

PRESSEINFORMATION

Kiel, den 10.5.2000

Es gilt das gesprochene Wort

TOP 14 Sicherung des regionalen Schienenverkehrs (15/54)

Lars Harms:

Vom Grundsatz her kann der SSW die Resolution von SPD und BÜNDNIS90/Die Grünen zur Sicherung des regionalen Schienenverkehrs in Schleswig-Holstein unterstützen. Gerade der SSW hat als regionale Partei ein ureigenes Interesse, dass der Bahnverkehr – sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr – in allen Regionen des Landes weiterhin aufrechterhalten wird.

Allerdings ist es schon notwendig sehr genau zwischen der aktuellen Situation in Nahverkehr und im Fernverkehr der Bahn zu unterscheiden – auch wenn diese nicht völlig isoliert voneinander gesehen werden können. Denn eine attraktive Eisenbahninfrastruktur gibt es natürlich nur, wenn genügend überregionale und regionale Verbindungen in einer Region vorhanden sind.

Durch die 1996 beschlossene Bahnreform entscheiden die Bundesländer mit dem Einsatz ihrer Regionalisierungsmittel zum Teil bereits über das Nahverkehrsangebot vor Ort. In Schleswig-Holstein sind wir in diesen Bereich schon gut vorangekommen und haben verschiedene Nahverkehrschienenstrecken ausgeschrieben. Diese Ausschreibungen wurden auch von regionalen Anbietern gewonnen, was für das gute Preis-/Leistungsverhältnis bei diesen Anbietern spricht und zeigt, dass sich der Wettbewerb in diesen Bereich lohnen kann. Aus Sicht des SSW sind die bisherigen Erfahrungen mit der Regionalisierung in Schleswig-Holstein auf der Grundlage der Bahnreform von 1996 also nicht so schlecht.

Deshalb wundert mich dann doch der erste Satz im Resolutionsantrag von SPD und Bündnis90/Die Grünen, wo gegen die Umsetzung des Projektes „Regent“ der DB, das darauf hinausläuft, dass sich die Bahn aus dem Eisenbahnbetrieb auf Regionalstrecken zurückzieht, protestiert wird. Aufgrund der Bahnreform geschieht dieses doch bereits seit Jahren. Der Ansatz, dass dezentral und regional operierende Bahnunternehmen im Nahverkehr kundennäher, kostengünstiger und erfolgreicher arbeiten als der vergleichsweise schwerfällige Konzern DB AG ist nichts Neues.

Das Problem sind natürlich die weniger attraktiven Schienennahverkehrsstrecken insbesondere im dünn besiedelten ländlichen Raum. Eine wichtige Rolle spielen dabei natürlich auch die Trassenpreise, die neue Anbieter an den Monopolisten zahlen sollen. Alle zur Verfügung stehenden Zahlen zeigen, dass die Trassenpreise der DB-Netz relativ hoch sind. Der SSW unterstützt daher das Ansinnen, durch eine wettbewerbliche Aufsicht der Trassenpreise eine Senkung der Trassenkosten zu erreichen. Eine weitere Möglichkeit die weniger rentablen Strecken zu erhalten, ist sie zusammen mit attraktiven Strecken auszuschreiben. Hier könnten sich dann durchaus regionale Bietergemeinschaften bilden.

Im Fernverkehr haben wir im Moment noch eine andere Situation. Hier hat die DB AG immer noch ein Monopol und deswegen ist es eine legitime Forderung an die DB AG, dass die Regionen des Landes weiterhin attraktiv mit durchgebundenen Fernverkehrszügen an das DB AG-Fernverkehrsnetz angeschlossen bleiben. Wenn beispielsweise die Interregio-Verbindung Niedersachsen-Hamburg-Flensburg-Dänemark nach 2001 vor dem Aus steht, verkümmert der Flensburger Bahnhof - und mit ihm der ganze Landesteil Schleswig endgültig - zum Provinzbahnhof. **Grenzüberschreitende Verbindungen im Fernverkehr gäbe es dann nur noch für Schlafmützen, da ausschließlich der Schlafwagenzug München-København in Flensburg halten würde.** Der SSW fordert schon seit Jahren, dass der grenzüberschreitende Zugverkehr hier im nördlichen Landesteil endlich verbessert und ausgebaut wird.

Aus unserer Sicht ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass der Eigner der DB-AG immer noch die Bundesregierung ist. Somit trägt die rot-grüne Bundesregierung in Berlin eine Hauptverantwortung für die Entwicklung. Wenn man will, dass die DB-AG schwarze Zahlen schreibt und wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen wirtschaften soll, dann kann es eigentlich keine große Überraschung sein, dass die DB AG sich aus der Fläche zurückzieht.

Deshalb fordert der SSW, dass im Zuge einer völligen Privatisierung der DB AG – ähnlich wie bei der Bahnreform von 1996 - vom Bund weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, damit die einzelnen Bundesländer die wichtigen Interregio-Verbindungen weiterhin betreiben können.