

Interview mit Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle/BMVBS

Herr Prof. Scheurle ist Mitglied der CDU und als beamteter Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuständig für die Bereiche Eisenbahnpolitik, Luft- und Raumfahrt, Wasserstraßen, Schifffahrt und Straßenverkehr sowie für die Zentralabteilung. Von 1998 bis 2000 war Prof. Scheurle Präsident der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post.

UBB: Laut weitverbreiteter Medienmeinung ist die neue Koalition schlecht, d.h. mit erheblichen Unstimmigkeiten zwischen den Partnern gestartet. Die Arbeit in den einzelnen Ressorts scheint dagegen hiervon unbeeinflusst. Welche Vorgaben hat sich Ihr Haus im Bereich der Verkehrsinfrastruktur für die laufende Legislaturperiode gesetzt und welche Vorhaben verdienen eine besondere Förderung?

Sts. Scheurle: Um Wachstum und Wohlstand in unserem Land dauerhaft zu sichern, brauchen wir eine leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsinfrastruktur. Eines der Kernziele ist deshalb die Erhaltung und der Ausbau unserer Verkehrswege. Der Substanzverlust bei der Infrastruktur muss gestoppt werden; beispielhaft ist hier die dringend notwendige Sanierung vieler Brücken zu nennen. Bei der Auswahl neuer Infrastrukturvorhaben gibt es klare Prioritäten, die sich an dem Bedarf orientieren. Es müssen diejenigen Projekte Vorrang haben, die gesamtwirtschaftlich besonders vorteilhaft sind, z.B. weil sie Engpässe oder Unfallschwerpunkte beseitigen oder Dauerstaus vermeiden helfen. Ebenso hat die Beseitigung von Engpässen bei der Anbindung der Seehäfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven – sowohl see- als auch landseitig – hohe Priorität. Ein wichtiges Anliegen ist auch der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm. Wir wollen deshalb im Rahmen des geltenden finanziellen Rahmens die Lärmbelastung der Anwohner sowohl bei Neubaumaßnahmen als auch an bestehenden Straßen und Schienenwegen weiter verringern.

UBB: Die Bauindustrie, insbesondere die Unternehmen des Bereichs Tief- und Verkehrswegebau, interessiert besonders, was mit der staatlichen Auftragsvergabe ab 2012 passiert, also nach Auslaufen der in den letzten 2 Jahren beschlossenen Konjunkturpakete. Ist auch weiterhin geplant, Bundesmittel in erheblichem Umfang in das Bundesfernstraßennetz, insbesondere im Hinblick auf dringende Sanierungen, zu investieren? Werden geplante Vorhaben des vordringlichen Bedarfs, wie z.B. der Weiterbau der A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg, der Neubau der A 39 oder der A 49 in Nordhessen, dann auch tatsächlich umgesetzt?

Sts. Scheurle: Unabhängig von dem hohen Investitionsniveau aufgrund der Konjunkturprogramme wird sich das BMVBS im Rahmen der zukünftigen Haushaltsverhandlungen dafür einsetzen, dass die Investitionslinie im Bundesfernstraßenbereich nach Auslaufen der Konjunkturprogramme auf einem hohen Niveau bleibt. Auf der Basis der neuen Investitionslinie werden die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Rahmen der dann zur Verfügung stehenden Mittel in das Bau- und Finanzierungsprogramm eingeplant. Das gilt z.B. auch für die A 14 zwischen Schwerin

und Magdeburg, zumal sich im letzten Jahr der Bund und die beteiligten Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt auf ein Finanzierungskonzept des Gesamtprojektes in einer gemeinsamen Erklärung verständigt haben.

UBB: Auch wenn Sie die Frage vielleicht nicht mehr hören können: Gibt es in Deutschland noch eine Zukunft für den Transrapid?

Sts. Scheuerle: In der Tat erreicht unser Haus eine Vielzahl von Zuschriften zum Thema. Sie dokumentieren den Zuspruch, den der Transrapid erfährt, und sind oftmals mit dem Wunsch nach einer Projektrealisierung in Deutschland verbunden.

Auch ich sehe den Transrapid als ein zukunftsweisendes Verkehrssystem. Es hat sich allerdings gezeigt, dass angesichts der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur die Magnetbahntechnik ihre spezifischen Vorteile in Deutschland nicht umfassend zur Geltung bringen kann. In Ländern, die über eine weniger gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur verfügen, stellt sich die Situation dagegen anders dar. Hier dürfte die Magnetbahntechnik beispielsweise der konventionellen Rad-Schiene-Technik sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht überlegen sein. Die Anstrengungen konzentrieren sich daher auf den Export der Technologie, den die Bundesregierung mit Engagement unterstützt. Chancen für den Transrapid sehe ich derzeit vor allem in Brasilien, den USA und China.

