



Presseinformation

Nr. 189/2004

Kiel, Donnerstag, 27. Mai 2004

Sperrfrist: Redebeginn

Es gilt das gesprochene Wort!

Verkehrspolitik/Bahnreform

Christel Aschmoneit-Lücke zur Bahnreform

In ihrem Beitrag zu **TOP 22** (Bahnreform) sagte die verkehrspolitische Sprecherin der FDP-Landtagsfraktion, **Christel Aschmoneit-Lücke**:

„Die Regierungsfractionen legen uns schon wieder ihren alten eisenbahnpolitischen Wunschzettel vor. Das einzige, was wie üblich fehlt, sind die Hinweise, wer all die schönen Wünsche bezahlen soll. So ist das mit Wunschzetteln: Die Kinder schreiben auf, was ihnen Tolles einfällt, und die Eltern sollen es besorgen. Eines machen Kindes besser: Sie schreiben auf, welcher Wunsch ihnen am wichtigsten ist. Das fehlt hier völlig.

Warum die Antragsteller das unterlassen haben, bleibt offen—vielleicht sind ja die unterschiedlichen Schriftgrößen im Antragstext ein Hinweis. So liegt vor uns ein ungeordnetes Menü eisenbahnpolitischer Wünsche. Ich ordne es für mich so:

- Schwerpunkt ist das Schienennetz mit den Punkten 2, 3, 5, 8, 9 und 10.
- Dann kommt der Schienenpersonennahverkehr mit den Punkten 1, 4 und 7.
- Übrig bleibt Punkt 6: Die Deutsche Bahn soll kundenfreundlicher werden—für Fahrgäste und Netznutzer. Diese Forderung kommt immer gut an. Bei den Fahrgästen sollte es ureigenes Interesse der Deutschen Bahn sein, bei den Netznutzern nicht, denn das sind ja Konkurrenten der DB. Hier liegt der erste Anhaltspunkt, dass und warum Netz- und Fahrbetrieb organisatorisch streng getrennt werden sollten.

Zum Schienennetz: Wir fordern seit langem, Fahr- und Netzbetrieb organisatorisch zu trennen. Wir stimmen mit den Antragstellern überein, dass der Staat die Verantwortung für die Netze behalten soll.

Das Schienennetz für den Fernverkehr sollte in der Kompetenz des Bundes verbleiben, aus Gründen der Effizienz sollte sich Erhalt und Ausbau dieses Netzes nach der Nachfrage der Trassennutzung richten.

Wolfgang Kubicki, MdL

Vorsitzender

Dr. Heiner Garg, MdL

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ekkehard Klug, MdL

Parlamentarischer Geschäftsführer

Christel Aschmoneit-Lücke, MdL

Joachim Behm, MdL

Günther Hildebrand, MdL

Veronika Kolb, MdL

www.fdp-sh.de

Deshalb ist es widersinnig, gerade hierbei stärkere Mitsprache der Länder über den Einsatz von Bundesmitteln zu fordern—so wie die Antragsteller in Punkt 2. Warum widersinnig? Allerorten wird immer deutlicher, dass starke Vermischung politischer Kompetenzen und Verantwortlichkeiten Deutschland eher bremst als voranbringt. Um diese Blockaden zu beseitigen, beteiligt sich auch der Landtag an einer großen Kommission zur Reform des deutschen Föderalismus.

Eindeutige Zuordnung von Verantwortung und Kompetenz ist das Prinzip, nach dem Deutschlands politisches System für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts fit gemacht werden sollte. Und gerade bei den Eisenbahnen soll das Gegenteil richtig sein? Ich glaube nicht. Wir sollten eindeutig abzugrenzen, wer für welches Schienennetz zuständig ist, und dann die Mitbestimmungsrechte anderer weitestgehend streichen. Denn auch im Eisenbahnföderalismus gilt: Viele Köche verderben den Brei.

Folglich wären die Länder für die regionalen Netze zuständig. Zuständig *und verantwortlich* für den Erhalt, den Betrieb, den Vertrieb und den Ausbau der regionalen Schienennetze für den Schienenpersonennahverkehr. Und wer bestellt, bezahlt. Also nicht der Bund. Selbstverständlich sollte es den Ländern erlaubt sein, untereinander oder mit dem Bund auf streckenbezogener Vertragsbasis zusammenzuarbeiten—aber auf eigene Verantwortung und eigene Kosten.

Damit das klappt, muss auch die Finanzierung der Netze entzerrt werden. Sie sollte auf zwei Säulen ruhen.

- Erstens auf der ‚Schienenmaut‘: Jeder Netzbetreiber erhebt von allen Netznutzern Gebühren, die mindestens die variablen Kosten der Netzbereitstellung decken sollten—wann immer möglich selbstverständlich auch noch mehr.
- Die zweite Säule der Finanzierung sind Steuergelder. Es wäre utopisch, zu glauben, wir könnten den Verkehrsanteil der Schiene steigern und gleichzeitig den Nutzern der Schiene die von ihnen verursachten Kosten voll anlasten, während die Nutzer aller anderen Verkehrswege zu großen Teilen aus allgemeinen Steuermitteln subventioniert werden.

