

Die Bahnreform konsequent zu Ende führen

Die Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Schleswig-Holstein hat Eckpunkte für die konsequente Weiterführung der Bahnreform erarbeitet, die eine Diskussionsgrundlage für die Positionierung des Landes Schleswig-Holstein in der Debatte über die Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform sein soll.

Hierzu erklärt der Fraktionsvorsitzende und verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Schleswig-Holstein, **Karl-Martin Hentschel**:

Die Bahnreform von 1993/94 hat grundlegende Veränderungen bei der Bahn in Gang gebracht. Insbesondere war sie die Grundlage für die erfolgreiche Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in den Ländern. Nun treten aber immer mehr die strukturellen Mängel des jetzigen Systems zutage.

Der Bundesrechnungshof fordert zur Recht eine Abkehr von der Priorität des Baus neuer Hochgeschwindigkeitstrassen für den Fernverkehr und eine Konzentration auf die Förderung des Langstreckengüterverkehrs sowie des regionalen SPNV. Alle Parteien im Bundestag und im Bundesrat sind sich einig, dass das Schienennetz nicht privatisiert betrieben werden kann und darf. Deswegen ist es Zeit, eine konsequente Fortsetzung der Bahnreform in Angriff zu nehmen. Die nachfolgenden Eckpunkte haben wir mit der Bundestagsfraktion abgestimmt. (Das ausführliche Positionspapier ist im Anhang nachzulesen).

Eckpunkte für eine Weiterentwicklung der Bahnreform

1. Eigentümerische Trennung des Netzes von den Transport-Gesellschaften und Regionalisierung der Nebennetze:

Wir schlagen die Bildung einer staatlichen Schieneninfrastrukturgesellschaft des Bundes vor, die Eigner des Netzes für die Fernstrecken wird.

Die regionalen Strecken, auf denen ausschließlich oder überwiegend SPNV oder Güterverkehr stattfindet, sollen an die Länder übergeben werden. Diese Aufteilung entspricht der bewährten Aufteilung im Straßenbau in Bundesstrassen und Landesstraßen. Der Betrieb der Netze sollte ausgeschrieben und an Bahnbetriebsunternehmen vergeben werden.

2. Schienenwegebau durch die Länder:

Der Schienenwegebau sollte nach dem bewährten Muster des Straßenbaus organisiert werden. Der Bau und Ausbau der Hauptstrecken wird durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) geregelt. Die Finanzierung erfolgt durch den Bund. Baudurchführung, Bauplanung und Pflege erfolgt durch Länder. Dabei ist eine angemessene Mittelverteilung unter den Bundesländern sicherzustellen.

3. Privatisierung der Bahnbetriebe:

Alle Teile der DB AG, die selbst Zugverkehr durchführen (DB Cargo bzw. Railion, DB Reise und Touristik, DB Regio) sollen schrittweise privatisiert werden. Damit wird der gesamte Bahnbetrieb nach und nach in den freien Wettbewerb entlassen.

4. Gründung einer unabhängigen Trassenvergabeagentur:

Da es sich bei der Trassenvergabe um die Verwaltung eines natürlichen Monopols handelt, muss die Trassenvergabe durch eine unabhängige Agentur im Auftrag der Infrastrukturgesellschaften durchgeführt werden.

5. Gründung einer unabhängigen Servicegesellschaft:

Aufgabe dieser Servicegesellschaft ist der „herstellerneutrale“ Fahrkartenverkauf und der Betrieb eines „herstellerneutralen“ Buchungssystems im Auftrag der Betriebsunternehmen, die Erstellung von Fahrplänen und weitere Informations- und Serviceaufgaben einschließlich einer alle Verkehrsmittel übergreifenden Fahrplanauskunft.

6. Regionale Tarifsysteme und Verpflichtung zur Tarifdurchbindung:

Wie auf Landesebene der Schleswig-Holstein-Tarif soll auf Bundesebene der DB-Tarif zu einem unternehmensneutralen Tarif weiterentwickelt werden, der von einem unabhängigen Gremium kontrolliert wird. Im Fernverkehr können die Unternehmen eigene Tarife entwickeln, müssen aber dann Übergangstarife anbieten, damit stets die gesamte Fahrt gebucht werden kann.

7. Kommunalisierung der Bahnhöfe:

Niemand hat ein so großes Interesse an attraktiven Bahnhöfen wie die Kommune. Deswegen sollten die Bahnhöfe den Kommunen übereignet werden. Dabei ist zu prüfen, ob für die Finanzierung ein Bahnhofsinvestitionsprogramm des Bundes (wie heute über das GVFG) erforderlich ist.

8. Neuordnung der technischen Standards:

Die technischen Standards sind heute ein Hindernis für Effizienz und Entwicklung des Bahnsystems. Für den Fernverkehr soll eine einheitliche neue Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) entwickelt werden. Die Länder können im Regionalverkehr eigene Standards in Anlehnung an bestehende Bestimmungen für NE-Bahnen oder der BOStrab (Betriebsordnung für Straßenbahnen) einführen.

9. Fahrgastrechte:

Fahrgäste müssen unabhängig von der Wahl des Beförderungsmittels und des Verkehrsunternehmens einen einheitlichen gesetzlichen Anspruch bei Verspätungen und bei Zugausfall haben.

Gemeinsame Verkehrspolitik der norddeutschen Länder

Die Regionalisierung des Schienenverkehrs hat zu einer Verbesserung von Qualität und Effizienz des SPNV geführt. Sie hat aber auch Nachteile bei der Abstimmung der Systems, wie z.B. in Hamburg deutlich wird, wo vier verschiedene Tarife aufeinandertreffen.

Deswegen sollen schnell Verhandlungen mit Hamburg über eine gemeinsame Verkehrspolitik, zumindest aber eine gemeinsame Politik für den öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) aufgenommen werden. Ein wichtiger Schritt dafür wäre mittelfristig die Zusammenlegung von Hamburger Verkehrsverbund und Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein.

Anhang: Positionspapier