UBB: Das Konzept einiger Großstädte, Umweltzonen einzurichten, erfährt mittlerweile erhebliche Kritik. So wurde erst vor kurzem in Hannover die – neben Berlin – strengste Umweltzonenregelung fürs erste gekippt. Gibt es durch das BMVBS Empfehlungen für die entsprechenden Kommunen, oder soll sich um diese Frage allein das Bundes- oder jeweilige Landesumweltministerium kümmern?

Sts. Scheuerle: Die Europäische Union hat den Mitgliedstaaten Grenzwerte für die Luftqualität vorgeschrieben, u.a. für Feinstaub (PM10). In Deutschland gelten diese Immissionsgrenzwerte seit dem Jahr 2005 auf Grundlage der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Wenn diese Grenzwerte in einzelnen Städten überschritten werden, müssen – wiederum EU-rechtlich vorgeschrieben – Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung getroffen werden. Ziel ist es, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Vor diesem Hintergrund müssen die Regelungen zur Einrichtung von Umweltzonen gesehen werden. Die ursprünglichen Regelungen haben den Behörden vor Ort bewusst Gestaltungsmöglichkeiten im Hinblick auf örtliche Besonderheiten eingeräumt.

Der Bundesregierung ist aber bekannt, dass die Regelungen zur Einrichtung von Umweltzonen zu praktischen Problemen führen. Vor diesem Hintergrund sieht die Koalitionsvereinbarung vor, bei der Einrichtung von Umweltzonen vermehrt auf die Wirksamkeit und die Verhältnismäßigkeit zu achten und Einfahrverbote dort zu lockern, wo Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Feinstaubreduzierung stehen. Die Bundesregierung will Ausnahmeregelungen zudem bundesweit soweit wie möglich vereinheitlichen.

Auf Einladung des für die „Verordnung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“ zuständigen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat be-

reits ein Bund-Ländergespräch stattgefunden, u.a. um Möglichkeiten einer bundesweiten Harmonisierung bestehender Ausnahmeregelungen zu erörtern. Die Gespräche werden fortgesetzt werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung setzt sich dabei für belastbare Aussagen zur Wirksamkeit der Umweltzonen sowie für eine Lösung ein, die die u.a. Interessen der Kraftfahrzeughalter wahrt und zugleich die Wirksamkeit der Umweltzonen nicht in Frage stellt.

UBB: Stark diskutiert wurde in den letzten Jahren bei den Baubeteiligten das Konzept der öffentlich-privaten Finanzierungsmodelle (sog. ÖPP bzw. ppp-Modelle). Bis auf einige Großvorhaben ist in diesem Bereich aber noch wenig passiert. Wird Ihr Haus bei den von Ihnen betreuten Vorhaben, insbesondere dem Autobahn- und Flughafenausbau, diese Art der Umsetzung von Bauinvestitionen weiter positiv begleiten?

Sts. Scheuerle: Zunächst einmal ist mir an der Klarstellung gelegen, dass es sich bei ÖPP-Projekten nicht um öffentlich-private Finanzierungsmodelle handelt, sondern um Projekte, die in öffentlich-privater Partnerschaft unter Berücksichtigung des Lebenszyklus umgesetzt werden.

Wir sind von dieser Beschaffungsmaßnahme überzeugt, denn sie schafft eine Wettbewerbssituation zum rein öffentlichen Modell. In geeigneten Fällen können Infrastrukturmaßnahmen in öffentlich-privater Partnerschaft bei sorgfältiger Vorbereitung effizienter als bislang realisiert werden. Erklärtes Ziel ist deshalb die forcierte Umsetzung von ÖPP-Projekten, aber auch ihre Evaluierung, um langfristig sicher ihre Effizienz nachweisen zu können. Die mit der Umsetzung von öffentlich-privaten Partnerschaften verbundenen Ziele spiegeln sich auch im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien wieder. Wir werden daher diese Art der Umsetzung von Investitionsvorhaben in unserem Zuständigkeitsbereich weiterhin positiv begleiten.

Mit derzeit über 144 abgeschlossenen Projekten und einem Investitionsvolumen von über 5 Mrd. € hat sich ÖPP in Deutschland etabliert. Um noch mehr Projekte zu realisieren und die Bedingungen für ÖPP weiter zu verbessern, haben wir die ÖPP Deutschland AG gegründet. Die Gesellschaft ist als ÖPP-Kompetenzzentrum von Bund, Ländern und Kommunen sektorenübergreifend aufgestellt und soll durch eine qualifizierte Beratung Impulse für mehr wirtschaftliche ÖPP-Projekte geben. Hiervon wird nicht zuletzt auch die Bauwirtschaft profitieren. Im Zuständigkeitsbereich meines Hauses haben wir bisher in einer ersten Staffel Projekte für Bundesfernstrassen realisiert. Eine zweite Staffel mit Projekten ist bereits beschlossene Sache. Damit werden rund 5% im Wege einer ÖPP realisiert.

