

**Pressesprecher
Bernd Sanders**Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>
e-mail: fraktion@cdu.landsh.de

PRESSEMITTEILUNG

Nr. 345/00 vom 29. September 2000

TOP 20

Uwe Eichelberg: Verzweiflungsakt der Bahn

Der Antrag von SPD und Grünen erscheint verständlich in Anbetracht der offensichtlichen Missstände und negativen Erfahrungen, die wir in den vergangenen Jahren alle mit der Bundesbahn machen mussten.

Doch ist dieser Antrag wirklich überlegt? Bringt der Wunsch wirklich den gewünschten Durchbruch für unsere Zielvorstellungen? Trifft er die rechtlichen Möglichkeiten gemäß Bundes- und EU-Recht?

Wir meinen: Nein!

Lassen Sie uns doch gemeinsam feststellen:

Es gibt kein Land der Erde, das kostendeckende Eisenbahnstrecken betreiben kann. Das ist nun einmal ein Faktum mit der Konsequenz, dass in allen Ländern die Bahnlinien ausgedünnt werden trotz aller Zuschüsse und ökologischen Vorteile.

Dazu kommt, dass im Gegensatz zur Jahrhundertwende die Bahn im Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsmitteln wie Kraftfahrzeug, Flugzeug und Schiff in nur wenigen Fällen heute noch Vorteile bieten.

Selbst im Nahverkehr der Metropolen wie New York, London und anderen Großstädten, wo Züge voll gefüllt im 10minuten-Takt fahren, sind die betriebswirtschaftlichen Bedingungen erschreckend. Der Subventionsbedarf ist riesig!

Natürlich kann man dem Antrag von SPD und Grünen eigentlich nur zustimmen; aber, meine Damen und Herren, verlangt er nicht etwas völlig Unrealistisches?

Geradezu naiv ist doch die Forderung von SPD und Grünen, vom Bund die Strecken übertragen bekommen zu wollen mit der gleichzeitigen Sicherstellung der für die Strecken und den Betrieb notwendigen Finanzmittel!

Lassen Sie mich aus dem sogenannten Pällmann-Gutachten zitieren:

„Der Finanzbedarf für die **Bundesschienenwege** im Zusammenhang mit der Realisierung der „Strategie Netz 21“ beträgt nach Angaben der DB AG rund **13 Mrd. DM p.a.** zunächst bis zum Jahr 2010; davon kann das Unternehmen – ebenfalls nach eigenen Angaben – ca. 3,7 Mrd. DM selbst aufbringen. Von den verbleibenden rd. 9,3 Mrd. DM werden nach dem gegenwärtigen Stand ca. 6,8 Mrd. DM durch den Bund abgedeckt. Das führt rechnerisch auf einen ungedeckten Finanzbedarf für Unterhaltung und Ausbau von ca. 2,5 Mrd. DM p.a.. Es ist zweifelhaft, ob dabei der Instandhaltungsrückstand im „Regionalnetz“ in vollem Umfang berücksichtigt ist; das gilt insbesondere für die Sonderbauwerke – wie z.B. Brücken.“

Deutlicher kann man die Situation der Bundesbahn nicht skizzieren. Die Bahnleitung ist also durch die Politik zum „wurschteln“ gezwungen worden.

Wenn heute Herr Mehdorn mit der Schließung wesentlicher Regionalstrecken droht, so ist das ein Verzweiflungsakt, weil die rot-grüne Bundesregierung nicht die für den Erhalt und die Bewirtschaftung der Strecken notwendigen 9 Mrd. DM/Jahr zuschießen will.

Um unserem Land und den Bürgern eine angemessene Bahninfrastruktur zu gewährleisten, sollten wir als Parlament zunächst noch einmal kritisch überprüfen, welche Strecken nicht nur ökologisch sondern auch ökonomisch sinnvoll betrieben werden können und welche Alternativen sich anbieten.

Dann ist von der Bundesregierung zu fordern:

1. Die strikte Trennung des Bahnnetzes (Bau und Unterhaltung) vom Bahnbetrieb analog den Modellen in der Energiewirtschaft in zwei völlig getrennte Unternehmen, wie es die EU-Verordnung vorschreibt (Rili 91/440).
2. Die finanzielle Sicherung der notwendigen Investitionen in vollem Umfang für das Streckennetz aus dem Bundeshaushalt also überwiegend aus dem Mineralölsteueraufkommen wie bisher.
3. Die DB AG wird im Personenverkehr die Hauptlinien (TEN-Linien) sowie die Verbindungsstrecken zwischen den Metropolen und den großen Städten als Betreiber verantwortlich bewirtschaften wie bisher.
4. Im Güterverkehr ist die Monopolstellung der DB-Cargo aufzuheben. Im Güterverkehr wird also echter Wettbewerb zugelassen. Die DB-Cargo kann sich im Wettbewerb um den Bahnbetrieb bestimmter Strecken bewerben.
5. Die Länder werden die Nahverkehrsstrecken und die Regionalstrecken im Rahmen des SPNV bewirtschaften. Die DB-Regio kann sich im Wettbewerb um den Bahnbetrieb bewerben.
6. Bahnstationen werden wie die notwendige Bahntechnik Bestandteil des Streckennetzes (DB-Netz);
7. Die Bundesbahnaufsicht stellt die Qualität der Anbieter und die Sicherheit der Bahnstrecken und des Bahnbetriebes sicher.

Im Ausschuss sollten wir eingehender über den Antrag nachdenken und diskutieren.