

Rede Dr. Klaus Baur, Parlamentarischer Abend der Allianz pro Schiene am 4. März 2010

„Zukunft der Schieneninvestitionen“ (es gilt das gesprochene Wort)

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie ganz herzlich zum Parlamentarischen Abend der Allianz pro Schiene. Dieser Abend steht unter dem Motto „Zukunft der Schieneninvestitionen“. Ein Thema von hoher Aktualität.

Deswegen freue ich mich, dass zahlreiche Abgeordnete des Deutschen Bundestages und auch Vertreter der Bundesministerien unserer Einladung gefolgt sind. Ganz besonders begrüßen möchte ich stellvertretend für die Abgeordneten den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Herrn Winfried Hermann, und stellvertretend für die Bundesregierung, den Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Prof. Klaus-Dieter Scheuerle. Herzlich willkommen!

Herzlich begrüßen möchte ich auch den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Grube. Auch er wird uns heute Rede und Antwort stehen.

Es ist gut, Sie alle heute Abend hier bei uns zu haben.

Meine Damen und Herren!

Der Bundesverkehrsminister, Herr Dr. Ramsauer, hat vor drei Tagen im Interview mit dem Tagesspiegel festgestellt: „Die Bahn gehört dem Bund. Ich werde sagen, wie ich mir die Bahnpolitik vorstelle, was die Bahn leisten soll.“ Als stellvertretender Vorsitzender der Allianz pro Schiene begrüße ich es außerordentlich, wenn die neue Bundesregierung ihre verkehrspolitische Verantwortung ernst nehmen und bahnpolitische Ziele vorgeben will.

Gleichzeitig bedeutet die Aussage des Verkehrsministers natürlich, dass er bislang noch nicht gesagt hat, wie er sich die Bahnpolitik der Regierung vorstellt. Mit unserem Parlamentarischen Abend kommen wir also zu einem Zeitpunkt, an dem der Minister grundsätzlich über die künftige Bahnpolitik und damit auch über die Zukunft der Schieneninvestitionen nachdenkt.

Das heutige Thema ist auch deswegen aktuell, weil in diesen Tagen innerhalb der Regierung die Beratungen für den Bundeshaushalt 2011 beginnen. In den kommenden sechs bis acht Monaten stellen Regierung und Parlament die Weichen für die Verkehrsinvestitionspolitik der kommenden Jahre. Die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans werden auf den Prüfstand gestellt, der Etat für die Schieneninvestitionen nach Auslaufen der Konjunkturpakete wird festgezurt und wir bekommen eine neue Mittelfristplanung des Bundes für die Verkehrsinvestitionen. Sie sehen, aktueller könnte unser heutiges Thema gar nicht sein.

Es gibt noch einen weiteren Grund, warum das Interesse am Thema „Zukunft der Schieneninvestitionen“ so groß ist. Seit Wochen beschäftigt die ominöse „Streichliste der Bahn“ die

Medien. Die Berichterstattung hat die Menschen im Lande aufgeschreckt, auch wenn die Titulierung „Streichliste der Bahn“ natürlich streng genommen falsch ist. Die Bahn streicht keine Schienenprojekte. Der Neu- und Ausbau von Bundesschienenwegen findet mit Steuergeld statt. Die Entscheidung, welche Schienenstrecken gebaut werden und in welcher Reihenfolge, liegt beim Bund. Und zwar nur beim Bund. Die Bahn selbst hat ihre Auflistung, welche vom Bund als „vordringlich“ eingestufte Vorhaben bislang finanziell mit Bundesgeld abgesichert sind und welche nicht, übrigens nie selbst als „Streichliste“ bezeichnet. Hier geht es um Transparenz und nicht um Streichvorschläge.

Bei all dem Trubel um die DB-Listen ist ein wenig untergegangen, dass die Bundesregierung selbst angefangen hat, Transparenz zu schaffen. Nahezu zeitgleich zur Berichterstattung über die DB-Listen ist – von der Öffentlichkeit nahezu unbemerkt – die Antwort der Regierung auf eine Kleine Anfrage aus dem Parlament als Bundestagsdrucksache veröffentlicht worden. Diese Bundestagsdrucksache mit der Nummer 402 finden Sie in Ihrer Tagungsmappe. Sie listet projektscharf den Realisierungsstand der Bauvorhaben aus dem „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans auf und gibt – das ist neu - Auskunft über das pro Bedarfsplanprojekt noch nötige Finanzierungsvolumen.

Bereits nach Anwendung der Grundrechenarten lässt sich der Drucksache Eines ohne Schwierigkeiten entnehmen: Die Regierung listet mehr priorisierte Schienenprojekte auf als sie Geld zur Verfügung stellt.

Nun gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder man passt die künftigen Schienenprojekte dem bisherigen Geldfluss an, sprich: Der Bund streicht jede Menge Projekte zusammen. Oder der Bund versucht, den künftigen Geldfluss in Übereinstimmung mit den priorisierten Schienenprojekten zu bringen. Es ist, glaube ich, keine große Überraschung, wenn ich Ihnen sage, dass ich für die zweite Variante viel Sympathie habe.

Der Schienenverkehr hat ein enormes Wachstumspotenzial. Mit der bisherigen Investitionslinie von 1,2 Milliarden Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau wird der Bund diesem Wachstumspotenzial nicht gerecht. Die Allianz pro Schiene hält hier eine deutliche Aufstockung für nötig. Eine Forderung, die offenbar auch den Bundesverkehrsminister umtreibt. In dem bereits erwähnten Tagesspiegel-Interview wird Herr Ramsauer mit den Worten zitiert „Eigentlich müssten es noch eineinhalb Milliarden Euro mehr sein, wenn die Schiene den in den nächsten 20 Jahren den zu erwartenden Güterzuwachs bewältigen soll.“

Dem ist auf der Forderungsebene eigentlich nichts hinzuzufügen. Offen lässt der Minister bislang, wie er mit dieser Finanzierungslücke bei den Schieneninvestitionen umzugehen gedenkt. Wo soll das Geld herkommen? Diese Frage muss letztendlich der Bund beantworten - die Regierung und der Deutsche Bundestag.

Heute Abend wird diese Frage sicherlich auch eine zentrale Rolle spielen. Es gibt also viel Diskussionsstoff.

Ich freue mich, nun Herrn Dr. Grube das Mikrophon übergeben zu können für sein Eingangsstatement.

Bitte, Herr Dr. Grube!