

BUND-Landesverband Schleswig-Holstein

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Der Vorsitzende -
Pf 7121
24171 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 15/4983**

Kiel, den 27.9.2004

Ihr Zeichen:
L21

Unser Zeichen:
MM-AK Verkehr

Anhörung des Wirtschaftsausschusses zur Bahnreform am 29.9.2004

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Neil,

anbei übersende ich Ihnen eine schriftliche Stellungnahme des **BUND** zur Bahnreform.
Wir würden uns freuen, wenn Sie den Mitgliedern des Wirtschaftsausschuss des
Schleswig-Holsteinischen Landtages eine Kopie vorlegen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Martin Marquardt
BUND-Naturschutzreferent

Stellungnahme des *BUND*-Landesverbandes Schleswig-Holstein

zu Fragen zur Bahnreform im Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des schleswig-holsteinischen Landtages am 29.09.2004

Der **BUND**-Landesverband Schleswig-Holstein bedankt sich für die Einbeziehung bei diesem Anhörungsverfahren.

Als Natur- und Umweltverband ist es verkehrspolitisches Ziel des **BUND**, das System des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und hier vorrangig des Bahnverkehrs so zu fördern, dass nennenswerte Anteile des weitaus umweltschädlicheren motorisierten Individualverkehrs (MIV) verlagert werden. Dabei vertreten wir als häufige Nutzer von Bahn und Bus zugleich die Interessen der Fahrgäste.

Grundsätzlich ist daher festzuhalten, dass der Hauptwettbewerb im Personenverkehr zwischen den Verkehrssystemen ÖV und MIV stattfindet und nicht zwischen den Verkehrsanbietern eines Systems. Insofern muss es oberstes Ziel der Verkehrspolitik sein bzw. erst werden, Chancengleichheit zwischen beiden Systemen herzustellen. So steht der Steuer finanzierten durch Globalbeiträge (teil?-)finanzierten staatlichen Infrastrukturvorhaltung im Bereich Straße eine entfernungsabhängige direkte Nutzerfinanzierung im Bereich Schiene gegenüber. Auf diese Weise gibt es für AutofahrerInnen so gut wie kein Zugangshemmnis (außer einmaligem Führerscheinerwerb, gelegentlichem Autokauf und häufigerem Tanken) zum System MIV, das durch relativ hohe Fixkosten und entsprechend geringere entfernungsabhängige Kosten im alltäglichen Entscheidungsprozess kostengünstiger wirkt. Im Bereich ÖV hingegen stellt neben immer noch schwieriger Fahrplan- Informationsnotwendigkeit vor allem der Fahrscheinerwerb, bei immenser Tarifvielfalt und den entfernungsabhängigen Kosten ein erhebliches Zugangshemmnis dar.

Daraus ist die Kernforderung abzuleiten, das alles verkehrspolitische Handeln dem Ziel unterzuordnen ist, Chancengleichheit der Systeme herzustellen. Also entweder wird der Zugang zum System ÖV vereinfacht (steuerliche Infrastrukturfinanzierung, hohe Fixkosten über Steuern und geringes Entgelt für den unkompliziert erwerbbaaren Fahrschein) oder der Zugang zum System MIV wird durch Straßenbenutzungsgebühren erschwert, mit tariflicher Unterscheidung in Fernstraßen und Regionalstraßen, unterschiedlichen Gebühren je nach örtlicher Zuständigkeit, mindestens 100 verschiedenen Bezahl-Automaten-Typen und dem Zwang die Benutzungsgebühr vor Fahrtantritt zu entrichten, wobei natürlich der genaue Fahrweg vorab festzulegen ist.

Im Sinne einer Verkehrsvermeidung wäre der zweite Weg zu präferieren, für mehr Mobilität für alle ist der erstgenannte Weg vorzuziehen.

Ebenso von prinzipieller Bedeutung ist die Frage, wie viel Staat nötig und wie viel marktwirtschaftlicher Wettbewerb im System ÖV möglich ist. Hier sind Fragen der Daseinsvorsorge, der gleichwertigen Lebensbedingungen und besonders auch der Sicherheit des Verkehrssystems gegenüber privatwirtschaftlichen Aspekten der höheren Produktivität und damit Wirtschaftlichkeit gegeneinander abzuwägen. Diese Abwägung gilt für so gut wie alle im Anhörungsverfahren zu beantwortenden Fragen und ist - ohne nochmalige explizite Erwähnung - Bestandteil unserer Antworten:

zu Frage 1 und Frage 4: Trennung von Netz und Betrieb, Trassenvergabeagentur

Die Eigentümerische Trennung von Schienen-Netz und Transportgesellschaft ist angesichts des immer noch herrschenden faktischen Monopols der DB dringend geboten. Die Interessengemengelage im DB-Konzern lässt immer wieder den Verdacht auf Wettbewerbsbehinderung aufkommen. Zudem besteht jederzeit die Erpressungsgefahr, dass Infrastrukturinvestitionen von Streckenvergaben abhängig gemacht werden.

