

PRESSEMITTEILUNG

PRESSESPRECHER
Torsten Haase

Landeshaus, 24105 Kiel

Telefon 0431-988-1440

Telefax 0431-988-1444

E-mail: info@cdu.ltsh.de

Internet: <http://www.cdu.ltsh.de>

Verkehrspolitik

TOP 22

Uwe Eichelberg:

Klare Trennung zwischen Schienennetz und Bahnbetrieb

Das Ansinnen des Antrages bleibt uns unverständlich, wie der Antrag zur Elektrifizierung der Strecke Lübeck-Hamburg.

Es gibt klare Beschlüsse des Landtages, die nicht stetig zu wiederholen sind.

Die von uns allen in den Hauptfragen getragene Bahnpolitik bedarf nicht des besonderen Lobes der Landesregierung, deren Fehler und Schwächen bei der Durchführung wir auch nicht aufzählen wollen. Haben wir doch bei der Bahnpolitik immer mehr das Gemeinsame als das Trennende gesucht.

Die CDU hat bundesweit klare Zielvorgaben für die Bahnreform definiert und auch im Bundestag vorgetragen: Wir wollen die klare Trennung zwischen Schienennetz und Bahnbetrieb. Nur so kann echter Wettbewerb in den Dienstleistungen des Bahnverkehrs erfolgen. Bisher hatte ich den Eindruck, dass dies auch der Vorstellung der SPD und Grünen in S.-H. entsprach, weil wir dies beschlossen hatten.

Das Schienennetz gehört nach dem Grundgesetz in die Verantwortung des Bundes. Das Netz kann auch nicht Bestandteil der Privatisierung sein. Auch nach den Vorschlägen der Pällmann-Kommission war die klare Trennung der DB in Netz und Betrieb immer wieder deutlich gemacht worden. Daher kann es kein Mitspracherecht beim Einsatz der Bundesmittel in das Netz durch die Länder geben. Das lehnen wir also ab.

Die Anhebung des Finanzierungsanteils für regionale Strecken durch den Bund für die Schieneninfrastruktur halten wir für einen frommen Wunsch. Können Sie uns sagen, wo Ihr Genosse Eichel das Geld hernehmen soll. Diese Forderung ist ganz einfach opportunistisch und dumm.

Die materielle Privatisierung der DB muss durchgesetzt werden wie auch die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft, die das Schienennetz betreut. Diese Gesellschaft muss im Eigentum des Staates bleiben, zumal die Infrastruktur immer durch Steuern unterstützt werden muss.

Zu Punkt 4 können wir nur feststellen, dass die CDU den Mangel am Material des DB-Zugmaterials häufig bemängelt hat. Ich frage Sie, wer hat denn den Verkehrsvertrag mit der DB abgeschlossen und die Forderungen so schwammig definiert, dass man nun weinen muss?
Soll nun die Landesregierung dafür gerügt werden?

Nach meinen Informationen hat die Regionalbahn Nord zusätzliche Ausgleichsmöglichkeiten, wie Reservezügebereitstellung etc. vorgenommen.

Erinnern möchten wir daran, dass das Land sich schon in erheblichem Umfang an dem „Re-Designen“ der alten Silberlinge beteiligt hat wie auch an den Kosten der Bahnstationenrenovierung.

Der Punkt 5 erübrigt sich, wenn die Trennung bei der DB in Betrieb und einen unabhängigen Netzbetreiber erfolgt.

Klar ist: Der Wettbewerb auf der Schiene kann nur durch den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz erfolgen. Dazu gehört ebenso der Fahrplan, die Fahrplanauskunft wie der Fahrkartenverkauf aber vor allem auch die klare Transparenz bei den Netzkosten und den Stationsgeldern.

Selbstverständlich gehören dazu auch Gewährleistungsansprüche geltend zu machen und die Gleichbehandlungsrechte für alle Betreiber. Dem Punkt stimmen wir zu.

Den Punkten 6 und 7 stimmen wir zu, denn trotz der Fahrgastbeiräte sind die Fahrgastrechte unbefriedigend.

Natürlich müssen alle Aufgabenträger zentral und rechtzeitig in die Fahrplan- und Tarifgestaltung eingebunden werden. Dies muss Aufgabe der Netzgesellschaft sein.

Wenn der Bund seine Pflichten als Inhaber der DB AG und Hauptzahler für das DB-Netz nachkommen würde, gäbe es keine Diskussion über die Erstellung notwendiger Netzausbauten. Es ist schon erbärmlich, dass der Bundesverkehrsminister laufend Zusagen macht, aber gleichzeitig derartige Versäumnisse zulässt. Mein Gott, wie wenig hat eigentlich dieser Pastor aus Brandenburg überhaupt noch im Bundeskabinett zu sagen.

