



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 24. März 2010, 10:30 Uhr

Bayerische Verkehrspolitik in einem schwierigen
Marktumfeld

Rede

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
des 6. Bayerischen Nahverkehrskongresses

am 24. März 2010
München

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

sehr geehrter Herr Czeschka,

sehr geehrter Herr Sennhenn,

**sehr geehrte Damen und Herren
Abgeordnete des Bayerischen Landtags,**

meine sehr verehrten Damen und Herren!

Einleitung

Ich begrüße Sie sehr herzlich zum

6. Bayerischen Nahverkehrskongress.

Auch dieses Mal hat die BEG ein sehr aktuelles
Motto gewählt: **Eisenbahnverkehr in Deutsch-
land – wo kneift's?**

Die Antwort ist unerfreulich:

Leider an vielen Ecken und Enden!

kurzfristige Probleme

Manches lässt sich relativ rasch lösen:

Zum Fahrplanwechsel im Dezember letzten
Jahres lag für etliche Züge des Regionalver-
kehrs die Bauartzulassung des Eisenbahnbun-
desamts noch nicht vor. In Bayern war bei-
spielsweise die **Berchtesgadener Landbahn**
betroffen. Mittlerweile sind die Zulassungen

erteilt. Die neuen **FLIRT-Triebwagen** sind auf der Strecke unterwegs.

langfristige Probleme

Häufig kneift es aber längerfristig, oft aufgrund **finanzieller Engpässe**. Denken Sie nur an die Liste mit **46 gefährdeten Aus- und Neubauvorhaben**, die Bahn-Chef Grube vor kurzem im Verkehrsausschuss des Bundestags präsentiert hat. Auch die dringend ausbaubedürftige Strecke **München – Mühldorf – Freilassing** steht auf dieser Liste.

Thema des Vortrags

Und damit ist gleichzeitig das **Thema meines Vortrags** umrissen: „**Bayerische Verkehrspolitik in einem schwierigen Marktumfeld**“. Dabei will ich den Begriff „**Marktumfeld**“ nicht auf die rein betriebswirtschaftliche Sicht verengen, sondern auch die politischen und finanziellen Rahmenbedingungen mit berücksichtigen.

Hoher Anspruch an Nahverkehr

Meine Damen und Herren!

Die Einschätzung der geschilderten Schwierigkeiten ist auch eine **Frage der Perspektive**. Besucher aus vielen europäischen Nachbarlän-

dern sind immer wieder beeindruckt von der **Qualität unseres bayerischen Nahverkehrs.**

Mängel im bayerischen Schienenverkehr sind also gleichzeitig **Ausdruck unseres hohen Anspruchs** an Pünktlichkeit und Komfort. Im öffentlichen Nahverkehr wollen wir nicht nur irgendwie Personen von A nach B transportieren. **Unser Ziel ist ein attraktiver und nachhaltiger ÖPNV.**

Nachhaltigkeit

Als Verkehrsfachleute haben Sie konkrete Vorstellungen davon, wann ein Verkehrsangebot **attraktiv** ist. Der Begriff „**Nachhaltigkeit**“ ist dagegen erklärungsbedürftig. Viele verkürzen ihn allein auf die Umwelt und neigen zu Vorschlägen, die **Bayern in ein einziges Biotop verwandeln würden.**

Nachhaltigkeit bedeutet ...

Für mich ist Verkehrspolitik nachhaltig,

- wenn sie in ökonomischer Hinsicht der Erhaltung und Mehrung des **Wohlstands** dient,
- wenn sie aus ökologischer Sicht eine möglichst **umweltfreundliche Verkehrsabwicklung** fördert und

- wenn sie aus sozialer Perspektive kein Selbstzweck ist.
Sie muss im wahrsten Wortsinne **alle Bürger dort abholen**, wo sie sich befinden, und **dorthin bringen**, wo sie hinwollen.

Nachhaltigkeit setzen wir um durch ...

Nachhaltige Verkehrspolitik ist also eine ausgesprochen **komplexe Angelegenheit**.

- Dazu brauchen wir erstens eine **Optimierung aller Verkehrsträger** und ihre bessere **Vernetzung**.
- Zweitens setzen wir auf eine **Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Bus**, soweit dies verkehrswirtschaftlich sinnvoll ist. Im Interesse einer richtig verstandenen Nachhaltigkeit verzichten wir dabei auf **Dirigismus**. Wir setzen stattdessen auf **die steigende Attraktivität der Angebote**.

Ausbau der Infrastruktur

Meine Damen und Herren!

Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Steigerung der Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene ist ein **abgestimmter Ausbau des Schienennetzes**. Die erwähnte Liste der Deutschen Bahn mit 46 gefährdeten Aus- und Neubauprojekten darf daher **nicht im Sinne einer**

Streichliste Realität werden. Vielmehr müssen wir alle Hebel in Bewegung setzen, um Eng- und Schwachstellen im bestehenden Netz zu beseitigen.

S-Bahn- Ergänzungsnetz Nürnberg

Am leichtesten geht das natürlich dort, wo wir mitfinanzieren. Das zeigt zum Beispiel das bedeutendste Schieneninfrastrukturprojekt im Großraum Nürnberg: das „**S-Bahn-Ergänzungsnetz**“. Dort trägt der Freistaat rund 155 Mio. € zu den Gesamtkosten von über 400 Mio. € bei.

Mit dem Ausbau der Strecken

- Nürnberg – Neumarkt,
- Lauf links der Pegnitz – Hartmannshof,
- Nürnberg – Ansbach und
- Nürnberg – Forchheim – Bamberg

wird sich das S-Bahn-Netz in der Metropolregion auf fast 200 km **verdreifachen**.

Auf allen Strecken sind die Bauarbeiten in Gang. Noch gibt es Verzögerungen in einzelnen Abschnitten, insbesondere beim S-Bahn-Verschwenk im Norden Fürths. Daher werden wir auf der Strecke nach Forchheim und Bam-

berg zunächst mit einem Einstiegskonzept starten müssen. **Im Übrigen wird das gesamte Ergänzungsnetz Ende diesen Jahres in Betrieb gehen.**

Ergänzungsnetz
als Impuls für die
Region

Erfreulicherweise ist hier das glückliche Ende absehbar. Viel tausend Fahrgäste werden davon profitieren. Von diesem Ausbau wird auch ein **wichtiger Impuls** für den **Wirtschaftsstandort Mittelfranken** ausgehen.

**Bahnknoten
München**

Einen entscheidenden Schritt sind wir auch in München vorangekommen.

Gestern hat der Ministerrat das Gesamtkonzept für den Ausbau der Schiene in Stadt und Region beschlossen. Es besteht aus den **Bausteinen**

- zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Flughafenanbindung über den Ostkorridor,
- Erdinger Ringschluss und
- Ausbau und Elektrifizierung der Strecke München – Mühldorf – Freilassing.

Das Kabinett ist damit meiner seit geraumer Zeit verfochtenen Linie gefolgt: Genau diese

Bausteine sind und bleiben **die beste Lösung für den Bahnknoten München.**

Auch die seit kurzem vorliegende ergänzende Untersuchung zum sog. „Nordtunnel light“ hat dieses Ergebnis bestätigt.

Unser Konzept erreicht von allen Varianten den mit Abstand **höchsten verkehrswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen.** Die damit erzielbare Verkehrsverlagerung vom Pkw auf die Schiene ist um rund ein Drittel größer als beim Nordtunnel light, die Zahl der Bürger aus Stadt und Umland, die davon profitieren, ist am größten. **Das Konzept ist der verkehrlich und ökologisch richtige Weg.**

Qualität des bestehenden Netzes

Neben diesen neuen Projekten kommt es münchen-, bayern- und deutschlandweit entscheidend darauf an, die **Qualität des bestehenden Netzes** sicherzustellen.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Mit der **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung**, die Anfang 2009 in Kraft getreten ist, haben Bund und Bahn erste Fortschritte erzielt. Ob allerdings der **Bundeszuschuss von 2,5**

Mrd. € zur Sicherung des Status Quo ausreichen wird, ist mehr als fraglich.

Darüber hinaus sehe ich in vielen anderen Bereichen dieser Vereinbarung erheblichen

Nachbesserungsbedarf:

- Das fängt bei den **Qualitätskriterien** an. Sie sind zu vage und zu niedrig angesetzt, um die heutige Qualität sichern oder gar verbessern zu können.
- Auch bei den **Kontrollen und Sanktionen** gibt es ein beachtliches Optimierungspotenzial. Es ist unbefriedigend, wenn sich die Bahn im Wesentlichen nur selbst kontrolliert.
- Schließlich müssen die **Mitspracherechte der Länder** als Besteller des Nahverkehrs und Hauptfinanzierer des Netzes **deutlich gestärkt werden**. Wenn das BMVBS ankündigt, die Länder in der Jahresmitte über den aktuellen Stand umfassend zu informieren, ist das nur ein kleiner Trost. Diesem ersten Schritt, sehr geehrter Herr Staatssekretär, müssen weitere folgen.

**Fahrgastinfor-
mation
DEFAS**

Meine Damen und Herren!