Insofern ist eine Regionalisierung des Netzes (und nicht nur der Nebennetze) absolut sinnvoll, so ließe sich nicht nur Transparenz bei der Mittelverwendung herstellen, sondern auch sicherstellen, dass die in der Region erzielten Trasseneinnahmen auch der Infrastruktur der Region zugute kommt.

Dass eine Einheit von Netz und Betriebe auch Synergieeffekte bieten kann, führt zu der Überlegung, ob nicht beides als Paket bei den Streckenausschreibungen vergeben werden kann, wozu wir noch kein abschließendes Urteil abgeben können. Vor allem wäre zu klären, wie bei Netzen mit unterschiedlichen Verkehrsbetreibern (u.a. auch im Güterverkehr) umzugehen wäre. Hier besteht Untersuchungsbedarf.

In jedem Fall ist eine Trassenvergabeagentur (entweder als Ausführungsorgan der staatlichen Infrastrukturgesellschaft oder als staatliches Kontrollorgan eines privaten Infrastrukturbetreibers) für fairen Wettbewerb unumgänglich.

zu Frage 2: Schienenwegeausbau

Die Planung des Schienenwegebaus sollte in jedem Fall staatlicherseits erfolgen, wobei wir uns nicht ganz sicher sind, ob nicht grundsätzlich die Länder für alle Strecken ihres Landes, also auch die Hauptstrecken verantwortlich sein sollten. Wir erkennen zumindest keinen Grund, warum nicht auch Länder übergreifende Hauptstrecken im Zuge von Absprachen der jeweils betroffenen Länder geplant werden könnten. Entscheidendes Kriterium für die Zuständigkeit muss sein, wer am besten in der Lage ist, Infrastrukturinvestitionen so zu vergeben, dass die best mögliche Netzwirkung, die allen Regionen zugute kommt, erzielt wird, und nicht - wie bisher - große Teile des Investitionsvolumens für große Prestigeprojekte ausgegeben werden, die nur wenigen Metropolregionen Vorteile bieten.

Natürlich müsste der Bund den Ländern entsprechend seiner Haushaltsentlastung die Finanzmittel dafür überlassen.

Wichtig wäre darauf zu achten, dass bei der Ausführung maßgeblich privatwirtschaftliche Kräfte mitwirken. An welcher Stelle ein sinnvoller Übergang von staatlicher Planung auf privatwirtschaftliche Ausführung liegen sollte, vermögen wir noch nicht zu beurteilen.

zu Frage 3: Privatisierung der DB-Verkehrsbetriebsgesellschaften

Es ist sinnvoll die Sparten Güter- und Personenverkehr der DB einzeln zu privatisieren. Eine Unterteilung im Personenverkehr in Fern- und Nahverkehr macht in mehrfacher Hinsicht Probleme. Als Fahrgäste des Systems ÖV ist es schwer hinnehmbar, sich in einem System von fahrplanabhängigen Verkehrsangeboten schon beim Zugangserwerb (also beim Fahrscheinkauf) auf einen Anbieter festlegen zu müssen. Zuschläge für höherwertige Züge sind ja gerade noch akzeptabel (auch wenn die Schweiz auch ohne diese auskommt), aber völlig unterschiedliche Fahrkarten ohne gegenseitige Anerkennung sind eine Zumutung und eklatanter Systemnachteil.

Auch die Vorstellung, der Bahn-Fernverkehr ließe sich eigenwirtschaftlich betreiben, ist mehr und mehr in Zweifel zu ziehen. So muss der Mitte-Deutschland-ICE (Ruhrgebiet-Kassel-Thüringen) bereits aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden und die Abrechnung von Fernverkehrsfahrscheinen, die im Vor- oder Nachlauf für aus Landesmitteln finanzierte Regionalzüge genutzt werden, scheinen ein erhebliches Potenzial der DB darzustellen, Einnahmen im Fernverkehr zu Lasten des Regionalverkehrs schön zu rechnen.

Von daher lautet unsere Forderung, den gesamten Schienenverkehr staatlicherseits auszuschreiben, und von privaten Schienenverkehrsgesellschaften (u.a. einer privatisierten DB) betreiben zu lassen. Erfahrungen aus anderen Ländern (z.B. Schweden) mit neuen Monopolbildungen lassen es ratsam erscheinen, dass die öffentliche Hand als einflussreiche Miteigentümer einiger Verkehrsgesellschaften „im Geschäft“ bleibt, um bei negativen Wettbewerbsentwicklungen noch Eingriffsmöglichkeiten zu behalten. Für Schleswig-Holstein heißt dies, dass die Anteile an der AKN nicht verkauft werden sollten.

zu Frage 4 s. 1.

zu Frage 5: unabhängige Servicegesellschaft

Auch hier ist die Antwort nicht ganz einfach. Ziel muss es sein, dass der Fahrgast, immer und überall eine Fahrplanauskunft und einen Fahrschein für seine gesamte Wegstrecke erhalten können muss, im Prinzip ohne dass er daran merkt, dass er von verschiedenen Gesellschaften befördert wird.

