

„Die Seehäfen bekommen oberste Priorität“

Verkehrs-Staatssekretär Ferlemann verspricht trotz knapper Kassenlage Investitionen in Bremen und an der Küste

Wo Enak Ferlemann auch auftaucht, werden Würrische wach. Der gebürtige Cuxhavener ist schließlich Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, in dem ein milliardenschwerer Investitionsetat verwaltet wird. Das weckt allerorten Begehrlichkeiten. Im Gespräch mit Krischan Förster sagt der CDU-Politiker, warum künftig weniger Neubauprojekte finanziert werden und worauf die Küstenländer mit ihren Seehäfen hoffen können.

Es heißt, im Bundesverkehrsministerium sei der Stopp aller Neubauprojekte geplant. Stimmt das denn?

Enak Ferlemann: Wir hatten 2009 und 2010 durch die Konjunkturprogramme zwölf Milliarden Euro zur Verfügung, ab 2011 haben wir wieder den Normalfall, also zehn Milliarden. Daher müssen wir stärker Prioritäten setzen, was künftighin geht.

Für welche geplanten Investitionen reicht das Geld nicht mehr?

Wir haben erkannt, dass wir dringend in sogenannte Ersatzneubauten investieren müssen. Brücken vor allem, die in den 70er- und 80er-Jahren gebaut wurden. Dafür war bislang nicht ausreichend Geld vorgesehen, daher empfehlen die Fachleute im Hause, den reinen Neubau zurückzustellen. Nehmen Sie die A 45, die Sauerlandlinie. Da fahren sie von einer Talbrücke zum nächsten, bei allen muss jetzt was gemacht werden. Aber es ist noch nichts entschieden, das beraten zurzeit noch diverse Kommissionen.

Das heißt aber im Klartext, für neue Maßnahmen steht weniger zur Verfügung.

Das würde es bedeuten, ja. Wir müssen daher verstärkt auf die Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren setzen. Gerade hier im Norden gibt es doch eines der besten unter diesen PPP-Projekten, die A 1. Modelle dieser Art wollen wir noch mehr umsetzen – Autobahnen oder große technische Projekte wie den Tunnel der A 281 in Bremen.

Gerade am Ausbau dieser Autobahn entzündet sich aber jede Menge Kritik. Schlechte Bauausführung, hohe Unfallgefahr, der Bundesrechnungshof bezweifelt auch noch den wirtschaftlichen Nutzen des Modells. Was ist also gut daran?

Ich kann die Kritik verstehen, das hätte aber auch ein öffentlicher Bauherr nicht besser machen können. Die Autobahn ist nun mal eng, es gibt auch Warnschilder genug für die Autofahrer. Alternativ hätte man den Baustellenverkehr konsequent einspurig fahren lassen müssen. Das wäre vielleicht sicherer gewesen, dafür hätte es aber Dauerstraue gegeben. Ich kann auch die Kritik des Bundesrechnungshofs nicht nachvollziehen. Der berücksichtigt nämlich nicht den Mehrwert und den volkswirtschaftlichen Nutzen, den ein solches Modell hat, nämlich den Zeitgewinn. Also ich bin und bleibe ein großer Fan von PPP. Das ist die Zukunft, anders haben wir auch gar keine Chance mehr, wichtige Infrastrukturinvestitionen zu bezahlen.

Auch für den A281-Tunnel wird ein Investor gesucht. Die Erfahrungen vergleichbarer Bauwerke in Lütbeck und Rostock sind nicht gerade ermutigend. Warum glauben Sie an einen Erfolg?

Ich gehe davon aus, dass das klappt. Unter einer Voraussetzung allerdings: Wer auch immer den Tunnel bauen will, muss sicher sein können, dass die komplette Autobahn-umgebung und alle Anschlüsse rechtzeitig fertig werden, nur dann rechnet sich das Projekt. Wir werden den Tunnel also nur vergeben, wenn das alles gewährleistet wird. Wir sind aber nicht Herr des Verfahrens. Vieles hängt von der Vernunft der Betreiber ab und davon, wie schnell die Gerichte im Klagefall arbeiten. Wir jedenfalls stehen Gewehr bei Fuß.



Enak Ferlemann verteidigt den Ausbau der A 1 im sogenannten PPP-Verfahren. „Anders haben wir gar keine Chance mehr, wichtige Infrastrukturinvestitionen zu bezahlen.“ FOTO: JOCHEN STROSS

Würde der Bund den Tunnel auch allein bezahlen?

Vorgesehen ist das nicht. Wir machen 2015 einen neuen Bundesverkehrswegeplan. Wenn bis dahin kein Investor gefunden ist, müsste man neu überlegen. Aber klar ist auch, dass das Geld dann an anderer Stelle fehlen würde. Es wäre besser, wir ersparen es dem Bundestag, zwischen verschiedenen Projekten abwägen zu müssen.

Der fünfte Baubauabschnitt der A281 ist ebenso ein Problem. Die Bremer Wünsche gehen mit einer Unterführung unter dem Flughafen weit über die bislang geplante ebenerdige Variante hinaus. Trägt der Bund auch dafür die Kosten?

