



---

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sperrfrist: 11. Januar 2012, 13:30 Uhr

## Rede

des  
Bayerischen Staatsministers  
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

## Martin Zeil

anlässlich  
der vbw-Veranstaltung 'Neue Perspektiven für  
die bayerischen Schienenwege'

am 11.01.2012  
in München

**Hauptgebäude**  
Prinzregentenstr. 28, 80538 München

Abteilung Landesentwicklung  
Bayer. Energieagentur Energie Innovativ  
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

**Pressestelle:**  
Bettina Bäumlisberger  
**Telefon**  
(0 89) 21 62-2290, -2291, -2689  
**Telefax**  
(0 89) 21 62-2614

**E-Mail**  
[pressestelle@stmwivt.bayern.de](mailto:pressestelle@stmwivt.bayern.de)  
**Internet**  
[www.stmwivt.bayern.de](http://www.stmwivt.bayern.de)  
**mobiles Internet**  
<http://m.stmwivt.bayern.de>

## **Anrede**

**Sehr geehrter Herr Brossardt,**

(Bertram Brossardt, Hauptgeschäftsführer vbw)

**liebe Kollegen aus den Parlamenten,**

(Markus Blume, MdL; Klaus Breil, MdB; Dr. Thomas Goppel, MdL;  
Natascha Kohnen, MdL; Josef Miller, MdL; Eberhard Rotter, MdL)

**sehr geehrter Herr Josel,**

(Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern der DB AG)

**sehr geehrter Herr Geiger,**

(Josef Geiger, Vizepräsident Bayerischer Bauindustrieverband e. V.)

**sehr geehrter Herr Wormser,**

(Hans Wormser, Geschäftsführender Gesellschafter Konrad Wormser Spedition; Präsident Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen e. V.)

**sehr geehrte Frau Dr. Höhnscheid,**

(Dr. Heike Höhnscheid, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)

**sehr geehrte Vertreter aus Wirtschaft, Verwaltung und Kommunalpolitik,**

**meine sehr verehrten Damen und Herren!**

– *Anrede* –

## **Rückblick auf zwei erfolg- reiche Jahre**

Am Jahresanfang 2012 blicken wir in Bayern auf zwei wirtschaftlich außerordentlich erfolgreiche Jahre zurück. Den allermeisten unserer Unternehmen geht es ausgezeichnet! In weiten Landesteilen herrscht auch jetzt im Winter Vollbeschäftigung.

## **Erfolge = Gemeinschafts- leistung**

Das verdanken wir in großem Umfang

- unseren innovativen **Unternehmen** mit
- ihren engagierten **Mitarbeitern** und
- einer weitsichtigen **Wirtschaftspolitik**, die für die richtigen Rahmenbedingungen sorgt.

## **Infrastruktur = Voraussetzung für Erfolg**

Das verdanken wir aber ebenso unserer leistungsfähigen **Infrastruktur**, ohne die ein solches Wirtschaftswachstum schlichtweg nicht möglich wäre.

## **Dank an vbw**

Daher bin ich der vbw sehr dankbar dafür, dass sie sich im Rahmen von „Vorsprung Bayern“ heute ganz speziell den **Schienenwegen im Freistaat** widmet.

Die Schieneninfrastruktur ist mir als Verkehrsminister naturgemäß ein großes Anliegen.

Dass sie mir auch als **Wirtschaftsminister** angelegen sein muss, illustrieren am besten die Worte der amerikanischen Unternehmerlegende **Warren Buffett**:

**Zitat  
Warren Buffett**

*„Der zukünftige Wohlstand unseres Landes hängt von einem effizienten, gut instand gehaltenen Schienennetz ab.“ (Zitat Ende)*

Buffett ließ dieser Erkenntnis auch gleich Taten folgen: 2009 tätigte er mit dem Kauf eines Bahnkonzerns die bisher größte Investition in der Geschichte seines Unternehmens.

