

**Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 15/4761**

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN • Düsternbrooker Weg 70 • 24105  
Kiel

An die  
Vorsitzende des  
Wirtschaftsausschusses  
Roswitha Strauß  
Landeshaus

Herrn Neil z. Kt.

Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Landtag Schleswig-Holstein

Karl-Martin Hentschel  
Fraktionsvorsitzender

Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel  
Zentrale: 0431/988-0  
Durchwahl: 0431/988-1512  
Telefax: 0431/988-1501

e-mail:  
<Karl-Martin.Hentschel@gruene.ltsh.de>  
homepage: [www.karl-martin-hentschel.de](http://www.karl-martin-hentschel.de)  
[www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de)

Kiel, den 19. Juli 2004

Betrifft: Anhörung zur Bahnreform

Sehr geehrte Frau Strauß,

anbei erhalten Sie meine Fragen zur Bahnreform im Anhörungsverfahren des  
Wirtschaftsausschusses.

Ich bitte Vertreter der folgenden Institutionen als Sachverständige für die Anhörung zu  
laden und Ihnen im Vorwege die o.g. Fragen zu übermitteln:

DB-AG, AKN, Connex (NOB), LVS, Transnet, PRO BAHN, VCD, Bund, Vossloh, VDV,

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag  
gez. Karl-Martin Hentschel

1 Anlage

## **Fragen zur Bahnreform im Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses**

### ***Ausgangslage***

Die Bahnreform von 1993/94 hatte zwei Ziele: Reduzierung der Defizite der Bahn mit der Perspektive der Privatisierung und mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Die Bahnreform 1 war in wesentlichen Punkten sicherlich erfolgreich: Die Wirtschaftlichkeit der Bahn konnte erheblich erhöht werden und die Regionalisierung des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) hat für eine neue und innovative Bahnpolitik in den Ländern die Grundlage geschaffen. Trotzdem sind die beiden angestrebten Ziele insgesamt bislang nicht erreicht worden. Immer mehr strukturelle Mängel des jetzigen Systems treten zutage.

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass eine Infrastrukturpolitik, die rein betriebswirtschaftlichen Kriterien der DB AG folgt, nicht geeignet ist, eine Verkehrswende einzuleiten. Er fordert eine Abkehr von der Priorität des Baus neuer Hochgeschwindigkeitstrassen für den Fernverkehr und eine Konzentration auf die Förderung des Langstreckengüterverkehrs sowie des regionalen SPNV (SchienenPersonenNahVerkehr). Dazu sind vor allem Investitionen zur Beseitigung von Engpässen und zur Optimierung der Betriebsabläufe nötig.

Mit der von allen Parteien geteilten Skepsis gegenüber einem „Börsengang“ des integrierten Konzerns inklusive Netz und damit gegenüber einer Teilprivatisierung der Infrastruktur wird die Notwendigkeit einer erneuten Korrektur dieses vom Konzernvorstand favorisierten Weges deutlich. Alle Parteien im Bundestag und im Bundesrat eint insbesondere die Einsicht, dass das Schienennetz nicht privatisiert betrieben werden kann und darf. Dazu haben auch die katastrophalen Erfahrungen in Großbritannien beigetragen, wo die materielle Privatisierung des Netzes zu einem Desaster mit anschließender (sehr teurer) Rückübertragung an den Staat geführt hat.

Die Qualität der Infrastruktur lässt immer noch erheblich zu wünschen übrig und die Schwachstellen des jetzigen Systems treten immer deutlich hervor: Die Länder haben kaum Einfluss auf die Infrastrukturinvestitionen in das Schienennetz und die Verkehrsstationen und die DB AG trifft ihre Investitionsentscheidungen vor allem, um die Wirtschaftlichkeit des Fernverkehrs zu erhöhen. Schnelle flexible Entscheidungen, um Engpässe im Netz zu beseitigen, um Streckenabschnitte zu beschleunigen, damit der Taktfahrplan umgesetzt werden kann oder um Güteranschlüsse zu ermöglichen, sind kaum möglich. Der Ausbau der Bahnhöfe zieht sich über Jahre hin – die Kommunikation der DB AG mit den Ländern und erst recht mit der jeweiligen Kommunalpolitik ist suboptimal.

### ***Fragen an die Sachverständigen***

- 1. Wie stehen Sie zu den Forderungen nach einer Eigentümerischen Trennung des Schienen-Netzes von den Transport-Gesellschaften und nach einer Regionalisierung der Nebennetze in Regie der Bundesländer?**
- 2. Sollte der Schienenwegebau nach dem bewährten Muster des Straßenbaus organisiert werden? Das hieße: der Ausbau der Hauptstrecken wird durch den BVWP (Bundesverkehrswegeplan) geregelt, also Finanzierung durch den Bund. Baudurchführung, Bauplanung und Pflege erfolgt durch die**

Länder. Der Bau und Ausbau der Nebenstrecken erfolgt autonom durch die Länder. Dafür erhalten sie einen angemessenen festzusetzenden Anteil der heutigen Mittel für Schienenverkehrsinvestitionen.

3. Befürworten Sie die schrittweise Privatisierung aller Teile der DB AG, die selbst Zugverkehr durchführen (DB Cargo bzw. Railion, DB Reise und Touristik, DB Regio) und die Entlassung des gesamten Bahnbetriebes nach und nach in den Wettbewerb?
4. Halten Sie die Gründung einer unabhängigen Trassenvergabeagentur für notwendig, um das natürliche Monopol des Schienennetzes so zu vermarkten, dass möglichst viel Verkehr auf die Schiene kommt?
5. Befürworten Sie die Gründung einer unabhängigen Servicegesellschaft um einen „herstellerneutralen“ Fahrkartenverkauf und den Betrieb eines „herstellerneutralen“ Buchungssystems, die Erstellung von Fahrplänen und weitere Informations- und Serviceaufgaben einschließlich einer alle Verkehrsmittel übergreifenden Fahrplanauskunft sicherzustellen?
6. Wie beurteilen Sie die Einführung einheitlicher regionaler Tarifsysteme, wie den Schleswig-Holstein-Tarif? Wie sollten Ihrer Meinung nach die Tarife im Fernverkehr gestaltet werden, Freigabe oder einheitlicher Tarif, und halten Sie bei unterschiedlichen Tarifen eine Tarifdurchbindungspflicht für erforderlich, um einen einheitlichen Fahrkartenverkauf zu sichern?
7. Kann eine Kommunalisierung der Bahnhöfe zu weiteren Attraktivitätssteigerungen führen und welche finanziellen Rahmenbedingungen sind dafür erforderlich?
8. Befürworten Sie eine Neuordnung der technischen Standards für den Schienennahverkehr und wie könnten diese aussehen?
9. Sollen die Rechte der Fahrgäste gestärkt werden, um einen effektiven Verbraucherschutz zu erreichen? Halten Sie eine gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte für erforderlich?

Karl-Martin Hentschel  
Landtagsfraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN  
Stand 15.7.04