Wir greifen da nicht ein, das ist eine klassische Aufgabe der Auftragsverwaltung in Bremen. Für uns ist der Planfeststellungsbeschluss bindend. Die Variante, die da drinsteht, baut der Bund auch.

Auch wenn es wesentlich teurer als gedacht wird?

Auch dann, wenn es nicht anders zu lösen ist.

Die A281 ist bei Weitem nicht das einzige Vorhaben, das im Norden als unverzichtbar angesehen wird. Es gibt seit Jahren eine nahezu unveränderte Liste, die nicht

abgearbeitet wird – von der Weservertiefung über die Küstenautobahn bis hin zur Y-Trasse. Welche Projekte haben angesichts des Sparzwangs überhaupt noch eine Chance?

Wir haben als Ministerium immer gesagt, dass wir diese sogenannte Ahrensburger Liste der Küstenländer für uns als verbindlich ansehen. Bevor aber gebaut werden kann, muss es zunächst einmal Baurecht geben. Bei der Y-Trasse ist das frühestens 2015 der Fall. Erst danach müssen wir die Finanzierung sicherstellen und gerade bei der Y-Trasse sehen, ob der prognostizierte Bedarf überhaupt noch gegeben ist. Bislang haben sich die Planungen immer so lange hingezogen, dass wir ganz gut hinglekommen sind. Ob das auch in Zukunft noch so sein wird, muss man sehen.

Sie sehen keins dieser Projekte in Gänze gefährdet?

Aber bei der Y-Trasse klingt das eben nach einem Vorbehalt.

Zuerst wird man das Potenzial im bestehenden Bahnsystem ausreizen. Nur, wenn der Güterverkehr so ansteigt, dass die Kapazitäten der Y-Trasse tatsächlich gebraucht werden, werden wir auch bauen. Sonst nicht, jedenfalls nicht ab 2015.

Kommt dann das Thema Pkw-Maut doch wieder auf den Tisch?

Wenn der Haushalt nicht mehr hergibt, bleibt ja nur der Ausbau der nutzenbezogenen Finanzierung. Aber eine Pkw-Maut steht in dieser Legislaturperiode nicht zur Debatte.

Dannach schon?

Nicht in dieser Legislaturperiode. Über die Lkw-Maut werden wir hingegen sicher noch mal diskutieren.

Die norddeutschen Länder fordern mit Verweis auf die Seehäfen seit Längerem mehr Geld aus dem Verkehrsetat. Sie selbst stammen aus dem Norden, setzen Sie sich dafür ein?

So einfach ist das nicht. Jedes Bundesland könnte doch mit einer irgendwie gearteten Begründung mehr Geld verlangen. Deswegen ist es vernünftiger, die spezifischen Erfordernisse der Wirtschaft zu identifizieren und entsprechend zu planen, egal ob im Norden, Süden, Osten oder Westen. Und das spielen die Seehäfen für den In- und Export eine überragende Rolle. Deshalb wird ihnen und ihrer Hinterlandanbindung im neuen Masterplan Logistik den wir im September vorlegen, oberste Priorität eingeräumt. Das wird auch einige meiner Kollegen im Bundestag überraschen. Ich rechne mit einer spannenden Diskussion.

2015 wird es einen neuen Bundesverkehrswegeplan geben. Wie viel Spielraum bleibt denn noch angesichts der knappen Kassen?

Wir müssen und wir werden neue Prioritäten setzen. Unsere Prognose besagt, dass der Pkw-Verkehr um 20 Prozent zunimmt, das ist zu bewältigen. Der Güterverkehr soll aber um mehr als 70 Prozent ansteigen. Wir setzen daher künftig sehr stark auf die Balance von Güterverkehr und Logistik. Es werden einige Projekte in den Vordergrund rücken, die bislang nicht so in der öffentlichen Wahrnehmung standen, und andere, die bislang im Fokus standen, mehr in den Hintergrund treten, vielleicht auch zur Überraschung des einen oder anderen Bundestagsabgeordneten.

Bleibt es bei der Strategie, möglichst viele Güter runter vom Lkw auf Schiene und Wasserstraßen zu verlagern?

Der Zuwachs wird sich auf alle Verkehrsträger verteilen. Also dürfen wir auch die Straßen nicht aus den Augen verlieren.

Enak Ferlemann, geboren am 12. Juli 1963 in Bad Rothenfelde, ist seit Oktober 2009 Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Er absolvierte nach dem Abitur 1982 in Cuxhaven eine Lehre zum Bankkaufmann. Ab 1985 studierte er Rechtswissenschaft, Politikologie und Philosophie. Er ist seit 1995 geschäftsführender Gesellschafter einer Wirtschaftsberatungsgesellschaft. Seit 1979 ist er Mitglied der CDU, seit 1999 Vorsitzender des Bezirksverbandes Stade für den Elbe-Weserraum und seit 2002 Mitglied des Deutschen Bundestages. Enak Ferlemann ist verheiratet und hat zwei Kinder.