

21. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 2003



Horb, 22. November 2003

Resolution der 21. Horber Schienen-Tage vom 19. - 23. November 2003

(Langfassung mit Erklärungen)

Die Teilnehmer der 21. Horber Schienen-Tage stellen fest:

In der aktuellen Wirtschaftslage ist eine gute Infrastruktur mehr denn je wesentliche Bedingung für eine positive Entwicklung. Eisenbahninfrastruktur ist ein unverzichtbarer Teil dieser Infrastruktur, durch ihre Leistungsfähigkeit kann sie die gesamte Wirtschaftslage fördern.

Wichtigster Faktor hierbei ist ein Eingehen auf den Markt, die Entwicklung der Potentiale, das Stärken erfolgreicher Projekte und ein integrierender Ansatz mit dem Umfeld. Größter Hemmschuh sind der Umgang der Politik und der DB-Töchter mit der Infrastruktur und das Setzen von falschen und widersprüchlichen Rahmenbedingungen für Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Die Teilnehmer der 21. Horber Schienen-Tage fordern daher:

- Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur muß als Grundlage der Wirtschaftsentwicklung öffentliche Aufgabe bleiben, sie darf nicht irreführend als Subvention bezeichnet werden.

Ausgelöst durch die aktuelle Diskussion um Subventionen und ihre Kürzung fordern die Teilnehmer alle staatlichen Ebenen und deren nachgeordneten Behörden (vor allem das Eisenbahn-Bundesamt) auf, ihrer langfristigen volkswirtschaftlichen Vorsorgepflicht für die Eisenbahninfrastruktur wirkungsvoll nachzukommen. Im Rahmen der Bahnreform wurde den Eisenbahnunternehmen die betriebswirtschaftliche Verantwortung zugewiesen; zahlreiche gravierende Probleme des Schienengüterverkehrs gehen jedoch auch auf die fehlende Wahrnehmung der Infrastrukturverantwortung durch die öffentliche Hand zurück.

- Eine Zukunftsvision für die Infrastruktur muß entwickelt und gemeinsam umgesetzt werden. Der Primat der Politik ist zu beachten; sie muß definieren, welches Maß an Infrastruktur vorzuhalten ist.

In der Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung muß ein Gesamtplan zur Schienennetzentwicklung angestrebt werden, mit dem die notwendige Verkehrswende für mehr "Verkehr auf der Schiene" ermöglicht wird. In einem solchen Zielkonzept ist auch eine Reserveinfrastruktur einzubeziehen, die der Standortentwicklung für Wirtschaft und Raumentwicklung Rechnung trägt.

21. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 2003



Insbesondere müssen Wege der Infrastrukturfinanzierung gefunden werden, die den aktuellen und potentiellen Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs Rechnung tragen. Im Falle von Stilllegungsanträgen muß die öffentliche Hand aktiv nach alternativen Infrastruktureignern und -betreibern suchen und ggf. das Vermögen zurück in staatliche Hand nehmen.

- Dem politischen Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ müssen endlich konkrete Taten mit dieser Wirkung folgen.

Im Nahverkehr wurde nach der Übertragung der Verantwortung auf die Länder das Angebot verbessert und Zuwächse der Fahrgastzahlen erreicht, im Personenfernverkehr blieb der Zuwachs gering. Wie ein Referent ausführte, ist der in der Statistik ausgewiesene Zuwachs teilweise nicht einmal real erfolgt, sondern nur das rechnerische Ergebnis geänderter Verfahren der Fahrgastzählung. Im Güterverkehr sind die als Ziel genannten Verkehrsleistungen bei weitem nicht erreicht, viele Beobachter bezweifeln, ob die Prognosen ohne Änderung der Rahmenbedingungen je erreicht werden können.

- Die Bedingungen für eine Übertragung der Verantwortung vom Bund auf die Länder für eine bestimmte Strecke müssen geklärt und verbessert werden, das Konnexitätsprinzip dabei beachtet werden.

