

Einführungsrede **Udo Schiefner**

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
ich begrüße Sie herzlich
zu unserem
Parlamentarischen Abend
Schienenverkehr.

Mein Dank für die, wie immer,
hervorragende Vorbereitung
des heutigen Abends,
geht an das
Deutsche Verkehrsforum,
vielen Dank,
Frau van Hoorn und Frau Landwehr.

Und ich danke
den Kolleginnen und Kollegen,
die sich nun gleich
mit Ihren Einblicken
zur Frage
„Wie geht's weiter mit InfraGO
und Hochleistungsstrecken?“
äußern werden.

In diesen Tagen drehen sich
Debatten über den Schienenverkehr
um fehlende Infrastruktur,
oft mangelnde Pünktlichkeit
sowie den Umbau bei der DB.

Das erklärte Ziel der Regierung ist,
die Schiene zu stärken,
den Anteil des Schienengüterverkehrs
am Modal Split bis 2030
auf 25 Prozent zu steigern
und die Fahrgastzahlen
im Schienenpersonenverkehr bis
dahin zu verdoppeln.

Die Infrastruktur
im deutschen Netz
stößt jedoch an Kapazitätsgrenzen.
Qualität und Angebot sind
in den vergangenen Jahren
immer weiter gesunken
– so jedenfalls
die Wahrnehmung vieler.

Mehr Kapazitäten sollen auch mit der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte – InfraGO – erreicht werden.

Daneben ist die Modernisierung der Hochleistungsstrecken geplant.

Wir wollen heute vor allem besprechen, wie die InfraGO ausgestaltet werden muss, damit das Schienennetz dauerhaft leistungsfähig wird und bleibt.

Unser Ziel muss es sein, Pünktlichkeit und Qualität des Betriebs für die Nutzerinnen und Nutzer zu verbessern.

Inzwischen werden die Vorstellungen
des Bundesministeriums und der DB
zur Ausgestaltung der InfraGO
immer klarer:

Klar ist, dass Netz und Station &
Service verschmolzen
und die Finanzarchitektur
vereinfacht werden sollen.

Offen ist meines Erachtens aber noch,
was unter dem Begriff
„Gemeinwohlorientierung“
zu verstehen ist
und wie die neue
Infrastrukturgesellschaft
durch das Bundesverkehrsministerium
kontrolliert werden kann.

Wir werden heute hoffentlich zu
diesen Fragen spannende Einblicke
bekommen:

Professor Dr. Corinna Salander,
neue Abteilungsleiterin Eisenbahnen
im BMDV
wird etwas zur InfraGO sagen und
darstellen, wie das Ministerium den
Schienenverkehr stärken will.

Dr. Levin Holle,
DB-Vorstand Finanzen und Logistik,
wird zur Finanzierung der großen
Bauvorhaben Auskunft geben können.

Unser Bundestagskollege
Michael Donth wird aufzeigen,
wie die CDU/CSU-Fraktion
eine schlagkräftige Bahn erreichen
will.

Anke Münker-Tiedge
ist Referatsleiterin Eisenbahn und
Schieneninfrastruktur
im Hessischen Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.
Sie kann uns schildern,
wie ihr Bundesland
mit der Modernisierung der Hochleistungsstrecken
und die geplanten Umleitungen
für den Schienenpersonen- und
Schienengüterverkehr umgeht.

Professor Dr. Christoph Walther,
Head of Global Research
Planung, Transport, Verkehr
wird schließlich einen kritischen Blick
aus wissenschaftlicher Perspektive
auf Infrastrukturgesellschaft
und Modernisierung des Netzes werfen.

Es geht also bei der Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft um drei wesentliche Themen: Struktur, Finanzierung und Kontrolle.

Der Zeitplan ist sehr ehrgeizig. Schon Anfang 2024 soll die InfraGO ihre Arbeit aufnehmen. Das ist durchaus ambitioniert!

Bundesverkehrsministerium, der Sachverstand der Branche und wir in der Politik müssen nun schnell und effizient die Aufbauarbeit begleiten.

Im Bundesverkehrsministerium müssen die Strukturen geschaffen werden, damit der Bund seine Rolle als Eigentümer im Sinne des Gemeinwohls noch besser ausfüllen kann.

Wir haben alle das gemeinsame Ziel, die Leistungsfähigkeit der Schiene für ihren Beitrag zum Klimaschutz zu verbessern. Dann können sich Verkehrsströme verlagern.

Das gelingt nur mit einem gut ausgebauten Schienennetz und effizienten Strukturen.

All das gesagt, könnte der Zeitpunkt für die heutige Diskussion nicht besser gewählt sein können.

Die Arbeiten an der InfraGO sind auf der Schiene, Experten von Bund und Bahn planen täglich die Modernisierung der Hochleistungsstrecken.

Mir persönlich ist dabei ganz besonders wichtig, dass wir in der Bevölkerung die notwendige Akzeptanz für Infrastrukturprojekte erreichen.

Es gibt den grundsätzlichen Konsens,
die Schiene als umweltfreundliches
Verkehrsmittel zu stärken.

In der Umsetzung, müssen aber viele
Hürden genommen werden.
Trassenverläufe sind strittig,
Lärmschutz muss gewährleistet
werden,
die Kosten sind oft höher als erwartet,
Personelle Engpässe verzögern die
Projekte auf allen Ebenen.

Eine Lösung ist die breite
und frühzeitige Beteiligung
der Betroffenen.

Eine weitere ist der
gesamtgesellschaftliche Dialog
über die Frage, wo wir hinwollen.

Der erfreulich volle Saal heute zeigt mir, dass wirklich viele bereit sind, mitzugestalten.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen spannende Erkenntnisse.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und übergebe nun an Frau Professor Dr. Salander.