

Christian Albrecht
Pressesprecher

Vi.S.d.P.

Nr. 210/2000

Kiel, Freitag, 29. September 2000

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Christel Aschmoneit-Lücke: Die Rückwärtsrolle von SPD und Grünen machen wir nicht mit.

In ihrer Rede zu **TOP 20** (Übernahme des Streckennetzes der DB-AG durch Bund und Land) sagte die verkehrspolitische Sprecherin der F.D.P.-Landtagsfraktion, **Christel Aschmoneit-Lücke**:

„Der Wirtschaftsminister will den Wettbewerb auf der Schiene fördern, indem er weitere Strecken ausschreibt. Die Regierungsfaktionen wollen den Wettbewerb auf der Schiene fördern, indem sie das Schienennetz wieder in unmittelbares Staatseigentum zurückführen. Das ist Privatisierung auf schleswig-holsteinisch. Die Absicht des Ministers unterstützen wir voll und ganz. Die Rückwärtsrolle von SPD und Grünen machen wir nicht mit.

Der Wettbewerb auf der Schiene kann auf andere Weise viel effizienter gefördert werden.

Es ist inzwischen wohl unbestritten, dass die DB sich selbst Vorteile bei der Nutzung des Netzes eingeräumt und Konkurrenten benachteiligt hat. Diese Entwicklung ist nicht überraschend. Es liegt im Wesen des Konzeptes „Eigentum“, dass der Eigentümer einer Sache sich selbst Vorteile bei deren Nutzung einräumt. Monopolisten überschreiten dabei häufig die Grenzen des Hinnehmbaren.

Ein Verfahren beim Bundeskartellamt war deshalb anhängig, und die DB hat reagiert: zum 1. Januar 2001 wird das Preissystem für die Trassennutzung umgestellt, und die Mengenrabatte für die DB entfallen. Das Problem wird damit schon kleiner, ohne jede Verstaatlichung.

Trotzdem zeigt der Vorgang, dass die institutionellen Bedingungen des Netzzugangs noch nicht optimal sind.

Der Staat hat die angemessene Versorgung der Bevölkerung mit Transportangeboten auf der Schiene zu sichern. Das folgt ganz konkret aus Art. 87e Absatz 4 GG—bedeutet aber nicht, dass er das Schienennetz unmittelbar selbst betreiben muss.

F.D.P. Fraktion im
Schleswig-Holsteinischen Landtag
Landeshaus, 24171 Kiel
Postfach 7121
Telefon: 0431/9881488
Telefax: 0431/9881497
E-Mail: fraktion@fdp-sh.de
Internet: <http://www.fdp-sh.de>



Presseinformation

Im Gegenteil! Die Jahrzehnte bis 1994 haben gezeigt, dass dies zu erheblicher Misswirtschaft führte, die wiederum die Erfüllung des staatlichen Versorgungsauftrages gefährdete. Die Folgen haben wir noch heute zu tragen, z.B. ein in weiten Strecken verrottetes Gleismaterial.
Meine Damen und Herren, genau diese Misswirtschaft war der Anlass für die Bahnreform.

Wir stimmen allerdings darin mit Ihnen überein, dass prinzipiell alle Anbieter diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz haben müssen und dass der Staat diese Chancengleichheit sichern muss. Ihre - aus dem „Pällman“-Gutachten übernommene - Forderung nach totaler Verstaatlichung des Netzes schießt allerdings weit über dieses Ziel hinaus.

Zugang zu gleichen Bedingungen für alle Anbieter lässt sich verwirklichen, indem lediglich die Preisgestaltung für Fahrplantrassen überwacht wird.

Nehmen Sie das Beispiel des Telekommunikationsmarktes: Eine Regulierungsbehörde sorgt dafür, dass alle Anbieter gleiche Konditionen für die Nutzung des ehemals staatlichen Monopolnetzes haben.

Warum soll ein ähnliches Modell nicht auch für das Schienennetz in Frage kommen? Wir brauchen dazu nicht einmal eine neue Behörde. Die Aufsicht könnte bei der Abteilung EW 1 des Bundesverkehrsministeriums angesiedelt werden. Eine nach unserer Auffassung vernünftige Lösung.

Ich möchte noch zwei möglichen Missverständnissen vorbeugen: Erstens, gleich hohe Preise für die Nutzung einer Fahrplantrasse bedeutet nicht, dass die Preise für alle Fahrplantrassen gleich hoch sein müssen.

Die ökonomische Effizienz gebietet es, dass die Nutzung besonders stark nachgefragter Fahrplantrassen teurer sein sollte, als die Nutzung der weniger nachgefragten. Hier kommt der staatliche Versorgungsauftrag wieder zum Tragen: Bei Strecken mit geringen Ertragsaussichten muss der Staat die Anbieter (Netz und/oder Betreiber) stärker unterstützen, um die Anbindung der Bevölkerung an das Schienennetz zu sichern.

Zweitens, die Regulierung der Trassenpreise bedeutet auch nicht, dass der Staat sich komplett aus der Finanzierung des Erhaltes und Ausbaus des Schienennetzes zurückziehen könnte. Eine flächendeckende Anbindung an die Schiene wird sich privatwirtschaftlich auf absehbare Zeit nicht rechnen. Steuergelder werden weiterhin in das Schienennetz fließen müssen.

Ein öffentliches Unternehmen in privat-rechtlicher Form und mit Gewinnerzielungsabsicht wird dieses Geld effektiver einsetzen als jede öffentliche Verwaltung.

Meine Damen und Herren, die totale Verstaatlichung des Schienennetzes ist der falsche Weg, um Chancengleichheit beim Zugang zu sichern. Das wäre ein Rückfall in schlechte alte Zeiten. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.“