Das Konnexitätsprinzip besagt, daß Aufgaben und die dafür notwendigen Finanzmittel zusammenhängen. Werden Aufgaben verlagert, so müssen auch die notwendigen Finanzmittel mitverlagert werden. Dieses Prinzip ist in verschiedenen Landesverfassungen für die Übertragung von Landesaufgaben an die Kommunen verankert. Bezogen auf die Eisenbahn heißt das:

Die bei der Neuordnung des Eisenbahnwesens für das Bahnnetz vorgesehenen Mittel des Bundes haben sich auf das damalige Gesamtnetz der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn als Vorläufer der DB AG bezogen, sie dürfen nicht ausschließlich in ein verkleinertes Restnetz investiert oder zugunsten des Bundeshaushalts eingezogen werden. Diese gebundenen Mittel sind vielmehr bei Streckenabgabe dem jeweiligen künftig zuständigen Lande zu übertragen.

Beispielsweise trägt der Bund bei Strecken der DB AG nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Drittel der Kosten für Bahnübergänge, bei den anderen Eisenbahnen tragen die Länder diesen Anteil. Wenn eine bisher von der DB betriebene Strecke an einen anderen Betreiber übergeht, sind im Haushalt des betroffenen Landes hierfür keine Mittel vorhanden, der Bund ist nicht mehr zur Zahlung verpflichtet. Der Bund darf deshalb bei Streckenübergabe nicht einfach aus der Infrastrukturverantwortung entlassen werden.

- Erfolgreiche Projekte müssen fortgeführt und gestärkt werden, neue

21. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 2003



Projekte dürfen nicht an Kompetenzgerangel scheitern.

Für Strecken von DB Netz als Eisenbahnen des Bundes und andere, nichtbundeseigene Eisenbahnen sind unterschiedliche Verfahren der Förderung von Baumaßnahmen vorgesehen. Darüberhinaus werden beim Ausbau von Schienenstrecken des Bundes Mittel teilweise als Zuschüsse, teilweise aber nur als zinslose Darlehen gezahlt. Diese Regelungen führen desöfteren zu langwierigen Diskussionen um notwendige Baumaßnahmen und ein Gerangel der Betroffenen um die Finanzierung, nicht aber zu einer raschen und zielgerichteten Umsetzung.

- Die Politik muß ihr Primat wahrnehmen, sie muß den Umfang der vorzuhaltenden Infrastruktur aus ihrer Gesamtverantwortung für die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen definieren.

Eine Strecke darf nicht allein deshalb aufgegeben werden, weil sie durch die Trasseneinnahmen alleine nicht finanziert werden kann. Vielmehr muß die Möglichkeit der Güterverladung in der Fläche erhalten werden. Das Vorhalten der hierzu notwendigen Infrastruktur ist eine Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge, sie darf nicht der Geschäftspolitik einer privatrechtlich verfaßten Aktiengesellschaft untergeordnet werden.

- Bundesschienenwege-Ausbaugesetz (BSchWAG) und Regionalisierungsmittel müssen in vollem Umfang erhalten bleiben.

In Zeiten knapper Kassen werden Leistungen der öffentlichen Hand kritisch hinterfragt. Deshalb haben die Teilnehmer der Horber Schienen- Tage noch einmal explizit auf diese wesentlichen Finanzierungsmittel hingewiesen und ihren uneingeschränkten Erhalt gefordert. Die Begründung für diese Forderung liegt in den oben bereits erläuterten verkehrspolitischen Feststellungen und Forderungen.

- Die externen Kosten der Verkehrsträger müssen internalisiert werden.

Wesentliche vom Verkehr verursachte Kosten werden nicht von den Nutzern der Verkehre bezahlt, sondern extern, z.B. aus Steuermitteln. Die verschiedenen Verkehrsarten werden in Bezug auf diese Kosten derzeit nicht gleichbehandelt. Die Horber Schienen-Tage fordern seit langem, die externen Kosten zu internalisieren, also den jeweiligen Verkehrsträgern anzulasten. Diese Einbeziehung externer Kosten ist eine wesentliche Voraussetzung für faire Rahmenbedingungen im Wettbewerb der Schiene mit anderen Verkehrsträgern.

Die Teilnehmer der 21. Horber Schienen-Tage