

26.09.2024 | Verkehr

## Bernd Buchholz zu TOP 26 "Erhöhung der Trassenentgelte stoppen"

In seiner Rede zu TOP 26 (Erhöhung der Trassenentgelte stoppen) erklärt der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, **Bernd Buchholz**:

„Uns eint hier zweierlei. Erstens: Wir monieren alle das schlechte Schienennetz in Schleswig-Holstein und den hohen Investitionsbedarf für die Sanierung. Das ist keine Frage.

Zweitens: Uns eint auch die Tatsache, dass das Trassenpreissystem, so wie es zurzeit angelegt ist, dringend reformiert werden muss. Allerdings nicht so, wie Sie es vorschlagen. Das wird nämlich nicht funktionieren. Allein die Qualitätserfassung des gesamten Schienennetzes in Deutschland müsste anschließend zu einer Kategorisierung in unterschiedliche Preiszonen bei der Trassenentgeltfestsetzung führen. Ich halte das für äußerst zweifelhaft.

Aber lassen Sie mich zunächst auf etwas anderes kommen. Sie monieren in Ihrem Antrag, dass der Bund nun auf diese Art und Weise unter anderem mit den vier Milliarden Eigenkapitalerhöhungen bei der DB AG auch ein wenig dafür sorgt, dass diese Trassenentgelte steigen. Immerhin erhöht der Bund aber auch in diesem Jahr seine Gesamtausgaben in Straße und Schiene auf insgesamt rund 35 Milliarden Euro. Der Bund erhöht seine Ausgaben für das Schienennetz auf sensationelle 18 Milliarden Euro. Das ist fast doppelt so viel wie in den Vorjahren. Um wie viel erhöht das Land Schleswig-Holstein seine Ausgaben für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Straße und Schiene? Ich habe bis jetzt nur Einsparungen bei den Infrastrukturausgaben gesehen. Sie erhöhen nichts für die Infrastruktur, erwarten aber von anderen, die tatsächlich erheblich erhöhen, dass Sie noch mehr erhöhen sollen und diese Erhöhung möglicherweise auch noch an der Schuldenbremse vorbei machen sollen. Tut mir leid, das funktioniert nicht.

In den Trassenpreisen steckt ein Punkt drin, über den hier keiner geredet hat. Es gibt nämlich für den Schienenpersonennahverkehr eine sogenannte Trassenpreisbremse. Die sorgt übrigens dafür, dass die Szenarien, die im Regionalisierungsgesetz stehen, Sie beziffern sie mit zusätzlichen 23,5 Prozent Preissteigerung, im nächsten Jahr gar nicht stattfinden können, weil die Trassenpreise für das nächste Jahr schon feststehen. Aber für den Schienenpersonennahverkehr werden sie nur um 0,6 Prozent steigen. Das bewirkt die Trassenpreisbremse. Diese Trassenpreisbremse wird von der DB InfraGo und von der DB AG beklagt, weil sie möglicherweise nicht europarechtskonform ist.

Ihrem Antrag kann man allerdings auch schon deshalb nicht zustimmen, weil er so Sätze enthält wie: ‚Im Ergebnis müssen damit Investitionen der DB InfraGO in Milliardenhöhe, ganz im Gegensatz zu anderen konkurrierenden Verkehrsträgern, größtenteils durch die Nutzenden finanziert werden‘.

Was bitte ist die LKW-Maut? Die LKW-Maut bedeutet, dass die Verkehrsteilnehmer, die darauf fahren, das bezahlen, was in die Infrastruktur investiert wird. Von den Einnahmen aus der LKW-Maut von 15 Milliarden Euro in diesem Jahr werden nicht alle 15 Milliarden Euro in die Straße investiert, sondern, das wissen Sie ganz genau, insgesamt nur 12 Milliarden Euro. Der Rest wird in die Schiene investiert. Also nehmen Sie den Nutzenden der Straße Geld ab und investieren es auch noch in einen anderen Verkehrsträger. Dass die DB AG zurzeit in Leistungskorridore oder in Hochleistungskorridore investiert, da wird hier von Ihnen behauptet, das habe alles nichts mit Schleswig-Holstein zu tun. Ernsthaft? Hat die Bahnstrecke Berlin-Hamburg mit unseren Verkehren nichts zu tun? Ist der Hochleistungskorridor für 2027 Hamburg-Lübeck woanders als in Schleswig-Holstein? Sind die ETCS-Ausbauten auf der Strecke nach Flensburg keine Investitionen in unser Schienensystem? Sorry, tut mir leid, das irritiert mich nachhaltig.

Schon in der letzten Legislaturperiode hatte ein grüner Abgeordneter die Fantasie: ‚Lasst uns doch das Schienennetz kaufen‘. Das war der Kollege Tietze, wir alle kennen ihn. Am liebsten wollte er die Strecke Westerland-Niebüll kaufen. Er war der Meinung, das wäre hochlukrativ. Blöderweise hat niemand bei der DB AG Interesse gehabt, diese Strecke zu verkaufen. Die größeren Strecken wie Flensburg-Kiel und Kiel-Lübeck wären gar nicht verkaufbar, weil sie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen sind als Entlastungsstrecken des Güter- und des Fernverkehrs. Da darf der Bund gar nicht verkaufen. Also bleibt es irgendwie bei Strecken wie Hein Schönberg oder von mir aus können sie auch gerne Wrist-Kellinghusen im Landesbesitz haben, aber ansonsten ist das eine Chimäre, die Sie da aufbauen.

Und zum Schluss noch eine Sache. Wenn bei der DB AG die Trassenpreise nicht ausreichen, obwohl sie schon so hoch sind, um das Schienennetz zu unterhalten, warum sollte das Land mit seinen geringeren Trassenpreisen das Schienennetz in einen besseren Zustand versetzen können? Das leuchtet mir nicht ein, das ist in sich unlogisch. Ihren Antrag kann man leider nur ablehnen.“

Sperrfrist Redebeginn!

Es gilt das gesprochene Wort.



**Bernd Buchholz**

Sprecher für Wirtschaft, Verkehr, Tourismus, Innen und Recht sowie Medien

**Kontakt:**

Eva Grimminger, v.i.S.d.P.  
Pressesprecherin

Tel.: 0431 988 1488

[fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de](mailto:fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de)

FDP-Fraktion Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 70, 24105 Kiel

E-Mail: [fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de](mailto:fdp-pressesprecher@fdp.ltsh.de), Internet: [www.fdp-fraktion-sh.de](http://www.fdp-fraktion-sh.de)