

Es gilt das gesprochene Wort!

Hinweis: Diese Rede kann hier als Video abgerufen werden:
<http://www.landtag.ltsh.de/aktuelles/mediathek>

LANDTAGSREDE – 26. September 2024

Niclas Dürbrook

Die Schienenverbindungen in SH müssen zuverlässig sein!

TOP 26: Erhöhung der Trassenentgelte stoppen (Drs. 20/2474neu)

„Die Ampel ersetzt den Bundeszuschuss an die Infrastruktur-Sparte der Bahn durch eine Eigenkapitalerhöhung; das führt dazu, dass die Bahn die Trassenentgelte (Gebühren für die Schienenbenutzung) kräftig erhöhen möchte oder aus eigener Sicht: erhöhen muss

Selbstverständlich ist das keine gute Idee. Es wird nicht dafür sorgen, dass Verkehr auf die Schiene verlagert wird. Es macht die Bahn weniger konkurrenzfähig. Und es ist damit nicht gut für den Klimaschutz.

Spannend wird in den kommenden Monaten, ob die Deckelung der Trassenentgelte im Regionalverkehr Bestand haben wird. Noch gilt der Deckel, der dafür sorgt, dass die Entgelte im Regionalverkehr nicht stärker steigen als die Regionalisierungsmittel. Aber klar ist: Auch wenn das hält, trifft es den Güter- und den Fernverkehr umso stärker, weil sie die Entgelterhöhung dann alleine tragen müssen.

Wenn ich mir den schwarz-grünen Antrag bis zu dem Punkt anschau, kann ich die Kritik also komplett nachvollziehen und teile sie. Mit der Kritik sind wir auch nicht alleine, das sehen viele andere genauso. Zum Beispiel ein Reinhard Meyer in Mecklenburg-Vorpommern.

Es gibt aber einen nicht ganz unwichtigen Unterschied, denn im Gegensatz zu Ihnen nennt ein Reinhard Meyer auch eine Alternative. Nämlich die Reform der Schuldenbremse, die erkennbar ein riesengroßer Teil des Problems ist.

Die Ampel greif auf die Eigenkapitalerhöhung ja nicht deswegen zurück, weil man das für eine großartige Idee hält. Sondern man macht es, weil es der schuldenbremsenkonforme Weg ist. Und ich habe mir sehr genau angesehen, was zum Beispiel die Gegenvorschläge der CDU im Bund sind, um anstelle der Eigenkapitalerhöhung den Zuschuss zu zahlen, aber es gibt diese Vorschläge schlichtweg nicht.

Schreiben Sie drei Sätze zur Notwendigkeit der Reform der Schuldenbremse in den Antrag rein und ich bin sofort bereit diesen Teil des Antrags zu unterstützen. Aber eine reine Problembeschreibung, obwohl man mit der eigenen Landesregierung Teil des Problems der bislang unterbleibenden Reform der Schuldenbremse ist, das ist zu wenig.

Und damit kommen wir zum zweiten Teil des Antrags, der mich ein wenig ratlos zurücklässt. Ich nähere mich einmal Ihrer Überlegung: Weil Ihnen die Trassenentgelte zu hoch werden und die Strecken in zu schlechter Qualität sind (beides teile ich von der Beschreibung), wollen Sie, dass die Strecken mit ausschließlich Regionalverkehr an das Land übertragen werden. Ob das jetzt Besitz oder Eigentum des

Landes werden soll, dazu scheinen Sie in den vergangenen Tagen ja noch einen gewissen Austausch gehabt zu haben.

In der Theorie ist das eine schöne Idee, in der Praxis fehlt mir die Fantasie, wie das in Schleswig-Holstein funktionieren soll. Ich sage Ihnen gerne warum:

1. Die rein praktischen Fragen: In Frage kommen vor allem zwei Strecken, nämlich Kiel-Lübeck und Kiel-Flensburg. Beide sind von der Klassifizierung offizielle Umleitungsstrecken für den Fernverkehr. Entsprechend groß dürfte die Begeisterung bei der Bahn sein. Dann der künftige Unterhalt: Es gibt bundesweit noch vier größere Unternehmen, die im Trassenunterhalt unterwegs sind. Alle gut gebucht, schon jetzt ist das der Flaschenhals. Bei allen Aufträgen würde das Land mit bestenfalls einer Handvoll Strecken sich ganz hintenstellen, zumindest weit hinter der DB InfraGO. Und zwangsläufig die Frage: Wer soll das in Schleswig-Holstein eigentlich managen? Auch noch die AKN? Ein weiteres landeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen? Mich wundert das sehr, wenn ich rekapituliere, wie vehement Sie sich heute Vormittag gegen neue Landesaufgaben gewehrt haben.

2. Sie sind schon mit der jetzt vorhandenen landeseigenen Infrastruktur erkennbar überfordert. Schauen Sie sich den Zustand der Landesstraßen an und wozu Ihre Kürzungen bei der Sanierung führen werden; soll dieses System jetzt auch noch auf die Schiene übertragen werden? Und glauben Sie, dass dadurch irgendetwas besser wird?

3. Es gibt ja einen Grund für den Bundeszuschuss an die Netz-Sparte der DB. Und der ist, dass die Trassenentgelte alleine für die Finanzierung der Infrastruktur nicht ausreichen. Das bedeutet, wenn Sie die Strecken wirklich in Landesverantwortung nehmen wollen, dass es dann einen Landeszuschuss für die AKN (oder wer auch immer das umsetzen soll) brauchen wird. Weiß Ihre Finanzministerin Frau Schneider das auch schon?

4. Nehmen wir den Landeszuschuss einmal kurz aus der Überlegung raus und tun so, als ob zum Beispiel auf der Strecke Lübeck-Kiel tatsächlich genug Trassenentgelte zusammenkommen, um den Unterhalt komplett zu finanzieren. Also dass das tatsächlich so ein Dukatenesel ist, wie Sie es offenbar glauben. Dann kann ich mir leider keine Sekunde vorstellen, dass das Geld bei Ihnen tatsächlich in dem Bereich bleiben würde.

Man kann der Ampel die Umgehung der Schuldenbremse mittels Eigenkapitalerhöhung sicherlich vorwerfen. Aber die ungekrönten Könige der Haushaltstrickereien sitzen doch hier in Kiel. Sie wollten die Gelder aus dem ab 2027 dringend gebrauchten Pensionsfonds nehmen, um Haushaltslöcher zu stopfen und haben das erst nach massiven Protesten zurückgestellt. Sie gehen an die Zuschüsse für IMPULS ran, die dann mittels Hexerei-und-Zauberei-Finanzpolitik in ferner Zukunft von einer neuen Landesregierung wieder aufgefüllt werden sollen. Und über die kreative Auslegung von Notkrediten muss ohnehin das Verfassungsgericht jetzt entscheiden. Und vor dem Hintergrund soll eine verlässliche und zukunftssichere Finanzierung der Bahn-Infrastruktur in SH bei Ihnen wirklich besser aufgehoben sein? Möglich, aber unwahrscheinlich.

Wenn Sie die Landesregierung trotz der ganzen Fragezeichen heute losschicken wollen machen Sie das von mir aus, aber dann leider ohne uns. Herzlichen Dank.“