



ENTWURF

Rede

von

Herrn Parlamentarischen Staatssekretär

Ulrich Kasparick

bei den

35. Internationalen

Ostbrandenburger Verkehrsgesprächen

„Der Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland“

am 20.11.2008

in Frankfurt/Oder

Redezeit: ca. 20 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede!

Ich freue mich sehr über diese Gelegenheit, die Investitionen des Bundes in die grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen vorstellen zu dürfen.

In der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegt das größte Investitionsbudget des Bundes. Die Aufgaben, die mit diesen Mitteln abgedeckt werden müssen, sind vielfältig und komplex. Unterschiedliche Sachziele und Interessen sind in Einklang zu bringen. Hierbei darf bei aller Notwendigkeit von Investitionen die Knappheit der Mittel nicht außer Acht gelassen werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 und die darauf aufbauenden Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen sind die Grundlage für die Weiterentwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur.

Diese umfasst neben dem Ausbau der Verkehrswege - der Straßen, der Schienen und der Wasserstraßen - insbesondere eine leistungsfähige Verknüpfung der ver-

schiedenen Verkehrsträger untereinander. Wir müssen heute die Rahmenbedingungen so gestalten, dass auch in Zukunft das Verkehrsaufkommen intelligent bewältigt werden kann. Eine integrierte Verkehrs-, Städtebau- und Raumordnungspolitik ist Leitlinie der Bundesregierung.

Lassen Sie mich einige Grundlagen unserer Arbeit darstellen:

Das Ministerium begreift sich erstens als Unterstützer für Wirtschaftswachstum und Beschäftigungszuwachs. Hier haben wir für die richtigen Rahmenbedingungen zu sorgen - das gilt für die Bereiche Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ebenso wie für den Aufbau Ost.

Zweitens rückt die Arbeit für neue Technologien und für Innovationen verstärkt in den Vordergrund. Es gehört zu unserem Leitbild, fortschrittlichen Technologien und Innovationen zum Durchbruch zu verhelfen, weil wir davon überzeugt sind, dass nur so die qualifizierten Arbeitsplätze der Zukunft erreicht werden können.

Drittens sehen wir uns in der Pflicht, in unseren Arbeitsbereichen für den regionalen und sozialen Zusammenhalt in Deutschland und Europa zu sorgen. Wir begreifen

das als einen integrierten Ansatz, der auf Wohlstand und Lebensqualität im Großen wie im Kleinen zielt.

Und viertens wollen wir die europäische Zusammenarbeit stärken und verstärken. Nur so können wir für mehr Wirtschaftswachstum sorgen und damit Wohlstand und Lebensqualität sichern.

Das sind die Schwerpunkte, an denen wir unsere Arbeit ausrichten müssen, wenn wir eine Infrastrukturpolitik machen wollen, die uns und unseren Kindern und Enkeln im globalen Wettbewerb hilft.

Für eine moderne Infrastrukturpolitik bedeutet das:

- Wir müssen die Verkehrsträger vor allem dort stärken, wo die Investitionen den jeweils höchsten Nutzen erzielen. Nur so kann Mobilität gesichert werden.
- Wir müssen die gesamte Wertschöpfungskette im Visier haben. Transport steht heute nicht nur am Anfang und am Ende eines Produktionsprozesses, sondern ist integraler Bestandteil. Deshalb haben wir gemeinsam mit der Wirtschaft einen Masterplan Güterverkehr und Logistik entwickelt.

- Die Verkehrsträger müssen noch stärker vernetzt werden. Wir müssen die Übergänge zwischen Bahn, Straße, Schiff und Flugzeug noch flüssiger machen.
- In Europa brauchen wir die Lückenschlüsse in den Transeuropäischen Korridoren, um den internationalen Verkehr besser zu bewältigen. Wer wüsste dies nicht besser als Sie hier.
- So besteht mit der Republik Polen seit Jahren eine intensive Zusammenarbeit im Rahmen einer interministeriellen Arbeitsgruppe.
- Schließlich etablieren wir neue Finanzierungsinstrumente und beschleunigen die Planungsprozesse:

Meine Damen und Herren, ein Wort zum finanziellen Engagement: Der Bund leistet viel in Brandenburg.