Was Warren Buffett über die Vereinigten Staaten sagt – das gilt für **Bayern erst recht!**

**Exportland Nr. 1**

Denn Bayern ist in Europa **Exportland Nr. 1!**  
Die **Ausfuhrquote im verarbeitenden Gewerbe** beträgt über **50 Prozent!**

Allein an dieser Zahl wird deutlich, dass unsere **Wirtschaft ohne Mobilität der Güter nicht mehr denkbar** ist.

Im Zeitalter **globaler Wertschöpfungsketten** und rasch wachsenden **Internet-Handels** gewinnt diese Mobilität immer weiter an

Bedeutung. Für Bayern wird bis 2025 ein **Wachstum der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 53%** prognostiziert!

### **Mobilitäts- bedürfnis der Bürger**

Von den – ebenfalls rasant wachsenden – Mobilitätswünschen und -bedürfnissen unserer Bürgerinnen und Bürger habe ich da noch gar nicht gesprochen! Ich nenne als Beispiel nur die dringend benötigte **zweite S-Bahn-Stammstrecke hier in München.**

Individuelle **Mobilität** ist ein **Grundbedürfnis des modernen Menschen** – sei es als Pendler in der S-Bahn oder im Regionalverkehr, sei es auf Urlaubs- oder Geschäftsreise kreuz und quer durch Europa.

### **Verkehrsdreh- scheibe Nr. 1**

„Kreuz und quer“ darf man dabei gerade in Bayern wörtlich nehmen: Aufgrund unserer zentralen Lage sind wir **die europäische Verkehrsdrehscheibe Nr. 1.**

### **TEN-V**

Aus diesem Grund verlaufen gleich mehrere vorrangige Vorhaben des heutigen **Transeuropäischen Verkehrsnetzes** durch den Freistaat.

## Europäische Verkehrspolitik

Die **EU** setzt dabei ganz klar auf leistungsfähige **Schienewege**. Diese sollen die europäischen Verkehrsadern der Zukunft bilden.

Das künftige, überarbeitete **europäische Kernnetz** liegt im Entwurf schon vor. Auch dort ist Bayerns Schieneninfrastruktur durchaus prominent vertreten. Dafür habe ich mich in Brüssel erfolgreich stark gemacht.

Wegen ihrer enormen wirtschaftspolitischen Bedeutung fördert die EU den **Ausbau der europäischen Hauptstrecken**. Und sie fordert ihn zugleich **mit Nachdruck** von den Mitgliedstaaten ein, bei denen schließlich die Verantwortung für die Finanzierung der jeweiligen Schienennetze liegt.

## Ausbau stockt

Doch Deutschland investiert weit weniger in die Schieneninfrastruktur als die meisten anderen europäischen Länder. Pro Kopf der Bevölkerung betragen die **Investitionen des Bundes** nur etwa **halb so viel wie in Frankreich** und **ein Sechstel der Schweiz**.

Deswegen hinkt hierzulande der **Ausbau der Schienenwege** schon seit Jahrzehnten der **dynamischen Verkehrsentwicklung** hinterher!

## **Investitions- rahmenplan 2011-2015**

Zwar freue ich mich, dass der Bund meine beständigen Mahnungen gehört hat. Im Entwurf für den neuen Investitionsrahmenplan werden – im Rahmen der begrenzten Möglichkeiten – immerhin **Fortschritte für wichtige bayerische Projekte** in Aussicht gestellt:

- für die Ausbaustrecke **Nürnberg – Bamberg – Ebensfeld,**
- für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke **München – Mühldorf – Freilassing,**
- für die Elektrifizierung der Strecke **Nürnberg – Marktredwitz – Hof bzw. Prag** und
- für die Optimierung des **Knotens München.**

## **chronische Unter- finanzierung**

Das alles ändert aber nichts an der Tatsache, dass die **Schienenprojekte des Bundesverkehrswegeplans nach wie vor chronisch unterfinanziert** sind. Zur dringenden Auflösung des Investitionsrückstands brauchen wir mehr Mittel und mehr Konstanz bei der Finanzierung.

Unser Ziel muss eine **verstetigte Anhebung des Schienenetats um 1 Mrd. €im Jahr** sein!

