

Bahnpolitik für den Norden

Vortrag beim Managerkreis der Friedrich-Ebert-Stiftung am 30.6.2011 in der Handelskammer Hamburg

Herr Staatssekretär, Herr Staatsrat, sehr geehrte Damen und Herren,
zunächst herzlichen Dank an Sie, Herr Staatssekretär Ferlemann, dass Sie heute hier dabei sind und in Ihrer Rede deutlich gemacht haben, wie stark Sie sich für eine gute Bahnpolitik und dabei ganz besonders für die Belange Norddeutschlands engagieren! Es ist gut, dass der Norden mit Ihnen jemanden in der Bundesregierung hat, der weiß, wie entscheidend gerade für den Norden gute Verkehrsanbindungen sind und welche Bedeutung gute Hinterlandanbindungen der norddt. Häfen für ganz Deutschland haben!

Danken möchte ich aber auch dem Managerkreis und der FES: Die Bahnpolitik steht ja manchmal etwas im Abseits anderer Themen und gerät hauptsächlich dann in die Medien, wenn es um Zugausfälle im Winter, Streiks oder Fahrpreiserhöhungen geht. Managerkreis und FES aber haben in den letzten

Jahren auf Bundesebene und regional immer wieder wichtige bahnpolitische Grundsatzthemen aufgegriffen und damit deutlich gemacht: Bahnpolitik ist ein wichtiges Stück Zukunftspolitik.

Das Thema Bahnpolitik ist natürlich komplex. Auch auf die Gefahr, Wichtiges auszublenzen, möchte ich mich auf 6 aus meiner Sicht besonders wichtige Punkte beschränken:

1. Gute Bahnpolitik ist wichtiger denn je. Sie muss – als Teil einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik - neben den ohnehin im Fokus stehenden Themen Bildung und Energie zu einem entscheidenden politischen Zukunftsthema werden. Warum?
 - Güterverkehr bis 2025 + 70 %, Personenverkehr + 20%. Wenn Deutschland nicht völlig im Staus versinken soll, geht das nicht ohne mehr Verkehr auf die Schiene
 - Urbanisierung-Trend und demografischer Wandel: Zentren wachsen schneller als ländliche Regionen: mehr Einwohner und mehr Pendler

in den Metropolregionen wie HH. Mehr SPNV, bessere Verknüpfungen Nah- und Fernbahn

- Ökologie/Energie: Die Bahnen sind im Vergleich zum PKW/LKW deutlich energie- und CO₂-effizienter
- gleichzeitig haben wir riesige Investitionslücke (Modernitätsgrad, Investitionen halten mit wachsendem Verkehrsaufkommen nicht Schritt, Knoten HH als Beispiel)

2. Die Bahnpolitik braucht – damit schließe ich mich der Meinung vieler Experten an - eine neue Gesamtkonzeption. Es gibt auf einzelnen Felder wichtige Fortschritte (Masterplan Güterverkehr und Logistik, Stärkung Regulierungsbehörde, Wachstumsprogramm Güterverkehr der DB AG, Wettbewerb vor allem im SPNV), aber es gibt viele ungelöste Probleme – „Baustellen“ -, die nur im Gesamtzusammenhang erfolgreich aufgelöst werden können:

- die bereits erwähnte Investitionslücke,

- Diskussionen, aber keine Entscheidungen über neue Finanzierungsinstrumente (Nutzerfinanzierung, VIFG)
- Die überfälligen Arbeiten an einem neuen BVWP: hier muss es Veränderungen geben (z.B. Themen Integration, Vernetzung, Methodik)
- fragwürdige Prioritäten (Stuttgart 21, Nürnberg/Halle/Leipzig/Erfurt)
- die begonnene, aber noch auszubauende Schwerpunktsetzung Güterverkehr/Seehäfenanbindung; Wachstumsprogramm DB AG für Güterverkehr von 2009 geht in richtige Richtung
- stärkere Verzahnung der Verkehrsträger, Deutschland-Takt?
- Stärkung Wettbewerb (Netz/Betrieb, Bundesnetzagentur, Anreizregulierung)
- Klare Entscheidung zur künftigen Struktur der DB
- Trassenpreissystem und Regionalisierungsmittel

