

Positionspapier Schieneninfrastruktur Ihr Schreiben vom 24. Juli 2002

Sehr geehrter Herr Dr. Landsberg,
sehr geehrter Herr Flege,

Die neue Legislatur wird voraussichtlich durch eine CDU/CSU- geführte Bundesregierung gekennzeichnet und mit erheblichen Umorientierungen verbunden sein, da die wirtschaftliche Situation im deutschen Schienenverkehr die Abkehr von lieb gewordenen Traditionen bedeutet, die nicht mehr im bisherigen Umfang bezahlbar sein werden.

Mit der von der Pällmann-Kommission empfohlenen Umstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung und der von der CDU/CSU ausdrücklich geforderten Begrenzung der Quersubventionen zwischen den Verkehrsträgern bleibt der finanzielle Rahmen für die Schienenverkehrsinfrastruktur in ländlichen Räumen begrenzt. Investitionen in Schienennetze werden sich hauptsächlich auf die Bereiche konzentrieren müssen, die ein besonders gutes Verhältnis von Nutzen zu Kosten aufweisen. Erfahrungsgemäß gehört der ländliche Raum nicht zu solchen Gebieten. Auf dieser Grundgegebenheit lassen sich die Antworten zu den von Ihnen gestellten Fragen implizit bereits ableiten.

Trotzdem antworte ich wie folgt im Detail:

1. Umsteigefreie Fernverkehrsverbindungen zwischen den Regionen dürften betriebswirtschaftlich kaum in sämtlichen Relationen darstellbar sein. Da die Bundeskassen leer sind, findet die Gemeinwirtschaftlichkeit ihre finanziellen Grenzen.
2. Die Entmischung von Nah- und Fernverkehr in betrieblicher und finanzieller Hinsicht ist nicht immer darstellbar, da dazu erhebliche bauliche Investitionen erforderlich wären. Ordnungspolitisch ist eine solche Entflechtung nach dem Wettbewerbsprinzip denkbar; eine einfache und natürliche Einmischung und Kostentransparenz ist dann gewährleistet, wenn Nah- und Fernverkehr von unterschiedlichen im Wettbewerb stehenden Schienenverkehrsunternehmen angeboten werden. Dies setzt die Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr voraus. Bisher bestehende Monopolstrukturen, geprägt durch die DB AG, müssen aufgebrochen werden.
3. Das geforderte Reservenetz ist unbezahlbar und wird deshalb strikt abgelehnt.
4. Der Übergang auf die Nutzerfinanzierung und die Abkehr von der Steuerfinanzierung setzt die verstärkte Eigenfinanzierung der Bahn voraus. Diese wird dort erfolgen, wo der Nutzen hoch ist. Zahlreiche Nebenstrecken werden daher aufgegeben werden müssen.
5. s. Antwort 4

6. Bahnhöfe sollten nach betriebswirtschaftlich tragfähigen Konzepten modernisiert werden. Da die Mittel des GVFG begrenzt sind, sollte hierzu nicht auf diese Mittel zurückgegriffen werden.
7. Diese Forderung wird von uns uneingeschränkt unterstützt.
8. Steuerlich sollten sämtliche Verkehrsträger gleich behandelt werden. Ungleichbehandlung führt zu Fehlallokationen von Ressourcen und ist volkswirtschaftlich schädlich.
9. Die Stärkung des Güterverkehrs erfolgt am besten durch marktwirtschaftliche Prinzipien. Alternative Schienenverkehrsunternehmen zur DB AG werden neue, betriebswirtschaftliche Schienengüterverkehrsangebote am Markt positionieren, sofern die wettbewerblichen Rahmenbedingungen stabil sind.

Ich hoffe, Ihnen mit meinen Antworten gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Fischer