

# Quo vadis Schiene?

Im Oktober 2009 wurde das neue Bundeskabinett ernannt. Besonderes Augenmerk bei Verkehrsexperten wurde auf die Besetzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gelegt. Mit Dr. Peter Ramsauer (CSU) führt erstmals seit 1998 kein Sozialdemokrat das BMVBS.

*Frankfurt a.M./Berlin.* Für uns als *BFBahnen* ist vor allem eine Betrachtung wichtig: was kommt auf die Schiene zu? Wie verändern sich die Schwerpunkte bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur? Wird es eine Umkehr von der Schiene zur Straße geben? Diesen und weiteren Fragen wollen wir, liebe Leserinnen und Leser, für Sie nachgehen. Wie und in welchem Ausmaß die Bundesregierung die Verkehrspolitik verändern will und wird, ist in der Koalitionsvereinbarung beschrieben, die Sie hier im Artikel in Auszügen nachlesen können.

**Im BMVBS sind die Aufgaben** Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vereinigt. Das BMVBS ist damit das wichtigste Investitionsressort der Bundesregierung. Hier sind alle Zuständigkeiten des Bundes für verkehrliche und bauliche Infrastrukturen gebündelt: Bundesfern-

straßen, Schienen- und Wasserwege, Städtebau, Stadtentwicklung, Bauwesen und Raumordnung. Als herausragendes Innovationsministerium gibt das BMVBS Impulse für die Verkehrstechnologie und die Bauwirtschaft. In der Luftfahrt, in der Satellitennavigation, bei neuen Antrieben und Kraftstoffen, bei energiesparenden Bauweisen sorgen die Experten des Ministeriums für gute Rahmenbedingungen. Das Ministerium ist an den Standorten Berlin und Bonn mit insgesamt 1.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern tätig. Gemeinsam mit den nachgeordneten Behörden schaffen sie Voraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum und sozialen Zusammenhalt in Deutschland.

Dr. Peter Ramsauer hat Ende November 2009 die Aufstellung seiner Kernmannschaft abgeschlossen und seine fünf Staatssekretäre ernannt. Sechs von neun Abteilungsleitern



Dr. Peter Ramsauer. Foto: Büro Ramsauer

wurden abgesetzt, zwei weitere werden demnächst aus dem Dienst ausscheiden. Der leise Musiker habe mit seinen Personalentscheidungen das Piano mit der Pauke eingetauscht, sagen Politikexperten aus der Verkehrsbranche.

Unverzüglich hat Ramsauer seine ersten Schwerpunkte benannt und die Umsetzung seiner wichtigsten Vorhaben angekündigt. Bahnunternehmen, Gewerkschaften und Betriebsräte, Schienen affine Organisationen wie z. B. *BFBahnen* und die Allianz pro Schiene, Umwelt- und Fahrgastverbände, beobachten gespannt die Entwicklung im Verkehrssektor, besonders im Schienenverkehr.

## Der Koalitionsvertrag (Auszug)

### 4.4.1 Mobilität

Mobilität besitzt eine Schlüsselfunktion in unserer Gesellschaft; sie schafft die Voraussetzungen für Beschäftigung, Wohlstand und persönliche Freiheit. Wir wollen mit einer effizienten Verkehrspolitik die Mobilität für heute und morgen sichern.

Aufgabe der Privatwirtschaft ist es, Personenverkehr, Gütertransport und Logistik zu betreiben. Aufgabe des Staates ist es, eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren, für faire Wettbewerbsregeln zu sorgen sowie den Unternehmen Planungssicherheit zu gewährleisten.

Dabei muss Bürokratie so weit wie möglich vermieden werden.

### Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden wir auf hohem Niveau für Straße, Schiene und Wasserstraße sicher-

stellen. Die Infrastrukturpolitik in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Entscheidende Schwächen waren die kontinuierliche Unterfinanzierung, schwankende Haushaltslinien und die Effizienz- sowie Transparenzdefizite bei Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb.

