

Frankfurter Allgemeine Wirtschaft

Aktuell Wirtschaft Wirtschaftspolitik

Verkehrsminister Ramsauer

„Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen“

21.12.2011 · Infrastrukturvorhaben müssen besser erklärt und Betroffene zu Beteiligten werden, sagt Verkehrsminister Peter Ramsauer. Doch der Bürger soll auch Nebenwirkungen wie Lärm akzeptieren.

Artikel



© DAPD

„Die neue Art der Kommunikation über das Internet erleichtert das aufsehenerregende Wirken lokaler Projektgegner“: Peter Ramsauer rechnet auch in Zukunft mit Protesten gegen Großprojekte

Herr Minister, haben Sie ein Lieblings-Weihnachtslied?

Selbst wenn es ein wenig abgegriffen klingt: Am liebsten ist mir „Stille Nacht, Heilige Nacht“ - auch weil ich dazu eine regionale Verbindung habe. Das Lied ist praktisch in meinem Wahlkreis geschrieben worden.

Wir hatten angenommen, Sie wählten „Morgen kommt der Weihnachtsmann“, denn da steht eine „schöne Eisenbahn“ auf dem Wunschzettel. Wünschen Sie sich die auch?

Ein Verkehrsminister muss mit ebender Eisenbahn zurechtkommen, die er hat. Und wenn ich mich mit meinen Amtskollegen in anderen Ländern vergleiche, bin ich eher zufrieden mit der Deutschen Bahn und den anderen Bahnen hier.

Die Deutsche Bahn ist „schön“ genug?

Nichts ist so gut, als dass es nicht noch besser werden kann. Das trifft auch auf die Deutsche Bahn zu. Sie könnte noch schneller, zuverlässiger, pünktlicher, sauberer sein. Die Qualität kommt nicht von selbst. Deshalb werden Milliardenbeträge in rollendes Material und Infrastruktur investiert. In den letzten beiden Jahren hatten wir etwas aufzuholen, nachdem vorher an einigen Stellen eher ab- als aufgebaut worden war.

Weitere Artikel

Schnellfahrstrecke von Frankfurt nach Mannheim: Kein Geld für Neubaustrecke

ICE nach London: Zug im Verzug
Bahnverbindung nach London kommt später
Bahn und Siemens gehen im Streit aufeinander zu
Volksentscheid: „Klare Mehrheit für Stuttgart 21

In dem Bemühen, eine neue Flotte von ICE und Regionalzügen aufzubauen, stößt die Deutsche Bahn auf die Grenzen der deutschen Bahnindustrie...

Das ist leider so. Die Hersteller Siemens und Bombardier, für die ich in der ganzen Welt offensiv werbe, haben offenbar ein Problem mit ihrer Lieferfähigkeit. So kann es nicht weitergehen. Ich habe mich deshalb dahintergeklemt: Am 7. Februar kommen die Vertreter von Bombardier wieder zu mir, im April Siemens, damit die Bahn endlich die neuen Züge bekommt, die sie dringend braucht. Die offenen Fragen können nur gemeinsam gelöst werden.

Welche Rolle spielen die Zulassungsbehörden?

Auch das Eisenbahn-Bundesamt muss dazu beitragen, dass es nicht zu unnötigen Verzögerungen kommt. Außerdem müssen wir überlegen, ob das EBA immer die alleinige Instanz für Genehmigungen sein muss oder ob man nicht in Teilbereichen zu dessen Entlastung auch TÜV oder Dekra einschalten kann. Aber dem EBA kann man bei den aktuellen Lieferproblemen nicht die Schuld zuschieben, die Verantwortlichkeiten liegen bei den Unternehmen.

Werden bald japanische oder chinesische Züge in Deutschland fahren?

Darüber wäre ich nicht glücklich. Aber um das zu vermeiden, muss die deutsche Bahnindustrie halten, was sie verspricht.

Eine „schöne Eisenbahn“ braucht eine „schöne Infrastruktur“, aber dafür fehlt Ihnen das Geld. Im neuen Investitionsplan verschieben Sie wichtige Projekte wie den Ausbau der Rheintaltrasse für die Güterbahn auf nach 2015...

Einige Teilabschnitte kommen nach 2015 mit dem Bauen dran; andere werden aber vorher angepackt. Es ist doch normal, dass sich Zeitpläne verschieben. Wir investieren ja Milliardenbeträge ins Netz. Aber klar ist: Wenn wir einen Engpass beseitigt haben, zeigt sich der nächste.

Muss die Bahn mehr eigenes Geld in die Infrastruktur stecken?

Selbstverständlich. Wenn die Netzgesellschaft Gewinn macht, muss wenigstens ein Teil davon wieder ins Netz investiert werden.

Und warum beschränken Sie nicht den Gewinnabfluss von der Netzgesellschaft an die Bahn-Holding?

Da lauert die Gefahr der Zerschlagung des Konzerns. Davon halte ich nichts, denn das birgt große Risiken. Zum Thema Unabhängigkeit des Netzes warten wir jetzt das Urteil des Europäischen Gerichtshofes ab, das 2012 kommen soll. Danach werden wir handeln. Dass Netzgewinne wieder in die Infrastruktur fließen, lässt sich auch mit vernünftiger Unternehmenspolitik erreichen.

Der Bund plant auch eine neue Regulierung für die Schiene. Kritisiert wird, Sie wollten die Deutsche Bahn schonen und über den Umweg die Wettbewerber die 500 Millionen Euro Dividende an den Bund zahlen lassen...

