

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



- **Reinhard Weis MdB, verkehrspolitischer Sprecher der SPDBundestagsfraktion**
- **Dirk Fischer, MdB, CDU/CSU verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion**
- **Winfried Hermann, MdB, Bundestagsfraktion Bündnis90/Die Grünen**
- **Heiderose Berroth, MdL, verkehrspolitische Sprecherin der FDPLandtagsfraktion in Baden-Württemberg**

Stellungnahmen der Parteien zu den Fragen der Veranstalter

Die Stellungnahme der PDS konnten wir redaktionell nicht in diesen Beitrag integrieren, da sie nicht konkret auf die einzelnen Fragen geantwortet hat. Sie finden ihre Stellungnahme in einem eigenen Beitrag im Anschluss an diese Zusammenfassung. Wir bedauern sehr, dass dadurch der direkte Vergleich der Antworten erschwert wird.

1 Grundsatzfragen, Ökologie

1.1 Grundsätzliche Feststellung:

- *In unserer Gesellschaft hat Mobilität einen hohen Stellenwert*
- *parteiübergreifend sind ökologische Gesichtspunkte als ein Faktor für die Gestaltung der Politik akzeptiert*
- *die Horber Schienen-Tage stehen 2001 unter dem Motto „Schienenverkehr- Rückgrat nachhaltiger Verkehrspolitik“*

HST: *Welchen Einfluß sollten Ihrer Meinung nach Ökologie und Nachhaltigkeit auf die Politik, insbesondere auf die Verkehrspolitik haben?*

SPD: Wir wollen die Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen und damit zugleich die Mobilität künftiger Generationen sicherstellen. Der mit dem Verkehr verbundene Energie- und Flächenverbrauch verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Die Verminderung dieser Umweltbelastungen ist daher

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



eines der herausragenden Ziele der Verkehrspolitik (weitere Einzelheiten unter dem Stichwort „Verkehrsvermeidung und –verlagerung“).

CDU/CSU: Das effizienteste Verkehrssystem ist auch immer dasjenige, das mit sämtlichen Ressourcen am schonensten umgeht. Das ist die Verzahnung von Ökologie und Ökonomie.

B90/Grüne: „Nachhaltigkeit“ ist das neue Leitbild für die Politik der rotgrünen Regierung überhaupt. „Nachhaltige Mobilität“ ist ein zentrales Handlungsfeld der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“, die zur Zeit von einem Staatssekretärssausschuss für Nachhaltige Entwicklung („Green Cabinet“) erarbeitet wird. Auf der Rio+10-Konferenz in Johannesburg wird die Bundesregierung diese Strategie vorstellen. Zuvor soll sie breit in der deutschen Öffentlichkeit dabattiert werden.

FDP: Ökologie und Nachhaltigkeit müssen wesentliche Grundlage aller politischen Überlegungen sein. Baldmöglichst zu bearbeiten sind dabei die Bereiche, bei denen Synergie mit ökonomischen Überlegungen besteht. Bei den übrigen muß ein maßvoller Kompromiß zwischen ökonomischer Notwendigkeit und den Geboten ökologischer Nachhaltigkeit gefunden werden.

1.2 Einzelfragen

HST: *Welche Schritte wollen Sie konkret unternehmen, um die Forderung der Agenda 21 (nachhaltige Entwicklung) im Verkehrsbereich zu erfüllen?*

SPD: (siehe unten unter dem Stichwort „Verkehrsvermeidung und –verlagerung“)

CDU/CSU: Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems mit möglichst vielen intermodalen Verknüpfungsmöglichkeiten.

B90/Grüne: Bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (neuer Termin der Vorstellung nach der BT-Wahl 2002) soll das Leitbild Nachhaltigkeit ebenfalls eine zentrale Rolle spielen. Ökologische Aspekte sowie die Berücksichtigung von Lebensqualität an Verkehrsstrassen sollen dabei besser als bisher berücksichtigt werden. In der Stadtentwicklung muss zukünftig die „Stadt der kurzen Wege“ Leitbild werden. Fussgänger und Radfahrer müssen bevorzugt gefördert werden. Die Stadt muss spiel- und bewegungsfreundlich werden. Beim Bauen gilt es vorrangig den Bestand zu modernisieren und nachzuverdichten um Fläche und Wege zu sparen. Eine umweltfreundliche Modernisierung des öffentlichen Verkehrsangebotes – Regio-Stadtbahnen in

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Kombination mit vertackteten Buslinien – muss auch die ländlichen Räume besser erschliessen.

FDP: Siehe nächste Frage.

HST: *Wie beurteilen Sie die verschiedenen Verkehrsträger aus ökologischer Sicht?*

SPD: Eine generelle Beurteilung der verschiedenen Verkehrsträger aus ökologischer ist nicht möglich. Nur vermiedener Verkehr oder Fahrradverkehr ist wirklich umweltfreundlich. Schiene, ÖPNV, Küsten- und Binnenschifffahrt sind daneben die umweltfreundlicheren unter den Verkehrsträgern. Im Einzelfall hängt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Verkehrsträgers aber von einzelnen Faktoren ab, wie beispielsweise Energie- oder Landschaftsverbrauch und verursachte Emissionen. So ist etwa ein fast leerer Nahverkehrszug nicht annähernd so umweltverträglich wie ein auf derselben Strecke verkehrendes Sammeltaxi oder ein Bus.

CDU/CSU: Der Aufwand an Primärenergie ist in der Luftfahrt am höchsten, beim Binnenschiff am geringsten. Nur halbvolle Eisenbahnen sind in ihrer Ökobilanz aber schlechter als voll ausgenutzte Lastkraftwagen.

B90/Grüne: Mit Abstand am umweltfreundlichsten sind Gehen und Radfahren, gefolgt von Schienenverkehrsangeboten für große Massen und Bussen für geringere Verkehrsmengen. Züge und Schiffe für Lasttransporte sind ökologisch dem Güterverkehr auf der Strasse überlegen. Bedarf und Nutzung bestimmter Transportmittel bestimmen sich allerdings nicht alleine nach ökologischen Maßstäben. Es wird in Zukunft vor allem darauf ankommen, jedes Verkehrsmittel ökologisch zu optimieren, die Verbindung der verschiedenen Mittel zu verbessern, damit das jeweilig optimale – ökologisch und funktional - genutzt werden kann. So werden sowohl das Auto, das Motorrad als auch der Lastwagen umweltschonend (weniger Sprit, weniger Lärme, etc) weiterentwickelt werden müssen und genutzt werden. Beim PKW sind gemeinsame Nutzung ein Beitrag zur ökologischen Effizienzsteigerung. Das Flugzeug ist im Fernverkehr kaum ersetzbar und muss daher dringend ökotechnisch verbessert werden. Weniger Treibstoffverbrauch und weniger Schadstoffausstoß.