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist Rückgrat und Grundvoraussetzung für ein attraktives Verkehrsangebot. **Zusätzliche Fahrgäste** gewinnen wir aber nur durch ein **Mehr an Service und Qualität**. Die Fahrgäste erwarten von uns vor allem eins: dass wir sie als Kunden sehen und nicht nur als Beförderungsfälle. Daran müssen sich Verkehrspolitik und Verkehrsunternehmen messen lassen.

Dazu gehört eine qualitativ hochwertige **Fahrgastinformation** – noch ein Punkt, bei dem es bisher immer wieder mal kneift.

Die Staatsregierung hat deshalb bereits vor einigen Jahren entschieden, ein eigenes **„durchgängiges elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System“** (DEFAS) aufzubauen. Die BEG arbeitet in unserem Auftrag an der Realisierung. Ziel ist eine hochwertige, flächendeckende Fahrgastinformation und Anschlusssicherung des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene. Besonderes Augenmerk legen wir auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Die Realisierung von DEFAS befindet sich derzeit in der **Abschlussphase**. Ich bin gespannt, wie das System angenommen wird.

Meine Damen und Herren!

Verkehrsangebot

Eine Kernaufgabe bayerischer Verkehrspolitik ist der **SPNV**. Die Staatsregierung hat die seit der Regionalisierung im Jahr 1996 bestehenden **Gestaltungsmöglichkeiten genutzt**.

Unser integraler Taktfahrplan, der **BAYERN-TAKT**, ist zum Markenzeichen für ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene geworden. **Leider gerät er immer öfter aus dem Takt**. Im Regionalverkehr liegt zur Zeit einiges im Argen.

Qualitätsprobleme

Anfragen und Beschwerden gehen im Ministerium und bei der BEG in bisher nicht gekanntem Umfang ein. Die Qualitätsprobleme finden auch einen erheblichen Widerhall in den Medien.

Beispiele

Lassen Sie mich einige **Beispiele** nennen:

Die massiven Fahrzeugprobleme des Fernverkehrs ziehen Verspätungen im Regionalverkehr nach sich. Ich denke etwa an den **Ausfall der Neigetechnik** bei den ICE-T zwischen Berlin und München. Durch die massiven Abweichungen vom Fahrplan geraten auch die Regionalexpress-Züge zwischen Hof, Lichtenfels und Nürnberg in den Verspätungssog.

Auf die Probleme der Berchtesgadener Landbahn zum Fahrplanwechsel habe ich bereits hingewiesen. Aber auch der Betrieb auf weiteren im Wettbewerb neu vergebenen **Strecken**, nämlich **um Würzburg** sowie **zwischen Passau und München** musste zum Fahrplanwechsel mit Ersatzkonzepten starten. Der Imageschaden für alle Beteiligten war beträchtlich.

Hinzu kommen weitere technische Probleme im Fahrzeugbestand. Beispiele sind

- die Einschränkungen im Herbstbetrieb bei der Münchener S-Bahn,

- Kuppelprobleme bei den Fahrzeugen des Fugger-Express und
- Korrosionsschäden bei den Fahrzeugen des München-Nürnberg-Express.

Die dadurch entstehenden Kapazitätseinschränkungen und die Fahrzeitverlängerungen der Ersatzkonzepte schlagen voll auf die Fahrgäste durch.

Was ist zu tun?

Diese Fehler und Qualitätsmängel müssen dringend beseitigt werden. Denn wir wollen ja die Attraktivität des bayerischen Schienenpersonennahverkehrs sichern und ausbauen.

Deshalb **fordere ich die DB auf**, die aktuellen Probleme schnellstmöglich zu lösen. Es muss sichergestellt sein, dass der Regionalverkehr nicht mehr durch den Fernverkehr beeinträchtigt wird. Im Nah- und im Fernverkehr müssen Sie Ihre Fahrzeugprobleme schnellstmöglich in den Griff bekommen. **Der Rotstift ist dafür das falsche Werkzeug.** Besser wäre es, verstärkt in die Wartung zu investieren.

Aktives Gegensteuern

Wir schauen hier nicht tatenlos zu. Ich will, dass hier mit aller Konsequenz gegengesteuert wird. Deshalb werde ich in Kürze alle Verantwortlichen zu einem **runden Tisch im Wirtschafts- und Verkehrsministerium** zusammenrufen. Ziel muss es zum einen sein, dass die aktuellen Mängel und betrieblichen Einschränkungen so rasch wie möglich abgestellt werden. Außerdem will ich belastbare Aussagen, wie die Betreiber mit ihren Partnern sicherstellen, dass wir nicht jeden Herbst und bei jeder neuen Betriebsaufnahme mit denselben Querelen und Schwierigkeiten konfrontiert werden.