UBB: Ein aktuelles Konzept des BMBVS lautet, einen großen Teil des wachsenden Güterverkehrs auf die Schiene zu bringen. Heißt das, dass entsprechende Mittel für Ausbau und Sanierung des Bundesfernstraßennetzes in den Etat der Bahn umgeleitet werden sollen?

Sts. Scheuerle: Für die prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr brauchen wir ein leistungsfähiges und zugleich umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem die Verkehrsträger – Schiene, Straße, Wasserstraße – bestmöglich miteinander verzahnt sind. Mit einem Umschichten der Mittel von einem Verkehrsträger zu einem anderen ist es nicht getan. Gefragt ist stattdessen eine Investitionspolitik, die die begrenzten Mittel zielge-

richtet so einsetzt, dass den Verkehrsteilnehmern auch in Zukunft ein insgesamt dichtes und qualitativ gutes Verkehrsnetz geboten werden kann.

UBB: Die Pkw-Maut: Für Autofahrer ist die Vorstellung ein Gräuel, die Bauindustrie steht dieser zusätzlichen Abgabe nicht ablehnend gegenüber, sofern sie zweckmäßig verwendet würde. Alles nur Panikmache und „ungelegte Eier“, oder könnte noch in dieser Legislaturperiode unter dem Gesichtspunkt der mehr als leeren Kassen an eine Einführung gedacht werden?

Sts. Scheuerle: Eine Pkw-Maut steht nicht auf der Tagesordnung.

UBB: Umstritten ist weiterhin die Zulassung der sog. Lkw-Gigaliner im Straßenverkehr. Im Koalitionsvertrag wurde hierzu eine bundesweite Versuchsphase angeregt. Ist gewährleistet, dass die zukünftige Straßenplanung, insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit und die Verstärkung von Brückenkonstruktionen, eine mögliche Zulassung dieser 25-Meter-Lkw berücksichtigt?

Sts. Scheuerle: Vorab möchte ich Ihnen sagen, dass es in Deutschland keine Zulassung sog. 60 t-Gigaliner geben wird. Unsere Infrastruktur ist für solche Fahrzeuge nicht ausgerichtet. Insbesondere unsere Brückenbauwerke müssten zunächst mit einem erheblichen finanziellen Aufwand ertüchtigt werden, um für diese Gewichte überhaupt geeignet zu sein. Es geht hier also um die Frage der Zulassung neuer Nutzfahrzeugkonzepte – vor allem im Hinblick auf eine maßvolle Anhebung der Lkw-Fahrzeuggängen (mit bis zu 25,25 m). Solche Nutzfahrzeugkombinationen eignen sich vor allem zum Transport von „Volumengütern“ und können in diesem Bereich Fahrten einsparen. Eine generelle Erhöhung der derzeit zulässigen Gesamtgewichte erscheint dabei eher fraglich. Wir werden aber im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe ein Konzept für einen bundesweiten Probetrieb konzipieren und diesen Feldversuch voraussichtlich ab 2011 durchführen. Dabei werden wir geeignete Relationen festlegen, da sich längere Fahrzeuge („Longliner“) vor allem nicht für das nachgeordnete Straßennetz oder den städtischen Bereich eignen. Selbstverständlich werden wir auch prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit zusätzliche Anforderungen an die Infrastruktur, an Fahrzeuge und das Fahrpersonal notwendig sind. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer steht für die Bundesregierung ganz klar im Vordergrund.

UBB: Die Deutsche Bahn AG war und ist einer des größten Nachfrager von Bauleistungen in Deutschland. Um den ursprünglich geplanten Börsengang der Bahn ist es mittlerweile aber sehr ruhig geworden. Ist das Thema mittelfristig vom Tisch, oder weiterhin eine Option für den Bund als Anteilseigner?

Sts. Scheuerle: Es ist ein erklärtes Ziel der Bundesregierung, an den Transport- und Logistikparten der Deutschen Bahn AG schrittweise und ertragsoptimiert privates Kapital zu beteiligen, sobald der Kapitalmarkt dies zulässt. Wegen der Auswirkungen der Wirtschaftskrise sehe ich hierfür allerdings kurzfristig keine Möglichkeit. Wichtig ist bei diesem Vorhaben, dass die Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) nicht privatisiert werden, denn der Bund trägt nach dem Grundgesetz auch künftig die Verantwortung für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur.