

Christian Albrecht
Pressesprecher

Vi.S.d.P.

Nr. 188/2001

Kiel, Donnerstag, 31. Mai 2001

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Christel Aschmoneit-Lücke: Wettbewerb im ÖPNV ist das Rezept für den Erfolg

In Ihrem Beitrag zu **TOP 8 und 21** (ÖPNV und Bahnpolitik) sagte die verkehrspolitische Sprecherin der FDP-Landtagsfraktion, **Christel Aschmoneit-Lücke**:

„Es gibt gesellschaftliche Entwicklungen, die sich auch über auch längere Zeiträume ziemlich sicher vorhersagen lassen: eine ist, dass der Verkehr in den nächsten Jahren erheblich wachsen wird.

Die genaue Höhe dieses Wachstums wurde bisher selten treffsicher prognostiziert; häufig wurde es unterschätzt. Das bedeutet letztlich nichts anderes, als dass die Nachfrage nach Mobilität und Transporten aller Art

Mit dem Wachstum des Verkehrs kommen auf alle Verkehrsträger erhebliche zusätzliche Belastungen zu, insbesondere auf den landgestützten Verkehr auf Schiene und Strasse.

Diesen Entwicklungen muss vorausschauende Politik Rechnung tragen.

ÖPNV und Schienenverkehr sind als wesentliche Teile unseres Verkehrssystems selbstverständlich mitbetroffen.

Die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage gibt Anhaltspunkte für eine erneute Diskussion, noch mehr Diskussionsbedarf entsteht meiner Ansicht allerdings durch die manchmal verqueren Vorstellungen, die die Grünen aus dieser Antwort ableiten.

Der Verkehrsminister ist grundsätzlich auf dem richtigen Weg: ÖPNV und Schienenverkehr werden den Herausforderungen der Zukunft besser gerecht werden, wenn im ÖPNV und auf der Schiene Wettbewerb herrschen.

Wettbewerb heißt ja nichts anderes, als dass die Anbieter sich um die Gunst der Nachfrager um die Wette bewerben.

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

eben einer Versorgung, die ihren Preis wert ist.

Dabei stehen die Anbieter des ÖPNV selbstverständlich nicht nur untereinander im Wettbewerb, der wesentliche Wettbewerb findet zwischen den Verkehrssystemen statt. Der Hauptkonkurrent des ÖPNV ist der motorisierte Individualverkehr, und auf diesen Teil wird der größte Teil des Verkehrswachstums fallen.

Auch dieser Entwicklung muss die Verkehrspolitik selbstverständlich Rechnung tragen, denn individuelle Mobilität entspringt den Wünschen der Menschen und ist kein zu bekämpfendes Übel.

Inwieweit der ÖPNV seinen Anteil am Verkehrsaufkommen halten oder ausbauen kann, hängt davon ab, wie groß die relativen Vorteile sind, die der ÖPNV den Bürgerinnen und Bürgern im Vergleich zum Individualverkehr bietet.

Je dichter die Verbindungen, je größer die Pünktlichkeit, je besser der Service desto höher ist die Attraktivität des ÖPNV auf Schiene und Strasse.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV auf Strasse und Schiene in Schleswig-Holstein unter dem Motto „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ weist in die richtige Richtung.

Ein integrierter Fahrplan und ein einheitliches Tarifsysteem senken die Transaktionskosten für die Kunden und erhöhen so die relativen Vorteile des

Ein hinreichendes ÖPNV-Angebot gehört zur Daseinsvorsorge; deshalb hat der Staat dieses Angebot sicherzustellen.

Dass heißt natürlich nicht, dass der Staat diese Leistungen selbst produzieren sollte. Es geht um die Entscheidung „make or buy“.

Grundsätzlich sollte der Staat immer dort die Entscheidung zugunsten zum Einkauf von Dienstleistungen fällen, wo nichtstaatliche Anbieter diese Dienstleistung im gewünschten Umfang zu vertretbaren Preisen erbringen

Im schienengebundenen Personennahverkehr hat der Einkauf von Dienstleistungen schon erhebliche finanzielle Entlastungen der öffentlichen Hand bei gleichzeitig besserer Versorgung gebracht.

Die Vergabe von 6 SPNV-Strecken per Ausschreibung hat zu Einsparungen von 13 Mio. DM geführt und die Landesregierung spricht von erheblichen
ngen.

Angesichts der prekären Haushaltslage des Landes sollte uns dieses Ergebnis zu größeren Anstrengungen bei der Ausschreibung antreiben, und das gleiche gilt für die Kommunen im Bereich des Busverkehrs.

