



22.03.2007 | Nr. 129/07

Johannes Callsen: zu TOP 24: Einen fairen Wettbewerb auf der Schiene gewährleisten

Die Bahnreform 1999 verfolgte zwei wesentliche Ziele, die noch heute Maßstab sein sollten.

Erstens sollte mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden und zweitens sollte der Bundeshaushalt nachhaltig entlastet werden. Beide Ziele sind vor dem Hintergrund der Klimaveränderung und der dramatischen Überschuldung der öffentlichen Haushalte aktueller denn je.

Viele Aspekte der Bahnreform wurden bereits umgesetzt, aus der Behörde Deutsche Bundesbahn ist eine globale agierende Aktiengesellschaft geworden, die sich noch zu 100 Prozent im Bundesbesitz befindet. Der letzte Schritt der Bahnreform, nämlich die materielle Privatisierung steht nun an. Vor diesem Hintergrund hat sich der Wirtschaftsausschuss im vergangenen Jahr ausführlich mit dem Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen Drs. 16/560 befasst. Nicht zuletzt haben wir während der Wirtschaftsausschussreise nach Berlin noch einmal ausführlich mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn und des Bundesverkehrsministeriums über den geplanten Börsengang diskutieren können. In der letzten Wirtschaftsausschusssitzung ist es uns schließlich gelungen, eine Formulierung zu finden, die insbesondere den Interessen des Landes Schleswig-Holsteins gerecht werden kann.

Die Entscheidung über Art und Umfang der geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ist keine rein unternehmensbezogene Entscheidung. Sie ist vielmehr auch eine Entscheidung über die künftige Struktur des Schienenverkehrs in Deutschland. Für uns als Schleswig-Holsteiner ist es dabei von besonderem Interesse, dass der Bestand und die Leistungsfähigkeit des Netzes auch zukünftig in der Fläche sichergestellt wird. Die bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87 e Abs. 4 GG darf sich nicht nur auf die Hauptstrecken zwischen den Metropolen beschränken. Natürlich ist die Strecke zwischen Hamburg und Frankfurt für die Deutsche Bahn oder einen privaten Investor attraktiver als die

Strecke zwischen Kiel und Flensburg. Um in diesem Bereich eine Rosinenpickerei zu vermeiden, muss die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes verbleiben. Der Verbleib der steuerfinanzierten Eisenbahninfrastruktur beim Bund bedeutet auch, dass es zu keiner Übertragung auf die Länder kommen darf. Eine Übertragung der Eisenbahninfrastruktur auf die Länder würde zwangsläufig zu

einer stärkeren Belastung der Landeshaushalte führen. Bereits die Kürzung der Regionalisierungsmittel im vergangenen Jahr hat uns vor eine schwierige Aufgabe gestellt. Mit viel Geschick ist es uns letztlich gelungen, eine Kompensation zu erreichen und den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein weitgehend in dem gewohnten Maße aufrecht zu erhalten.

Mit der Privatisierung der Deutschen Bahn muss ein diskriminierungsfreier Netzzugang und ein fairer Wettbewerb auf der Schiene gewährleistet werden. Es wird Aufgabe der Bundesnetzagentur sein, dieses sicher zu stellen.

Wir haben im Wirtschaftsausschuss für Schleswig-Holstein wichtige Eckpunkte formuliert.

Lassen sie mich abschließend noch einmal die aus unserer Sicht entscheidenden Grundelemente nennen.

Erstens: Die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur muss weiter im Eigentum des Bundes bleiben.

Zweitens: Einen integrierten Börsengang lehnen wir ab. Die Betriebsführung des Netzes sollte aber bei der Deutschen Bahn AG verbleiben.

Drittens: Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz und dessen Überwachung durch die Bundesnetzagentur muss gewährleistet sein.