



Rita Schwarzelühr-Sutter
Mitglied des Deutschen Bundestages

Berliner Büro

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel: (030) 227-71105
Fax: (030) 227-76986
E-Mail: rita.schwarzluehr-
sutter@bundestag.de

Statement 26. Horber Schientage

Zur Bewältigung des Verkehrswachstums und zur Erreichung der Klimaschutzziele hat die Schiene eine herausragende Bedeutung für die Mobilität der Zukunft. Wir brauchen eine leistungsstarke und kundenorientiert arbeitende Bahn, die in der Lage sein muss, im Wettbewerb auf und zwischen den Verkehrsträgern zu bestehen.

Das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ist die wichtigste Voraussetzung für die Entwicklung von mehr Wettbewerb auf der Schiene. Unsere Erfahrungen in Deutschland mit dem Wettbewerb im Eisenbahnverkehr sind gut. Der Wettbewerb auf dem Schienennetz entwickelt sich kontinuierlich. Heute nutzen bereits mehr als 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen das Schienennetz der Deutschen Bahn. Seit 2005 gibt es die Bundesnetzagentur, die als Regulierungsbehörde durch Liberalisierung und Deregulierung diese Diskriminierungsfreiheit sichert.

Neben dem diskriminierungsfreien Zugang brauchen wir eine gute Qualität der Schieneninfrastruktur. Dabei sind wir in diesem Jahr ein gutes Stück vorangekommen. Die Verhandlungen zwischen dem Bund und der DB AG über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (abgekürzt LuFV) wurden erfolgreich abgeschlossen. Die LuFV soll unabhängig von einem Teil-Börsengang wie geplant voraussichtlich am 1. Januar 2009 in Kraft treten.

Der Deutsche Bundestag erhält mit der LuFV zum ersten Mal ein Instrumentarium an die Hand, um die grundgesetzliche Infrastrukturverantwortung des Bundes und die Qualität im Schienennetz und bei den Bahnhöfen durchzusetzen. Dazu werden Qualitätskennzahlen für das Netz und für die Bahnhöfe berechnet. Eine Qualitätskennzahl bei DB Netz AG ist der Theoretische Fahrzeitverlust oder die Störbestehenszeit. Das Gesamtsignal Standardabweichung wird zur Beurteilung des Zustands des Gleises herangezogen, und auch für die Tunnel gibt es eine Gesamtzustandsnote. Bei den Bahnhöfen werden Kriterien, wie Bahnsteighöhe, Stufenfreiheit der Bahnsteigezugänge und angemessener Wetterschutz für die Funktionalität Bahnsteige herangezogen.

Der Bund verpflichtet sich zunächst in den kommenden fünf Jahren - wie schon bisher - 2,5 Milliarden Euro pro Jahr für Investitionen in das bestehende Schienennetz und die Bahnhöfe zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug gewährleistet die DB AG die Erfüllung strenger Qualitätsvorgaben. Die DB AG

verpflichtet sich außerdem in der LuFV jährlich 500 Millionen Euro an Eigenmitteln in das Bestandsnetz und bis zu 1,25 Milliarden Euro in die Instandhaltung zu investieren. Insgesamt steht durch die LuFV ein Finanzpaket von rund 4,2 Milliarden Euro an Bundes- und DB-Mitteln für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung.

Meiner Meinung nach ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ein wichtiger und richtiger Schritt. Denn erstmals werden Qualitätsanforderungen festgelegt und im Falle der Nichteinhaltung dieser Standards auch Sanktionen festgeschrieben. Der hohe Qualitätsstandard des deutschen Schienennetzes wird durch die LuFV gesichert. Erstmals wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die Qualität und Quantität der Leistung, die die Deutsche Bahn im Gegenzug für die vom Bund gezahlten Instandhaltungsmittel zu erbringen hat, festgelegt. Zudem ist die Bahn verpflichtet, jährlich einen Infrastrukturzustands- und Infrastrukturentwicklungsbericht vorzulegen.

Klimafreundliche Mobilität heißt ein Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen Nahverkehr und Eisenbahn. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs sind dabei entscheidend. Damit die Bürgerinnen und Bürger den Öffentlichen Personenverkehr nutzen, muss er für alle Nutzerinnen und Nutzer attraktiv sein. Wir brauchen eine Qualitätsoffensive bei der Bahn mit verbindlichen Fahrgastrechten, um die Nachfrage zu erhöhen. Deshalb soll die von der EU beschlossene Verordnung „Recht und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ vor Inkrafttreten umgesetzt werden.

Fahrgastrecht ist auch Informationsrecht. Alle Kunden müssen über die kürzesten und billigsten Zugverbindungen und deren Anschlüsse sowie über die neuen Fahrgastrechte informiert werden. Mehr Transparenz heißt ein Recht für alle Fahrgäste in den Eisenbahnen in ganz Deutschland.

Bei der Durchsetzung der berechtigten Interessen der Fahrgäste muss der wirtschaftlichen Belastbarkeit der Unternehmen Rechnung getragen werden. Der öffentliche Verkehr muss bezahlbar bleiben. Entschädigungen müssen transparent und leicht durchsetzbar sein. Im Streitfall ist eine außergerichtliche Schlichtung sinnvoll und sollte die vorgeschriebene Beschwerde- und Durchsetzungsstelle ergänzen.

Kundinnen und Kunden wünschen sich zuverlässige und sichere Bahnen, freundlichen und verbindlichen Service, hinreichend ausgestattete und möglichst barrierefreie Zugänge zu den Transportmitteln. Verbraucherschutz, Service und Qualität können im Wettbewerb entscheiden.

Um eine Wettbewerbsgleichheit zwischen den miteinander konkurrierenden Verkehrsträgern herzustellen, müssen die steuerlichen Belastungen der Bahn abgefedert werden. Eine Möglichkeit wäre den Bahnstrom von der Ökosteuer zu befreien oder zu ermäßigen.

Mehr Verkehr, längere und schnellere Züge verursachen Lärm. Verkehrslärm wird zunehmend als störend und belastend wahrgenommen. Besonders die Akzeptanz von Lärm an der Schiene ist in den letzten Jahren gesunken. Der Ausbau der Infrastruktur muss daher menschen- und umweltverträglich sein. Für Lärmschutz muss mehr Geld ausgegeben werden, deshalb haben wir die Mittel für

Lärmsanierung stetig erhöht. Durch lärmabhängige Trassenpreise wäre europaweit ein Anreiz zur Umrüstung des Wagenmaterials auf leise Züge möglich.

Die Verkehrsmärkte bewegen sich längst in globaler Größenordnung. Die zunehmenden Verflechtungen der Verkehrspolitik sind nicht mehr auf den nationalstaatlichen Rahmen beschränkt. Diese Entwicklung gilt besonders für die Eisenbahnen. Schließlich ist die Bahn besonders wettbewerbsstark bei Transporten über lange Strecken. Im Rahmen einer integrierten europäischen und internationalen Verkehrspolitik muss der Eisenbahn ein bedeutender Platz eingeräumt werden.