

Impulsreferat
Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS
Enak Ferlemann

Thema: „Die Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung“

Sitzung der Lenkungskreise Schienenverkehr/Bahntechnologie
des Deutschen Verkehrsforums
am 11. Februar 2010 in Berlin

Die neue Bundesregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, Deutschland zu neuer Stärke zu führen. Dabei setzt die Koalition der Mitte auf eine Politik „Für Freiheit in Verantwortung“. In diesem Sinn stehe ich auch für einen Neuanfang in der Verkehrspolitik.

Wir haben gerade die schwerste Wirtschaftskrise seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland erlebt. Zwischenzeitlich sehen wir glücklicherweise wieder etwas Licht am Horizont. Aber die allmähliche wirtschaftliche Erholung ist noch massiv gestützt von staatlichen Stabilisierungs- und Konjunkturmaßnahmen. Einen selbsttragenden Aufschwung haben wir bisher leider noch nicht.

Es kommt daher entscheidend darauf an, dass wir den gegenwärtigen Erholungskurs im Rahmen unserer Verkehrspolitik stützen und ihn zukunftssicher mit gestalten. Mit anderen Worten: Wir brauchen 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?

Stichwort: Mobilität ermöglichen statt verhindern - Pragmatismus statt Ideologie

- 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 dirigistischen Vorgaben zur Verhinderung von Mobilität können wir die Verkehrsfragen unserer Zeit nicht lösen. Wir sind stattdessen gefordert, wachsende Verkehrsbedürfnisse in einer zunehmend international ausgerichteten Welt effizient und intelligent zu organisieren.
- Denn mit der wirtschaftlichen Erholung werden auch die Frachtaufkommen wieder steigen. Das prognostizierte erhebliche Verkehrswachstum können wir jedoch nur bewältigen, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich gegenseitig ergänzen. Wir brauchen optimal vernetzte Verkehrsträger, die die anstehenden Transportaufgaben effizient abwickeln.
- Wir 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. Denn angesichts des zu erwartenden Verkehrswachstums wäre es schon ein ungeheurer Erfolg, wenn es uns gelingt, den größten Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Verkehrsaufkommens auf Schiene und Binnenschiff zu bekommen.

Ich nenne zwei wesentliche Schwerpunkte und Maßnahmen, mit denen wir die Verlagerung erreichen wollen:

1. Förderung des Kombinierten Verkehrs einschließlich Verbesserung der Schnittstellen
2. Verbesserte Anbindung der Seehäfen an die Schiene.

Es ist von zentraler Bedeutung, die Verkehrsträger optimal miteinander zu verknüpfen. Der Kombinierte Verkehr schafft dafür gute Voraussetzungen. Er verbindet in idealer Weise durch die Verwendung genormter Ladeeinheiten – Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger – die Vorteile des kostengünstigen Transports über größere Entfernungen per Bahn oder Schiff mit der örtlichen und zeitlichen Flexibilität des Lkws bei der Bedienung der Fläche.

- Wir werden deshalb den Kombinierten Verkehr weiter stärken und hier insbesondere die Schnittstellenproblematik angehen.
- Bereits heute haben wir den ordnungspolitischen Rahmen entsprechend angepasst und fördern den Kombinierten Verkehr finanziell durch Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlagterminals. Damit sollen vor allem die Terminalinfrastruktur verbessert sowie die Umschlagpreise gesenkt werden, sodass der Kombinierte Verkehr an Attraktivität gewinnt und eine Aufkommenssteigerung bei Bahn und Binnenschiff erreicht wird.
- 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.
- 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. Insbesondere seit Novellierung der Richtlinie im September 2009 können nunmehr auch Gewerbegebiete wie z. B. Güterverkehrszentren oder Häfen eine Förderung erhalten, so dass wir die Schiene in die Lage versetzen, einen größeren Anteil des Verkehrswachstums zu übernehmen.

Wie setzen wir unsere Vorhaben bei den derzeit herrschenden Rahmenbedingungen um ?