Meine Damen und Herren!

## Beitrag Bayerns

Die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur liegt beim Bund. Doch **auch auf Landesebene** will ich einen Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur leisten. Ich sehe hier drei Aufgabefelder.

- **Erstens:** Vorschläge zur Infrastrukturentwicklung erarbeiten,
- **zweitens:** neue Wege der Finanzierung ausloten und
- **drittens:** um Akzeptanz bei den Bürgern werben.

## **Erstens:** Vorschläge zur Infrastruktur- entwicklung

Zum **ersten Punkt**, der **Infrastrukturentwicklung**, zählen zwei Bereiche: der Ausbau des Netzes, aber genauso die Pflege des Bestands. Die Ziele lauten „**leistungsfähige, engpassfreie Infrastruktur**“ und deren „**hohe Verfügbarkeit**“.

## - Bestand

Dafür sind der **Erhalt** und die **sinnvolle Modernisierung des Bestands** unerlässlich. Wir brauchen **permanente Wartung** und **zeitnahe Beseitigung von Mängeln**. Hier hat die mit

2,5 Mrd. € jährlich dotierte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von Bund und Bahn bereits deutliche Fortschritte gebracht.

**- Aus-/Neubau**

Hohe Priorität hat der **bedarfsgerechte Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur**. Die Eisenbahn wird ihren Marktanteil beim Transport von Waren und Personen nur steigern können, wenn die **Kapazität auf vielen Strecken ausgebaut** und **attraktive Fahrzeiten ermöglicht** werden.

Genau dies ist das Ziel der nachhaltigen, zukunftsorientierten bayerischen Verkehrspolitik. Bayern nutzt daher seine Beteiligung bei der Aufstellung des **Bundesverkehrswegeplans** und der **Revision des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Revision)**. Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, dass die notwendigen Streckenausbauten sowohl in den geplanten Bundesverkehrswegeplan 2015 wie in das europäische Netz aufgenommen werden.

Auch und gerade bei den **Anbindungen an unsere Nachbarländer** Tschechien, Österreich und die Schweiz bestehen große Defizite.

**- Interoperabilität**

Allerdings brauchen wir dort nicht nur neue Schienen. Wir müssen parallel durch **technische und betriebliche Interoperabilität** die Voraussetzungen dafür schaffen, dass **durchgängiger Fern- und vor allem Güterverkehr** reibungslos stattfinden kann.

**- Verknüpfung der Verkehrsträger**

Großes Potential sehe ich außerdem bei der **Verknüpfung der Verkehrsträger**. Ich plädiere für bessere **Schnittstellen im Personenverkehr** und den weiteren Ausbau moderner **Güterverkehrsterminals**.

**Zweitens:  
neue Wege der Finanzierung**

**- Planungskostenbudget**

Was den **zweiten Punkt**, die **Finanzierung**, angeht, so fordere ich seit langem ein **Planungskostenbudget**. **Ziel ist, frühzeitige, strategische und kontinuierliche Planung** sicherzustellen.

Meine Beharrlichkeit zahlt sich aus:

Die Chancen stehen gut, dass der zuständige Bund ein solches Planungskostenbudget in Kürze einführen wird.

**- Finanzierungskreislauf**

Deshalb beharre ich auch beim Thema Finanzierungskreislauf auf meiner Forderung: Die Gewinne aus dem **Schienennetz – und**

**ebenso die aus den Bahnhöfen – müssen vollständig in die Schiene und die Stationen reinvestiert werden!**

## **- PPP-Modelle**

Als Verkehrsminister muss man beharrlich sein. Man muss aber auch aufgeschlossen sein, zum Beispiel für ganz neue Finanzierungskonzepte. Deswegen verfolge ich die Entwicklung öffentlich-privater Partnerschaften mit regem Interesse.

Von **PPP-Modellen auf der Schiene** würde ich mir zwei Dinge erhoffen:

- zum einen eine **schnellere Realisierung** durch optimierte Abläufe und flexiblere Finanzmittelbereitstellung und
- zum anderen **Synergieeffekte**, wenn Bau und Betrieb der Infrastruktur in einer Hand liegen.

