

Rede
Kiel, 19.10.2001

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

Bahnpolitisches Konzept

Die SPNV-Leistungen sind regionalisiert worden und das Land Schleswig-Holstein stellt die einzelnen Strecken nach und nach in den Wettbewerb. Trotzdem müssen wir feststellen, dass der Wettbewerb im positiven Sinne nur dann greifen kann, wenn bestimmte Grundlagen des freien Wettbewerbes erfüllt werden. Dies ist im Bereich des Schienenverkehrs mit Sicherheit nicht der Fall.

Die Schieneninfrastruktur gehört dem größten Mitbewerber um den Betrieb der Strecken: der Deutschen Bahn AG. Das hat mit Wettbewerb nichts mehr zu tun, sondern führt zu einem Wettbewerbsvorteil für die Deutsche Bahn AG, den es in der Marktwirtschaft sonst nirgendwo gibt. Wenn der Landtag und die Landesregierung somit den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz verlangen, so ist dies begründet im Wunsch die Chancengleichheit aller Anbieter von Verkehrsdienstleistungen zu gewährleisten.

Diese Sicht der Dinge scheint bei der Bundesregierung nicht vorzuherrschen. Verkehrsminister Bodewig hat sich klar gegen die Herausnahme des Netzes aus dem Konzern Deutsche Bahn AG ausgesprochen. In meinen Augen ist dies Protektionismus pur zu Gunsten eines großen überregionalen Anbieters. Deshalb begrüßen wir als SSW ausdrücklich, dass die Landesregierung ein eigenes Gutachten erstellen lässt, das die Chancen und Risiken der Überführung der Netzinfrastruktur in eine regionale Trägerschaft untersuchen soll. Ich bin überzeugt, dass man im Endeffekt zu dem Ergebnis kommt, dass eine regionale öffentlich kontrollierte Trägerschaft für den Netzbetrieb immer noch die beste Lösung ist.

Im Bericht wird kurz auf das Güterverkehrskonzept aus dem Jahr 1999 eingegangen. Wir können in diesem Zusammenhang zwei Dinge feststellen. Erstens, dass es für manch ein regionales Unternehmen in Zukunft wichtig sein wird, sich im Güterverkehrsbereich zu engagieren. Am Beispiel der Nordfriesischen Verkehrs AG, die einige Aufträge der DB AG im Rahmen von MORA C übernommen hat, kann man dies erkennen. Die Unternehmen müssen versuchen so flexibel wie möglich zu sein, um ihren Bestand zu sichern. Und die zweite Erkenntnis ist, dass wir zwar das Güterverkehrskonzept haben, aber die praktische Umsetzung noch zu wünschen übrig lässt.

Auch wir sehen es als wichtig an, dass vor allem die Brückenproblematiken in Hochdonn und Rendsburg gelöst werden. Beide Brücken sind für die verkehrliche und damit wirtschaftliche Erschließung des Nordens absolut wichtig und für uns von höchster Priorität. Bevor wir uns für eine Transitverbindung über den Fehmarn-Belt Gedanken machen, müssen wir die weiteren Probleme, die wir im Lande haben, vordringlich lösen.

Die Attraktivität des Personenverkehrs hängt natürlich von der Anbindung an den Busverkehr und von der Vertaktung der Schienenverkehrs ab. Bei der Einführung eines Integralen Taktfahrplans für das ganze Land, kann man sicherlich Schritt für Schritt vorgehen. Allerdings muss ich sagen, dass eine Strecke wirklich Auswirkungen auf das ganze Land hat und man damit vordringlich ein Augenmerk auf diese Strecke werfen sollte. Ich meine die Strecke Kiel-Lübeck. Derzeit ist diese Strecke nicht vertaktet, so dass in Kiel kein reiner Taktknoten vorhanden ist. Dies hat Auswirkungen in alle Himmelsrichtungen. Zum Beispiel ist aus diesem Grunde auch die komplette Vertaktung des Knotens Husum noch nicht möglich. Im Bericht wird der Ausbau der Strecke Kiel-Lübeck daher auch als eine sehr wichtige Maßnahme eingestuft. Das ist auch richtig so.

Gleichwohl möchte ich an ein Konzept von Pro-Bahn erinnern, nach dem es möglich sei, auch ohne große bauliche Maßnahmen die Strecke Kiel-Lübeck schneller zu machen. Ich glaube, man sollte sich noch einmal Gedanken machen, ob und wie der Vorschlag von Pro-Bahn umgesetzt werden kann, um so vielleicht schon im Jahr 2002 einen Taktknoten in Kiel einzurichten, was die Attraktivität und dann auch die Rentabilität des Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein dann schon zwei Jahre früher als geplant erhöhen würde. Zusammenfassend möchte ich aber sagen, dass der Bericht sehr deutlich macht, dass der Schienenverkehr bei der Landesregierung eine hohe Priorität genießt und man durchaus sagen kann, dass die Bahnpolitik in Schleswig-Holstein guten Händen ist.