

Es gilt das gesprochene Wort!

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Aktuelle Stunde zum Bahnteilnetz Ost

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen,

Durchwahl: 0431/988-1503
Zentrale: 0431/988-1500
Telefax: 0431/988-1501
Mobil: 0172/541 83 53

Klaus Müller:

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de
Internet: www.sh-gruene.de

Nr. 140.05 / 15.06.2005

Herr Austermann, steigen Sie herunter von Ihrem Feldherrenhügel!

Das war schon ein Paukenschlag letzte Woche. Die Ankündigung von Minister Austermann, das Bahnnetz Ost eventuell nicht auszuschreiben.

In der Presse und in der Öffentlichkeit ist das ganz schlecht angekommen und auch die Abgeordneten der Großen Koalition waren alles andere als begeistert. "Wenn die wirtschaftlichen Vorteile für das Land überwiegen, könnte man auf eine Ausschreibung der bisher von der Regionaltochter der Deutschen Bahn AG betriebenen Strecke möglicherweise verzichten", das sagte Dietrich Austermann am 8.6.05 im Wirtschaftsausschuss des Landtages.

Das widerspricht der bisherigen, sehr erfolgreichen Bahn-Politik der Landesregierung und eigentlich auch dem Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD. Dort heißt es kurz und knapp „der Wettbewerb im regionalen Schienenverkehr hat sich bewährt.“

Viele Akteure hatten sich in den vergangenen Wochen schon gefragt, ob sich dahinter nicht doch ein Unterschied zur klareren Formulierung von Rot-Grün verbirgt. Dort hieß es: „Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der Wettbewerb, d.h. die Ausschreibung von Nahverkehrsstrecken bis alle Strecken in Schleswig-Holstein vergeben sind, konsequent fortgesetzt wird.“

Damit wir uns nicht missverstehen: Ich habe keine Zweifel, dass der Verkehrsminister das Beste für unser Land möchte. Ich habe keine Zweifel, dass er nach Recht und Gesetz vorgehen wird, dafür wird allein sein Ministerium sorgen.

Ich würde mich auch freuen, wenn die Bahn AG das Teilnetz Ost bedienen würde, aber entscheidend ist, ob dies nach einem fairen Wettbewerb mit gleichen Chancen für alle geschieht oder ob hier ein Deal zwischen den alten Freunden Austermann und Mehrdorn bei einem guten Glas Rotwein ausgehandelt wird. Das ist ein elementarer Unterschied.

1/2

Schleswig-Holstein hat bislang die Nase vorn im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat bislang die Regionalisierung des Schienenverkehrs konsequent genutzt, um das Angebot für die Fahrgäste qualitativ und quantitativ zu verbessern.

Dazu wurden schrittweise Schienenstrecken ausgeschrieben und so in den Wettbewerb gestellt. Das ist leichter gesagt als getan, denn mit einer Ausschreibung wird ganz bewusst riskiert, dass der bisherige Monopolist, die Regionalbahn der DB AG, angestammte Strecken an private Konkurrenz verliert. Das wird natürlich nicht gern von der Regionalbahn gesehen, auch wenn sie in vollmundigen Erklärungen den Wettbewerb befürwortet

Schleswig-Holstein ist bundesweit der Spitzenreiter bei den Ausschreibungen von Schienenverkehrsstrecken. Durch die Vergabe von Strecken im Wettbewerb wurden Kosten in erheblicher Größenordnung gespart, sind die Angebote ausgeweitet und die Qualität durch neues Fahrzeugmaterial, z. B. mit den neuen Triebwagen LINT 41, verbessert worden.

Das gilt für die Regionalbahn der DB AG genauso wie für neue Anbieter. Wenn hier von Kostenersparnis die Rede ist, dann geht es um Millionensummen, die nach der Neuvergabe innerhalb von zehn Jahren gegenüber dem alten Kostenrahmen der DB AG eingespart wurden. Als Beispiel nennen wir die sogenannte Marschbahn von Hamburg nach Westerland mit jährlich 4,1 Zugkilometern, die ab Dezember 2005 von der NOB bedient wird.

Trotz des Einsatzes neuer Waggonen und neuer Züge des Kieler Herstellers Vossloh kann das Land als Besteller in dem Zehn-Jahresvertrag zirka 100 Mio. Euro an Ausgleichszahlungen einsparen. Insgesamt sind die Kosten für das Land als Besteller um 20 Mio. Euro jährlich gesunken.

Die DB Regionalbahn ist nicht immer der Verlierer bei Ausschreibungen. Im Juni 2004 wurde die Strecke Hamburg-Flensburg-Padburg neu vergeben, ab Dezember 2005 wird sie von der Regionalbahn bedient. Gegenüber dem ursprünglichen Angebot der DB AG von vor drei Jahren konnten die Kosten pro Zugkilometer um 40 Prozent gesenkt werden. Das bedeutet im Laufe von neun Jahren eine Ersparnis für das Land von zirka 30 Mio. Euro.

Alle Ersparnisse nutzt das Land bisher für weitere Verbesserungen im ÖPNV.

Im Zeitraum von 1996 bis 2003 stieg die Zahl der Fahrgäste um etwa 20 Prozent. Auch die Kundenbesetzung pro Zug liegt trotz der ländlichen Struktur Schleswig-Holsteins über dem Bundesdurchschnitt. Das alles bei besserem Komfort für die NutzerInnen.

Kurz und gut: Die Chancen der Regionalisierung im Schienenverkehr sind von der Rot-Grünen Landesregierung optimal genutzt worden. BahnnutzerInnen in Schleswig-Holstein haben mehr Haltepunkte, eine neue Schienenstrecke, mehr Angebote, neue Fahrzeuge und mehr Komfort bekommen. Darauf sollten wir alle sehr stolz sein.

Herr Austermann, Sie haben heute die Chance, sich dieser Gemeinsamkeit anzuschließen und nicht wie ein Napoleon von der Waterkant, einsam auf dem Feldherrenhügel zu stehen.