Wir sind natürlich für den Ausbau der genannten Maßnahmen, wobei wir die Forderung nach dem Anschlussbauvorhaben für die Kanalbrücke in Rendsburg nicht mit Priorität sehen. Wenn die Renovierung abgeschlossen ist, ist für die kommenden Jahrzehnte vorgesorgt, insbesondere wenn das Ziel weiter verfolgt wird, die feste Fehmarnbelt-Querung zu bauen. Dazu gehört auch dann die Notwendigkeit des 2. Gleises zwischen Neumünster und Bad Segeberg wie der Elmshorn.

Die Forderung nach dem Ausbau einer weiteren Zugverbindungsachse für einen „Hauptstadtexpress“ zwischen Hamburg/Hbf und Kiel über den Flughafen Hamburg, Norderstedt, Kaltenkirchen und Neumünster entspricht konkreten CDU-Planungen, die wir umgehend nach der Regierungsübernahme im kommenden Jahr mit Hamburg vorantreiben wollen. Mit der neuen Zugverbindung - egal ob als Regional-, S- oder AKN-Bahn - zwischen den Zentren der Hauptstädte der Wirtschaftsregion S.-H. und Hamburg ergeben sich somit auch Anschlussmöglichkeiten für die Option Flughafen Kaltenkirchen sowie den weiteren Ausbau der Pendlerströme dieser

wachstumsstarken Region bei gleichzeitiger Entlastung der Autobahnen und Straßen. Das Projekt bietet u. E. die Möglichkeit eines PPP-Projektes wegen der zu erwartenden bis zu 30.000 Fahrgäste auf der Strecke mit einem Einzugsbereich bis Rendsburg hin. Genauso wichtig bleiben die weiteren Untersuchungen von ÖPNV-Möglichkeiten (U-Bahn) für den Raum Glinde-Stemwarde mit über 7000 möglichen Pendlern, die nicht mehr auf den Einfallstraßen aufgenommen werden können.

Der Bau der S-Bahntrasse zwischen Ahrensburg und Hamburg/Hbf als der am stärksten frequentierten Pendlerstrecke vermissen wir in Ihrem Antrag. Wir sehen eine Priorität dieser Strecke auch um den Güterverkehr zwischen den Häfen Lübeck/Travemünde und Hamburg zu intensivieren und so mit die Autobahn 1 zu entlasten.

Unter der Leitung dieser Bundesregierung sind nahezu alle Ziele der Bahnreform nicht nachhaltig verfolgt worden. Die Stärkung der Schiene am Verkehrsmarkt wurde ebenso verfehlt (jetzt ist dies nicht mehr aufholbar!) wie die Entlastung des Bundeshaushaltes. Die DB AG entwickelt sich nicht nur nach Meinung von Herrn Dr. Pällmann immer mehr zu einer zentral geführten Einheitsgesellschaft. Das widerspricht den Vorgaben für die zweite und dritte Stufe der Bahnreform.

Die Verantwortung trägt auch hier rot-grün in Berlin. Also frage ich mich, was soll ihr Antrag?

Auf keinen Fall will die CDU die Übernahme von Schieneninfrastruktur durch das Land wie auch die Regionalisierung der Infrastruktur nicht angestrebt wird, zumal auch Schleswig-Holstein derartige Mittel nicht hat und schon heute kaum seinen Verpflichtungen z.B. für das AKN-Netz nachkommen kann.

Die Zukunft der Bahnen kann nur in den leistungsfähigen Verkehren zwischen den Ballungszentren und in den Ballungsräumen liegen. Das andere übernimmt die Straße, Wasserstraße und Flugzeug. Daraus haben viele ausländische Regierungen gerade auch in Skandinavien die richtigen und vor allem ideologiefreien Schlussfolgerungen gezogen:

Jede Strecke ist auf Wirtschaftlichkeit und Zukunftsperspektive zu hin überprüfen. Strategische Linien sind zu erhalten. Aus ökonomischen Vernunftgründen sind aber auch weitere Strecken eventuell durch Überland-Busse zu ersetzen, die auch flexibel in die Wohngebiete gelangen können ohne neue teure Infrastruktur.

Der Schienenbus in großen Abständen ist auf der Schiene auf Dauer nicht haltbar, zumal diese Landesregierung wesentliche Regionalisierungsmittel für die Bezahlung von Schülerverkehren zweckentfremdet hat.

Wir beantragen, den Antrag in den Ausschuss zu überweisen, damit eventuell daraus ein gemeinsamer Antrag entstehen kann.