt die Zielrichtung deutlich auf:

1. Der Bundesverkehrswegeplan muss an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst werden.
2. In dieser Legislaturperiode werden die Bedarfspläne in den Ausbaugesetzen überprüft und kurzfristig alle gesetzlichen Spielräume für mehr Flexibilität genutzt.
3. Vorbereitend für den nächsten BVWP wird eine neue Grundkonzeption erarbeitet.

Im Bereich der Schiene sieht die Koalitionsvereinbarung für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur die Prüfung eines Modells vor, nach dem u. a. die Trassenerlöse und Stationsentgelte in die Schieneninfrastruktur zurückfließen und Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die DB Holding ausgeschlossen werden. Ziel ist die Stärkung der

Unabhängigkeit des Netzes und damit eine Verbesserung des Wettbewerbs auf der Schiene.

Anrede,

Der Staat trägt nach dem Grundgesetz die Finanzierungsverantwortung für Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen im Bereich des Bundesschienenwegenetzes. Was bedeutet das konkret in Zahlen?

- Der am 19.03. beschlossene Bundeshaushalt 2010 sieht rd. 3,7 Milliarden Euro für Schienenwegeinvestitionen vor. Die Investitionslinie im Finanzplan 2011 bis 2013 liegt ebenfalls auf diesem Niveau.
- Der Bund stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Deutsche Bahn AG jährlich 2,5 Milliarden Euro zur Erhaltung des bestehenden Netzes zur Verfügung.
- Über die 2,5 Milliarden Euro hinaus verfügbare Bundesmittel werden zur Realisierung eines bedarfsgerechten Aus- und Neubaus der

Bundesschienenwege eingesetzt. Engpässe im Seehafenhinterlandverkehr sollen dabei mit einem Sonderprogramm beseitigt werden. Hierfür sind in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt 230 Millionen Euro vorgesehen.

- Im Rahmen der Konjunkturpakete I und II werden wir zusätzlich insgesamt rund 1,4 Milliarden Euro zur Verstärkung von Bedarfsplanvorhaben, zur Modernisierung von Personenbahnhöfen, für Lärmschutzmaßnahmen, für qualitative Verbesserungen von Regionalverkehrsstrecken und für die beschleunigte Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS einsetzen.

Anrede,

Ganz wichtig ist der Bundesregierung eine ausreichende, zielgenaue und effiziente Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs, eine Verbesserung der Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs und das Sicherstellen eines bedarfsgerechten Angebotes des Schienenpersonennahverkehrs in der Fläche.

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs im Zuge der Bahnstrukturreform stieg die Anzahl der beförderten Personen im Schienenpersonennahverkehr von 1,5 Mrd. im Jahr 1996 auf rund 2 Mrd. jährlich. Noch nie haben so viele Menschen die Züge des Nahverkehrs benutzt wie im vergangenen Jahr.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr erhalten die Länder vom Bund Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz. Im Jahr 2010 sind das rund 6,9 Mrd. €, die bis zum Jahr 2014 auf 7,3 Mrd. € ansteigen werden. Diese Mittel dürfen sowohl für Bestellung von Verkehrsleistungen als auch für investive Verbesserungen im Öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden.

Anrede,

Wir wollen einen starken Verkehrsträger Schiene mit wettbewerbsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahnunternehmen. Die entsprechenden Voraussetzungen haben wir 1994 mit der Bahnstrukturreform geschaffen. Die bisherigen Ergebnisse - Verkehrsleistungen, Umsätze, Produktivität und Gewinn der Deutsche Bahn AG und auch

die Verkehrsleistungen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben sich von 1994 bis 2008 deutlich erhöht – zeigen, dass die mit der Bahnreform verbundene klare Trennung von politischen und unternehmerischen Aufgaben im Eisenbahnbereich aus haushalts- und verkehrspolitischer Sicht die richtige Entscheidung war.

Die rückläufigen Zahlen seit Ende 2008 sind alleine Finanz- und Wirtschaftskrise geschuldet. Die Deutsche Bahn AG erwartet bereits in diesem Jahr wieder einen deutlichen Trend nach oben.

Um das Verkehrsaufkommen auf der Schiene weiter zu erhöhen, brauchen wir einen noch intensiveren Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Wettbewerb auf der Schiene hat sich gegenüber dem Beginn der Bahnreform 1994 im Schienenpersonennahverkehr und im Güterverkehr positiv entwickelt.

Einige Zahlen verdeutlichen dies:

- Der Marktanteil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen an der Verkehrsleistung lag 2008 im Güterverkehr bei rd. 21 %, im Schienenpersonennahverkehr bei rund 10%.
- Der Anteil der NE-Bahnen am Angebot im Schienenpersonennahverkehr (Zugkilometer) lag bei rund 18 %.
- Rund 340 Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen heute das Netz der DB AG. 1994 waren es erst 40 Eisenbahnen.
- Die Leistungen der nichtbundeseigenen Bahnen auf dem Netz der DB AG stiegen von 13,3 Mio. im Jahr 1994 auf 161 Mio. Trassenkilometer im Jahr 2008.

Wir wollen uns aber nicht auf dem Erreichten ausruhen!
Unser eindeutiges Ziel lautet, den Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verbessern. Offenkundig ist z.B. der fehlende Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr. Im Koalitionsvertrag wurden daher wichtige Eckpunkte zur Stärkung des intramodalen Wettbewerbs verankert. Wir werden das Regulierungsrecht überarbeiten und in diesem

Zusammenhang auch die Bundesnetzagentur als zuständige
Regulierungsbehörde stärken.

Anrede

Die Bundesregierung wird die Bahnreform mit staatlicher
Verantwortung für die Infrastruktur und privatrechtlicher
Organisation der Deutschen Bahn AG konsequent
weiterführen. Die verkehrs- und bahnpolitischen Ziele der
Bahnreform gelten nach wie vor und finden sich auch im
Koalitionsvertrag wieder:

- Mehr Verkehr auf die Schiene bzw. „Verlagerung, wo
immer dies möglich ist“
- Begrenzung der Haushaltsbelastung
- Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene
- Erreichen der Wirtschaftlichkeit der Deutsche Bahn AG
bzw. „Die positive Entwicklung des Unternehmens
begleiten“.

Um sich den Herausforderungen des europäischen
Schienenverkehrsmarktes erfolgreich stellen zu können und
weiteres Wachstum des Schienenverkehrs zu ermöglichen,

brauchen wir wirtschaftlich starke und erfolgreiche Eisenbahnunternehmen.

Deshalb hat die neue Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag festgelegt, dass an den Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn AG schrittweise und ertragsoptimiert privates Kapital beteiligt werden soll, sobald der Kapitalmarkt dies zulässt. Die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) werden nicht privatisiert, denn der Bund trägt nach dem Grundgesetz auch künftig die Verantwortung für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur.

Einen Zeitpunkt für die Kapitalprivatisierung zu nennen wäre spekulativ und unseriös. Für den Bund als 100prozentiger Anteilseigner kommt ein Verkauf unter Wert nicht in Frage.

Anrede,

Sie haben vernommen, dass wir uns für diese Legislaturperiode eine Menge im Bereich Schiene vorgenommen haben. Ich bin sicher, mit einer konsequenten Umsetzung der zuvor erläuterten Maßnahmen und Vorhaben schaffen wir die Voraussetzungen für einen starken

Verkehrsträger Eisenbahn innerhalb eines integrierten Verkehrssystems, das den Anforderungen und den Herausforderungen der Zukunft gerecht wird.