

OLIVER KRAFT UND JOHANNES LUDEWIG

„Transporte müssen teurer werden“

Der Ausbau von Straße und Schiene verschlingt Billionen. Die Kosten für Unternehmen werden steigen, sagen Johannes Ludewig, oberster EU-Bahnlobbyist, und Oliver Kraft von DB Netz im Gespräch mit Eberhard Krummheuer.

Handelsblatt: Herr Ludewig, Herr Kraft, die EU schreibt in ihrem neuen Weißbuch, dass bis zum Jahr 2050 unfassbare 1500 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur fließen müssen. Ist das nicht Traamtänzerei?

Johannes Ludewig: Ein Weißbuch ist so etwas wie eine Regierungserklärung mit längerfristiger Perspektive. Wenn wir ein nachhaltiges Verkehrssystem schaffen wollen, macht das auch in diesen Größenordnungen Sinn.

Oliver Kraft: Positiv stimmt mich, dass das Weißbuch sehr konkret Infrastrukturvorhaben beschreibt. Damit sollten die sicher knappen Mittel auch für Pläne etwa hier in Deutschland zur Verfügung stehen.

Handelsblatt: Woher soll das Geld denn kommen?



Oliver Kraft und Johannes Ludewig (rechts): Kosten des Straßenverkehrs sind weitaus höher.

VITAE

Oliver Kraft Der studierte Wirtschaftsinformatiker, 1962 in Offenbach geboren, ist seit März vergangenen Jahres Vorstandsvorsitzender der Bahn-Tochter DB Netz – und mit 13 Dienstjah-

ren Transport erheblich teurer. Bei der Bahn fällt die Bilanz besser aus.

Handelsblatt: Die EU will daher den Güterverkehr zur Hälfte auf die Bahn verlagern. Können Sie warten, bis die Politik handelt?

Kraft: Dann wären wir bald am

Handelsblatt: Aber bei den europäischen Projekten klemmt es.

Ludewig: Ja, bei den durch Staatsverträge vereinbarten Projekten, wie dem Ausbau der Rheintalbahn im Zulauf zum neuen Gotthard-Tunnel und der Verbindung Emmerich-Ruhrgebiet im Anschluss an die nie-

len, die den Personenverkehr nicht negativ beeinflusst. Bisher sind nur sechs Prozent des Schienengüterverkehrs wirklich international.

Handelsblatt: Lähmt die in Deutschland fehlende Trennung von Schie-

ordnungen Sinn.

Oliver Kraft: Positiv stimmt mich, dass das Weißbuch sehr konkret Infrastrukturvorhaben beschreibt. Damit sollten die sicher knappen Mittel auch für Pläne etwa hier in Deutschland zur Verfügung stehen.

Handelsblatt: Woher soll das Geld denn kommen?

Ludewig: In Zukunft nur noch zu Teilen aus den öffentlichen Haushalten. Wir müssen in einem für die Wirtschaft verkräftbaren Tempo zu einer stärkeren Selbstfinanzierung durch die Nutzer kommen. So sieht es auch die EU-Kommission.

Handelsblatt: Im Klartext: Transporte müssen teurer werden?

Ludewig: Ja, sie sind zu billig, sie decken nicht ihre vollen Kosten. Es ist ein Kernproblem der europäischen Verkehrspolitik, dass sie diese unbequeme Wahrheit nicht wahrhaben will. Aber damit lassen sich nun mal keine Wahlen gewinnen.

Handelsblatt: Warum ist der Verkehr zu billig?

Ludewig: Im Wesentlichen wegen der sogenannten externen Kosten, die durch Unfälle, Umweltschäden und CO₂ im Straßenverkehr entstehen. Würde man die Kosten einpreisen, wäre zum Beispiel der Lkw-

Oliver Kraft und Johannes Ludewig (rechts): Kosten des Straßenverkehrs sind weitaus höher.

VITAE

Oliver Kraft Der studierte Wirtschaftsinformatiker, 1962 in Ofenbach geboren, ist seit März vergangenen Jahres Vorstandsvorsitzender der Bahn-Tochter DB Netz – und mit 13 Dienstjahren im Konzern auf verschiedenen Führungspositionen ein erfahrener Eisenbahner. Im Vorstand der Infrastruktur-Tochter sitzt er bereits seit 2006. Vor seiner Zeit bei der Bahn hat er fast ein Jahrzehnt bei verschiedenen Beraterfirmen gearbeitet.