In diesem Sinne ist der Vorschlag der EU-Kommission zu begrüßen, die Dienstleistungsfreiheit des Binnenmarktes auf den ÖPNV auszudehnen. Diskriminierungsfreier Zugang aller Interessenten zum ÖPNV-Markt erhöht den

Wettbewerbsdruck auf die Betreiber und führt zu besserem Service für die Kunden.

Um diesen Wettbewerbsdruck aufzubauen und zu erhalten, dürfen die Laufzeit der Konzessionen nicht zu lang bemessen sein. Dies würde die jeweiligen Betreiber zu sehr vor der Konkurrenz schützen, und der mangelnde Wettbewerbsdruck wirkte sich wie üblich negativ auf den Kundenservice aus.

Es liegt im Ermessen der jeweiligen Aufgabenträger, Anforderungsprofile für potentielle Betreiber aufzustellen. Sollte sich bei herausstellen, dass bei relativ kurzen Laufzeiten nicht genügend angemessenen Angebote für Konzessionen eingehen, kann man die Laufzeiten immer noch verlängern. Auf jeden Fall sollten potentielle Betreiber nicht vor dem Wettbewerb geschützt werden.

Es kann auch nicht das Ziel der ÖPNV-Politik sein, eine bestimmte Anbieterstruktur „heranzuzüchten“. Die Vorteile des Wettbewerbs liegen ja gerade darin, dass es ein offenes Verfahren ist, in dem sich die zweckmäßigsten

Entscheidend für die Anbieterstruktur, die sich im Wettbewerb herausbildet, sollte die Effizienz der Anbieter bei der Versorgung der Kunden sein, nicht die Betriebsgrößenvorstellungen bestimmter politischer Gruppen. Unternehmen werden auch im ÖPNV für die Leistung bezahlt die sie erbringen und nicht für die

Das gleiche gilt für das Lohnniveau bei den Beschäfti
Allgemeinverbindliche Tarifverträge schützen zwar die Inhaber von Arbeitsplätzen; sie grenzen aber auch die Arbeitslosen aus. Diese gesetzlich verordnete Inflexibilität ist das große Problem des deutschen Arbeitsmarktes.

Die politisch festgeschriebene Ergebnisgleichheit führt zu hoher Sockelarbeitslosigkeit—die Zweifler können es jedes Jahr in den Gutachten des Sachverständigenrates zur Begutachtung der wirtschaftliche Entwicklung nachlesen.

Wir sollten uns jede Chance nutzen, diese beschäftigungsfeindlichen Regelungen zu verhindern.

Deshalb lehnen wir die Forderung der Grünen ab, einheitliche Lohntarife per Gesetz durchzusetzen, denn wir sind für mehr Beschäftigung und nicht für mehr Tarifkartelle—auch im Bereich des ÖPNV.

Ähnliches gilt für den Schülerverkehr.

Die Grünen fordern eine Entzerrung der Verkehre, um zu volle Schulbusse zu vermeiden.

Am liebsten würden sie wohl alle Stundenpläne durch ministeriellen Erlass am -Fahrplänen ausrichten.

Wir sollten darauf achten, das aus der Integration der einzelnen Bereiche des ÖPNV kein Monument sozialistischer Zentralverwaltung wird, in dem alle gesellschaftlichen Prozesse nach den Abfahrtenzeiten der Regionalbusse richten müssen.

Ich denke, dieses Lösung eventueller Probleme des Schülerverkehrs können wir getrost den örtlich Verantwortlichen überlassen. Das Subsidiaritätsprinzip kann hier seine volle Wirkung entfalten, denn Schülerverkehr ist auch im ländlichen Bereich eine regional begrenzte Aufgabe.

Die Schulträger, jeweiligen kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV und die Betreiber können dieses Problem in ihrem Bereich am besten lösen, denn sie wissen am besten über die örtlichen Verhältnisse Bescheid.

Wir begrüßen den Antrag der CDU.

Die Entwicklungen bei DB AG haben merkliche Auswirkungen auf Schleswig-Holstein; Streckenstreichungen in Personen- und Güterverkehr beeinträchtigen die Verkehrsanbindung und damit die Standortqualität Schleswig-Holsteins.

Wir müssen darauf achten, dass Schleswig-Holstein im Zuge der Neuorientierung der Streckenpolitik der DB AG nicht zu sehr vom überregionalen Schienenverkehr abgehängt wird.

Der Verkehrsminister hat hierzu immer wieder entsprechende Ankündigungen gemacht, wie er den Rückzug der DB AG kompensieren will. Wir wünschen Ihm viel Erfolg bei der Umsetzung, insbesondere angesichts der immer schneller verschwindenden Finanzierungsquellen des Landes.“