... das ist Unsinn. Die Wettbewerber haben einen Anteil am Markt und zahlen daher über die Trassenentgelte einen Anteil an der Dividende indirekt mit. Die Deutsche Bahn muss nach unserem Gesetzentwurf wiederum künftig ihre Kalkulation für

Trassenpreise offenlegen. Die Bundesnetzagentur wird sich das anschauen. Alle zahlen die gleichen Entgelte zur Trassennutzung. Ich habe die Vermutung, dass die Trassenpreise, wenn man alle Kosten einrechnet, eher höher ausfallen könnten als jetzt.

Für Großprojekte fehlt nicht nur Geld, sondern immer häufiger auch die Akzeptanz der Bevölkerung. Sind Sie von der Wucht der Proteste, etwa gegen „Stuttgart 21“, überrascht?

Ja, schon. Denn man kann ja nicht sagen, dass Stuttgart 21 ein Bravourstück der deutschen Geheimdienste war, die mit zig V-Leuten ein Projekt aus dem Boden gestampft und die Bürger mit den Abrissarbeiten vor vollendete Tatsachen gestellt haben. Im Ernst: Das Vorhaben ist über viele Jahre hinweg in deutscher Langatmigkeit geplant worden, unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Aber wir müssen mit so einer Art Protest künftig häufiger rechnen und besser damit umgehen. Die neue Art der Kommunikation über das Internet erleichtert das aufsehenerregende Wirken lokaler Projektgegner. Deren Protest entspricht aber nicht unbedingt dem Empfinden der Mehrheit, wie die Volksabstimmung zu Stuttgart 21 gezeigt hat. Wichtig ist aber, dass man die Menschen bei Großprojekten mitnimmt.

Was folgt daraus?

Wir müssen Vorhaben künftig schon vor der Einleitung formeller Planungsschritte besser erklären. Wir müssen Betroffene zu Beteiligten machen. Die Planung wird inhaltlich besser, wenn alle ihr Wissen einbringen. Wir wollen jene einbeziehen, die ein Vorhaben kritisch, aber konstruktiv begleiten. Dann gehen die Verfahren insgesamt auch schneller. Man darf nicht nur die notorischen Neinsager hören, sondern muss auch die Dafür-Mentalität stärken.

Da muss sich aber die Verwaltung umstellen...

Die Zeiten sind vorbei, in denen die Verwaltung wie in einem sterilen Labor ihre Planung erarbeiten konnte. Ab und zu wurde einer im Schutzanzug an die Tür geschickt, um Erklärungszettel aufzuhängen, die der Bürger zur Kenntnis nehmen sollte. Ein so hergestelltes Produkt kann heute nicht mehr standhalten. Wir müssen frühzeitig Kritik zulassen, um sie nutzbringend zu verwenden.

Kann der Gesetzgeber etwas tun, um die Bürger besser „mitzunehmen“?

Es gibt viele Beispiele für Bürgerbeteiligung, die sich schwer in einem einzigen Gesetz zusammenfassen lassen. Wir planen die Darstellung von Fallgestaltungen im „Handbuch Akzeptanzdialoge“, das 2012 fertig sein wird. Das Papier ist eine Art Leitfaden für die Verwaltung der Länder oder auch die Bahn zum besseren Umgang mit Bürgern, Unternehmen und Verbänden.

Für „Stuttgart 21“ kommt das zu spät. Erwarten sie weiter Unruhe, zumal ein neues Gerichtsurteil den Bahnhofsbaubau schon wieder vorläufig stoppt?

So ein Gerichtsurteil muss man in einem Rechtsstaat aushalten. Mich stört aber gewaltig, dass dieselben Leute, die lastwagenweise Sand ins Getriebe werfen und das Projekt so verteuern, sich gleichzeitig über Kostensteigerungen beklagen und das Projekt deshalb beenden wollen. Das Ergebnis des Volksentscheids hatte eine klare Sprache. Der Dialog muss aber weitergehen.

Oft wehren sich Bürger beim Ausbau von Flughäfen oder Bahnstrecken gegen Lärm. Was macht die Politik? Wird der Schienenbonus der Bahn fallen?

Die Regierungsfractionen schreiben gerade einen Gesetzentwurf und ringen um eine Jahreszahl für das Ende des Schienenbonus. Jedes Dezibel weniger als die geltende Grenze von 65 Dezibel verlangt rund 1 Milliarde Euro Baukosten mehr. Lärmbekämpfung ist wichtig. Lärmschutz kommt aber nur dann bei den Menschen an,

wenn er auch umgesetzt werden kann. Der Bund gibt bis 2020 Fördermittel für die Umrüstung von Güterwagen mit „Flüsterbremsen“. Außerdem schaffen wir von Ende 2012 an ein System lärmabhängiger Trassenpreise, das Anreize für die Umrüstung der Güterwagen auf Flüstertechnik setzt. Damit bekämpfen wir den Lärm an seiner Wurzel.

Wie viel Lärm muss der Bürger hinnehmen?

Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen. Ohne Energie und ohne Verkehr gibt es keine Investitionen und keine Arbeitsplätze. Aber wir müssen gleichzeitig das bewahren, was ein Gegengewicht zu diesen Belastungen bildet: unsere Lebensqualität und Kulturlandschaften.

Das Gespräch führte **Kerstin Schwenn**.

Quelle: F.A.Z.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2011
Alle Rechte vorbehalten.