

Die Fragen stellte die Verkehrsingenieurin Juliane Schmidt aus Stuttgart.

Juliane Schmidt:

Frau Bundeskanzlerin, kommenden Freitag findet die feierliche Gesamt-Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Berlin statt. In Zukunft kann man per ICE in weniger als vier Stunden von München nach Berlin reisen. Welche positiven Entwicklungseffekte erhoffen Sie sich von der Schnellfahrstrecke für Ostdeutschland und – in größerem Rahmen – für das Schienennetz der Europäischen Union?

Bundeskanzlerin Angela Merkel:

Das wird ein großer Tag nach einer langen Bauzeit; und ich freue mich, dass ich dabei sein kann. Wir haben dann eines der großen „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ wieder zum Abschluss gebracht, aber gleichzeitig eben auch ein europäisches Verbindungsstück von großen Verkehrsachsen. Wir haben erlebt, dass da, wo Verkehr gut möglich ist, natürlich auch Menschen sich bewegen, das heißt, es werden Verbindungen geschaffen – im wahrsten Sinne des Wortes. Und die Verbindung zwischen Berlin als Hauptstadt, als Regierungssitz, und einer wirtschaftlichen Zentrale wie München im Süden Deutschlands hat natürlich eine sehr, sehr große Bedeutung. Ich sage mal als Beispiel: Hier sind viele Start-ups, in München gibt es eine sehr große Entwicklung, auch im Bereich der Digitalisierung, aber auch der normale Personenverkehr ist wichtig. Wichtig ist aber auch, dass damit Halle, Leipzig und Erfurt Knotenpunkte werden, von denen aus dann auch wieder andere Verkehre möglich sind. Das heißt, es ist eine wirkliche Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung – kann man sagen.

Bei der Trassenfindung hat man sich für den Bau der vergleichsweise teuren Linienführung über Erfurt und Coburg mitten durch den Thüringer Wald entschieden. Städte wie Weimar und Jena sind daher vom Fernverkehr weitestgehend abgehängt. Wie sollen diese Städte so angebunden werden, dass deren Bewohner oder lokale Betriebe nicht als große Verlierer dastehen und beispielsweise auch junge Familien oder Studenten weiterhin attraktive Wohnstandorte darin erkennen?

Ich glaube, wenn man die Geografie ein bisschen kennt, dann war die Entscheidung, über Leipzig und Erfurt zu gehen, eine wichtige Entscheidung; weil gerade von Erfurt Richtung Hessen wichtige Verkehre stattfinden können – und von Erfurt natürlich auch im Regionalverkehr Jena, Weimar gut angeschlossen werden können. Wir haben im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz den Ländern ja auch Geld zur Verfügung gestellt, um die Regionalverkehre zu ordnen und zu steuern. Und denen kommt natürlich jetzt auch eine große Bedeutung zu, weil man sicherlich Verlagerungen vornehmen muss. Dadurch, dass die Hauptstrecke so läuft, wie sie läuft, hat man dann auf der anderen Seite die Aufgabe, die Taktung der Regionalverkehre auch darauf anzupassen. Aber wenn man sich die Entfernung zwischen Erfurt und Weimar und Jena anschaut, dann gibt es da durchaus Möglichkeiten, eine sehr gute Anbindung zu haben – und jenseits der Haupttrasse einfach auch gute Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen.

„Neue Wege braucht das Land. Jetzt!“ – so lautete die Kampagne, mit der kurz nach der Wende für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit geworben wurde. Wie sich am Beispiel der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Berlin jetzt jedoch zeigt, dauert die Realisierung dringender Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland häufig länger als erwartet – oft über 25 Jahre. Sollte man hier nicht die Genehmigungsprozesse für Infrastrukturmaßnahmen einmal grundsätzlich überdenken?

Also, die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sind zum großen Teil jetzt abgeschlossen. Ein Vierteljahrhundert ist eine lange Zeit, aber gemessen an anderen Bauzeiten in Deutschland war das noch eine schnelle Realisierung der Projekte. Wir haben hier eine Gerichtsinstanz eingespart, dadurch waren die Verfahren schneller. Aber das Thema Beschleunigung von Infrastrukturprojekten, sei es die Verlegung digitaler Verbindungen wie Glasfaserkabel oder aber von Verkehrsprojekten, ist eine zentrale Aufgabe. Wir werden uns auch in einer neuen Regierung wieder mit dem Thema auseinandersetzen. Hier geht es einmal darum: Wie kann ich Bürgerbeteiligung vielleicht früher realisieren, damit nicht so viele Einsprüche kommen? Aber auf der anderen Seite geht es auch darum, ob man in ausgewählten Fällen das macht, was man bei den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ gemacht hat, nämlich auch eine Gerichtsinstanz zu überspringen, um hier einfach schnellere Antworten, rechtskräftige Antworten zu bekommen. Also ein weiter existierendes Problem, denn wir sehen, in anderen Teilen der Welt wird sehr viel schneller gebaut. Und Deutschland sollte nicht zurückfallen, zumal wir im Augenblick Geld für Verkehrsinvestitionen haben und zum Teil einfach keine geplanten oder baureifen Strecken da sind.

Die Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit sind ja nun größtenteils abgeschlossen. Finden Sie, dass jetzt zumindest auf infrastruktureller Ebene von einem vollständig geeinten Deutschland gesprochen werden kann, dass also die Qualität der Infrastruktur – den örtlichen Gegebenheiten angemessen – in ganz Deutschland gleich hoch ist?

Wir haben in weiten Teilen Deutschlands doch sehr viel bessere Verkehrsinfrastruktur – das stimmt. Aber es gibt an den – sagen wir mal – Außenlagen, wenn ich mal an die deutsch-polnische Grenze denke, doch noch eine ganze Reihe von Lücken. Wir haben noch Verkehrsprojekte zu realisieren in Richtung Polen. Gerade Länder wie Mecklenburg-Vorpommern, wie Brandenburg und Sachsen – in diesem Falle – leiden darunter, dass sie noch nicht so gut angeschlossen sind. Also da, wo man östliche Randlagen hat, da gibt es, glaube ich, noch eine ganze Menge zu tun. Und da sind wir auch damit konfrontiert, dass von polnischer Seite zum Beispiel oder auch von tschechischer Seite Vieles gemacht wird, wo wir von deutscher Seite noch hinterherhinken. Das gilt auch für die bayerisch-tschechische Grenze. Und auch die Erwartungen aus Prag in Richtung einer Verbindung von Berlin nach Prag sind noch nicht im Eisenbahnverkehr vollkommen umgesetzt. Also: Es gibt noch europäische Verkehrsprojekte, die auch in Deutschland noch realisiert werden müssen und wo wir auch in Zukunft unser Augenmerk drauf setzen müssen.