FDP: Aus ökologischer Sicht ist dem Verkehrsträger Schiene Priorität einzuräumen.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



HST: *Wie sollen die unterschiedlichen externen Kosten verschiedener Verkehrsträger in die Verkehrspolitik eingehen?*

SPD: Die Frage, wie und in welcher Höhe die sogenannten externen Kosten des Verkehrs den jeweiligen Verkehrsträgern gern angelastet werden sollen, hat in der Verkehrswissenschaft zu einem heftigen Streit geführt, der bis heute andauert. Ein akademischer Streit um eine möglichst gerechte Kostenanlastung führt aber nicht weiter. Bundesregierung und Koalitionsfraktionen gehen dieses Thema ganz pragmatisch an: Mit der Einführung der streckenabhängigen LKW-Maut ab 2003 machen wir einen ersten großen Schritt in Richtung nutzerabhängige Wegekostenanlastung, die zusätzlich auch die Schadstoffemissionen bei der Festlegung der Gebührenhöhe berücksichtigt.

CDU/CSU: Im Zuge einer standardisierten Bewertung eines jeden Verkehrsprojektes gehen die externen Kosten in die Bildung des Nutzen-Kosten-Faktors für das Projekt mit ein. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis entscheidet über die Bauwürdigkeit des Projektes und dessen relative Dringlichkeit.

B90/Grüne: Die Ökologisierung des Steuer- und Abgabensystems ist ein sinnvoller Ansatz, die Umweltkosten der Verkehrsträger wenigstens teilweise den Nutzern anzulasten. Die Ökosteuern im engeren Sinne, wie von der rotgrünen Regierung in fünf Schritten (5 mal 6 Pf) beschlossen, wie auch die steuerliche Begünstigung von schadstoffarmen Autos sind hierfür gute Beispiele. Die Schwerverkehrsabgabe für LKWs sowie eine schadstoff- und verbrauchsbezogene Kerosinsteuer auf europäischer/internationaler Ebene sind weitere fiskalische Maßnahmen zur Berücksichtigung der externen Kosten.

FDP: Soweit quantifizier- und bewertbar sind alle externen Kosten aller Verkehrsträger zu internalisieren und diese Daten in verkehrspolitische Entscheidungen einzubeziehen (so auch im Entwurf eines Weissbuchs zur Verkehrspolitik der EU-Kommission). Nicht direkt zahlenmäßig erfassbare Fakten müssen in einer zusätzlichen qualitativen Beurteilung – dann ggf. auch in Zahlen umgesetzt – einbezogen werden.

HST: *Welchen Stellenwert hat in Ihrem Konzept die Verkehrsvermeidung und -verlagerung?*

SPD: Verkehrsvermeidung ist ein wichtiger Faktor bei der Eindämmung der prognostizierten Zuwachsraten des Verkehrs. Vor allem die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können helfen, Verkehr zu

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



vermeiden. Gleichzeitig wollen wir einen möglichst hohen Anteil des Verkehrs auf den Umweltverbund (Schiene, ÖPNV, Binnen- und Küstenschiff, Radfahrer und Fußgänger) verlaStellungnahmen gern. Für den verbleibenden Verkehr geht es um eine möglichst umweltverträgliche Abwicklung des Transports durch eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger und durch optimierte Logistikkonzepte. Wir sind jedoch realistisch: PKW und LKW werden auch künftig eine wichtige Rolle im Verkehrssystem spielen. Allerdings muss es gelingen, den Kraftstoffverbrauch im verbleibenden Straßenverkehr weiter zu reduzieren. Wir stellen fest, dass die Automobilindustrie deutliche Fortschritte in diesem Bereich macht: Die 1995 gegebene Selbstverpflichtung, den Verbrauch bis 2005 um 25% zu senken, ist derzeit zu etwa 2/3 erfüllt.

CDU/CSU: Verkehr sollte, wo immer möglich vermieden werden. Eine Verlagerung auf weniger umweltbeeinträchtigende Verkehrsträger ist mit ökonomischem Augenmaß anzustreben.

B90/Grüne: Verkehrsvermeidung ist dringend nötig und hat hohe Priorität. Sie ist leider eher langfristig durch eine neue Stadt- und Siedlungspolitik, aber auch durch neue Produktions- und Arbeitsformen zu erreichen. Trabantenstädte, Supermärkte auf der grünen Wiese und rollende Werksbänke auf den Autobahnen müssen endlich der Vergangenheit angehören. Moderne, nachhaltige Produktionsmethoden vermeiden lange Transportwege durch integrierte Produktion wie in der Chemieindustrie oder Fabrik in der Fabrik in der Automobilindustrie. Es gilt ausserdem soviel wie möglich Güter auf Bahn und Kahn zu verlagern, vor allem auf langen Strecken.

FDP: Verlagerung von Verkehr von der Straße zu Schiene und Wasserstrasse ist Konzept und Forderung der FDP in Bund und Ländern. Mobilität als Ausdruck persönlicher Freiheit darf allerdings nicht durch dirigistische Zwangsmaßnahmen eingeschränkt werden. Die Gestaltung muß vielmehr über die Schaffung von Anreizen, Bewusstseinsbildung und praktische Beispielgebung erfolgen.

HST: *Woran liegt es nach Ihrer Ansicht, dass der Schienenverkehr an den Steigerungsraten im Verkehr nur sehr bescheiden patizipiert?*

SPD: Der Schienenverkehr ist systembedingt sicherlich im Nachteil gegenüber anderen Verkehrsträgern, insbesondere gegenüber der Straße. Straßen sind flächendeckend vorhanden und verfügbar. PKW und LKW sind flexibel einsetzbar, PKW sind zusätzlich in fast jedem Haushalt vorhanden. Der Zugang zum Straßennetz ist jedem Kfz-Besitzer praktisch ohne Beschränkung möglich. Daneben wirkt sich nachteilig aus, dass ein reibungsloser

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



grenzüberschreitender Schienengüterverkehr in Europa aus technischen und rechtlichen Gründen nicht stattfindet. Es gilt daher, die Rahmenbedingungen für die Schiene insgesamt zu verbessern.

