Rede des Bayerischen Staatsministers des

Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann,

anlässlich des European Rail Summit 2016

am 27./28. April 2016 in Brüssel

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Anrede!

Es ist mir eine besondere Freude, **Reprä­sentanten** der **europäischen Institutio­nen** sowie die Spitzen der **europäischen Eisenbahnunternehmen** und ihrer **Zulie­ferer** aus ganz Europa hier in der Bayeri­schen Vertretung in Brüssel begrüßen zu können.

Einleitende Worte

Es macht mich als bayerischer Innen- und Verkehrsminister **stolz**, dass Sie aus Euro­pa und der ganzen Welt zu uns gekommen sind: in ein **Stück Bayern mitten in Brüs­sel**.

In **Belgien** fuhr vor fast genau **181 Jahren** die **erste** **rein dampfbetriebene Eisen­bahn** auf dem europäischen Kontinent, in **Bayern** wenige Monate später die erste in Deutschland.

Vor diesem Hintergrund, und wenn man die einzigartige Lage und den Charme unserer Bayerischen Vertretung in Brüssel kennt, ist es nicht verwunderlich, dass die Railway Gazette den **European Rail Sum­mit** nunmehr **zum zweiten Mal** hier orga­nisiert. Ich begrüße das außerordentlich!

Die Veranstaltung bietet eine **einzigartige Plattform**, um die zentralen politischen und technischen Fragen, die die „Player“ auf dem **europäischen Eisenbahnmarkt** tagtäglich umtreiben, in einer offenen At­mosphäre zu diskutieren. Der **Austausch** mit den Nachbarn sowie das **Teilen** von **Erkenntnissen** und **Erfahrungen** setzen dabei **neue Impulse**, den europäischen Eisenbahnsektor weiter zu formen.

*„****Breaking down Borders****“*: das ist das **Motto** dieser Veranstaltung. Wenn Sie allabendlich die **Nachrichten** einschalten, sehen Sie seit Wochen und Monaten eigentlich gegenteilige Bilder:

Motto der Veranstaltung

* Bilder von stehenden statt fahrenden Zügen,
* Bilder von Stacheldraht und meterhohen Zäunen und
* Bilder von verzweifelten Menschen, die diese Barrieren zu überwinden ver­suchen.

Immer wieder neue Meldungen über **Grenzschließungen** und **Grenzkontrollen** füllen unsere Zeitungen, Nachrichtensen­dungen und die Sozialen Medien.

All diese furchtbaren Bilder von gestran­deten Flüchtlingen erschüttern uns, lassen uns aber zugleich spüren, dass der **euro­päische Gedanke** ganz tief in uns **verwur­zelt** ist. Denn es fühlt sich **nicht richtig** an, dass reguläre **Züge** nicht mehr **frei** zwischen den Ländern **fahren können**.

Vor Ihnen spricht heute ein Bayerischer Verkehrsminister, der auch Innenminister ist. In meinem Zuständigkeitsbereich pral­len in diesen Zeiten **zwei Welten** aufeinan­der:

Interessenkonflikt

* die **Innere Sicherheit** verlangt derzeit nach Grenzkontrollen,
* während zugleich unsere **europäische Verkehrspolitik** darauf ausgerichtet ist, **Hindernisse** für den freien Personen- und Güterverkehr zu **beseitigen**.

Diese **zwiespältige Interessenlage** stellt auch den **Eisenbahnsektor** derzeit vor **enorme Herausforderungen**.

aktuelle Herausforderungen im Eisenbahn-sektor

Der **Terror** hält die Menschen in ganz Europa in Atem. **Öffentliche Verkehrs­mittel** sind immer wieder **Ziel terroristi­scher Angriffe**. Wir alle haben noch die grauenvollen Bilder der jüngsten **An­schläge** von vor ein paar Wochen hier **in Brüssel** im Kopf. Neben dem Brüsseler Flughafen war es die **Metro**, die zur traurigen Kulisse dieser schrecklichen Taten wurde.

Terrorgefahr

Auch in **Deutschland** sind wir vor solchen Gefahren nicht gefeit. Ich erinnere nur an die **versuchten Eisenbahnanschläge** **vor** genau **zehn Jahren** in **Nordrhein-West­falen**. Oder an die letzte **Silvesternacht**, als wir in **München** den **Hauptbahnhof** und einen weiteren **Fernbahnhof** wegen einer Terrorwarnung sicherheitshalber **sperren** mussten.

**Züge**, ob nun im Nah- oder im Fernver­kehr, sind ein **Massentransportmittel**, offen für jedermann, zugänglich **ohne vorherige Sicherheitskontrolle**. Und gerade das macht sie angreifbar. Das stellt Eisenbahnverkehrsunternehmen vor große Herausforderungen, den **Spagat** zu schaf­fen **zwischen** **Sicherheit** einerseits und **Funktionsfähigkeit** andererseits.