Der Bundesverkehrswegeplan muss an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst werden. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) werden wir weiterentwickeln, u. a. mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und Herstellung ihrer Kreditfähigkeit in begrenztem Umfang.

Dadurch könnten wir die Haushaltsabhängigkeit von Verkehrsinvestitionen reduzieren und eine mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte erreichen. Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe werden wir stärken.

## Ziel: Mehr Wettbewerb der Verkehrsträger

Eines ist deutlich geworden: die Handschrift der Liberalen wird besonders im Motto „mehr Wettbewerb der Verkehrsträger“ sichtbar. Straße und Schiene sollen sich Konkurrenz machen. „Die rot-grüne Verkehrspolitik, so wie sie unter SPD-Minister Tiefensee auch in der großen Koalition fortgesetzt wurde, war vor allem der Versuch, Individualverkehr so teuer wie möglich zu machen“, sagte der neue Verkehrsminister. Auch das erklärte Ziel, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sei nur bedingt gelungen. Ramsauer: „Wir wollen mehr Wettbewerb der Verkehrsträger, das ist Marktwirtschaft.“ Das bedeutet übersetzt: jeder Verkehrsträger soll sich künftig selber finanzieren. Ein echter Paradigmenwechsel. Die zukünftig in ihren Kompetenzen gestärkte Bundesnetzagentur soll darüber wachen, dass dieser Wettbewerb funktioniert.

### Das sagen die Umweltverbände

Umweltverbände wie z. B. der Verkehrsclub Deutschlands (VCD) lehnen die Fortsetzung der bisherigen Form des Bundesverkehrswegeplans ab. Die unkoordinierte Planung von Einzel- und Großprojekten müsse durch eine integrierte

Gesamtplanung abgelöst werden. Der vorliegende Koalitionsvertrag habe zwar nicht alle schlimmsten Befürchtungen wahr werden lassen. Gleichwohl habe er mit nachhaltiger Mobilität nichts zu tun. „Angesichts des Klimawandels brauchen wir drastische CO<sub>2</sub>-Reduktionen auch im Verkehr und dringend eine Verlagerung von der Straße auf umweltschonendere Verkehrsmittel. Verkehrsverlagerung wird nur im Nebensatz erwähnt, aber weder mit Instrumenten versehen noch wirklich gewollt. Insbesondere beim umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene fehlen Ansätze, wie die Politik diesen zukünftig aktiv fördern will“, so der VCD-Vorsitzende Gehrmann.

### Die Position der Allianz pro Schiene

Der Verkehrspolitik der neuen Bundesregierung fehlt es nach Ansicht der Allianz pro Schiene „an Geist, Phantasie und klaren Zielen“. Das Verkehrskapitel im Vertrag zwischen Union und FDP sei geprägt von „Denkverboten“, mit denen ein Schutzschirm über den Straßenverkehr gezogen werden solle, bemängelte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. „Nötige Veränderungen werden durch ‚Mit-uns-nicht-Parolen‘

fast schon manisch abgewehrt, der Status Quo wird zementiert, eine Aufbruchstimmung fehlt völlig“, kritisierte Flege.

Trotz vollmundiger Absichtserklärungen im Umweltkapitel formuliere der Koalitionsvertrag für den Verkehrssektor kein Klimaschutzziel. „Der Verkehr produziert immer noch besorgniserregende CO<sub>2</sub>-Mengen“, sagte Flege. „Und Schwarz-Gelb schaut antriebslos zu.“ Statt die Rolle der Schiene beim Klimaschutz zu stärken, begnüge sich der Koalitionsvertrag damit, Elektroautos als Klimaretter zu beschwören.

