Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Rede
Kiel, 22.03.2007

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn

Der SSW hat die Bahnreform von Anfang an trotz erheblicher Kritik konstruktiv begleitet. Für uns war das Ziel der Reform, die vorhersehbaren nationalen und internationalen Verkehrszuwächse im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, das ausschlaggebende Argument. Mit der Reform sollten aber auch die weiteren Vorgaben der Europäischen Union, mehr Wettbewerbsfähigkeit, Gleichstellung der Bahn mit den anderen Verkehrsträgern und ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienenverkehrsmarkt erfüllt werden.

Darüber hinaus wurde aber auch das Ziel verfolgt, dass die Bahn sich nach wirtschaftlichen und unternehmerischen Prinzipien am Markt behaupten soll. Somit ist zwar der Börsengang der Bahn eine logische Konsequenz der Reform. Allerdings hatte sich der schleswig-holsteinische Landtag im Februar dafür ausgesprochen, dass es unbedingt eine Trennung von Netz und Bahn geben muss, damit ein fairer Wettbewerb auf der Schiene gewährleistet werden kann.

Diese Forderung findet sich auch im vorliegenden Beschlussvorschlag wieder. Im Prinzip wäre es die beste Lösung, dass die Schieneninfrastruktur in öffentlicher Hand verbleibt und unabhängig betrieben wird. Und man darauf aufbauend dann Ausschreibungen von Verkehrsleistungen durchführt, die so jeden Vorwurf von Einflussnahme oder unberechtigtem Entgegenkommens seitens der Auftraggeber ausschließen würden. Nur

SSW IM LANDTAG

durch die Abkopplung der Infrastruktur aus dem Mutterkonzern bekommen wir langfristig mehr Wettbewerb und ein breiteres Angebot auf der Schiene. Und nur so können wir gewährleisten, dass alle zu den gleichen Bedingungen auf den Strecken fahren. Ziel muss es sein, dass auf der Schiene Waffengleichheit herrscht und jeder die gleiche Chance hat, einen Auftrag zu erhalten. Hierfür sind faire Ausschreibungen immer noch das beste Mittel.

Nun hat sich die Große Koalition in Berlin nach monatelangem Streit darauf geeinigt, dass die Bahn vor der geplanten Teilprivatisierung das Netzeigentum vom Bahnbetrieb trennen und auf dem Bund übertragen muss. Allerdings soll die DB zumindest in den ersten 15 Jahren das 34.000 Kilometer lange Schienennetz weiter bewirtschaften und auch bilanzieren dürfen. Dazu bekommt die Deutsche Bahn eine Option auf weitere 10 Jahre und einen jährlichen Zuschuss des Bundes von zu 2,5 Milliarden Euro zum Erhalt des Netzes. Dabei kommt der Regulierungsbehörde die Aufgabe zu, einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zu gewährleisten.

Wir haben den Berliner Kompromiss, der aus der Sicht von Herrn Mehdorn, dem Chef des Bahnkonzerns, sicherlich positiv bewertet wird, im Wirtschaftsausschuss kontrovers diskutiert. Denn mit dieser Teilprivatisierung besteht natürlich weiterhin die Gefahr, dass die Bahn trotz der Trennung ein □Quasi-Monopol□ beibehält, weil sie weiterhin für den Betrieb der Netze zuständig sein wird. Deshalb hätte der SSW es auch lieber gesehen, wenn man sich für ein getrenntes Modell entschieden hätte, in der der Staat Eigentümer und Betreiber des Netzes bleibt und somit für einen fairen Wettbewerb im Interesse der Kunden sorgt.

Allerdings freue ich mich, dass meine Kolleginnen und Kollegen aus dem Wirtschaftsausschuss der Anregung des SSW gefolgt sind und in der Beschlussempfehlung festgeschrieben haben, dass für uns in Schleswig-Holstein weiterhin eine Trennung von Netz und Betrieb das Ziel sein muss. Das heißt aus meiner Sicht, die jetzt gewählte Lösung kann nur ein Zwischenschritt sein.

Nun wird man abwarten müssen, wie sich das gewählte Modell in Zukunft entwickelt. Sowohl die Opposition im Bund und auch die Fahrgastvereinigung Pro Bahn sind äußerst skeptisch, welche Folgen die Teilprivatisierung für die Kunden haben wird. Insbesondere fürchtet man eine weitere Konzentration der DB auf die rentablen Strecken zwischen den großen Städten und sieht eine Gefahr für den Bahnverkehr in der Fläche. Wenn das Modell funktionieren soll, wird es daher aus Sicht des SSW entscheidend sein, dass die Regulierungsbehörde mit ausreichend Kompetenzen und Eingriffsmöglichkeiten ausgestattet wird, um der Deutschen Bahn wirklich Paroli bieten zu können.

Dazu haben wir deutlich gemacht, dass Schleswig-Holstein als Flächenland ein Interesse daran hat, das Erfolgsmodell der Regionalisierung, wie wir es bisher kennen, fortzusetzen. Daher fordern wir auch im Antrag, dass im Zuge des Börsenganges der Bahn der Bestand und die Leistungsfähigkeit der Netze auch in der Fläche sichergestellt werden. Dazu müssen die erforderlichen verkehrspolitischen Einflussnahmemöglichkeiten seitens des Bundes weiterhin gewährleistet sein. Die Kapitalmarktfähigkeit der Bahn ist also das Eine, aber für den SSW steht die Wettbewerbsfähigkeit, Kundenorientierung und der faire Netzzugang für alle Wettbewerber an vorderster Stelle.

SSW IM LANDTAG