Wir dürfen nicht nur bei den Verkehrsunternehmen ansetzen. Die **Fahrzeugindustrie** muss wieder ein verlässlicher Partner der Verkehrsunternehmen werden. Und auch das **Eisenbahnbundesamt** ist personell so zu verstärken, dass überschaubare Zulassungszeiträume möglich sind.

Gleichzeitig sind **Fahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen** gefordert, ihre Kommunikation mit dem Eisenbahnbundesamt zu verbessern und zu intensivieren.

Schließlich muss **auch der Bund** seine Unternehmen stärker fordern und fördern. Auch hier sollte Qualität wichtiger sein als vermeintliche Einsparpotenziale.

Erwartungen gegenüber Bund

Meine Damen und Herren!

Lassen Sie mich abschließend noch einmal auf die **Schieneinfrastruktur** zu sprechen kommen. Denn ich will die Anwesenheit eines hochrangigen Vertreters des Bundesverkehrsministeriums nutzen, um **unsere Erwartungen an die Projekte in der Verantwortung des Bundes** darzulegen.

Dazu gehört zunächst eine **Verstetigung der Infrastrukturausgaben** auf hohem Niveau.

Nach dem Auslaufen der Konjunkturprogramme stehen für den **Schieneausbau** ab 2011 jährlich nur etwa **1 Mrd. €** zur Verfügung. Mit diesem Betrag sind wir – bezogen auf die Einwohnerzahl – Schlusslicht unter den großen Industrienationen. Für eine Renaissance des umweltfreundlichen Verkehrsmittels reicht das nicht!

Neben einer soliden Finanzausstattung liegen mir ganz konkret folgende Strecken am Herzen:

Zum einen besteht bei der **Elektrifizierung wichtiger nord- und nordostbayerischer Strecken** dringender Nachholbedarf.

Dazu gehören vor allem die Verbindungen

- **Regensburg – Marktredwitz – Hof** und
- **Nürnberg – Marktredwitz.**

Zudem benötigen wir **leistungsfähige Schienenverbindungen** in die **Tschechische Republik**. Schließlich haben Bayern und die Tschechische Republik in den vergangenen 20 Jahren ihre kulturellen und wirtschaftlichen Beziehungen stetig intensiviert.

Rumpelstrecke
mit Goldeselcha-
rakter

Vor allem aber muss der Ausbau **München – Mühldorf – Freilassing** massiv **beschleunigt** werden. Mit dem **Chemiedreieck** liegt **eines unserer wirtschaftlichen Kraftzentren** an einer Strecke, die in den Medien spöttisch als **Rumpelstrecke** mit **Goldeselcharakter** bezeichnet wird.

Damit sind die **hohen Pönale-Mittel** gemeint, die uns aufgrund der häufigen Verspätungen zufließen. Meine Damen und Herren, **auf das Gold verzichten wir gerne**, wenn wir stattdessen für die Menschen in Südbayern eine leistungsfähige und pünktliche Zugverbindung sicherstellen können.

Außerdem dringe ich auf eine zügige Verwirklichung auch der bayerischen Abschnitte der Hochgeschwindigkeitsachsen

- **München – Augsburg – Ulm – Stuttgart**
und
- **Nürnberg – Erfurt – Berlin.**

Die deutschen und europäischen Metropolen müssen zusammenwachsen, damit sie angesichts internationaler Standortkonkurrenz ihre wirtschaftliche Zusammenarbeit ausbauen können.

Zu guter Letzt: Bei unseren südlichen Nachbarn Österreich und Italien hat das Projekt **Brennerbasistunnel** in den letzten Jahren **erhebliche Fortschritte** gemacht. Die Planungen für den deutschen Abschnitt der Zulaufstrecke zwi-

schen München und Kiefersfelden halten mit dieser Geschwindigkeit nicht mit.

Diese Liste ließe sich noch deutlich verlängern. Lassen Sie mich aber zum Schluss kommen.

Schluss

Ein **attraktiver und nachhaltiger** öffentlicher Personenverkehr ist und bleibt eine große Herausforderung. Aktuell kneift es an vielen Ecken und Enden.

Aber wir lassen nicht locker. Der 6. Bayerische Nahverkehrskongress ist genau der richtige Ort, um Strategien zu entwickeln, die das System Schiene wieder in die Erfolgsspur bringen.

Ich wünsche Ihnen allen anregende Vorträge und Diskussionen und einen angenehmen Aufenthalt in München.

Vielen Dank!