

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 8 und 21 - ÖPNV und Bahnpolitik -

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende  
von Bündnis 90/Die Grünen,  
**Karl-Martin Hentschel:**

**Nr. 154.01 / 31.05.2001**

## Ehrgeizige Vorhaben

Wir Grüne wissen sehr wohl, dass auf dem flachen Land PKW und LKW auch in Zukunft die Hauptverkehrsmittel bleiben werden. Und trotzdem setzen wir uns in besonderer Weise für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fahrradverkehrs und die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff ein. Denn eine solche Verkehrspolitik nützt der Umwelt. Während in allen Wirtschaftsbereichen und in den privaten Haushalten der Energieverbrauch sinkt, entwickelt sich der Verkehr zum Umweltproblem Nummer 1. Da müssen wir etwas tun.

Unsere Verkehrspolitik nützt aber auch der Mobilität all der Menschen, die aufgrund ihres Alters, ihrer Jugend, mangels Führerschein oder aufgrund einer Krankheit auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Das sind immerhin mehr als ein Drittel der Bevölkerung!

Sie nützt aber auch der Lebensqualität. Insbesondere in den Städten führt der Individualverkehr durch den Flächenverbrauch, den Lärm, die Emissionen und die Gefährdung der Kinder dazu, dass Familien in Scharen den Städten den Rücken kehren und auf das Land ziehen - mit dem Ergebnis, das noch mehr Verkehr entsteht.

Immer wieder wird fälschlicherweise behauptet, ein Umsteuern in der Verkehrspolitik sei gar nicht möglich. Dabei gibt es genügend Beispiele, die das Gegenteil beweisen. Ausgerechnet im Autoland USA werden drei Viertel aller Gütertransporte mit Bahn, Schiff und Pipeline und nur ein Viertel mit dem LKW abgewickelt. Allein die privatisierten Bahnen leisten in den USA 41 Prozent aller Tonnenkilometer, während die unflexiblen Staatsbahnen in Europa nur bei 15 Prozent liegen.

Eine ganze Reihe von Städten in der Schweiz, in den Niederlanden, in Japan und vereinzelt auch in Deutschland schaffen es, über die Hälfte der Personentransporte mit dem ÖPNV und dem Fahrrad abzuwickeln. Und im Verkehr zwischen den Städten hat die Bahn heute schon eine Reihe von attraktiven ICE-Verbindungen, die einen Anteil von über 50 Prozent am Personenverkehr erreichen.

Heute, nach fünf Jahren Regierungsbeteiligung in Schleswig-Holstein, kann ich feststellen, dass der Niedergang des öffentlichen Verkehrs gestoppt ist - aber dass der Durchbruch zu einer deutlichen Verlagerung der Verkehrsströme noch nicht gelungen ist. Für diese Legislaturperiode haben wir uns deshalb eine ganz Reihe neuer Maßnahmen vorgenommen. Die Weichen werden neu gestellt. Meine Fraktion hat jetzt eine große Anfrage zum ÖPNV gestellt, um Schwachstellen und Probleme auf diesem Weg aufzudecken, die gelöst werden müssen.

Ende kommenden Jahres soll die Stufe zwei des Integralen Taktfahrplans in Schleswig-Holstein eingeführt werden. Dann werden an den Knotenpunkten Lübeck, Kiel, Neumünster, Heide und Husum alle Züge jeweils zur gleichen Zeit ankommen und abfahren, um ein schnelles Umsteigen zu ermöglichen. Dieser neue Fahrplan ermöglicht dann, dass landesweit auch die Busverbindungen auf die Taktzeiten der Bahn umgestellt werden können. Dies erfordert aber eine gewaltige Anstrengung der kommunalen Verkehrsträger.

Wir wissen, dass in weiten Teilen Schleswig-Holsteins die Busfahrpläne auf die Unterrichtszeiten der Schulen abgestimmt sind. Eine Vertaktung aller Bahn- und Busfahrpläne erfordert deshalb eine Abstimmung mit den Unterrichtszeiten in den Schulen. Über die Unterrichtszeiten entscheiden aber die Schulkonferenzen und solche Abstimmungsprozesse erfordern ihre Zeit.

Dazu kommt, dass immer wieder Klagen über überfüllte Schulbusse geführt werden. Deshalb brauchen wir eine Entzerrung der Verkehre. Dazu können gestaffelte Anfangszeiten ebenso wie der Einsatz von Sammeltaxen und eine bessere Abstimmung mit dem Berufsverkehr beitragen.

Aus diesen Gründen fordern wir, dass schon heute eine Informationskampagne des Verkehrsministers und der Bildungsministerin gemeinsam mit den Kreisen und den ÖPNV-Unternehmen gestartet wird. Es müssen frühzeitig regionale Verkehrskonferenzen durchgeführt werden, damit alle Beteiligten informiert und als Mitakteure für die nötigen Umstellungen gewonnen werden und wir die Chance für einen großen Sprung im öffentlichen Verkehr nutzen können.

Die zweite große Veränderung in den kommenden Jahren ist die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für Hamburg und Schleswig-Holstein, das ebenfalls im letzten Koalitionsvertrag vereinbart wurde. Dazu soll zunächst der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) auf die Kreise Pinneberg und Stormarn sowie auf große Teile von Segeberg und Lauenburg erweitert werden. Heute überqueren 50.000 Pendler die HVV-Grenze, denn

diese stammen noch aus dem Jahre 1965. Es ist dringend Zeit, dass wir hier weiterkommen.

Zugleich laufen die Planungen für ein noch größeres Vorhaben: Die Einführung eines einheitlichen landesweiten Tarifsystems für Bahn, Bus und Schiff in ganz Schleswig-Holstein. Als nächster Schritt sollen dann der HVV-Tarif und der Landesweite Tarif für Schleswig-Holstein durch Übergangstarife verbunden werden, so dass dann ein gemeinsamer Tarifraum Hamburg-Schleswig-Holstein entsteht.

Auch hiervon erwarten wir uns, dass der ÖPNV einfacher und teilweise günstiger wird und damit einen weiteren Schub für den öffentlichen Verkehr, eine Entlastung der Straßen und eine Steigerung der Attraktivität der Region.

Ein effizienter öffentlicher Verkehr erfordert auch, dass mehr Wettbewerbselemente eingeführt werden. Das Land Schleswig-Holstein ist bundesweit Spitzenreiter bei der Ausschreibung von Bahnverbindungen im Wettbewerb. Auch für die Busverkehre fordert die EU mehr Wettbewerb und arbeitet an entsprechenden Richtlinien.

Wir nehmen aber auch die Befürchtungen ernst, dass es zu Lohndumping und Qualitätseinbußen und zur Verdrängung von kleinen Busunternehmen kommen kann. Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass die einheimischen Firmen eine faire Chance bekommen und ihnen mehrjährige Übergangsfristen gewährt werden, um sich auf den Wettbewerb einzustellen. Auch müssen klare Qualitätskriterien vereinbart werden über Umfang und Qualität des Angebots. Und wir werden prüfen, wie es sichergestellt werden kann, dass die Löhne und Gehälter der 5600 Beschäftigten an einheitliche Tarife gebunden werden können, wie es von der Gewerkschaft ÖTV gefordert wird.

Man muss aber auch feststellen: Die bisherigen Erfahrungen mit Ausschreibungen im Schienenverkehr haben zu Qualitätsverbesserungen und auch zu deutlichen Einsparungen von 12 Mio. DM in Schleswig-Holstein geführt. Dieser Weg muss fortgesetzt werden.

Wir sind fest entschlossen, den in den vergangenen Jahren bestrittenen Weg der Moderisierung und des weiteren Ausbaus des Schienen- und Busverkehrs fortzusetzen und sogar noch zu beschleunigen. Deswegen haben wir zahlreiche Verbesserungen ins Auge gefasst, die zum Teil schon umgesetzt werden, zum Teil in den kommenden Jahren realisiert werden sollen:

- Wir wollen auf den wichtigen Pendlerstrecken den Halbstundentakt einführen.
- Wir wollen die Bahnhöfe flächendeckend renovieren und geschlossene Bahnhöfe wieder eröffnen.
- Wir wollen die Angebote auf Schiene und Straße ausbauen, Qualität und Service verbessern, und mit einem modernen Marketing verbinden.
- Wir wollen acht große und eine Reihe kleinerer Schienenausbauprojekte für den Bundesverkehrswegeplan anmelden, um die Schieneninfrastruktur für die zukünftigen Aufgaben zu rüsten.

- Wir wollen regionale Schienenstrecken durch das Land übernehmen und den regionalen Kurzstrecken- und Zulieferverkehr durch private Speditionen und Bahngesellschaften abwickeln lassen.

Die CDU hat nun einen Antrag vorgelegt, der ein bahnpolitisches Konzept fordert. Das macht Sinn. Aber dabei müssen ganz andere Frage beantwortet werden, als der Antrag enthält.

Zwei Dinge sind entscheidend: Erstens brauchen wir neue Hochrechnungen, wie sich der Güterverkehr nach der Einführung der Straßenmaut für LKWs im Jahre 2003 entwickeln wird. Zweitens brauchen wir die neuen Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan.

Auf dieser Grundlage muss dann ein Konzept erarbeitet werden, welche Schieneninfrastruktur für die zukünftigen Verkehrsströme in Schleswig-Holstein in den kommenden 15 Jahre gebaut werden muss. Ich schlage deshalb vor, den CDU-Antrag in den Wirtschaftsausschuss zu überweisen und dort dementsprechend zu überarbeiten.

Wir haben einen Verkehrsminister, der diese Entwicklungen mit großem Engagement vorantreibt. Ich bin sicher, dass es uns auf dem eingeschlagenen Weg gelingen wird, zu wesentlich größeren Verlagerungen der Verkehrsströme auf umweltverträgliche Transportweisen zu kommen, als wir uns heute vorstellen können.

\*\*\*