Von 1991 bis 2005 wurden aus dem Bundeshaushalt für die Bereiche Schienenwege des Bundes, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen sowie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (GVFG) bundesweit insgesamt rd. 165 Mrd. € eingesetzt.

Davon entfallen auf Brandenburg rd. 13,6 Mrd. €, davon:

- Schienenwege des Bundes 5,4 Mrd. €,
- Bundesfernstraßen 5,9 Mrd. €,
- Bundeswasserstraßen 0,8 Mrd. €,
- GVFG 1,5 Mrd. €

Ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann.

Die Erhöhung des Anteils der Schiene an der Verkehrsleistung ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Um dieses Ziel erreichen zu können, wurde 1993 die Bahnstrukturreform in Deutschland auf den Weg gebracht. Erste Erfolge sind sichtbar:

- die Verkehrsleistungen der Eisenbahn im Güter- und Personenverkehr sind angestiegen,
- der Wettbewerb auf der Schiene hat spürbar zugenommen,
- Konzernumsatz, Produktivität und betriebliches Ergebnis der DB AG konnten deutlich gesteigert werden.

Der Reformprozess ist noch nicht abgeschlossen und wird weiter konsequent verfolgt. Dabei gelten weiterhin die verkehrs- und bahnpolitischen Zielsetzungen der Bahnreform

- mehr Verkehr auf die Schiene,
- Begrenzung der Haushaltsbelastung,
- mehr Wettbewerb,
- Wirtschaftlichkeit der DB AG.

Ziel der Bundesregierung ist es, die Deutsche Bahn AG kapitalmarktfähig zu machen. Dreh- und Angelpunkt ist dabei die Beibehaltung der Infrastrukturverantwortung des Bundes. Dem wird bei dem entwickelten Konzept einer Teilprivatisierung der Eisenbahnverkehrsunternehmen Rechnung getragen. Auch wenn die aktuelle Krise der Finanzmärkte eine Verschiebung des Börsenganges erzwungen hat, bleibt das Thema weiter auf der Agenda.

Dem gewachsenen Netz fehlt es vielfach an der erforderlichen Qualität. Die möglichst weitgehende Trennung von Personen- und Güterverkehr auf hochbelasteten

Strecken ist ein wichtiges Element zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene.

Im Wettbewerb der Verkehrsträger liegen die Vorteile der Schiene klar auf der Hand: Große Mengen können umwelt- und ressourcenschonend über weite Strecken transportiert werden.

Die deutsch –polnischen Schieneninfrastrukturinvestitionen werden zwischen den zuständigen Ministerien im Rahmen einer deutsch-polnischen Arbeitsgruppe abgestimmt. Es existiert bereits ein Abkommen zu den Schienenstrecken Dresden – Breslau und Berlin – Warschau sowie zu Bau und Instandhaltung der Eisenbahngrenzbrücken. Ein weiteres Abkommen zu der Schienenstrecke Berlin – Stettin ist in Vorbereitung.

Die direkte Schnittstelle zwischen den Nachbarstaaten Deutschland und Polen wird in dem Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahngrenzbrücken geregelt. Dieser Staatsvertrag wurde im Rahmen eines Ministertreffens am 26. Februar 2008 in Frankfurt (Oder) unterzeichnet.

Wir haben den Bau der neuen Oderbrücke bei Frankfurt, für den nach dem Vertrag Deutschland zuständig ist, unverzüglich begonnen. Notwendig war ein abgestimmtes Vorgehen aller Beteiligten.

Die Brücke wurde als modernes und dauerhaftes Bauwerk als Spannbetonkonstruktion geplant und gebaut. Die Stromüberbau ist als innovative Schrägseilkonstruktion ausgeführt.

In einer Rekordplanungs- und –bauzeit werden mit dem Bauwerk dauerhaft und sicher Kapazitäten auf der Relation Warschau – Berlin geschaffen, die auf Jahrzehnte eine mehr als ausreichende Streckenleistungsfähigkeit garantieren.