CDU/CSU: Während die Straße konsequent wettbewerblich organisiert ist, findet auf der Schiene selbst kaum Wettbewerb zwischen verschiedenen Schienenverkehrsunternehmen statt. Dieses ist der tiefere Grund, weshalb die Schiene unterlegen ist.

B90/Grüne: Bisher waren vor allem die zu hohen Trassenpreise der Bahn, ihre Monopolstellung, ihre mangelnde Fähigkeit zur Modernisierung sowie zu wenige Umschlagplätze zwischen den Transportsystemen hinderlich. Hinzu kommt, dass der Strassengüterverkehr zu billig war. Es fehlt der Bahn, aber auch der Politik ein konsistentestes Konzept zum Ausbau der Güterbahn.

FDP: Über Jahrzehnte wurden Aus- und Neubau des Schienennetzes in Deutschland vernachlässigt. Der Angebotsmonopolist Bahn war aufgrund fehlender Konkurrenz nie gezwungen, attraktive Alternativen anzubieten. Innovatives Marketing scheint bei der Bahn nach wie vor ein Fremdwort zu sein.

HST: *Wie soll unsere künftige Mobilitätsstruktur aussehen?*

SPD: Ziel unserer Verkehrspolitik ist, die Mobilität der Menschen und der Güter zu sichern. Dazu muss es gelingen, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass ein Höchstmaß an Mobilität mit möglichst wenig Verkehr verbunden ist. Eine bestimmte Mobilitätsstruktur kann die Verkehrspolitik in einer freien Gesellschaft allerdings nicht vorgeben. Sie kann lediglich für möglichst faire Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger sorgen. Und sie kann zusätzlich für eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger eintreten. Nur so kann es mittelfristig gelingen, den modal-split zugunsten von Schiene und Wasserstraße zu verändern.

CDU/CSU: Stärkung der Schiene durch intramodalen Wettbewerb mittels der konsequenten Trennung von Netz und Betrieb.

B90/Grüne: Umweltfreundlich, kundenfreundlich, bequem, zuverlässig und sicher.

FDP: Diese muß geprägt sein durch eine ausgewogene Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



2 Verkehrspolitik

2.1 Grundsätzliche Feststellung:

- *Der entstehende und zukünftige Verkehr muß stärker auf die Schiene verlagert werden*
- *der Schienenverkehr kann das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein*
- *den Verkehrszuwachs müssen alle Verkehrsträger gemeinsam bewältigen*
- *Wettbewerb in der sozialen Marktwirtschaft bedingt gleiche Randbedingungen für alle Teilnehmer am Wettbewerb*

HST: *Inwieweit macht sich Ihre Partei diese Aussagen zu eigen?*

SPD: Die rotgrüne Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen haben durch eine deutliche Erhöhung und Verstetigung der Investitionsmittel für die Schiene, durch die Umstellung auf Baukostenzuschüsse und durch die Verlagerung des Investitionsschwerpunktes auf das bestehende Schienennetz die Voraussetzungen für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland geschaffen. Daneben wurden vor allem folgende Verbesserungen für die Schiene erreicht:

- Die langfristige Gewährleistung und Steigerung der Regionalisierungsmittel von 12 Mrd. DM auf jetzt 13,5 Mrd. DM hat den SPNV vorangebracht: Die Verkehrsleistung und die Zahl der im SPNV beförderten Personen stieg um rund 18%. Die Länder wurden durch die Regionalisierungsmittel in die Lage versetzt, verbesserte Angebote und integrierte Taktfahrpläne zu bestellen.
- Durch die Einführung der verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale zum Jahresbeginn 2001 lohnt sich Bahn und Bus fahren jetzt auch steuerlich für Pendlerinnen und Pendler. Wir erwarten, dass die Nachfrage nach Zugfahrkarten dadurch weiter steigen wird.
- Mit dem Inkrafttreten des sogenannten „Eisenbahnpakets“ der Europäischen Union, für das sich die Bundesregierung stark gemacht hat, wird Schienengüterverkehr ab 2003 zunächst auf einem genau definierten „transeuropäischen Netz“ und ab 2008 auf allen Eisenbahnnetzen der EU möglich sein.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Und schließlich: Mit der Einführung der entfernungsabhängigen LKW-Maut ab 2003 werden sich die Marktchancen für den Schienengütertransport insgesamt verbessern.

CDU/CSU: Die Union befolgt einen konsequent wettbewerblichen Ansatz in der Verkehrspolitik

B90/Grüne: O.K., allerdings müssen wir auch gegen den Zuwachs des Verkehrs etwas tun. Verkehrszuwachs ist kein Naturzwang.

FDP: Diesen Aussagen kann die FDP/DVP-Landtagsfraktion nur vorbehaltlos zustimmen.

2.2 Einzelfragen:

HST: *Wo sehen Sie derzeit Wettbewerbsvor- oder -nachteile der verschiedenen Verkehrsträger?*

SPD: Damit die systembedingten Vorteile jedes Verkehrsträgers zum Tragen kommen, müssen möglichst faire und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen herrschen. Um dies zu erreichen, gilt es zum einen, innerhalb der EU zu einer Harmonisierung der Fiskalabgaben zu gelangen. Die Bundesregierung unternimmt auf europäischer Ebene erhebliche Anstrengungen, um dies zu erreichen. Für den sog. Umweltverbund haben sich die Wettbewerbsbedingungen in Deutschland zusätzlich durch die Einführung der verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale im Steuerrecht deutlich verbessert. Daneben ist für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur eine stärker verursachergerechte Anlastung der Wegekosten unabdingbar. Mit der Einführung der entfernungsabhängigen LKW-Maut im Jahr 2003 ist ein erster Schritt in diese Richtung getan.

CDU/CSU: Da die Schiene selbst nicht wettbewerblich organisiert ist, ist sie im Wettbewerb mit der Straße unterlegen.

