

Karin Rehbock-Zureich

Mitglied des Deutschen Bundestages

Karin Rehbock-Zureich, MdB · Deutscher Bundestag · Platz der Republik · 11011 Berlin

Allianz pro Schiene e.V.
Herrn Geschäftsführer
Dirk Flege
Chausseestraße 84

10115 Berlin

vorab per Mail

Postanschrift:
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

☎ (030) 227 - 71105

☎ (030) 227 - 76986

▶ karin.rehbock-zureich@bundestag.de

Besucheradresse:
Jacob-Kaiser-Haus
Wilhelmstr. 68 a
Zi 4.753

Berlin, den 09. September 2002

Positionspapier des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und der Allianz pro Schiene zur Entwicklung und Stärkung des ländlichen Raumes durch Schienenverkehrsinfrastruktur

Sehr geehrter Herr Flege,

vielen Dank für Ihr Schreiben zur Zukunft der Schiene im ländlichen Raum, das ich gerne für die SPD-Bundestagsfraktion beantworte.

Eines der herausragenden Ziele, die der Bundesgesetzgeber Ende 1993 mit der Bahnreform verfolgt hat, war und ist, den Verkehrsanteil der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu steigern. Diesem Ziel sieht sich auch die SPD-Bundestagsfraktion weiterhin verpflichtet. Die Schiene erfüllt eine wichtige Funktion bei der Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse gerade der Menschen in ländlichen Regionen.

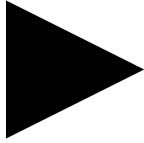
Besonders die Pendlerinnen und Pendler in vielen ländlichen Regionen Deutschlands sind auf einen attraktiven, zuverlässigen und bezahlbaren Schienenpersonenverkehr angewiesen. Ein Verzicht auf den Schienenpersonenverkehr im ländlichen Raum wäre unsozial und müsste zwangsläufig zu einer drastischen Zunahme des Verkehrs auf deutschen Straßen führen - mit allen negativen Folgen für Mensch und Umwelt.

Folgerichtig haben die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen in ihrer Verkehrspolitik verstärkt auf die Schiene und den ÖPNV gesetzt:

Wahlkreis: Im Wallgraben 41, 79761 Waldshut

☎ (07751) 917956 ☎ (07751) 918617 ▶ karin.rehbock-zureich@wk.bundestag.de

..2

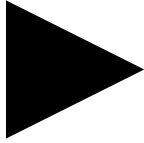


- Wir haben erst vor wenigen Monaten die Bundesmittel für den Personennahverkehr auf 6,745 Milliarden Euro angehoben. Diese Mittel kommt besonders dem Nahverkehr im ländlichen Raum zugute.
- Wir haben die Investitionsmittel für das bestehende Bahnnetz zunächst für die Jahre bis 2003 zusätzlich um 1 Milliarde Euro erhöht. Damit stehen jetzt rund 4,5 Milliarden Euro Investitionsmittel für die Schiene zur Verfügung; 1998 waren es noch unter 3 Milliarden Euro. Diese Mittel können auch für notwendige Ersatzinvestitionen auf Nebenstrecken verwendet werden.
- Wir haben mit der Einführung der verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale die Nachfrage nach Zugfahrten weiter gestärkt: Bus- und Bahnfahrten lohnt sich auch steuerlich wieder für Pendlerinnen und Pendler.

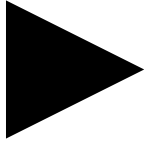
Diese verlässliche Politik für den Verkehrsträger Schiene, der wichtiger Teil eines integrierten Verkehrssystems in Deutschland ist, wird die SPD-Bundestagsfraktion auch in der nächsten Legislaturperiode weiter verfolgen.

Vor diesem Hintergrund möchte ich kurz zu den von Ihnen aufgeworfenen Punkten Stellung nehmen. Das Positionspapier enthält zahlreiche interessante Ansätze und Forderungen zur Effizienz- und Attraktivitätssteigerung. Allerdings muss ich darauf hinweisen, dass eine Reihe von Punkten in den unternehmerischen Aufgabenbereich der Bahnunternehmen bzw. den Verantwortungsbereich der Länder und kommunalen Aufgabenträger fallen. Insofern mag die Bundespolitik diesen Punkten zwar durchaus positiv gegenüber stehen, die einzelnen Entscheidungen können nur die hierzu berufenen Stellen treffen. Angesichts der ganz erheblich angehobenen Finanzmittel, die der Bund der Deutschen Bahn AG (DB AG) und den Ländern zur Verfügung stellt, dürften einige Ihrer Forderungen durchaus realisierbar sein.