Flege: „Die Koalition setzt Elektromobilität mit Straßenverkehr gleich – tatsächlich findet Elektromobilität in Deutschland aber auf der Schiene statt.“ Im CO<sub>2</sub>-Vergleich ist die Schiene gegenüber der Straße immer im Vorteil. Flege beklagte auch, dass sich Schwarz-Gelb beim Thema Deutsche Bahn in der „Zuschauerrolle“ sehe. „Im Vertrag spricht die neue Regierung davon, die positive Entwicklung der Deutschen Bahn AG zu begleiten. Für uns klingt das nach Fernsehsessel.“ Bislang habe sich die Koalition noch nicht einmal dazu durchringen können, einen steigenden Marktanteil für den Schienenverkehr wenigstens anzustreben.

### Europäische Verkehrspolitik

Wir werden die Europäische Kommission auffordern, ein neues Konzept zur Anlastung externer Kosten vorzulegen. Dieses muss, anders als bisher, alle Verkehrsträger einbeziehen und nach gleichen Kriterien behandeln. Stau- und Unfallkosten dürfen in die Berechnung nicht einbezogen werden.

### Logistikstandort Deutschland

Darüber hinaus werden wir ein Belastungsmoratorium schaffen, indem eine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Legislaturperiode ausgeschlossen wird.

Die Einführung des 60-Tonner-Lkw lehnen wir ab. Wir wollen neue Nutzfahrzeug-konzepte durch die maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und- gewichte ermöglichen. Einen Einsatz größerer Lkw sehen wir allerdings nur in geeigneten Relationen. Chancen und Risiken wollen wir in einem bundesweiten Feldversuch evaluieren.

### Öffentlichen Personennahverkehr

Unser Leitbild ist dabei ein unternehmerisch und wett-

bewerblich ausgerichteter ÖPNV. Dabei werden wir den Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleisten. Aufgabenträger bleiben die Kommunen. Wir wollen mittelständischen Unternehmen die Beteiligungschancen sichern und insbesondere eine Betreibervielfalt im Busgewerbe gewährleisten.

Die Koalition steht zur Erfüllung der Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz. Wir wollen jedoch eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung erreichen. Für regionale Schienenstrecken werden wir neue Betreibermodelle erproben, um den Ländern und Aufgabenträgern Einfluss etwa auf Modernisierung und Regionalisierung zu geben.

### Buslinienfernverkehr

Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.

### Schienenverkehr für Mensch und Umwelt

Wir wollen die 1994 erfolgreich begonnene Bahnreform wei-

### Die Staatssekretäre (Sts) im BMVBS

Fünf Staatssekretäre übernehmen die Arbeit bei Minister Dr. Peter Ramsauer (von links nach rechts): **Enak Ferlemann**, 46 Jahre, parlamentarischer Sts. Ressorts: Schifffahrt, Wasserstraßen, Eisenbahnen und Bau- und Planungsrecht. **Dr. Andreas Scheuer**, 36 Jahre, parlamentarischer Sts. Ressorts: Raumordnung, Raumfahrt, Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit, Infrastrukturplanung, Stadtentwicklungspolitik. **Jan**

**Mücke**, 36 Jahre, parlamentarischer Sts. Ressorts: Luftverkehr, Radverkehr, Wohnungspolitik, Bauwirtschaft, Architektur, Baukultur. **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**, 55 Jahre, beamteter Sts. Ressorts: Eisenbahnpolitik, Luft- und Raumfahrt, Wasserstraßen, Schifffahrt, Straßenverkehr, Zentralabteilung. **Rainer Bomba**, 45 Jahre, beamteter Sts. Ressorts: Straßenbau, Bauwesen und Bauwirtschaft, Stadtentwicklung und Wohnen, Grundsatzangelegenheiten.



### Was ist positiv an den Plänen der Bundesregierung?

Als positiv betrachtet werden kann auf jeden Fall die Aussage, dass die Koalition zur Erfüllung der Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz mit einer jährlichen Steigerung der Mittel um 1,5 Prozent rechnet. Umweltverbände und die Allianz pro Schiene sind aber nach wie vor der Ansicht, dass eine jährliche Steigerung von 2,5 Prozent der Regionalisierungsmittel zur Erfüllung der Aufgaben im Öffentlichen Personennahver-

kehr (ÖPNV) notwendig sind.

