

**Landtag
aktuell**

Kiel, 10.05.00

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

Bernd Schröder:

zu TOP 14:

Resolution zur Sicherung des regionalen Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein

Mit der heute, dem Parlament vorliegenden Resolution zur Sicherung des regionalen Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein, die wie ich hoffe, in einer breiten Mehrheit des Hauses mitgetragen wird, wollen wir erreichen, dass die außerordentlich erfolgreiche Politik für den Bereich der Modernisierung und des Ausbaus Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein fortgesetzt werden kann.

Schleswig-Holstein war das erste Bundesland, das Anfang der 90er Jahre den integralen Taktfahrplan eingeführt hat und damit eine Verbindungsverknüpfung aller Verkehrsträger sichergestellt hat.

Schleswig-Holstein war aber – und das sage ich dieses Mal mit Bedauern – das erste Bundesland, das für die Elektrifizierung einer Hauptstrecke erhebliche Landesmittel aufwenden musste.

In einem nächsten Schritt sind weitere Verknüpfungen, die die Attraktivität der Schiene im Land steigern sollen, geplant. Seit der Regionalisierung hat das Land die Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr ständig gesteigert – und das wird auch in Zukunft so sein – und es wäre außerordentlich begrüßenswert, wenn die Bahn uns dabei aktiv unterstützte, statt sich zurückziehen oder weiter im Süden mehr zu investieren als im Norden.

Schleswig-Holstein hat konsequent an der politischen Forderung „ein Fahrplan, ein Tarif und ein Fahrschein“ gearbeitet.

Der erste landesweite Nahverkehrsplan, die Vorfinanzierung der Planungskosten der Elektrifizierung für die Strecke Hamburg-Lübeck, die geplante Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg-Bad Oldesloe, die Schienenengpassbeseitigung zwischen Elmshorn-Pinneberg-Eidelstedt, der Durchbruch bei den Verhandlungen eines einheitlichen Tarifs für die Pendler auf dieser Strecke, die bundesweit führende Spitzenstellung bei der konsequenten schrittweisen Verwirklichung des Wettbewerbs bei der Ausschreibung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen, sind stichwortartig Beleg für eine erfolgreiche zukunftsgerichtete Schienenpolitik in Schleswig-Holstein.

Es kann daher nicht hingenommen werden, wenn in einem internen Papier der Deutschen Bahn AG, das von der „Süddeutschen Zeitung“ am 20. März dieses Jahres veröffentlicht wurde, die Aussage enthalten ist, dass durch die Umsetzung des Projektes Regent, der Regionalnetzentwicklung der Deutschen Bahn AG, die Bahn sich aus dem Eisenbahnbetrieb auf Regionalstrecken zurückziehen will. Ist die geplante Streichung von 12 Interregio-Zügen zwischen Hamburg und Lübeck ab nächstem Frühjahr bereits der Beginn dafür?

Man fragt sich doch, ob die Bahn hier nicht einen Testversuch gestartet hat: Vielleicht um einmal auszutesten, wie die Reaktion der Länder darauf ausfallen wird?

Wir wollen und können es aber nicht hinnehmen, dass der Bahnverkehr in Hamburg endet und der Norden erneut ins Hintertreffen gerät.

Wir wollen eine attraktive Versorgung unserer Region im Lande mit durchgebundenen schnellen und modernen Fernverkehrszügen – und darüber hinaus auch zu unseren Nachbarn im Norden.

Die geäußerte Absicht der Deutschen Bahn AG, nur noch lukrative Strecken zwischen Ballungsräumen betreiben zu wollen, die Städte und Gemeinden in der Region zu ver-

nachlässigen und Strecken völlig aufzugeben, widerspricht ihrem Auftrag zur Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und Daseinsvorsorge und steht in krassem Widerspruch zu den hier in Schleswig-Holstein von uns unternommenen Maßnahmen zur Sicherung des regionalen Schienenverkehrs.

Aus Sicht des Landes ist daher eine genau gegenteilige Vorgehensweise erforderlich. Wir müssen die Deutschen Bahn AG auffordern, den Schienenverkehr in der Region noch attraktiver zu gestalten, das Netz zu modernisieren und auszubauen und vor allem, alles daran zu setzen, mehr Kunden für Personen- und Güterverkehr zu finden. Jeder Unternehmer würde doch versuchen, durch bessere Angebote mehr Kunden zu gewinnen und mehr Produkte abzusetzen – bei der Bahn ist dieses unternehmerische Denken aber noch immer nicht eingeehrt.

Wir erwarten von der Deutschen Bahn AG auch transparentere und wettbewerbsfähige Preisgestaltung und einen besseren Service sowohl für Personen als auch für die Güterbeförderung sowie ein offensives Marketing.

Wir fordern die Deutsche Bahn AG daher auch auf, Planungen für die Streichung von 12 Interregiozügen zwischen Hamburg und Lübeck ab Frühjahr 2001 rückgängig zu machen. Eine solche Verschlechterung des Angebots widerspricht völlig den öffentlichen Erfordernissen und den Bestrebungen des Landes Schleswig-Holstein zum Ausbau von Bahnstrecken sowie zum Ausbau einer leistungsfähigeren Schienenverbindung zwischen Hamburg und Lübeck.

Wir setzen uns weiter dafür ein, die Trassenpreise einer wettbewerblichen Aufsicht zu unterstellen.

Wir nehmen einen Kahlschlag des Streckennetzes für unsere Region auch deshalb nicht hin, weil die Schiene auch das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs ist. Die Deutsche Bahn AG darf sich nicht aus ihrer Verantwortung stellen, das gilt auch für den ÖPN. Das Ziel der Schienenpolitik in Deutschland kann weder aus be-

triebs- noch volkswirtschaftlichen Überlegungen heraus die börsenfähige Rumpfbahn sein, sonst würde der Begriff „bahnfrei“ bald eine völlig negative Bedeutung erhalten.

Der Abwärtstrend der Bahn ist endlich zu stoppen. Allein im Güterverkehr hat die Bahn seit 1992 1/5 weniger transportiert. Auch hier muss - statt den Verlust von Kunden und Personen im Güterverkehr in Kauf zu nehmen und die Bedienung von Strecken aufzugeben, die Bahn endlich wie ein Unternehmen agieren und die Anstrengungen darauf konzentrieren, ihr Dienstleistungsangebot zu verbessern, um mehr Kunden zu gewinnen. Nur so kann das volkswirtschaftlich sinnvolle Ziel einer Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene auch erreicht werden.

So wie bisher geht es bei der Bahn nicht weiter.