Im einzelnen nehme ich wie folgt Stellung:



1. Die Realisierung umsteigefreier Fernverkehrsverbindungen zwischen den Regionen ist als Teil der Angebotsgestaltung ausschließlich Sache der Bahnunternehmen. Mit der vor wenigen Monaten verabschiedeten Novelle des Regionalisierungsgesetzes stehen den Ländern Bundesmittel in Höhe von 102 Millionen € auch für die künftige Finanzierung von solchen Nahverkehrsleistungen zur Verfügung, die bisher noch mit Angeboten des Fernverkehrs erbracht wurden bzw. werden. Die Länder werden damit in die Lage versetzt, auch interregionale Verbindungen zwischen Mittelzentren mit zu finanzieren.
2. Mit der Novelle des Regionalisierungsgesetzes, die von den Koalitionsfraktionen eingebracht wurde, ist die Aufgaben- und Finanzierungsstruktur klargestellt worden. Wir haben nicht die Absicht, die Finanzierungsstruktur des Regionalisierungsgesetzes zu ändern.
3. Das Vorhalten von Parallelstrecken kann gerade vor dem Hintergrund der Entmischung verschiedener Verkehrsarten sinnvoll sein. Letztlich ist es Sache des Betreibers der Schieneninfrastruktur, ob sich Parallelstrecken betriebswirtschaftlich rechnen. Der Bund nimmt hierauf keinen Einfluß.
4. Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass die Finanzmittel für die Schieneninfrastruktur im Bundeshaushalt weiterhin auf hohem Niveau abgesichert werden. Die DB Netz AG braucht Planungssicherheit für die Ertüchtigung und die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie die Fertigstellung laufender Neu- und Ausbauprojekte. Der weitere Ausbau des Netzes muss sich vor allem am Ziel möglichst effizient zu erreichender Verkehrszuwächse orientieren.
5. Nach Auffassung der SPD-Bundestagsfraktion müssen auch Nebenstrecken weiterhin nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz förderfähig bleiben.
6. Das gegenwärtige Finanzierungsinstrumentarium für die Bahnhofsmodernisierung ist nach unserer Auffassung beizubehalten.



7. Eine stärkere Kooperation der verschiedenen Verkehrsunternehmen zur Förderung eines bundesweiten, verkehrsträgerübergreifenden Auskunfts- und Buchungssystem unterstützen wir nachdrücklich.
8. Die Bundesregierung setzt sich in den Gremien der Europäischen Union für die weitere Harmonisierung der steuerlichen Wettbewerbsbedingungen aller Verkehrsträger ein. Wir halten insbesondere eine Mineralölbesteuerung sämtlicher Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der steuerlichen Gleichbehandlung für notwendig. Der bekannte Wettbewerbsnachteil des mit Mineralölsteuer belasteten Bahnverkehrs gegenüber dem steuerbefreiten Luftverkehr kann allerdings aus unserer Sicht nicht dadurch gelöst werden, dass der Bahnverkehr ebenfalls von der Mineralölsteuer befreit wird. Vielmehr müssen auch die bisher befreiten Verkehrsträger in die Mineralölbesteuerung einbezogen werden. Dies ist allerdings nur im Rahmen internationaler Regelungen möglich. Im übrigen haben wir für die Einführung der LKW-Maut ab dem kommenden Jahr und damit für eine wesentlich gerechtere Anlastung der Wegekosten gesorgt.
9. Wir unterstützen ausdrücklich alle Bestrebungen der Bahnen, durch innovative logistische Konzepte die Wirtschaftlichkeit und die Attraktivität des Schienengüterverkehrs für die Kunden zu verbessern. Verkehrspolitisches Ziel muss dabei die Verbesserung des modal split zugunsten der Schiene sein. Soweit beispielsweise technische Regelungen diesem Ziel entgegenstehen, müssen wir sie auf den Prüfstand stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Rehbock-Zureich, MdB