B90/Grüne: (Siehe unter 1) Ergänzend: Die Straße ist überall, die Schiene ist weder in der Fläche noch in der Streckenlänge vergleichbar gut. Insofern hat der strassengebundene Verkehr in der Fläche Vorteile. Je mehr Verkehr auf der Straße Stau produziert, desto besser werden die Chancen von Schiene und Wasserstraße. Bereits heute lassen sich auf manchen langen Strecken schwere Massengüter besser und billiger mit der Bahn und dem Lastkahn transportieren. Steuerbegünstigung der Schifffahrt ist ökologisch sinnvoll, die Steuerbefreiung der Luftfahrt ist es dagegen nicht. Die neue Schwerverkehrsabgabe für LKWs soll den Wettbewerbsvorteil zu Lasten der

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Umwelt auf der Straße abbauen. Die Halbierung der Mehrwertsteuer für alle öffentlichen Transportmittel könnte deren Wettbewerbsposition verbessern.

FDP: So lange externe Kosten nicht internalisiert werden und die jeweilige Besteuerung nach national unterschiedlichen und rein fiskalisch bedingten Gesichtspunkten erfolgen, sind Wettbewerbsvor- oder Nachteile nicht genau identifizierbar. Einen eindeutigen Wettbewerbsvorteil hat gegenwärtig jedoch der Flugverkehr durch die Kerosin-Steuerbefreiung.

HST: *Welches Verkehrs- und Transportkonzept favorisieren Sie, um den Verkehr der Zukunft zu bewältigen?*

SPD: Um einerseits die Mobilität von Menschen und Gütern zu sichern und andererseits die unerwünschten Folgen des Verkehrs zu begrenzen, vertritt die SPDBundestagsfraktion wie auch die Bundesregierung das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik.

CDU/CSU: Effizient gleich ökologisch sinnvoll.

B90/Grüne: Nur ein integratives, das heißt alle Verkehrsträger verbindendes und der Nachhaltigkeit verpflichtetes Konzept kann den zukünftigen Verkehr bewältigen und Mobilität dauerhaft sichern.

FDP: Das liberale Konzept beinhaltet einen modal-split, weil das steigende Verkehrs- und Transportaufkommen nur durch ein integriertes Gesamtverkehrskonzept bewältigt werden kann.

HST: *Mit welchen Massnahmen wollen Sie Ihr Konzept konkret umsetzen?*

SPD: Eine integrierte Verkehrspolitik – wie wir sie verstehen – konkretisiert sich in einer ganzen Reihe von Handlungsfeldern. Zu diesen Handlungsfeldern gehören u.a. die Zusammenführung von Raum- und Verkehrsplanung, die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die Vernetzung der Verkehrsträger, die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen, die Förderung innovativer Verkehrstechnologien (im Schienenbereich z.B. automatisierte Leitund Sicherungstechnik oder rechnergestützte Trassenermittlung) und der Verkehrsforschung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

CDU/CSU: Nutzerfinanzierung, Umsetzung des Verursacherprinzips, Empfehlungen Pällmann-Kommission, ergänzende Steuerfinanzierung

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



B90/Grüne: Durch Ökosteuern bzw. Abgaben fiskalisch umsteuern. Durch Regeln und Vorschriften die Verkehrsmittel ökologisch modernisieren. Durch Erneuerung bzw. Umbau der Infrastruktur unnötige Verkehre vermeiden und notwendige Transporte auf die umweltverträglichste Methode verlagern. Nicht zu letzt brauchen wir ökologisch verantwortungsvolle Nutzer durch Mobilitätserziehung.

FDP: Die Schiene muß günstiger werden und nicht die Strasse teurer! Steuerungskomponenten sind Preise und Attraktivität.

HST: *Wie beurteilt und beantwortet Ihre Partei die Prognosen zu einem weiteren Verkehrswachstum?*

SPD: Die uns vorliegenden Prognosen über das künftige Verkehrswachstum lassen befürchten, dass das Verkehrssystem in Deutschland ohne verstärkte verkehrs- und investitionspolitische Steuerung mittelfristig an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt. Die zu erwartenden Verkehrszuwächse können nicht von einem Verkehrsträger allein getragen werden. Der „Verkehrsbericht 2000“ der Bundesregierung weist zutreffend darauf hin, dass die Lösung dieses Problems nur in einer integrierten Verkehrspolitik liegen kann. Für die Schiene erwarten wir durch diese Politik eine Verdopplung des Güterverkehrs bis zum Jahre 2015.

CDU/CSU: Erhebliches Wachstum zu erwarten.

B90/Grüne: Wir nehmen die Prognosen ernst im Sinne, so könnte es kommen, wenn wir nicht rechtzeitig gegensteuern. Wir wissen, dass schon viele Prognosen sich im Nachhinein als falsch erwiesen haben und manchmal auch interessengeleitet formuliert werden. Mehr Straßen für mehr prognostizierten Verkehr werden wir Grünen jedenfalls nicht fordern.

FDP: Die FDP unterstützt alle politischen Aktivitäten, die dazu beitragen können, Wirtschafts- und Verkehrswachstum zu entkoppeln. Andererseits darf die Wirtschaftsentwicklung nicht durch Knappheit im Verkehrswesen behindert werden.

HST: *Wie soll der Personen- und Güterverkehr in europäischen Dimensionen in Zukunft bewältigt werden?*

SPD: Auf europäischer Ebene bieten zunächst die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes eine gute

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Grundlage für die Bewältigung des künftigen europäischen Verkehrs, und zwar auch vor dem Hintergrund der anstehenden Osterweiterung der Union. Sie bieten dem weiträumigen Verkehr innerhalb der EU einen Orientierungsrahmen insbesondere für den Ausbau qualitativ hochwertiger Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenverbindungen. Zusätzlich bietet – neben den bereits dargestellten Bemühungen um eine Fiskalharmonisierung im Verkehrsbereich – gerade auch das in der EU beschlossene sog. „Eisenbahnpaket“ positive Ansatzpunkte für eine stärkere Einbeziehung der Schiene bei der Bewältigung des europäischen Güterverkehrs. Ab März 2003 ist der Netzzugang im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auf einem näher definierten transeuropäischen Schienengüternetz möglich. Und ab 2008 sind alle Eisenbahnnetze innerhalb der EU für den grenzüberschreitenden Güterverkehr geöffnet. Zusammen mit den Fortschritten bei der technischen Interoperabilität im Schienenverkehr wird die Bahn dann eine deutlich bessere Position am europäischen Verkehrsmarkt haben.