Johannes Ludewig Der gebürtige Hamburger ist seit 2002 Generaldirektor der Europäischen Bahnen und wird Ende des Jahres in den Ruhestand gehen. Der 66-jährige promovierte Volkswirt war in den 80er-Jahren einer der engsten Berater von Bundeskanzler Helmut Kohl und ab 1995 dessen Beauftragter für die Neuen Bundesländer im Range eines Staatssekretärs. Die Beamten-Laufbahn verließ er 1997 und wurde Chef der Deutschen Bahn. Nach nur zweieinhalb Jahren wurde er wieder abberufen.

Transport erheblich teurer. Bei der Bahn fällt die Bilanz besser aus.

Handelsblatt: Die EU will daher den Güterverkehr zur Hälfte auf die Bahn verlagern. Können Sie warten, bis die Politik handelt?

Kraft: Dann wären wir bald am Ende unserer Möglichkeiten. Nein, wir versuchen gezielt, mit kleinen, wenig spektakulären Maßnahmen Engpässe im Netz zu beseitigen. Hierzu gehören etwa zusätzliche Weichenverbindungen oder Gleise. Genau dies realisieren wir im Seehafen-Hinterlandprogramm, für das seit 2009 rund 300 Millionen Euro bereitstehen. Das ist jetzt weit vorangeschritten und hilft uns weiter.

Handelsblatt: Das klingt nach einem Tropfen auf den heißen Stein.

Kraft: Ist aber weit mehr. Und auch nicht alles. Wir haben ein Wachstumsprogramm für die Jahre bis 2017 entwickelt, mit dem wir zwei Nord-Süd-Verbindungen zu Güterverkehrsstrecken ausbauen wollen. Etwa von Regensburg über Hof und Halle/Leipzig bis nach Hamburg. Da fehlt zum Teil noch ein zweites Gleis, es gibt auch eine Elektrifizierungslücke. Da lassen sich schnell zusätzliche Kapazitäten realisieren.

Handelsblatt: Aber bei den europäischen Projekten klemmt es.

Ludewig: Ja, bei den durch Staatsverträge vereinbarten Projekten, wie dem Ausbau der Rheintalbahn im Zulauf zum neuen Gotthard-Tunnel und der Verbindung Emmerich-Ruhrgebiet im Anschluss an die niederländische Güterbahn Betuwe-Linie vom Rotterdamer Hafen, gibt es klare Versäumnisse der deutschen Politik. Versprochen sind nicht eingehalten worden, da muss jetzt Ernst gemacht werden.

Kraft: Auch wir haben ein starkes Interesse am Streckenausbau. Doch die Bürger reden mit. Gegen den Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel gibt es 170 000 Einsprüche.

Handelsblatt: Die EU will internationale Güterverkehrs-Korridore schaffen. Müssen künftig S-Bahnen und ICEs aufs Ausweichgleis, damit schnelle Güterzüge vorbeifahren können?

Kraft: Nein, der absolute Vorrang des Güterverkehrs ist vom Tisch. Das wäre in einem dicht vernetzten Personenverkehrsangebot wie bei uns nicht gegangen. Für uns ist es ein Muss, eine intelligente Trassenreservierung für den internationalen Güterverkehr sicherzustellen.

len, die den Personenverkehr nicht negativ beeinflusst. Bisher sind nur sechs Prozent des Schienengüterverkehrs wirklich international.

Handelsblatt: Lähmt die in Deutschland fehlende Trennung von Schienennetz und Betrieb das Geschäft?

Kraft: Die Deutsche Bahn hat 340 Wettbewerber,...

Handelsblatt: ... einschließlich aller Museumsbahnen...

Kraft: ... die wir zum Thema Kundenzufriedenheit befragen. Und seit Jahren bekommen wir eine glatte Note „Zwei“ zugesprochen. Das Netz wickelt 25 Prozent des Umsatzes im Güterverkehr mit Dritten ab, 21 Prozent im Nahverkehr. Zudem geht die Bundesnetzagentur mit scharfem Schwert gegen jede Wettbewerbsverhinderung vor. **Ludewig:** Das zeigt sich auch im europäischen Vergleich: Wo es starke Regulierer gibt, funktioniert der Wettbewerb. In Spanien etwa ist die Trennung seit Jahren vollzogen, doch es gibt keine Wettbewerbsaufsicht und keinen Wettbewerb.

Handelsblatt: Herr Ludewig, Herr Kraft, vielen Dank für das Interview.