Auch die Absichtserklärung, die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen ist positiv zu bewerten. Besser wäre hier allerdings eine Diskussion über den Deutschlandtakt als Teil des Masterplans Personenverkehr.

**Vorgesehen ist ein** Planungsfonds mit mindestens 0,05 Milliarden Euro, der dazu dient, vom Bund bereits priorisierte Bedarfsplanvor-

haben noch vor einer Finanzierungsvereinbarung durchplanen zu können. Damit werden für die Schiene künftig schneller Planungsvorläufe durch Einführung eines Planungskostenbudgets und eine flexiblere Handhabung der Planungskosten-erstattung gewährleistet.

Zukünftig sollen Investitionen in Höhe von 0,15 Milliarden Euro für die nicht-bundeseigene Infrastruktur die ebenso wie die bundeseigene Infrastruktur allen Nutzern offen stehen. Damit wäre die Finanzierung nicht-bundeseigener

terführen. Das Unternehmen Deutsche Bahn AG werden wir in seiner positiven Entwicklung begleiten.

Der konzernweite Arbeitsmarkt bleibt erhalten. Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, werden wir eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport und Logistiksparten einleiten.

### Infrastruktur

Die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) werden nicht privatisiert, weil sie im Zusammenhang mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung stehen. Wir wollen die Rechte des Bundes bei Initiierung und Umsetzung von Eisenbahninfrastrukturprojekten stärken.

Für die Schiene werden wir künftig schnellere Planungsvorläufe durch Einführung eines Planungskostenbudgets und eine flexiblere Handhabung der Planungskosten-erstattung gewährleisten.

### Finanzierung der Infrastruktur

Für die Finanzierung der Bahn wird folgendes Modell geprüft: Mittelzuwendungen des Bundes erfolgen direkt an die DB Infrastrukturgesellschaften. Trassenerlöse und Stationsentgelte fließen in die Schieneninfrastruktur zurück, Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding werden ausgeschlossen. Die DB AG behält im Konzernverbund als Alleineigentümerin Einfluss auf ihre Infrastruktursparten; deren Leitung erfolgt zukünftig unabhängig. Doppelmandate bei Holding- und Infrastrukturgesellschaften werden ausgeschlossen.

### Wettbewerb auf der Schiene

Mit der stärkeren Unabhängigkeit des Netzes erreichen wir auch, dass der Wettbewerb auf der Schiene verbessert wird. Zu diesem Zweck werden wir auch das Regulierungsrecht im Allgemeinen Eisenbahngesetz überarbeiten. Unter an-

Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsgesetz möglich. Richtig ist die Kritik der Bundesregierung an der fehlenden faktischen Marktöffnung in wichtigen Nachbarländern Deutschlands trotz längst bestehender EU-rechtlicher Vorgaben. Die Bundesregierung strebt die vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte in allen Mitgliedsstaaten an.

### Was ist schlecht oder verbesserungswürdig?

**Lärminderungsziele** für alle Verkehrsträger fehlen. Das Ende August 2009 von Ramsauers Vorgänger Tiefensee vorgestellte nationale Verkehrslärmpaket II gilt als Maßstab, es hat einen verkehrsträgerübergreifenden, ganzheitlichen Ansatz.

**Fernbusse:** Neue Lizenzen für Fernbusse machen der Bahn zukünftig Konkurrenz. Dies wird zur Benachteiligung der Schiene führen. Wenn die Busse nicht zukünftig zur Lkw-Maut herangezogen werden, ist zu befürchten, dass Fahrgäste von der Schiene zur Straße abwandern.

**Masterplan Güterverkehr:** Der Kabinettsbeschluss der Vorgängerregierung für einen Masterplan Güterverkehr muss umgesetzt werden. In der Koalitionsvereinbarung ist keine Absicht erkennbar, diese dringend notwendige Maßnahme auf den Weg zu bringen.

