Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Speech
Kiel, 27.05.2004

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Bahnreform und Schienenpersonennahverkehr

Uns liegt heute ein sehr umfassender Antrag zur Zukunft der Bahn und der Schieneninfrastruktur vor, der viele Dinge enthält, die wir auch schon in anderen Debatten angesprochen haben. Deshalb glaube ich auch, dass wir inhaltlich sicherlich in vielen Punkten übereinstimmen. Aber je umfangreicher ein Antrag ist, desto eher ist man natürlich auch geneigt, jede Formulierung genau zu betrachten und natürlich auch noch einmal zu schauen, ob nicht doch hier und da etwas ergänzt werden könnte.

Betrachten wir die Formulierungen, so wird unter Punkt vier festgestellt, dass die Qualität des SPNV auf den Hauptstrecken, wie Lübeck-Hamburg oder Kiel-Hamburg, weiter verbessert werden muss. Dies ist sicherlich nur eingeschränkt richtig, weil nur ein Teil der Hauptstrecken genannt ist. Auch die Qualität auf den Strecken Hamburg Flensburg und insbesondere an der Westküste muss natürlich weiter verbessert werden. Die durch das Land Schleswig-Holstein begonnenen Ausschreibungen haben hier ja auch schon in erheblichem Umfang dazu beigetragen, dass die Qualität auf einzelnen Strecken verbessert werden konnte. Dies bezieht sich allerdings nur auf das Wagenmaterial und das Personal nicht aber auf die Schieneninfrastruktur. Gleichwohl lässt sich festhalten, dass die Praxis der Ausschreibungen dazu geführt hat, dass die Leistung der Verkehrsunternehmen besser geworden ist und gleichzeitig die Kosten für das Land gesunken sind. Dies ist eindeutig ein Erfolg der schleswig-holsteinischen Verkehrspolitik.

Trotzdem bleiben aber Wünsche offen. Was bisher fehlt ist nämlich eine

Abstimmung zwischen Fern- und Nahverkehr. Am deutlichsten wird dies in der Tarif- und Fahrplangestaltung sichtbar. Da werden verschiedene Ticketautomaten benötigt, um verschiedene Tickets unterschiedlicher Tarife lösen zu können und dann gibt es da auch immer wieder Schwierigkeiten zwischen Nah- und Fernverkehr in bezug auf die Fahrplangestaltung. Während der Nahverkehr als Landesaufgabe über Ausschreibungen geregelt wird, stellt sich die Finanzierung des Fernverkehrs natürlich anders dar. Und da die Bereiche Nah- und Fernverkehr in der Deutschen Bahn AG in zwei unterschiedlichen Tochtergesellschaften verankert sind, gibt es erst einmal keine direkte Verbindung untereinander, was zu den gerade eben beschriebenen Schwierigkeiten mit beiträgt.

Schlimmer noch: Geht für die Bahn ein Nahverkehrsauftrag verloren, stellt sich immer gleich die Frage, wie verhält sich nun die DB AG als Träger des Fernverkehrs gegenüber dem neuen Nahverkehrsträger von der Konkurrenz? Wir führen diese Diskussionen gerade an der Westküste nachdem die NOB die Ausschreibung für den Nahverkehr gewonnen hat. Und diese Diskussion wird es gegebenenfalls auch auf anderen Strecken geben. Uns fehlt hier das Signal der Deutschen Bahn AG, dass sie auch mit anderen privaten Verkehrsträgern vernünftig zusammenarbeitet, um so das Produkt Bahnverkehr gemeinsam gut vermarkten zu können. Ein solches Signal würde die absolute Sicherheit geben, dass der Nah- und der Fernverkehr gut aufeinander abgestimmt gefahren wird und dass man trotz der Tatsache, dass man im Ausschreibungsverfahren Konkurrent war, beiderseitig an einer guten Bahnanbindung interessiert ist, weil man nur gemeinsam den Verkehrsträger Bahn konkurrenzfähig gegenüber der Straße erhält.

An diesem kleinen Beispiel zeigt sich aber auch, wie schwierig die Thematik ist. Im Antrag wird festgestellt, dass zur Fortsetzung einer zukunftsfähigen Bahnreform weitergehende Maßnahmen erforderlich sind. Was sind das für Maßnahmen? Ist es eine Privatisierung oder geht es hierbei um die Zusammenlegung von bisher selbständigen Tochtergesellschaften oder sollen hier die für den Nahverkehr zuständigen Einheiten in den Ländern zu einer Einheit auf Bundesebene zusammengeschlossen werden? Dies sind sicherlich nur einige und zudem sehr grob formulierte Optionen, die denkbar wären. Wenn ich aber weitgehende Maßnahmen fordere, muss ich auch sagen, in welche Richtung es gehen soll und wie es gehen soll. Hierüber findet sich aber kaum etwas im Antrag. Deshalb wird es auch für die Landesregierung schwer werden, diesen Aspekt in den anstehenden Beratungen zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften mit einzubringen. Wenn wir den Passus „weitergehende Maßnahmen für eine Bahnreform“ ernst meinen, müssen wir als Parlament auch sagen, was wir wollen. Aber das lässt sich ja möglicherweise noch im Ausschuss genauer beschreiben.