CDU/CSU:

- Harmonisierung der Eisenbahnen in Europa.
- Ausbau der TEN.
- Wettbewerb auf der Schiene.

B90/Grüne: Wir brauchen dringend ein modernes, europäisches Schienennetz mit gemeinsamer, harmonisierter Technik. Fernverkehre durch Europa gehören runter von der Straße und auf die Schiene.

FDP: EU-weit kann der zunehmende Personen- und Güterverkehr nur durch eine optimierte Verteilung auf die vier Verkehrsträger bewältigt werden (... und vergesst bloss das Fahrrad nicht – dieses muß auch in der Bahnplanung berücksichtigt werden!)

3 Erfahrungen mit der Bahnreform

3.1 Grundsätzliche Feststellung

- *Beim Bund ist mit GG Art. 87e die Verantwortung für eine ausreichende Schieneninfrastruktur verblieben*
- *die Schieneninfrastruktur in Deutschland wird beinahe vollständig von der im Besitz des Bundes befindlichen Deutschen Bahn AG als einzige Verkehrsinfrastruktur nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben*

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



SPD: (Anmerkung: Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreiben ihre Infrastruktur grds. immer nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, soweit sie privatwirtschaftlich organisiert sind.)

- Förderung und Bezuschussung von Baumaßnahmen an Schienenwegen (beispielsweise Eisenbahnkreuzungen) ist bei der DB AG Bundes-, bei anderen Bahnen Länderaufgabe

SPD: (Anmerkung: Zwar ist Bezuschussung von Schieneninvestitionen der sogenannten NE-Bahnen Sache der Länder, nach hier vorliegenden Informationen gibt es keine flächendeckenden Fördergesetze. Lediglich in Baden- Württemberg gibt es ein solches Fördergesetz.)

- *die Trennung von Nah- und Fernverkehr erfolgte aufgrund der vor dem Stichtag der Bahnreform verkehrenden Zuggattungen*

SPD: (Anmerkung: Die Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr ergibt sich aus § 2 Abs. 5 AEG und § 2 Regionalisierungsgesetz. Danach ist SPNV bzw. ÖPNV die allgemein zugängliche Beförderung von Personen im Stadt-, Vorortoder Regionalverkehr. Im Zweifel liegt Nahverkehr vor, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Auf die Bezeichnung der Zuggattungen bzw. Bahnprodukte kommt es hingegen nicht an.)

- *der Nahverkehr auf der Schiene ist mit der Regionalisierung Aufgabe der Länder oder kommunalen Gebietskörperschaften im Auftrag der Länder geworden*
- *der Schienenverkehr wird von der Deutschen Bahn AG nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben*
-

HST: *Inwieweit treffen aus Ihrer Sicht die obigen Feststellungen zu, welche Ergänzungen halten Sie für notwendig?*

SPD: Die oben gemachten Feststellungen treffen zu, soweit sie nicht durch die dargestellten Anmerkungen ergänzt werden.

CDU/CSU: Die grundsätzliche Feststellung trifft überwiegend zu. Es ist zu ergänzen, dass der Bund erhebliche Mittel aufwendet, um das Netz auszubauen und zu unterhalten. Ein Netz kann nie nach rein betriebswirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden. Eine ergänzende Steuerfinanzierung ist dauerhaft erforderlich.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



B90/Grüne: Schieneninfrastruktur soll öffentliche Aufgabe bleiben. Deshalb muss die Trennung von Netz und Betrieb kommen. Zukünftig könnten auch Länder und Kommunen – mit Finanzausgleich wie im Strassenbau - Träger von Schieneninfrastruktur werden. Infrastruktur kann nicht wirtschaftlich betrieben werden und muss daher gemeinwirtschaftlich organisiert und finanziert werden. Die Unterscheidung: Nahverkehr – Fernverkehr hat übersehen, dass ein Gutteil des Verkehrs Regionalverkehr ist mit einer Entfernung mittlerer Reichweite. Wir bräuchten dafür eine zusätzliche Kategorie Regionalverkehr, die gemischt finanziert oder von den Ländern gegen Finanzausgleich übernommen wird. Die Bahnreform muss vor dem Hintegrund gemachter Erfahrungen fortgesetzt werden.

FDP: Sie treffen generell zu. Seit der Bahnreform 1994 mit der formalrechtlichen Privatisierung ist die DB AG als Unternehmen aktienrechtlich verpflichtet, betriebswirtschaftlich zu entscheiden. Dies gilt allerdings nur für den Betrieb, die Infrastrukturverantwortung liegt nach wie vor beim Bund und die FDP plädiert zunächst für eine Beibehaltung der Norm des § 87e GG. Die andere Frage ist, dass der Terminus „betriebswirtschaftlich“ nicht nur auf kurzfristiges shareholder-value-Management bezogen werden darf, sondern gerade in diesem Fall mittel- und langfristige Marketing- und Unternehmenssicherungsüberlegungen mit einbezogen werden sollten.

3.2 Einzelfragen

HST: *Wo sehen Sie die Verantwortung des Bundes und wo die der Länder und kommunaler Gebietskörperschaften?*

SPD: Die Verantwortung des Bundes liegt nach Artikel 87e Abs. 4 GG im Bereich Erhalt und Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Der trägt dieser Verantwortung insbesondere dadurch Rechnung, dass er Schieneninvestitionen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert. Die Länder sind ebenfalls nach Artikel 87e Abs. 4 GG für den SPNV verantwortlich und erhalten für die Übernahme dieser Verantwortung Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (2001 rund 13,5 Mrd. DM). Die Verantwortlichkeiten für den SPNV und den übrigen ÖPNV innerhalb der einzelnen Länder sind durch die jeweiligen Landes-Nahverkehrsgesetze geregelt. Zum Teil werden diese Aufgaben durch die Länder selbst, zum Teil auch durch die Kommunen wahrgenommen.