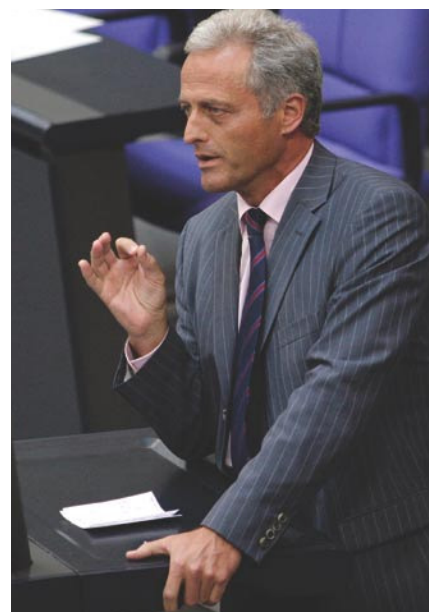
**Masterplan Personenverkehr:** Die neue Bundesregierung muss einen Masterplan Personenverkehr initiieren und koordinieren, der alle Verkehrsträger einbezieht. Der Masterplan Personenverkehr muss verbindliche Ziele und Maßnahmen enthalten, mit denen eine deutliche Angebotsverbesserung bei Bussen und Bahnen erreicht werden kann, sowie ein sinnvolles Verbinden von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.

**Lkw-Maut:** Die Mautgebühren werden nicht dynamisiert und die Einnahmen sollen nur noch für den Straßenverkehr verwendet werden. Die bisherige Aufteilung Straße/Schiene/Schiff muss beibehalten werden, diese Mittel sind unverzichtbar zum Ausbau der Schieneninfrastruktur.

**Megatrucks/Monstertrucks:** Es gibt nur ein halbherziges Bekenntnis gegen 60-Tonner, aber keine grundlegende Position gegen Megatrucks.

**Steuerliche Nachteile für die Schiene:** Die neue Bundesregierung muss Maßnahmen ergreifen, um die steuerliche Benachteiligung des Schienenverkehrs zu beenden. Der Bund muss darüber hinaus schnellstmöglich eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei der Mehrwertsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr herstellen.

**Faire Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger:** Fehlanzeige.



Verkehrsminister Dr. Ramsauer.

Foto: DBT/Lichtblick/Achim Melde

Stattdessen wird auf den freien Wettbewerb verwiesen. Das konterkariert die nationale und internationale verkehrspolitische Zielstellung, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Deutschland muss heute für die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur investieren, um morgen im internationalen Wettbewerb nicht abgehängt zu werden. Dazu bedarf es mehr als nur Lippenbekenntnisse.

**Werner Graf**

Redaktionsleiter

derem müssen dabei die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterworfen werden. Regulierungsbedürftig sind ferner der Zugang zu Serviceeinrichtungen, der Bezug von Bahnstrom und Vertriebsleistungen im Schienenpersonenverkehr.

### Wettbewerbsbedingungen

Die Bundesnetzagentur wird gestärkt. Darüber hinaus setzen wir uns auf europäischer Ebene für eine vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte in allen Mitgliedsstaaten und für faire Wettbewerbsbedingungen ein. Wir fordern eine Harmonisierung bei der Regulierung auf europäischer Ebene.

### Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wollen wir weiterentwickeln. Wir werden die geeigneten Instrumente

schaffen, die Bund und Ländern einen vertieften Einblick in die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ermöglichen. Wir wollen die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz schaffen.

### Deutschlandtakt

Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.

**Anmerkung der Redaktion:** Der gesamte Koalitionsvertrag mit allen Artikeln kann im Internet als PDF-Datei heruntergeladen werden. Wir haben Ihnen aus dem Artikel 4.4.1 - Mobilität - einen Auszug der Originaltexte dargestellt und diese teilweise durch Zwischenüberschriften strukturiert.