Allerdings hat die **Schiene** ihre **Besonderheiten**. Deswegen ist es nicht ohne weiteres möglich, vielversprechende Modelle aus anderen Infrastrukturbereichen einfach auf sie zu übertragen.

So müssen z. B. bei Ausbauprojekten die **Interessen des Eigentümers und Betreibers der bestehenden Infrastruktur** gewahrt bleiben. Realistisch gesehen werden muss auch die **begrenzte Refinanzierungskraft aus Trassenerlösen**.

### PPP-Pilotprojekt in Bayern

Meine Damen und Herren,  
ein PPP-Projekt auf der Schiene hätte in Deutschland Pilotcharakter.

Bayern ist die Verkehrsdrehscheibe Nr. 1.  
Bayern verfügt über eine ausgesprochen leistungsfähige Privatwirtschaft. Deshalb wäre ein solches Pilotprojekt hier bei uns besonders gut angesiedelt!

Ich fordere also Bund und Bahn auf, die nötigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass solch ein Projekt auf den Weg gebracht werden kann.

Ein **mögliches PPP-Modell**, das dem privaten Partner die **richtigen Leistungsanreize** bietet, könnte ich mir folgendermaßen vorstellen:

**Punkt 1:** Das **Aus- oder Neubauziel** wird – inklusive Meilensteinen – **verbindlich definiert**.

## **Punkt 2: Bauleistung und Instandhaltung**

werden integriert vergeben.

**Punkt 3:** Die Vergütung des privaten Partners erfolgt in Form eines **Verfügbarkeitsentgelts**. Dieses muss sich nach der Qualität und Nutzbarkeit der Infrastruktur richten. Damit wird ein wichtiger Anreiz geschaffen, die **Ziele „Qualität“ und „Ertrag“ in Einklang** zu bringen. Und der private Partner profitiert davon, dass er das **Auslastungsrisiko** nicht selbst tragen muss.

Meine Damen und Herren!

**Drittens:**  
**Akzeptanz bei**  
**den Bürgern**

Eine der größten Herausforderungen sehe ich beim **dritten Handlungsfeld**, beim **Dialog mit den Bürgern**.

**- Beteiligung**

Die Politik hat gelernt, dass sie die **Vorbehalte der Betroffenen** ernst nehmen muss. Mehr noch: Wir müssen **Betroffene zu Beteiligten machen**, indem wir sie bei den konkreten Projekten früh in die Planung mit einbeziehen!

Damit ist es aber nicht getan. Infrastruktur beginnt eben nicht erst mit der Planfeststellung!

**- grundsätzlicher Diskurs**

Die viel wesentlichere Aufgabe besteht darin, einen **grundsätzlichen politischen und öffentlichen Diskurs** zu starten. Es geht darum, **Bewusstsein für die elementare Bedeutung von Infrastruktur** zu schaffen.

Investitionen in ein zukunftsfähiges Schienennetz sind für unser Land ebenso entscheidend wie solche in Bildung und Forschung.

**- Nachhaltigkeit**

Das betone ich insbesondere unter dem Aspekt der **Nachhaltigkeit**: Denn die enormen Steigerungen im Verkehrsaufkommen werden sich **nur mit einer starken Schiene klimafreundlich** bewältigen lassen.

**Schluss**

Eine starke Schiene – das heißt für mich eine leistungsfähige und gut verknüpfte Schiene auf dem neuesten Stand der Technik.

Das ist mein Ziel. Und ich bin mir sicher, dass auch Sie dieses Ziel gemeinsam mit mir weiter verfolgen werden.

Dann können wir volkswirtschaftlich dasselbe Fazit ziehen wie der Geschäftsmann Warren

Buffett. Der hat angesichts der Entwicklung seines Bahnkonzerns kürzlich gesagt:

*„Diese Investition hat sich wirklich gelohnt.“*

(Zitat Ende)

Vielen Dank!