Deshalb werden auch bei den Schienennetzen einen großen Teil der Investitionskosten noch lange die öffentlichen Haushalte bezahlen müssen. Dabei sollten wir sauber trennen: Jede staatliche Ebene subventioniert das Netz in ihrer Verantwortung und Kompetenz—so wenig Mischfinanzierung wie möglich.

Das wird sich allein für die Eisenbahn nicht verwirklichen lassen. Das wird nur verwirklicht, wenn die Kompetenzen und Verantwortungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden insgesamt entzerrt, geordnet und eindeutig neu zugewiesen werden. Insoweit sind die Probleme unseres Schienennetzes die Probleme unseres Föderalismus im Kleinen.

Am deutlichsten werden sie beim Bundeshaushalt: Keine andere Demokratie hat so viel Angst vor der nationalstaatlichen Regierungsmehrheit, dass sie ihr zumutet, ihr zentrales politisches Instrument—den Haushalt—der nächstniedrigeren staatlichen Ebene zur Genehmigung vorzulegen und damit im Zweifel sogar der nationalstaatlichen Opposition.

Nun werden viele sagen, gerade bei einer rot-grünen Bundesregierung sei das gut so. Die dürfen sich dann aber auch nicht beschweren, wenn sie selbst ans Ruder kommen und ab irgendwann der Opposition ihren Haushalt zur Genehmigung vorlegen müssen.

Nein, besser sind klare Verhältnisse: Jede staatliche Ebene bekommt grundsätzlich Kompetenz, Verantwortung und die eigenständigen Finanzierungsquellen für ihre Aufgaben—und nur für ihre Aufgaben.

Zurück zur Eisenbahn. Damit die Trennung von Fahr- und Netzbetrieb klappt, sollte die DB AG in zwei vollkommen getrennte Organisationen gespalten werden.

- Erstens die private DB AG, die ihr Geld im internationalen, nationalen und regionalen Fahrbetrieb verdient und dafür Trassen mietet.
- Zweitens eine staatliche Organisation—Behörde, Anstalt oder Gesellschaft—die für das Bundesschiennetz verantwortlich ist. So wie die Länder ihre regionalen Schiennetze verwalten würden. Wir sollten vermeiden, für das Bundesschiennetz zwei Organisationen zu schaffen: Eine fürs Netz und eine zur Regulierung derselben.

Jetzt zu einer rot-grünen Politposse in der Gegenwart, aufgeschrieben in Punkt 8 des Antrages: Hier fordern die Antragsteller von der DB AG alle die Projekte für den Ausbau des Schiennetzes in Schleswig-Holstein, die damalige Landesregierungen schon vor 1988 verwirklichen wollten.

SPD-geführte Landesregierungen sind seitdem kaum weitergekommen—weder bei der Elektrifizierung der Strecke Lübeck-Hamburg, noch bei der Beseitigung des Engpasses Pinneberg-Elmshorn, noch bei der Modernisierung der Kanalbrücken. 16 Jahre gefordert und angekündigt—Erfolge? Fehlanzeige.

Jetzt hat die dilettantische Finanz- und Verkehrspolitik der Bundesregierung das Geld für Investitionen ins Schiennetz noch weiter zusammen geschmolzen—das leuchtendste Beispiel ihres Versagens ist das Maut-Desaster. Der Bundesverkehrsminister versucht übrigens, seine Schuld auf die Koch/Steinbrück-Liste zu schieben ...

Zum Stopfen der Löcher nimmt die Bundesregierung der bundeseigenen DB AG Geld weg. Und rot-grün bei uns beschwert sich nun indirekt über die DB AG, weil die das Geld nicht mehr bei uns ausgeben kann, das die Bundesregierung ihr weggenommen hat. Die richtige Adresse für ihre Beschwerden ist die Bundesregierung—die hat das Geld verplempert und ist für den Investitionsausfall verantwortlich.

Trotzdem sind alle die aufgezählten Projekte selbstverständlich wünschenswert. Und das rot-grün sie nun nach 16 Jahren Versagen von anderen fordert, ist typisch—typisch rot-grün eben.

Abschließend zum SPNV: Mehr Wettbewerb in den regionalen Schienenverkehr zu bringen, das ist die einzige seiner vielen Ankündigungen, denen der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ziemlich erfolgreich hat Taten folgen lassen. Es ist die rühmliche Ausnahme in seiner schmählichen Bilanz. Trotzdem ist diese Bahnpolitik ein Erfolg für Schleswig-Holstein. Diesen Weg sollte das Land weitergehen und sich auch durch die Vorgänge um die FLEX-Strecke nicht abhalten lassen.

Ich will nicht behaupten, die Ausschreibung bzw. die Vergabe hätte nicht im Einzelfall sorgfältiger erfolgen müssen. Aber der Weg in den Wettbewerb auf der Schiene ist trotzdem richtig. Davon beißt die Maus keinen Faden ab—nicht einmal Herr Carstensen.“