Massentransportmittel als Anschlagsziel

Ich mache mich deshalb persönlich stark dafür, dass in Deutschland flächendeckend eine **Videoüberwachung** in Zügen und Bussen eingeführt wird. Ich bin erfreut, dass meine Kollegen in den deutschen Bundesländern dies ebenfalls so sehen und wir deshalb kürzlich auf unserer **Ver­kehrsministerkonferenz** einen **entspre­chenden Beschluss** **gefasst** haben. Auch wenn diese Maßnahme mit **Kosten** ver­bunden ist, auch wenn **Datenschützer** **Einsprüche** erheben – die Videoüber­wachung **dient** der **Abschreckung**, hilft bei der **Aufklärung** **von Straftaten** und hindert dabei nicht den Verkehrsfluss!

Das Thema Sicherheit hat darüber hinaus natürlich noch eine ganz andere Facette, nämlich die **Betriebssicherheit**. Nach wie vor gilt die Eisenbahn als das **sicherste Verkehrsmittel** überhaupt. In Deutschland ist die **Wahrscheinlichkeit**, mit dem **Zug** **zu verunglücken**, um ein Vielfaches **geringer** als bei **Pkw-Fahrten**. Sie ist mit einem um **63 Mal geringeren Todesrisiko** und einem um **113 Mal geringeren Verlet­zungsrisiko** verbunden.

Betriebs-sicherheit

Trotz des hohen Sicherheitsstandards sind wir nicht vor **Unfällen** gefeit. Erst vor zehn Wochen stießen in der Nähe von München im oberbayerischen **Bad Aibling** zwei Re­gionalzüge frontal zusamen. **Zwölf Men­schen starben** und **fast 100 Personen wurden teils schwer verletzt**. Es ist für mich das **bedrü­ckendste Ereignis** in meiner bisherigen Amtszeit als Verkehrs­minister gewesen.

Wenngleich wir solche Katastrophen nicht ungeschehen machen können, so ist es doch unsere Aufgabe, den **Ursachen** akri­bisch auf den Grund zu gehen und **mög­liche Erkenntnisse** mit unseren europäi­schen Nachbarn zu **teilen**. Es gilt, gemein­sam das **System Schiene** noch **sicherer** zu **machen**.

Die größte humanitäre, politische und auch wirtschaftliche Herausforderung der letzten Monate ist für uns in Europa die aktuelle **Flüchtlingslage**. Auch hier spielt die Eisenbahn wieder ihre ganz **eigene Rolle**. Sie liefert Bilder, die um die Welt gehen. Der **Münchner Hauptbahnhof** war weit über Deutschland hinaus **Symbol** einer Welle der **Hilfsbereitschaft**, als dort im September letzten Jahres täglich hunderte und tausende Schutzsuchende aus den Krisengebieten zu uns nach Deutschland kamen.

Flüchtlingslage

Andere Bahnhöfe und Zugstrecken vor allem entlang der **Balkanroute** prägten die Abendnachrichten mit **Bildern** von **ge­strandeten Flüchtlingen**, die **entlang der Adern des Schienennetzes** ihren **Weg** nach Mitteleuropa **suchten**.

Eine Vielzahl von Flüchtlingen erreichte Mitteleuropa mit dem Zug. Mit Hilfe von **Sonderzügen** wurden tausende Flücht­linge **europaweit transportiert**.

Dies erforderte bei den Eisenbahnunter­nehmen Leistungsbereitschaft bis zum Äußersten und eine Unmenge Geduld. Ich will den heute anwesenden **Vertretern** dieser **Unternehmen** explizit meine **Hoch­achtung aussprechen**. Sie und Ihre Mitar­beiterinnen und Mitarbeiter haben in dieser nicht einfachen Zeit beherzt angepackt.

Angesichts der enorm hohen Flüchtlings­zahlen sah sich Deutschland Mitte Sep­tember letzten Jahres gezwungen, **Grenz­kontrollen** **wieder einzuführen**. An der **deutsch-österreichischen Grenze** bei Salzburg

Runder Tisch Fernverkehr Salzburg – München

* war der **Grenzübergang** für den **Personenverkehr** **quasi dicht**.
* Rund **180 Züge pro Tag** **fielen aus** und
* es gab für viele Pendler **keine öffentli­chen Verbindungen** mehr zu ihren Arbeitsstellen.

Heute rollen **trotz Grenzkontrollen** dank der hervorragenden **Kooperation** von **Sicherheitsbehörden** und **Verkehrs­unternehmen** wieder alle Zugverkehre – und das **nahezu ohne Einschränkungen**!