CDU/CSU: Bund – Fernverkehr, Länder – Regionalverkehr

B90/Grüne: (Siehe auch unter 2) Ergänzend: Der Bund ist für die nationale, die Länder und die Kommunen sind eher für die regionale Belange

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



verantwortlich. Absprachen sind dennoch zwingend nötig, weil sich in der Praxis Verkehre mischen.

FDP: Die Verantwortung Bund/Länder/Kommunen ist gesetzlich geregelt. Die Regionalisierung, die den Ländern die Aufgabenträgerschaft beim SPNV übertrug hat sich bestens bewährt, die bedarfsgerechte Dynamisierung der hierzu notwendigen Mittel muß erhalten werden.

HST: *Wie sollen Konflikte in der Finanzverantwortung von Bund und Ländern, beispielsweise beim Übergang von Schienenwegen des Bundes auf lokale Betreiber, künftig gelöst werden?*

SPD: Die Finanzverantwortung zwischen Bund und Ländern ist mit Artikel 106a GG und den Vorschriften des Regionalisierungsgesetzes eindeutig geregelt.

CDU/CSU: Durch eine übergangsbegleitende Anschubfinanzierung des Bundes

B90/Grüne: Wenn Verkehrswege abgegeben werden müssen dafür Ausgleichszahlungen erfolgen.

FDP: Aufgabenverantwortung und Finanzverantwortung müssen „in einer Hand liegen“ – nur dann gibt es keine kräfte- und mittelverzehrenden Konflikte.

HST: *Wie umfassend muss Ihrer Meinung nach die Flächendeckung des Schienenverkehrs sein?*

SPD: Zunächst läßt sich diese Frage nur im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs beantworten. Schienenverkehr ist wirtschaftlich nur zu betreiben, wenn eine entsprechende Nachfrage nach Verkehrsleistungen besteht. Die Verkehrspolitik kann hier allerdings die Rahmenbedingungen für die Schiene verbessern. Die rot-grüne Verkehrspolitik hat entscheidende Weichenstellungen hierfür eingeleitet. Daneben setzt sich die SPDBundestagsfraktion dafür ein, neue Möglichkeiten für den Erhalt regional bedeutsamer Schienenstrecken sowie die Schaffung, die Organisation und den Betrieb regionaler Schienennetze eingehend zu prüfen. Im Rahmen der jetzt anstehenden Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) haben die Koalitionsfraktionen die Änderung des § 11 AEG beantragt, die vorsieht, die Möglichkeiten von Streckenübernahmen statt Stilllegungen deutlich zu

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



verbessern. Die Oppositionsfraktionen von FDP und CDU/CSU versuchen derzeit, das Inkrafttreten dieses wichtigen Reformschrittes im Bundestages zu verzögern.

CDU/CSU: Keine vollständige Flächenerschließung möglich. Kfz. Und Bus in der Fläche und in dünner besiedelten Räumen besser.

B90/Grüne: Die Bahn muss selbstverständlich auch in der Fläche präsent sein, natürlich hat dies Grenzen, wenn das Verkehrsaufkommen anderweitig ökologisch und ökonomisch günstiger bewältigt werden kann.

FDP: Einen flächendeckenden Schienenverkehr kann es aus wirtschaftlichen Gründen nicht geben. Jedoch sind alle Möglichkeiten einer Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken voll zu nutzen (bisher in Baden-Württemberg bereits vier Mal erfolgreich!). Ergänzend müssen Busverkehre die flächendeckende Grundversorgung sicherstellen ggf. mit innovativen Modellen wie Ruf-Taxi etc. Gilt analog für Güterverkehr.

HST: *In welchem Umfang halten Sie Gleisanschlüsse und Verlademöglichkeiten für den Güterverkehr, Ihre Erhaltung und ggf. Wiederherstellung für notwendig?*

SPD: Hier gilt das bereits in der vorangegangenen Antwort gesagte.

CDU/CSU: Der Bau und der Unterhalt von Anschlüssen muss betriebswirtschaftlich sinnvoll sein. Ergänzende Steuerfinanzierungen sind akzeptabel.

B90/Grüne: Jeder größere Betrieb mit entsprechendem Transportaufkommen bräuchte einen Bahnanschluss. Insofern müssen alle vorhandenen Anschlüsse erhalten/modernisiert werden. Wenn das Transportsystem Schiene modernisiert wird, werden weitere Anschlüsse folgen.

FDP: In dem Umfang wie es möglich ist, für eine solche Strecke ausreichend Aufträge zu gewinnen. Dabei darf nicht nur vom gegenwärtigen Auftragsbestand ausgegangen werden sondern es müssen zukunftsorientierte Marketingüberlegungen mit einbezogen werden, die auch berücksichtigen, dass reines Rosinenpicken sich auf die Dauer nicht auszahlt, da es regelmäßig eine Negativspirale in Gang setzt, weil mit der abnehmenden bearbeiteten Fläche auch die Folgeaufträge geringer werden.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



HST: *Nach welchen Kriterien soll Ihrer Meinung nach die Notwendigkeit des Schienenverkehrs politisch beurteilt werden, welche Verkehre auf der Schiene halten Sie für notwendig?*

SPD: Eine Quotierung kann als politische Vorgabe nicht durchgesetzt werden. Wichtig ist auch hier, die Rahmenbedingungen für die Schiene so zu verbessern, dass er eine größere Rolle im gesamten Verkehrssystem spielen kann.

CDU/CSU:

- Möglichst viel Schienenverkehr.
- Wettbewerb unterschiedlicher Schienenverkehrsunternehmen.
- Offensive Vermarktung der Netzkapazitäten.

B90/Grüne: (Siehe unter 1 und 2) Nachhaltigkeit als Leitbild verlangt, dass Verkehr umwelt- und sozialverträglich und ökonomisch effizient organisiert und abgewickelt werden. Je mehr Personen und Güter auf einer Strecke anfallen, desto eher muss er auf die Schiene. Kleine Mengen und kurze Strecken werden sinnvoller Weise anders über die Straße abgewickelt.

FDP: Die politische Beurteilung der Notwendigkeit des Schienenverkehrs richtet sich nach seiner Eignung und Leistungsfähigkeit sowie nach seinem Beitrag als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel zur Nachhaltigkeit ökologischer Grundlagen. Auf die Schiene als Verkehrsträger sollen – auf der Grundlage freier Verkehrsmittelwahl – so viel Fahrgäste wie möglich. Dasselbe gilt für die entsprechenden Güter-Volumina.

