

**Pressesprecher
Bernd Sanders**

Landeshaus
24100 Kiel
Telefon 0431-988-1440
Telefax 0431-988-1444
Internet: <http://www.cdu.ltsh.de>
e-mail: info@cdu.ltsh.de

PRESSEMITTEILUNG

Nr. 437/02 vom 11. Oktober 2002

Wirtschaftspolitik

TOP 31

Uwe Eichelberg: Bei Ausschreibungen auf Nachhaltigkeit achten

In den grundlegenden bahnpolitischen Fragen sind wir uns eigentlich immer einig, aber die Sinnhaftigkeit in diesem Antrag erstaunt uns doch sehr.

Erst drücken wir gemeinsam auf mehr Wettbewerb auf der Schiene und nun bekommt „Rot-Grün“ Muffe über den eigenen Mut.

Vielleicht erinnern wir uns noch einmal an die Aufgabenteilung im Schienenverkehr zwischen Land und Bund sowie DB A.G.

1. Die Verantwortung für den Ausbau und die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur blieb entsprechend Grundgesetz beim Bund allerdings als DB Netz A.G. unter der Obhut des DB Konzerns. Dafür muss allein der Bund zahlen!
2. Dies ist Gesetz und die rot-grüne Bundesregierung hat nicht vor, dies zu ändern. Mit Ihrem Antrag wollen Sie Ihren Kanzler zur Strategieänderung zwingen, indem Sie nun die Übertragung der Investitionsmittel auf das Land verlangen. Glauben Sie ernsthaft an die Realisierungs-Chance? Erinnern Sie sich: Auch beim Straßenbau sind wir als Land nur Auftragserfüller des Bundes und die Projekte werden nur nach Vorstellungen des Bundes ausgebaut mit dessen Finanzmitteln. Wir dürfen Wünsche anmelden und sonst nichts.
3. Die DB A.G. erhielt die Verantwortung für Personenfernverkehr und den Bereich Cargo. Da mögen wir wettern, aber so ist es!
4. Die Länder bekamen die Verantwortung dafür, den fahrplangerechten Regional- und Personennahverkehr zu erhalten und zu gestalten. Damit die Länder diese Aufgabe auch finanzieren können, werden vom Bund aus dem Mineralölsteueraufkommen die sogenannten Regionalisierungsmittel überwiesen, auf deren Höhe man sich gerade wieder für 5 Jahre geeinigt hat und die kaum für unsere Aufgaben ausreichen!

Schleswig-Holstein - Landesregierung und das Parlament - haben die Chance für mehr Wettbewerb durch Ausschreibungen von Verkehrsleistungen rechtzeitig erkannt und praktiziert, um mehr Mittel frei zu bekommen. Andere Bundesländer sehen das anders.

Durch den Fortfall der Interregios und vieler anderer Fernverkehrsverbindungen sind wir gezwungen, Ersatz-Nahverkehrsverbindungen zu bestellen, um die Verkehrsversorgung zu gewährleisten. Das zwingt uns zu mehr Wirtschaftlichkeit, damit wir die Ziele unseres z.Zt. diskutierten „2. Landesweiten Nahverkehrsplan für den Schienenverkehr“ wenigstens einigermaßen zeitnah realisieren können.

Die Forderung nach einem Führerschein für Lokführer erscheint sehr dubios. Wollen Sie behaupten, dass heute Lokführer ohne Lizenz fahren? Welcher Verkehrsträger der Linien würde ohne dies überhaupt die Verantwortung nach dem Eisenbahnbeförderungsgesetz übernehmen wollen?

Aberwitzig ist die Forderung nach Zugbegleitern. Die Verantwortung für die Sicherheit im Zug trägt der Aufgabenträger. Wenn wir mehr Leistungen wollen, müssen wir die extra bezahlen, aber wovon?

Völlig unverständlich ist uns die Forderung, Ausschreibungen nicht in Einzellosen vorzunehmen.

Wie hätten die heutigen Wettbewerber der DB A.G. sich denn sonst überhaupt an den Ausschreibungen beteiligen können, wenn nicht durch Beteiligung an Kleinen Loseinheiten? Fordert SPD und Grüne in ihrem Tariftreuegesetz nicht gerade die Ausschreibungen in Teillosen, um kleineren Anbietern eine Chance zu geben? Jetzt fordern Sie den Monopolisten; was will rot-grün überhaupt in der Wirtschaftspolitik?

Genauso ist die Forderung nach einem Verbot von Wettbewerb zwischen Bus und Bahn nicht zu verstehen. Wollen Sie etwa den Flughafenbus von Kiel über Neumünster einstellen? Oder die Einstellung des Busverkehrs zwischen Hamburg und Lübeck, der viele Dörfer anbindet, die keinen Bahnhof haben? Übrigens, wissen Sie nicht, dass über 90 % aller Busverkehre Schülerverkehre sind? Wirrer geht es wirklich nicht mehr.

Meine Damen und Herren, bei den neuen Ausschreibungen muss eher darauf geachtet werden, ob die Anbieter auch nachhaltig die Leistungen von heute mit vollem Hintergrundservice auch morgen erbringen können.

Ebenso muss darauf geachtet werden, dass nicht nur staatliche Gesellschaften aus Frankreich oder auch anderer Bundesländer heute die Ausschreibungen gewinnen und uns morgen als neue Monopolisten die Preise diktieren.

Bisher können wir zufrieden sein mit unserer Ausschreibungspraxis und den Rahmenbedingungen, darum lassen sie uns gemeinsam und verantwortungsvoll ohne nicht erfüllbare Versprechungen und Forderungen die anstehenden Eisenbahnverkehrsaufgaben des Landes abarbeiten, wofür wir noch viele Jahre brauchen und für die nur knappe Mittel bereitstehen.

Den Antrag lehnen wir ab!