Die aktuellen **gemeinsamen Herausfor­derungen** setzen ein **gemeinsames Han­deln** in Europa voraus. Dies gilt für die Bewerkstelligung wirtschaftlicher Themen, humanitärer Aufgaben, ebenso wie in Sicherheitsfragen, wo am Beginn einer jeden Lösung das gemeinsame Gespräch und der **Austausch von Erfahrung** und **Information** steht.

Entgrenzung durch gemeinsame Aufgaben

In diesem Licht findet auch der **European Rail Summit** statt. Im Eisenbahnsektor zeigt sich nahezu sinnbildlich, wie **viel­fältig** das **Überwinden von Grenzen** und der Abbau von Barrieren **Motor neuer Entwicklungen** und Vorhaben sind.

Sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene werden aktuell durch **legislatives Handeln** die Weichen für einen **einheitlichen europäischen Eisen­bahnmarkt** gestellt.

Legislative Maßnahmen

Das **Vierte Eisenbahnpaket** vereinheitlicht die Regelungen zu **Sicherheit und Tech­nik** im europäischen Eisenbahnverkehr, beseitigt technische und administrative Hindernisse und **stärkt den Wettbewerb** auf dem nachhaltigen Verkehrsträger Schiene. Ich freue mich, dass im letzten Sommer in einem ersten Schritt eine **Eini­gung** zur sogenannten **Technischen Säule** erreicht werden konnte. Damit wird der Weg für die zentralen Normen bereitet, mit denen die EU dem Ziel einer **techni­schen Harmonisierung** ein großes Stück näher kommt.

4. Eisenbahnpaket

Durch **EU-Verordnungen und Richtlinien** – von der Interoperabilitätsrichtlinie bis zur Fahrgastrechteverordnung – werden **euro­päische Maßstäbe** **gesetzt** und **Hinder­nisse** im **grenzüberschreitenden** **Verkehr** **beseitigt**.

In Deutschland läuft gerade das nationale Gesetzgebungsverfahren für ein neues **Eisenbahnregulierungsgesetz**, das den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt weiter befördern soll und dabei europaweit gültige Standards umsetzt.

Eisenbahnregulierungsgesetz

Deutschland wollte eigentlich schon vor drei Jahren und damit noch **vor der EU** die **Regulierung implementieren**. Das Ge­setz war damals aber an der sehr **kom­plexen Interessenslage** der Beteiligten **gescheitert**. Ich stehe hier im Grundsatz an der **Seite des deutschen Bundesver­kehrsministers**. Aber wir haben hier bei vielen Unterpunkten eine breite föderale Allianz der Länder in Deutschland, die eine **ausgewogene Umsetzung** der entspre­chenden EU-Richtlinie einfordert. Ich bin guter Dinge, dass es in Deutschland hierzu heuer noch einen guten Kompromiss geben wird.

Wie wichtig ein **starker Eisenbahnmarkt** im **intermodalen Wettbewerb** ist, zeigen zwei aktuelle Entwicklungen, bei denen wiederum Grenzen verwischen – nämlich die Grenzen zwischen Verkehrsträgern.

Beispiele für Bedeutung des Wettbewerbs

In Deutschland boomt der **Fernbusmarkt** und zieht sowohl dem **Schienenpersonen­fernverkehr** als auch dem **Schienenper­sonennahverkehr** bei nahezu gleich­bleibenden Fixkosten viele Kunden und Umsatz ab.

Fernbusse

Weitaus größer sehe ich die Herausforde­rung durch die rasante Entwicklung beim „**autonomen Fahren**“. Es wäre fatal, diese Entwicklung zu bremsen – darin dürften wir uns alle einig sein. Gleichwohl stellt sie für die Eisenbahn wohl die größte Herausfor­derung seit Jahrzehnten dar, wenn man auch im Individualverkehr die Zeit für pro­duktive Dinge nutzen oder massiv Perso­nal einsparen kann – Stichwort **autonome LKW-Konvois**.

Autonomes Fahren

Diese Beispiele zeigen, wie wichtig ein funktionierender **intramodaler** **Wettbe­werb** ist, um auch im **intermodalen** **Wettbewerb** zwischen den Verkehrs­trägern bestehen zu können. Denn Ziel muss es weiter sein, den **Verkehr von der Straße auf die Schiene** zu verlagern und nicht umgekehrt!

Am greifbarsten wird die **Überwindung von Grenzen** in Europa im **Infrastruktur­bereich**. Heuer und im nächsten Jahr stehen wieder zwei epochale **Meilensteine im zentraleuropäischen Schienennetz** an:

Infrastruktur

* die Eröffnung des **Gotthard-Tunnels** in diesem Juni und
* Ende 2017 die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen **Bayern und Thüringen**, mit der **München** und **Berlin** per **Hochgeschwindigkeitszug** in **unter vier Stunden** verbunden sein werden.