Im Zuge der Planung, Genehmigung und Erstellung dieses Bauwerkes hat sich gezeigt, dass der Bau eines solchen internationalen Vorhabens mit einem nationalen Bau- und Genehmigungsprocedere nur schwer vergleichbar ist: Es galt, beiderseits der Oder die notwendigen Genehmigungen einzuholen, um das Baurecht zu schaffen. Viele Einzelfragen nahmen einen großen Raum im Tagesgeschäft der ausführenden DB Netz AG ein. Dieser gilt hier mein besonderer Dank für die unbü-

rokratische und schnelle Arbeit. Nur so konnte der anvisierte Terminplan bis jetzt eingehalten werden.

Die Inbetriebnahme ist für Mitte Dezember 2008 geplant. Mit dem von der polnischen Seite zu realisierenden Brückenneubau über die Neiße wird ein weiteres bedeutendes Bindeglied im Eisenbahnverkehr zwischen Polen und Deutschland geschaffen werden.

Neben den Nahtstellen des Bahnverkehrs zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland, den Grenzbrücken, stehen jedoch noch andere Infrastrukturausbauten im Fokus der gemeinsamen Bemühungen. Es geht um die nachgelagerten Strecken beiderseits der Oder und der Neiße. Die zuständigen Ministerien haben hierfür früh ein gemeinsames Vorgehen vereinbart. Im April 2003 wurde das Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin - Warschau und Dresden – Breslau in Görlitz unterzeichnet. Die Ausbauten zu den dort vereinbarten Strecken laufen derzeit.

Aktuell wurde von beiden Ministern anlässlich der Unterzeichnung des Eisenbahngrenzbrückenvertrages im Februar 2008 in Frankfurt (Oder) vereinbart, die Vorbe-

reitungen zum Ausbauten der Schienenverbindung Berlin – Stettin in Angriff zu nehmen. Dabei geht es zunächst um die Anpassung der teilweise eingleisigen Verbindung auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h und die Elektrifizierung der Strecke. Die gemeinsame Arbeitsgruppe erarbeitet derzeit eine entsprechende Vereinbarung der beiden Verkehrsminister.

Zuletzt noch ein Wort zum Umfang der Ausbauten: Prognosen und deren Umlegung auf das Schienennetz geben uns Informationen über Verkehrsströme im Güter- und Personenverkehrsbereich.

Jenseits subjektiver Eindrücke gilt es, gezielt jene Projekte umzusetzen, die nach eingehender volkswirtschaftlicher Prüfung den größten Nutzen versprechen.

Hinweise auf frühere Fahrzeiten gehen ins Leere, wenn sich auf einer solchen Relation keine Nachfrage ergibt, die ein Verkehrsunternehmen dazu bringt, Leistungen anzubieten, das heißt also „Züge zu fahren“. Planung von und Entscheidung über Infrastrukturinvestitionen müssen mit Augenmaß erfolgen. Verantwortungsvolle Verkehrs- und Investitionspolitik muss sich an den Realis-

täten orientieren und dabei auch den wirtschaftlichen Einsatz von Steuermitteln im Auge behalten.

Meine Damen und Herren, das BMVBS hat in den letzten Jahren die Projekte im Grenzraum zu unserem östlichen Nachbarn Polen auf den Weg gebracht, die einer eingehenden volkswirtschaftlichen Prüfung standgehalten haben. Nach Abschluss der Ausbauten sind wir in der Lage, die prognostizierten Verkehre mit einer guten Betriebsqualität abzuwickeln.

Die Gewährleistung von Mobilität ist die Voraussetzung für Flexibilität, Lebensqualität, Fortschritt und Wirtschaftswachstum, sie schafft Arbeitsplätze und sichert die Wettbewerbsfähigkeit. Eine moderne und gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur ist ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung im Land. Deswegen wird die Bundesregierung auch weiterhin in die Verbesserung und den Erhalt der Verkehrswege investieren und so die Voraussetzungen zur Stärkung der Wirtschaftskraft in den Städten und Regionen in Deutschland schaffen.