Dieses Ziel lässt sich wohl einerseits am besten durch herstellernerneutrale Agenturen erreichen, andererseits sollten die Verkehrsgesellschaften nicht aus der Notwendigkeit, aktiver Fahrgastakquisition entlassen werden, was schnell zu einer altbekannten „Egalhaltung“ den Kunden gegenüber führt. Schon jetzt ist es etwas problematisch, dass die Bahngesellschaften im Lande zu allererst die LVS und erst an zweiter Stelle die Fahrgäste als ihre Kunden ansehen.

Es sollte daher versucht werden, mit hohen Anforderungen (an Durchgängigkeit von Fahrscheinen, Einheitlichkeit von Verkaufsautomaten, Standardisierung von Fahrplaninformationen u.ä.) verbunden mit strengen Kontrollen, den Vertrieb und die Auskunft bei den Verkehrsbetrieben zu belassen.

Bei Fahrplan- und Tarifrfragen ist immer zu bedenken, dass die beiden in Umfragen immer wieder geäußerten zentralen Wünsche der Fahrgäste, günstige und einfache Preise und durchgehende Verbindungen sind.

zu Frage 6: Tarifsysteem

Tarifdurchbindungspflicht für das Gesamtsystem ÖV, als einschließlich des städtischen Nahverkehrs und der regionalen Busse, ist die Minimalforderung. Insofern ist der SH-Tarif ein Schritt in die richtige Richtung. Aber angesichts aktueller Entwicklungen muss dringend darauf hingewiesen werden, dass das System ÖV bezahlbar bleiben muss, ggf. unter Verzicht auf High-Tech und High-Comfort-Elemente (weiteres zu Tarif s. 5).

Die Notwendigkeit eigener Fernverkehrstarife stellen wir grundsätzlich in Frage (s.a. 3.), lediglich Zuschläge für höherwertige Züge sind diskutierbar.

zu Frage 7: Kommunalisierung von Bahnhöfen

Eine stärkere regionale Verantwortung für die Haltestellen ließe möglicherweise schnelleres und tatkräftigeres Handeln bei Mängeln erhoffen. Ob dabei die Kommunen immer die geeignetsten Verantwortungsträger sind, lässt sich nicht pauschal. beantworten. Schon heute sind die meisten Kommunen für das jeweilige Bahnhofsumfeld um die eigentlichen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen herum verantwortlich. Und hier lässt sich bereits erkennen, wer seiner Verantwortung für den Bahnhof im Sinne einer Attraktivitätssteigerung wohl gerecht würde. Zwei Beispiele mögen genügen: Der Gemeinde Fahrenkrug könnte man die Verantwortung sofort übergeben, bei der Stadt Bad Segeberg sollte man das tunlichst unterlassen.

Unserer Meinung nach sollte der eigentliche Bahnsteig zum Schieneninfrastrukturbetreiber gehören. Alles Weitere wie die Haltestellenausstattung und das Umfeld machen den Bahnhof als Aushängeschild und Eingangstor sowohl der jeweiligen Gemeinde als auch des jeweiligen Verkehrsbetreibers aus. Daher sollte im Einzelfall entschieden werden, wer am geeignetsten ist. Das kann die Kommune sein, das kann aber auch der aktuelle Streckenbetreiber sein oder ggf. sogar ein Zusammenschluss beider und letztlich ist nicht einzusehen, warum es nicht auch privatwirtschaftliche Konkurrenten zur DB Station&Service geben soll.

zu Frage 8: technische Standards

Bei den technischen Standards haben Sicherheitsaspekte und Fahrgastfreundlichkeit oberste Priorität. Wenn die betriebsrelevanten Standards von Nicht-DB-Strecken (also VDV-Standard) ebenso hohe Sicherheit bieten wie DB-Standards (und nach augenblicklichem Kenntnisstand spricht nichts dagegen) müssen diese zum Zwecke der Kostenreduzierung auch auf (Noch-)DB-Strecken anwendbar sein.

Bei den Fahrzeugen ist im Sinne der Fahrgastfreundlichkeit vor allem die Standardisierung der (Türöffnung, Haltewunschtaste, WC, Fahrradabbringung, Gepäckablage etc.) Bedienelemente in Bezug auf Aussehen, Standort, Funktionsweise voranzutreiben.

Am wichtigsten ist aber eine bundes- ja europaweite Standardisierung der Tarife (zumindest in der Struktur, wenn schon nicht in der Gebührenhöhe) und damit einhergehend eine Vereinheitlichung des Aussehens und der Bedienfunktionen von Fahrausweisautomaten. Ähnliches gilt auch für die Standardisierung von Informationssystemen (angefangen beim Fahrplanbuch, über Zuglaufanzeigen bis hin zu Ankunfts- und Abfahrtsaushängen sowie Änderungsmitteilungen).

zu Frage 9: Verbraucherrechte

Wir sehen nicht einen Grund, warum es im Bereich Öffentlichen Verkehrs keinen gesetzlichen Verbraucherschutz geben sollte. Allgemeine und unsere persönlichen Erfahrungen zeigen eindeutig, dass es nicht ohne eine gesetzliche Regelung geht. Die Abhängigkeit von Kulanzregelungen ist zeitaufwändig, mitunter erniedrigend und auch Image schädigend für das gesamte Verkehrssystem ÖV.