Doch nicht nur die Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn AG ist im Umbruch, sondern auch die Finanzierung der Infrastruktur steht zunehmend auf wackeligen Beinen. Der Antrag fordert eine Anhebung des Finanzierungsanteils für regionale Schienenstrecken durch den Bund. Nun konnten wir aber gerade vernehmen, dass durch die Haushaltslöcher auf Bundesebene damit zu rechnen ist, dass wir erst mit rund einer halben Milliarde Euro und später sogar mit mehr als einer Milliarde Euro weniger für die Schieneninfrastruktur rechnen müssen. So brechen uns rund 20% der Mittel in Zukunft weg, was eine Vielzahl von Projekten bedrohen würde. Die Forderung ist somit gut und berechtigt, aber aufgrund des finanziellen Chaos auf Bundesebene wohl nicht umzusetzen. Und so werden dann viele der wichtigen im Antrag genannten Projekte wohl bestenfalls nur wesentlich später umgesetzt werden können. Wohl oder Übel werden wir Prioritäten setzen müssen. Der Schwarze Peter wird somit von der Bundesregierung direkt an die Bundesländer weitergereicht.

Wenn man sich aber die wichtigsten Schienenverkehrsprojekte ansieht, die im Antrag genannt sind, so fällt einem doch eines und die dafür gewählte Begründung besonders auf. Gefordert wird der Ausbau der Strecke von Neumünster zum Flughafen Hamburg-Fuhlbüttel. Das Projekt selber ist natürlich völlig in Ordnung, aber die Begründung, die angegeben wird, ist natürlich etwas unvollständig. Begründet wird der Ausbau nämlich nur damit, dass die Stadt Norderstedt angeschlossen werden soll. Das ist schön für Norderstedt, aber bestenfalls nur die halbe Wahrheit. In Wirklichkeit ging und geht es immer noch darum die KERN-Region an den Flughafen Fuhlsbüttel anzubinden. Das heißt, sowohl Rendsburg als auch Kiel sollen bessere Verbindungen zum Hamburger Flughafen bekommen. Dies will man anscheinend nicht so deutlich in einem Antrag sagen, da sonst die ganze Argumentation für einen Flughafenausbau in Holtenau zusammenbrechen würde. Trotzdem ist die schnelle Schienenverbindung nach Fuhlsbüttel genau der richtige Weg, um kurzfristig die KERN-Region an das internationale Verkehrsnetz anzuschließen. Hier hätte ich mir allerdings mehr Mut bei der Formulierung dieser Passage gewünscht, weil ich glaube, mit dieser hervorgehobenen Forderung nach einem Ausbau der Strecke nach Fuhlbüttel endlich auch von den regierungstragenden Fraktionen dokumentiert wird, dass wir uns von der Startbahnverlängerung in Holtenau verabschieden sollten.

Betrachten wir aber weiter die einzelnen wünschenswerten Infrastrukturmaßnahmen, so kommen wir an einem Grundproblem nicht vorbei. Schon früher haben wir als Landtag gefordert, dass die Schieneninfrastruktur in öffentlicher Hand verbleiben und nach Möglichkeit in regionale Verantwortung übergeben soll. Dies wird auch jetzt wieder deutlich gemacht. Die Einrichtung einer Trassenagentur ist dabei nur ein erster Zwischenschritt, den wir zwar unterstützen, der aber nicht das

Problem grundsätzlich löst. Die Trassenagentur kann nur ein Hilfsmittel für den Übergang sein. Erst, wenn die Schieneninfrastruktur aus dem Konzern Deutsche Bahn AG herausgelöst wird, werden sich auch sämtliche konkrete und denkbare Abhängigkeiten zwischen der DB-Netz und der Muttergesellschaft auflösen.

Deshalb stellt der mögliche Börsengang der Deutschen Bahn AG auch ein Risiko dar. Wenn mit der Muttergesellschaft auch die Tochter DB-Netz quasi an die Börse geht, wird die Infrastruktur, die alle Bahnanbieter nutzen müssen, völlig privaten Interessen ausgesetzt. Jetzt kann man immerhin noch davon ausgehen, dass der Bund als alleiniger Gesellschafter der Deutschen Bahn AG immer auch noch gesamtgesellschaftliche Ziele verfolgt. Dies wird sich eine völlig privatisierte Bahn mit privatisierter Infrastruktur nicht mehr leisten können. Wie sich so etwas auswirkt, kann man in Großbritannien sehen. Investitionen in die Strecke werden auf das Allernotwendigste beschränkt und der Zugang zum Netz für alle könnte auch eingeschränkt werden. Dies wäre nicht die Entwicklung, die wir anstreben sollten. Unserer Meinung nach, muss das Netz deshalb vorher vom Mutterkonzern getrennt werden, bevor die Deutsche Bahn AG an die Börse geht. Wir haben glücklicherweise noch Zeit und wir erwarten, dass die Landesregierung in diesem Sinne tätig wird, zumal es hierzu schon Landtagsbeschlüsse gibt.