HST: *Mit welchen konkreten Maßnahmen wollen Sie als politisch notwendig erkannte Schritte fördern?*

SPD: Die SPD-Bundestagsfraktion wird auch weiterhin ihre Verkehrspolitik „pro Schiene“ ausrichten. Dazu gehört neben der Verbesserung der nationalen und internationalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene vor allem, dass die Schieneninvestitionen auf dem derzeit hohen Niveau verstetigt werden. Die Bahnen müssen daneben auch selbst einen Beitrag dazu leisten, dass Schiene an Attraktivität für die Kunden gewinnt. Die Bahnen müssen die Kunden durch innovative und kundengerechte Produktqualität überzeugen.

CDU/CSU: Trennung von Netz und Betrieb.

B90/Grüne: (jetzt reicht's! Siehe oben!)

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



FDP: Zuerst müssen DB AG und allen anderen Eisenbahnunternehmen schon im eigenen wirtschaftlichen Interesse versuchen, Absatz und Umsatz sowie vor allem Erträge ihrer Verkehrsleistungen zu optimieren. Komplementär müssen dann Bund/Länder/Kommunen von ihnen bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen bezahlen. Bei vernünftigen Preis-Leistungsverhältnissen werden schließlich die gemeinsamen Anstrengungen, zusätzliches Fahrgastpotenzial zu realisieren, deutlich erfolgversprechender.

HST: *Was wollen Sie tun, wenn betriebswirtschaftliche Entscheidungen von Firmen der Holding DB AG und politischer Wille des Eigners Bundesrepublik Deutschland auseinander laufen?*

SPD: Unsere Verkehrspolitik ist auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene ausgerichtet. Im übrigen treffen die Eisenbahnunternehmen betriebswirtschaftliche Entscheidungen in eigener Verantwortung. Die Deutsche Bahn AG ist zwar der größte Akteur auf dem Schienennetz, darf aber nicht der einzige nennenswerte bleiben. Nur in diesem Bewußtsein ist die Bahnreform von den Parteien getragen worden.

CDU/CSU:

- DB AG – Betriebsverantwortung
- Bund - Netzverantwortung

B90/Grüne: Der Aufsichtsrat muss stärker die Eignerinteressen wahrnehmen. Politik darf der DB AG zwar nicht ins Alltagsgeschäft pfuschen wie früher der Staatsbahn, aber auch nicht zuschauen, wie die AG die Leitlinien einer nachhaltigen Verkehrspolitik verletzt und gleichzeitig ständig vom Bund Milliarden an Zuschüssen verlangt. Öffentliche Mittel für die DB müssen an die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele gebunden werden.

FDP: Diese Konflikte müssen politisch entsprechend der bestehenden Rechtslage „von Fall zu Fall“ jeweils gesondert entschieden werden. Bei tatsächlicher Realisierung einer voll materiell-rechtlichen Privatisierung der DB AG kann Art. 87e GG letztlich nicht mehr bestehen bleiben, von dieser Situation sind wir allerdings leider noch weit entfernt.

HST: *Wie kann Ihrer Meinung nach Fern- und Nahverkehr (eigenwirtschaftlicher und bestellter Verkehr) auf der Schiene sinnvoll unterschieden werden?*

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



SPD: Die Frage ist bereits oben (Erfahrungen mit der Bahnreform – Grundsätzliche Feststellung) beantwortet worden.

CDU/CSU: Eine sinnvolle Unterscheidung ist nicht möglich. Die Unterscheidung ist fiktiv.

B90/Grüne: (Siehe unter 2)

FDP: Die heutige Legaldefinition des Nahverkehrs (ÖPNVG-BW) hat sich bewährt. Entsprechend bedürfte die Definition von Fernverkehr gleichfalls keiner Änderung. Wenn sich allerdings die DB AG weiterhin darauf kapriziert, Interregio-Angebote, die der baden-württembergische Landtag eindeutig und einstimmig (!) dem Fernverkehr zuordnet, nur noch dort anzubieten, wo es ihr finanziell besonders behagt, wird es darum gehen, eine Definition zu finden, die es ermöglicht, dass die Länder entsprechende Aufgaben wahrnehmen können. Dies muss allerdings gleichzeitig mit einer veränderten finanziellen Ausstattung verbunden sein (siehe Beschluss der letzten Verkehrsministerkonferenz).

HST: *Was wollen Sie tun, wenn betriebswirtschaftliche Entscheidungen von Firmen der Holding DB AG die Aufgabenträger im Nahverkehr unvorhergesehen belasten?*

SPD: Die Finanzverantwortung für den SPNV/ÖPNV – wie bereits beschrieben – ergibt sich aus Artikel 106a GG und den Vorschriften des Regionalisierungsgesetzes. Die Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz haben die Aufgabenträger in den letzten Jahren in die Lage versetzt, die Verkehrsleistungen im Nahverkehr deutlich zu steigern.

CDU/CSU: Der Hintergrund der Frage ist unklar.

B90/Grüne: Es gilt mit politisch-wirtschaftlichem Druck solche Entscheidungen zu vermeiden oder entsprechend Infrastrukturmittel oder andere Zuschüssen nicht der DB, sondern den Ländern oder Kommunen zukommen zu lassen.

FDP: Dann ist der Bund gefordert, seine ihm nach 87e obliegende Aufgabe wahrzunehmen, ggf. durch die oben beschriebene Umdefinition. Die DB AG müsste sich allerdings selbst klar machen, dass sie auf die Zubringer-Funktion der Nahverkehrsunternehmen auf Dauer lebensnotwendig angewiesen ist und deshalb partnerschaftliches Zusammenwirken angesagt sein müsste.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



HST: *Welchen Stellenwert messen Sie dem intra- und intermodalen Wettbewerb zu?*

SPD: Mit Ausnahme der Schiene ist intramodaler Wettbewerb bei allen anderen Verkehrsträgern seit langem Realität. Intramodaler Wettbewerb auf der Bahnunternehmen kann einen Beitrag leisten, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Er kann die Kostenstruktur des Bahnunternehmens wie auch die Angebotsqualität zu verbessern. Wichtig ist allerdings, dass der Wettbewerb nicht um seiner selbst willen, sondern unter fairen Bedingungen statt findet. Ansonsten sind Fehlentwicklungen unvermeidlich, wie das negative Beispiel Großbritanniens zeigt. Die im Rahmen der anstehenden AEG-Novelle vorgesehene Stärkung der Wettbewerbsaufsicht ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Intermodaler Wettbewerb ist ebenfalls seit langem Realität. Hier gilt es, faire Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger zu schaffen.