In den Planungen der EU für ein Transeu­ropäisches Verkehrsnetz spielt die Verbin­dung von **Italien** über **Österreich** nach München und weiter nach Berlin bis nach Skandinavien als **Korridor „Skandina­vien-Mittelmeer“** eine zentrale Rolle. Der darin enthaltene **Brenner-Basistunnel** wird dann **in zehn Jahren** den Gotthard-Tunnel als **längsten Eisenbahntunnel** ablösen.

Scan-Med-Korridor

Ein Teil dieses **Korridors** verläuft einmal quer durch Deutschland. Das Vorhaben ist das letzte noch fertigzustellende Einheits­projekt in Deutschland.

VDE 8

Die **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit** haben im zurückliegenden Vierteljahrhun­dert einen **wichtigen Beitrag** dazu geleis­tet, dass **Ostdeutschland** wirtschaftlich **aufholen konnte** und **beide Teile Deut­schlands** seit dem Mauerfall Stück für Stück **zusammengewachsen** sind.

Diese Erfolgsgeschichte gilt es, auf euro­päischer Ebene weiterzuschreiben. Wir bräuchten in der Verkehrspolitik der Mit­gliedsstaaten „**Verkehrsprojekte Euro­päische Einheit**“, die uns bei allen natio­nalen Planungen die Grenzen vergessen lassen. Innerhalb der EU sollten Eisen­bahnstrecken bei der **Abwägung der Wirt­schaftlichkeit** unbedingt **länderübergrei­fend betrachtet** werden, selbst wenn die Kosten in den jeweiligen Mitgliedstaaten finanziert werden müssen.

In Bayern habe ich im **Dezember letzten Jahres** nach 70 Jahren Unterbrechung die **Eisenbahnverbindung** zwischen dem bayerischen **Selb** und dem tschechischen **Asch** gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsminister **wiedereröffnet**. Während über ein Vierteljahrhundert nach Ende des Kalten Krieges die Grenzen nach und nach wieder durchlässig geworden sind und im Herzen Europas Verkehrs­wege ausgebaut wurden, herrschte beim Schienenausbau zwischen Bayern und Tschechien leider Stillstand.

Beispiel

Selb – Asch

Mit der Wiedereröffnung der Strecke Selb – Asch bestehen nun endlich wieder **vier** **grenzüberschreitende Bahnverbin­dungen** zwischen uns Nachbarn.

Aber vor allem bei den Verbindungen von **München und Nürnberg nach Prag** gibt es noch allerhand zu tun. Wo gibt es das sonst noch in Europa, dass zwischen zwei nahen Millionenstädten nur eine einglei­sige, nicht-elektrifizierte Bahnstrecke existiert!

Es sind aber nicht nur die ganz großen Verbindungen, die uns Grenzen überwinden lassen.

Weitere grenzüberschreitende Verbindungen

Im Gegenteil: Der **kleine Grenzverkehr** ist das **Rückgrat des Zusammenwachsens** in Europa. Deshalb ist es mir ein großes Anliegen, für ihn heute ein Plädoyer zu halten und den Wunsch zu äußern, dass er noch stärker in den Fokus genommen wird.

Wir in Bayern **kennen** **uns mit Grenzen aus**! Denn der Freistaat Bayern

Schlussworte

* ist das Bundesland in Deutschland mit den **längsten Außengrenzen** und
* ist innerhalb der EU die Region mit der **längsten Schnittstelle** des „alten Europas“ zum „neuen Europa“.

Deswegen steht für uns – mehr noch als für alle anderen Bundesländer in Deutsch­land – das **verbindende Element** von **grenzüberschreitenden Schienenwegen im Vordergrund**.

„**Breaking down borders**“ mag in diesen Zeiten ein **gewagter Programmsatz** sein. Und dennoch ist er aktueller denn je und damit richtig gewählt. Ich bin überzeugt: Wir können alle einen Beitrag für ein **ver­eintes** **Europa** leisten, ein jeder in seinem Zuständigkeitsbereich. Wir werden gestärkt aus den aktuellen **Herausforderungen** hervorgehen und dem Motto dieser Ver­anstaltung gerecht werden, wenn wir sie **gemeinsam anpacken**.

Ich **wünsche** Ihnen allen einen **erfolg­reichen Gipfel** mit vielen **interessanten Gesprächen** und **Vorträgen** und einen **fruchtbaren Austausch** mit den zahl­reichen hier anwesenden Persönlichkeiten.