Stichwort: Mit begrenzten Mitteln verantwortlich wirtschaften - klare Prioritätensetzung bei den Infrastrukturinvestitionen.

- Einer unserer wichtigsten Standortvorteile im globalen Wettbewerb ist unser leistungsfähiges Verkehrsnetz in Deutschland.

Dennoch gibt es gerade auf einigen Hauptachsen, z.B. im Hafenhinterlandverkehr, deutliche Engpässe. Schwerpunkt der künftigen Verkehrspolitik der Koalition wird es deshalb sein, die Qualität der Verkehrswege zu sichern und dort, wo es nötig ist, durch Neu- und Ausbau Engpässe zu beseitigen. Vor allem aber müssen wir den Rückstand beim Erhalt

von Schiene, Straßen und Bauten aufholen. Denn wir können es uns nicht leisten, die Verkehrs- und Bausubstanz auf Verschleiß zu fahren.

- Wir müssen daher die notwendigen Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur weiter sicherstellen.

Mit Auslaufen der Konjunkturpakete ab 2011 werden jedoch die Investitionen wieder deutlich absinken auf unter 10 Mrd. Euro. Es muss uns daher darum gehen, für die Zeit ab 2011 ein verstetigtes hohes Investitionsniveau zu erreichen. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind immer auch Zukunftsinvestitionen. Hier setze ich in der gesellschaftlichen Debatte auch auf Ihre Unterstützung.

Vor diesem Hintergrund werden wir verstärkt auch neue Finanzierungsmodelle nutzen müssen. Wir wollen daher zum Beispiel die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft weiterentwickeln. Hier werden wir u. a. prüfen, wie ein Finanzierungskreislauf bei der Straße hergestellt werden kann. Mein Ziel ist es, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut 1:1 in die Straßeninfrastruktur fließen. Nur so erreichen wir eine mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für unsere Investitionsprojekte. Auch wollen wir verstärkt die Potenziale Öffentlich-Privater Partnerschaften nutzen, um Vorhaben effizient und schnell vorantreiben zu können.

- Wir müssen also mit begrenzten Mitteln auskommen - konkret: Wir müssen verantwortlich wirtschaften. Dies macht es unvermeidbar, dass wir klare Prioritäten bei den Infrastrukturinvestitionen setzen:
 - Vorrang haben diejenigen Projekte, die gesamtwirtschaftlich besonders vorteilhaft sind, z.B. die Beseitigung von Engpässen und der Ausbau überlasteter Hauptachsen.
 - Grundsätzlich geht Erhalt vor Neubau. Denn wir müssen vor allem den Substanzverlust stoppen.

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.

- Ein wesentlicher Eckpfeiler der neuen Grundkonzeption ist die strenge Priorisierung der Maßnahmen.
- Die Überprüfung der Bedarfspläne ist die Ausgangsbasis für die Ermittlung des Neu- und Ausbaubedarfs im Rahmen des künftigen BVWP.
- Maßnahmen, die derzeit im Weiteren Bedarf sind und sich weiterhin als wirtschaftlich erweisen, werden bei der Aufstellung des neuen BVWP neu eingeordnet (Vordringlicher oder Weiterer Bedarf).

Wie wirkt sich die Neuausrichtung der Verkehrspolitik auf den Verkehrsträger Schiene aus? Wo setzen wir die eisenbahnpolitischen Schwerpunkte in dieser Legislaturperiode? Welche Ziele wollen wir erreichen?

Wir wollen einen starken Verkehrsträger Schiene mit wettbewerbsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahnunternehmen. Die entsprechenden Voraussetzungen haben wir 1994 mit der Bahnstrukturreform geschaffen.

Was hat die Bahnstrukturreform gebracht? Welche Bilanz können wir bis heute ziehen?

Die bisherigen Ergebnisse 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. Das Unternehmen Deutsche Bahn AG und der Schienenverkehr insgesamt haben sich seit 1994 erfolgreich entwickelt.

Verkehrsleistungen, Umsätze, Produktivität und Gewinn der Deutsche Bahn AG und auch die Verkehrsleistungen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben sich von 1994 bis 2008 deutlich erhöht:

- die Güterverkehrsleistung auf der Schiene in Deutschland stieg in diesem Zeitraum um 63,6 % auf die Rekordhöhe von 115,7 Mrd. Tonnenkilometer,

- die Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr (Fern- und Nahverkehr) im gleichen Zeitraum um rd. 25 %.

Seit Ende 2008 wird die wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahnunternehmen durch die weltweite Konjunkturkrise erheblich beeinträchtigt. Die stärksten Umsatz- und Leistungsverluste erleidet dabei der Güterverkehr. Allerdings erwartet die Deutsche Bahn AG bereits in diesem Jahr wieder einen deutlichen Trend nach oben.

Diese Bilanz ist erfreulich. Die Bundesregierung wird daher 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 Logistikparten 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.

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.

Wie sieht es mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur aus?

Im Koalitionsvertrag steht dazu: „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“. Der Vertrag nennt als Stichworte: Anreizregulierung, Zugang zu Serviceeinrichtungen, Bezug von Bahnstrom und Vertriebsleistungen im Schienenpersonenverkehr.

Zum Wichtigsten zuerst: Die Anreizregulierung. Diese ist ein Teil des großen Themas: Wie bekommen wir die Trassen- und Stationspreise in den Griff?

Dabei fangen wir nicht bei Null an.

Es ist unstrittig, dass die gegenwärtige Ergebnissituation der Infrastrukturgesellschaften der DB AG keine angemessene Verzinsung des in der Infrastruktur eingesetzten Kapitals erlaubt und damit für sich schon Anreize für einen effizienteren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur setzt.

Auf der Grundlage europäischen Rechts sind vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Mitgliedstaat und dem Infrastrukturbetreiber möglich. Die vertragliche Anreizsetzung erfolgt in Deutschland durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Die derzeit gültige LuFV ist Anfang 2009 in Kraft getreten.

Die LuFV verstärkt die Anreize zur Senkung der Kosten. Insbesondere die Deckelung der Mittel auf einen Höchstbetrag, der aufgrund der Inflation im Zeitablauf real sinkt, bei zugleich steigenden Qualitätsanforderungen, übt einen hohen Kostendruck aus, der zu Anreizen zur effizienten Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur führt.

Zusätzlich ist in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Absenkung der von den Infrastrukturbetreibern zu tragenden Instandhaltungsaufwendungen und Eigeninvestitionen verankert, die durch Effizienzsteigerung erwirtschaftet werden muss. Kostensenkungen zu Lasten der Qualität werden grundsätzlich durch festgelegte, sanktionsbewehrte Qualitätsvorgaben ausgeschlossen. Deren Einhaltung wird durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Für die Prüfung der ordnungsgemäßen Verwendung der erhaltenen Finanzierungsmittel benennt der Bund zusätzlich einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer.

Schließlich steht der Bundesnetzagentur als zuständiger Regulierungsbehörde ein Instrumentarium zur Verfügung, um die Entgelte einer *ex ante* und *ex post* Überprüfung zu unterziehen. So können neue Entgelte erst dann in Kraft treten, wenn die Bundesnetzagentur den beabsichtigten Neufassungen nicht innerhalb von vier Wochen widerspricht. Gleichzeitig kann die Bundesnetzagentur jederzeit von Amts wegen Regelungen über die Höhe oder Struktur der Entgelte prüfen und das Infrastrukturunternehmen zur Änderung der Bedingungen verpflichten oder diese mit Wirkung für die Zukunft für ungültig erklären.

Soweit zu dem, was ist. Wir wollen allerdings mehr:

Zur Anreizregulierung gibt es bereits Vorarbeiten: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte die Bundesnetzagentur in der letzten Legislaturperiode beauftragt, Vorschläge für eine Entgeltregulierung zu erarbeiten, die ursprünglich noch Eingang in das Gesetzgebungsverfahren zur Teilprivatisierung der DB AG finden sollten.

Die Bundesnetzagentur hat daraufhin mit einem Arbeitskreis aus Länder- und Verbandsvertretern (einschl. DB AG) einen Vorschlag für eine Änderung der Entgeltvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zugunsten eines an der wirtschaftlichen Leistungserbringung orientierten Entgeltmaßstabes und der Einführung einer Anreizregulierung unter Berücksichtigung der Kontrollmechanismen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erarbeitet.

Der Abschlussbericht aus dem Jahr 2008 empfiehlt eine Preisobergrenzenregulierung. Die Festlegung der Bundesnetzagentur auf die vorgeschlagene Lösung wurde allerdings getroffen, als noch eine Beteiligung Dritter an der DB AG einschließlich der Infrastrukturgesellschaften und nicht nur an einer Verkehrs- und Logistikholding vorgesehen war. Wir haben jetzt eine neue Situation, die bei ordnungspolitischen Entscheidungen zu berücksichtigen ist. Das bedeutet: Die Regulierungstiefe hängt vom Missbrauchspotential eines Unternehmens ab, das je nach dessen Struktur unterschiedlich zu bewerten ist. Für endgültige Festlegungen in einer gesetzlichen Regelung fehlt auch noch das von der Bundesnetzagentur in Auftrag gegebene Gutachten über die am Markt zu erzielende Rendite und die Einarbeitung der Erfahrungen mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als neuen Steuerungsinstrument, um Wechsel- oder möglichen Doppelwirkungen zu einer Entgeltregulierung zu vermeiden.

Wie Sie sehen. Es gibt viel zu tun und wir packen es an!

Ich möchte jetzt einen Vergleich zum europäischen Eisenbahnmarkt ziehen und ein paar Worte zu der Regulierung dort sagen.

Auf europäischer Ebene ist die Frage des freien Netzzugangs, der trotz Binnenmarkt auch heute noch nicht europaweit garantiert ist, von besonderer Bedeutung. In den letzten Jahren sind große Schritte vorwärts in Richtung eines gemeinsamen Europäischen Eisenbahnmarktes gelungen.

Nachdem die vollständige Netzöffnung für den Güterverkehr zum 1. Januar 2007 erfolgte, wurden auch im Bereich des grenzüberschreitenden Personenverkehrs die Grundlagen für eine Netzöffnung in Europa geschaffen.

Ab 1. Januar 2010 besteht Zugang für alle in der EU zugelassenen Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr, einschließlich des Rechts, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen oder abzusetzen.

Von der Liberalisierung profitiert der europäische Schienenverkehr insgesamt, der seine Wettbewerbsposition gegenüber den anderen Verkehrsträgern verbessern kann. Eisenbahnverkehrsunternehmen können grenzüberschreitende Angebote aus einer Hand machen und so in einen fairen Wettbewerb mit anderen Eisenbahnen eintreten, der zu besseren Angeboten, mehr Service für den Bahnkunden, zu Innovationen und auch zu einer höheren Wirtschaftlichkeit der Verkehre führen wird.

Profitieren werden davon letztlich vor allem die Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr.

Die Politik der Bundesregierung, die bereits seit Beginn der Bahnreform auf Fortschritte bei der europaweiten Öffnung der Eisenbahnnetze und einer Vereinheitlichung der technischen Eisenbahnsysteme in Europa drängt, wird dadurch bestätigt.

Bereits seit der Bahnreform 1994 sieht das deutsche Recht darüber hinaus vor, dass Zugangsrechte für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland bestehen, § 14 Abs. 2 Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Daher können auch solche Unternehmen Schienenpersonenverkehrsdienste in D anbieten, die über einen Sitz in Deutschland verfügen (z.B. SNCF über das Tochterunternehmen Keolis). Diese Vorschrift wurde zur Stärkung des Wettbewerbs im deutschen Recht verankert.

Wir gehen davon aus, dass die Netzöffnung im internationalen Personenverkehr zum 1. Januar 2010 auch zu mehr Wettbewerb im nationalen Schienenpersonenfernverkehr führt. Erste Ankündigungen ausländischer Eisenbahnunternehmen deuten darauf hin, dass diese Erwartung berechtigt ist.

Aber zur Stärkung des Wettbewerb ist auch erforderlich, dass er auf allen Seiten zu vergleichbaren Bedingungen stattfinden kann.

Wichtig sind aus Sicht der Bundesregierung weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes, um auch im gesamten Schienenpersonenverkehr einen freien Netzzugang zu erreichen. Die Politik der Bundesregierung ist daher auf eine weitere vollständige Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes (nationaler Schienenpersonenfern- und nationaler Schienenpersonennahverkehr) gerichtet.

Ohne eine moderne und leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist ein attraktiver, nachhaltiger und an den Kundenbedürfnissen ausgerichteter Schienenverkehr nicht zu leisten. Eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für Wachstum im Schienenverkehr. Schwerpunkt der künftigen Verkehrspolitik wird es deshalb sein, die Qualität der Verkehrswege zu sichern und dort, wo es nötig ist, durch Neu- und Ausbau Engpässe zu beseitigen.

Dafür gilt es, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu verstetigen. Nur so kann die Basis für eine gute Entwicklung in Deutschland gelegt werden. Jeder heute investierte Euro muss auch den kommenden Generationen von Nutzen sein - mit Zins und Zinseszins.

Deshalb wird eine strenge Priorisierung der Investitionen erfolgen. Wir können es uns nicht leisten, die für die Festigung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Netzes herausragenden Maßnahmen nicht sofort und prioritär umzusetzen.

Die hierfür notwendigen Kriterien werden so entwickelt, dass eine an den haushalterischen Realitäten orientierte Investitionsstrategie entsteht, die die Infrastruktur konzeptionell weiterentwickelt. Wir schaffen solide, verlässliche Grundlagen. Flickschusterei kann und darf es nicht geben.

Die Konzentration auf die anhand der Kriterien entwickelten Neu- und Ausbauschwerpunkte und die Stärkung des Erhalts der bestehenden Verkehrswege garantieren die leistungsfähige Infrastruktur von morgen. Wir schaffen damit heute die Voraussetzungen für Wachstum und Wohlstand von morgen.

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

- Der zweite Regierungsentwurf zum 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 Seehafen hinterlandverkehr 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 Perso-

nenbahnhöfen, für Lärmschutzmaßnahmen, für qualitative Verbesserungen von Regionalverkehrsstrecken und für die beschleunigte Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS einsetzen.

Die von mir bereits beim Thema Anreizregulierung erwähnte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gibt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutsche Bahn AG über ihre Laufzeit von 5 Jahren eine bisher nicht gekannte Planungssicherheit. Als wesentliche Gegenleistung haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG das Netz in der vereinbarten Qualität zu erhalten.

Die Bundesregierung wird genau beobachten, ob mit dieser ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung tatsächlich die mit ihr verfolgten Ziele erreicht werden. Sie wird den Deutschen Bundestag ebenso wie die Länder regelmäßig und umfassend über den Zustand und die Entwicklung des Netzes – auch unter regionalen Gesichtspunkten – informieren. Die gemachten Erfahrungen mit diesem völlig neuen Finanzierungsinstrument werden in einem möglichen Folgevertrag zu berücksichtigen sein.

Vergleichbar der Prüfung im Straßenbereich, wo unser Ziel ist, die Einnahmen aus der Lkw-Maut 1 zu 1 in die Straßeninfrastruktur fließen zu lassen, schließen wir auch für den Schienenbereich neue Lösungen nicht aus.

Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, dass für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ein Modell geprüft wird, nach dem Trassenerlöse und Stationsentgelte in die Schieneninfrastruktur zurückfließen und Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding ausgeschlossen werden. Die Überlegungen und Abstimmungen zu der Frage, in welcher Form der Prüfauftrag aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt werden kann, sind noch nicht abgeschlossen.

Es gibt regelmäßig wiederkehrende Forderungen an den Bund, seine finanzielle Förderung möge sich nicht ausschließlich auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beschränken. Artikel 87 Absatz 4 Grundgesetz lässt in der derzeitigen Form nicht zu, dass der Bund daher die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) nicht im gleichen Umfang wie seine eigenen Eisenbahnen fördern kann.

Die Bundesregierung prüft derzeit jedoch entsprechend der Vorgabe des Koalitionsvertrages, unter welchen rechtlichen und haushalterischen Rahmenbedingungen die Finanzierung nicht-bundeseigener Eisenbahninfrastruktur durch den Bund möglich ist. Einen genauen Zeitpunkt für den Abschluss dieser Prüfung kann ich Ihnen derzeit nicht nennen.

Ziel der Bundesregierung ist die Sicherstellung einer ausreichenden, zielgenauen und effizienten Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs. Es ist ein besonderes Anliegen der Bundesregierung, die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter zu verbessern und ein bedarfsgerechtes Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch in der Fläche sicher zu stellen.

- So stieg seit 1996 die Anzahl der beförderten Personen im SPNV von 1,5 Milliarden Personen auf rund 2,0 Milliarden jährlich. Noch nie haben so viele Menschen die Züge des Nahverkehrs benutzt wie im vergangenen Jahr.
- Seit der Bahnreform 1994 stieg das Gesamtangebot im SPNV von knapp 500 Mio. Zugkm um rund 26 % auf rund 630 Mio. Zugkm im Jahr 2008.
- Täglich nutzen rd. 28,5 Millionen Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV. Im Jahr bedeutet dies über 10 Milliarden Fahrgäste. Auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und steigender Energiekosten gewinnt der öffentliche Nahverkehr immer mehr an Bedeutung.

Über das Regionalisierungsgesetz werden den Ländern umfassende Finanzmittel aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Verfügung gestellt, die sie in erster Linie zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im SPNV, aber auch investiv zur Verbesserung des ÖPNV einsetzen können. So hat der Bund seit In-Kraft-Treten des Regionalisierungsgesetzes am 1. Januar 1996 bis 2009 den Ländern insgesamt rund 91,5 Milliarden Euro überwiesen.

Mit dem am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen „Zweiten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ erhielten die Länder für 2008 Regionalisierungsmittel in Höhe von 6.675,0 Millionen Euro aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Ab 2009 wurde dieser Betrag dynamisiert und steigt jährlich um 1,5 v. H., so dass im Jahr 2014 rund 7,3 Mil-

liarden Euro zur Verfügung stehen werden. Ein nach wie vor hohes Niveau der Regionalisierungsmittel bleibt so erhalten.

Um den Ländern eine verlässliche Planungsgrundlage zu bieten, sind diese Mittel bis 2014 festgelegt worden. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die Länder den Bund jährlich über die Verwendung der Mittel informieren. Insofern ist der diesbezügliche Auftrag aus der Koalitionsvereinbarung bereits erfüllt.

Mit diesen Neuregelungen wird die Finanzierungsgrundlage für den öffentlichen Personennahverkehr auch weiterhin gesichert und es wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Erfolgsgeschichte der Regionalisierung weitergeht.

Sie sehen, dass wir uns für diese Legislaturperiode eine Menge im Bereich Schiene vorgenommen haben. Ich bin sicher, dass wir mit der konsequenten Umsetzung der zuvor erläuterten Maßnahmen und Vorhaben die Voraussetzungen für einen starken Verkehrsträger Eisenbahn in einem integrierten Verkehrssystem schaffen.