3. Für den Norden ist gute Bahnpolitik besonders wichtig

- Knapp 25 % der deutschen Ausfuhren werden seeseitig abgewickelt. Welthandel wie auch die deutschen Ausfuhren steigen deutlich schneller als das BIP. Was das heißen wird, muss man sich immer wieder bewusst machen: Die über die deutschen Seehäfen abgewickelten Güter-Hinterlandverkehre dürften nach den gerade wieder bestätigten Prognosen bis 2025 um 170 % steigen. Das ist die eine Riesen-Herausforderung für den Norden.
- Die zweite betrifft den Nahverkehr. Denn die Metropolregion Hamburg als Kern einer immer mehr zusammenwachsenden Nordregion (und zusammen mit den anderen Nordhäfen in SH und West-M-V) ist nicht nur Hafenmetropole mit den enorm wachsenden Hinterlandverkehren, sie ist auch eine Wirtschafts- und Lebensmetropole mit 4,2 Mio. Einwohnern, in der täglich schon jetzt über 300.000 Beschäftigte nach Hamburg selbst einpendeln, Tendenz steigend (über 50 % aller SPNV-Kunden in SH fahren nach oder kommen aus HH. Dieser Trend wird zunehmen: SH bis 2030

erwerbsfähige Bevölkerung -14 %, weitgehend im nördlichen SH). Die Anforderungen an den Nahverkehr werden sich also massiv ändern: er muss stärker auf die Metropolregion und die Vernetzung mit den Subzentren ausgerichtet werden

- Bahnpolitik für den Norden heißt also schwerpunktmäßig 2 Dinge: Hinterlandanbindungen auf der Schiene ausbauen, und den SPNV auf die größere Nordregion hin ausrichten, mit Schwerpunkt auf die Metropolregion und die von ihr ausgehenden Entwicklungs-Achsen

4. Das hat natürlich Konsequenzen. Am wichtigsten für den Norden: der zügige Ausbau der für diese beiden Aufgaben prioritären Bahnstrecken (Infrastruktur)

- Einigkeit des Nordens über Prioritäten (Ahrensburger Liste mit 19 Projekten von 2008, zwischen Regierungschefs und Bund verabredet), d.h.:
- Erstens: Für den Raum HH/SH/Westmecklenburg besonders wichtig: Hinterlandanbindungen der Häfen (Hamburg, Lübecker,

Kiel, Rostock): Y-Trasse HH/HB-Hannover, 3. Gleis Stelle-Lüneburg, Knoten HH, Pinneberg/Elmshorn, nach Elektrifizierung 3. Gleis HH-Ahrensburg/HL (unser Thema heute ist ja nicht die Elbvertiefung, aber sie ist natürlich unverzichtbar, um HH längerfristig wettbewerbsfähig gegenüber den ARA-Häfen zu halten)

- Zweitens: Die feste Fehmarnbeltquerung unterstützen wir nicht nur, weil unsere dän. Partner sie wollen. Sie ist auch für die Wirtschaft im Norden eine als große Chance (Wertschöpfungs- und Arbeitplatzeffekte auf der Fehmarnbeltachse): Ausbau Lübeck-Puttgarden (NKV Schiene 6,7): so schnell wie möglich (wie auf dän. Seite möglichst bis 200 km/h), aber auch so anwohner- und tourismusverträglich wie möglich; Überprüfung Bahnknoten Lübeck, separates S-Bahn-Gleis HH-Ahrensburg, Bypass zur Umfahrung Knoten HH über Lübeck – Bad Kleinen (Elektrifizierung, Neubau Kurve Bad Kleinen)
- Drittens: Ausbau der Pendler- (z.T. auch Touristen) Strecken in der Region Hamburg/SH/West-Meckl.: Lübeck-Kiel läuft, vorrangig

jetzt Umsetzung des Achsenkonzept: S4 (HH-Itzehoe/Elmshorn, und HH-Ahrensburg), S21 (HH-Kaltenkirchen (AKN)), um SPNV in der Metropolregion leistungsfähiger zu machen

5. Zweite Konsequenz aus dem oben Gesagten: Der SPNV muss weiter optimiert werden: dazu natürlich die genannten Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen von entscheidender Bedeutung. Außerdem: den sehr leistungsfähigen HVV erweitern (Ziel: Ausweitung auf ganz SH: hätte Signaleffekt auf SPNV im Norden, würde das Zusammenwachsen der Wi-region unterstützen, Kosten durch Tarifzonen begrenzt), die Vertaktung Nah- und Fernverkehr verbessern (Richtung: Deutschland-Takt) - erster Schritt: übergreifender Nahverkehrsplan HH/SH/HVV
6. Beides – Ausbau der Hinterlandanbindungen und Optimierung des SPNV – braucht die richtigen Rahmenbedingungen (und damit schließt sich der Kreis zu meinem 1. Punkt):
 - Bundesweiter Rahmen (siehe oben): Wettbewerb, Klärung Ausrichtung DB, Netz-Betrieb,

Trassenpreissystem/Regionalisierungsmittel, neue integrierte Verkehrsplanung, Schließung der Investitionslücke

- Mehr Gemeinsamkeit im Norden: Gemeinsame Verkehrsplanung für die Region HH-SH (+ West-Meckl.)

Vielleicht könnte auch von der heutigen Veranstaltung ein Anstoß dafür ausgehen, eine gemeinsame Bahnkonzeption für den Norden zu erarbeiten. Wie lautet doch eine afrikanische Volksweisheit: „Willst Du schnell gehen, geh allein. Willst Du weit gehen, geh zusammen mit anderen.“