CDU/CSU: Der intramodale Wettbewerb ist wichtig, um im intermodalen bestehen zu können.

B90/Grüne: Einen hohen, sowohl innerhalb als auch zwischen den Systemen.

FDP: Die FDP tritt intensiv für das Entstehen von tatsächlichem intra- sowie intermodalem Wettbewerb ein. Durch ihn können Transportkosten und -preise optimiert und damit ein echter Anreiz zu einem deutlichen Mehr an Bahnverkehr geschaffen werden.

HST: *Wie bewerten Sie die Tätigkeit anderer Unternehmen als der Deutschen Bahn AG im Bereich des Schienenverkehrs?*

SPD: Die Deutsche Bahn AG hat die schwierigsten Sanierungsjahre noch vor sich. Wir unterstützen die DB AG bei der Konsolidierung des Unternehmens. Dabei darf aber Sanierung nicht gleichbedeutend mit Reduzierung auf eine Schrumpfbahn sein. Die konzerninternen Entscheidungswege müssen ebenfalls durch effizientere Strukturen und Lernprozesse der Mitarbeiter beschleunigt werden. Ein besseres Bahnangebot ist möglich, wenn effizienter gewirtschaftet wird. Dazu sind neue Investitionsschwerpunkte und offene Wettbewerbsstrukturen nötig. Falsche Weichenstellungen der früheren Bundesregierung in der Investitionspolitik wirken sich allerdings bis heute aus. Die rotgrüne Bundesregierung hat hier eine Wende geschafft und die Investitionen für die Schiene deutlich erhöht .

CDU/CSU: Bisher unzureichend, mehr Mitbewerber müssen auf die Schiene.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



B90/Grüne: Sehr positiv. Sie zeigen häufig, wie man intelligent, kundenfreundlich und preiswert Schienenverkehr machen kann.

FDP: Äußerst positiv und unbedingt notwendig, wenn das Ziel einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wirklich ernst gemeint ist.

4 Weitere Themen

HST: *Welche weiteren Probleme oder auch Chancen sehen Sie in der derzeitigen Verkehrspolitik, insbesondere beim Schienenverkehr?*

SPD: (Siehe oben: Antwort zu „Verkehrspolitik – Grundsätzliche Feststellung“)

CDU/CSU: Im Wettbewerb auf der Schiene werden enorme Chancen gesehen.

B90/Grüne: Das System Schienenverkehr müsste innovationsfähiger werden. Die Karlsruher Stadtbahn zeigt beispielhaft, wie wenig innovativ man bei der Bahn über viele Jahrzehnte war.

FDP: a) Wie von der FDP vorhergesagt können die der DB AG eigentlich zur Verfügung stehenden Investitionsmittel wegen fehlender baureifer Projekte auch in diesem Jahr nicht voll abgerufen werden – Rest mind. 1 Mrd. DM.

b) Probleme bestehen zudem im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr, da insbesondere Frankreich sein Netz nicht öffnet und eine Interoperabilität der Bahnsysteme behindert. Die Probleme im Schienenverkehr sind allgemein bekannt. Die Ziele sind von der Politik – parteiübergreifend – definiert und in hohem Maß akzeptiert. Inwieweit es gelingt, die auch nach dem Programm der FDP gewünschte stärkere Verlagerung von der Strasse zur Schiene zu erreichen, wird der Markt entscheiden, Politik hat hierfür die Rahmenbedingungen zu setzen. Chancen zur Verlagerung kommen ferner – wie zur Zeit beim Flugverkehr zu beobachten – aber auch aus ganz anderen Richtungen. Eine gewisse Hoffnung auf die Einsicht breiterer Bevölkerungsmassen sollte nicht aufgegeben und immer wieder informativ unterstützt werden.

HST: *Welche politischen Schlußfolgerungen ziehen Sie aus den von Ihnen aufgezeigten Problemen und Chancen?*

SPD: (Siehe oben: Antwort zu „Verkehrspolitik – Einzelfragen – Prognosen zum weiteren Verkehrswachstum“)

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



CDU/CSU: Das Wettbewerbsprinzip ist umzusetzen.

- Wettbewerbsaufsicht.
- Trennung Netz und Betrieb.

B90/Grüne: Wir müssen Innovationen anregen und fördern.

FDP: Die Staaten müssen Rahmenbedingungen für einen fairen EU-weiten Wettbewerb setzen (beim Flugverkehr besteht der Wettbewerb bereits weltweit, nur die intra-modalen Chancen sind noch nicht synchronisiert). Dies muß dahingehend erfolgen, dass die Fiskalbelastungen an den externen Wege- und Beförderungskosten orientiert werden, soweit diese aufgrund der schwierigen und bisher nicht gelungenen Quantifizier- und Bewertbarkeit nicht den Verursachern direkt angerechnet werden können.

HST: *Welche konkreten Maßnahmen würde Ihre Partei einleiten, wenn sie dafür eine politische Mehrheit findet?*

SPD: Die rot-grüne Bundesregierung wird ihre erfolgreiche Verkehrspolitik auch nach 2002 fortsetzen. Sie wird sich auch künftig dafür einsetzen, das Zusammenspiel aller Komponenten des Verkehrssystems zu verbessern. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken voll zur Geltung bringen können. Dazu ist es notwendig, einer integrierten Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen.

CDU/CSU: Umsetzung des Unionskonzeptes.

B90/Grüne: Ausweitung der Mobilitätsforschung sowie Förderung der Weiterentwicklung der Schientechnik.

FDP: Es müssten sämtliche rechtlich möglichen Druckmittel angewendet werden, um die DB AG einerseits dazu zu bringen, dass sie ihr grosses Potenzial zur Steigerung der Attraktivität der Bahn auch wirklich nutzt. Wo sie diese Chancen nicht selbst nutzen will oder kann, muß sie den Marktbereich für Wettbewerber freigeben.