

Sperrfrist: Redebeginn
Es gilt das gesprochene Wort!

Zu TOP 14, Regionaler Schienenverkehr, erklärt
Karl-Martin Hentschel, verkehrspolitischer Sprecher
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Nr. 091.00 / 10.05.00

Mehdorn soll dem Land die Schienen und die Bahnhöfe geben!

Die DB AG befindet sich in einer kritischen Situation: Die Kosten der Großbaustellen explodieren, der Investitionsrückstand im Nahverkehrsnetz zeigt Folgen, die Produktivität im Unternehmen liegt trotz erheblicher Fortschritte unter dem überlebensnotwendigen Niveau.

Die Diskussion darüber ist aber zu sehr auf Kostensenkung und zu wenig auf Umsatzsteigerung konzentriert. Zukunftsvisionen drehen sich zu sehr um Börsengang und Metropolennetz. Das wirtschaftliche und verkehrliche Standbein der Bahn ist aber der Nahverkehr: Dort sind 90 Prozent der Fahrgäste unterwegs, dort werden fast 60 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet.

Der Nahverkehr darf daher nicht zum Steinbruch für undifferenzierte Einsparungen werden. Eine Schrumpfbahn mit einem Rückzug aus der Fläche kommt für uns nicht in Frage, denn mit innovativen Konzepten lässt sich auch in der Fläche ein wirtschaftliches Bahnangebot sichern und verbessern.

Deswegen lehne ich auch das REGENT-Konzept keineswegs pauschal ab. Im Gegenteil: Der Ansatz „REGENT“ der DB AG geht von der Erfahrung aus, dass dezentral und regional operierende Bahnunternehmen im Nahverkehr kundennäher, kostengünstiger und erfolgreicher arbeiten als der vergleichsweise schwerfällige Konzern DB AG. Deshalb, so die Überlegung der DB, sollen Nahverkehrsangebote und Streckenbewirtschaftung mit mittelständisch strukturierten Regionalbahnunternehmen organisiert werden - entweder als Tochterunternehmen der Bahn oder in privater Hand.

Positive Erfahrungen wurden bereits mit verschiedenen Privat- und Kommunalbahnen gemacht, z.B. Vogtlandbahn, Dürener Kreisbahn, Albtalbahn (Karlsruhe), Schönbuchbahn usw..

Die Schlüsselfrage für das Gelingen eines solchen Modells ist jedoch die Finanzierung der Strecken, besonders wenn Investitionen für deren Sanierung erforderlich sind.

Dank der Bahnreform entscheiden bereits seit 1996 die Bundesländer über das Nahverkehrsangebot vor Ort und bestellen dieses bei der DB AG oder bei anderen Bahnunternehmen. Jetzt geht es um die konsequente Weiterentwicklung des Regionalisierungsprinzips auch für die Infrastruktur im Nahverkehr. Auch über deren Erhalt, Modernisierung und Ausbau kann effektiver und sinnvoller auf Länderebene entschieden werden.

Insofern zielt der Ansatz von REGENT in die richtige Richtung. Entscheidend für einen Erfolg sind aber die unternehmerischen und politischen Rahmenbedingungen:

- Deshalb sollte das Land überlegen, ob es die Bahnstrecken und auch die Bahnhöfe in Schleswig-Holstein in eigene Regie übernimmt, wenn die DB AG sich zurückziehen will.
Nach unseren Berechnungen wäre das ein lohnendes Geschäft, das gewährleisten würde, dass Schleswig-Holstein mit seinen eigenen Mitteln erhebliche Investitionen in den kommenden Jahren zum Ausbau und zur Modernisierung des Netzes tätigen kann.
- Deshalb sollte das Land mit der DB-AG darüber reden, wie der Fernverkehr und der Regionalverkehr besser integriert werden können. Durch eine Beteiligung des Landes an den ICE´s bzw. IR´s, durch die Öffnung dieser Züge für den Regionalverkehr und die Abstimmung der Fahrpläne wäre schon heute auf wichtigen Strecken ein Halbstundentakt möglich.
- Deshalb sollte das Land sich dafür einsetzen, dass die Trassenpreise einer wettbewerblichen Aufsicht unterworfen werden, damit die DB AG nicht mehr ihr Monopol an den Fahrwegen nutzen kann, um Konkurrenten durch hohe Trassenpreise zu behindern - insbesondere im Güterverkehr.

Meine Damen und Herren, die Bahn ist noch lange nicht über den Berg. Auf dem Weg zu einem wettbewerbsfähigen Verkehrssystem ist wiederum eine Krise eingetreten - und zwar vor allem deswegen, weil der Weg nur unvollständig beschritten wurde. Es gibt aber keinen Weg zurück. Jeder Ruf nach Bestandsschutz geht in die Irre. Statt dessen muss die Bahnreform entschlossen weitergeführt werden, um ein attraktives, modernes und konkurrenzfähiges Verkehrssystem zu erhalten.
