

Büro MdB Dorothee Menzner

Stellungnahme zur Resolution Horber Schienentage

Die Horber Schienentage haben eine lange Tradition. Sie zeigt, dass Schienenverkehr einen wichtigen Stellenwert in der Gesellschaft haben sollte.

Verkehrspolitik geht alle an. Menschen müssen immer größere Entfernungen zur Arbeit, zur Ausbildung, aber auch zu Freunden und Verwandten zurücklegen. Verkehr ist das "Schmiermittel" einer funktionierenden Volkswirtschaft. Das rasante Wachstum des Verkehrs, vor allem bei Gütern - aber auch im Luftverkehr, führt zu immer größeren Umweltbelastungen. Während die Industrie immer sauberer produziert, Häuser besser gedämmt werden und die Energieerzeugung - wenn auch zu langsam - umweltfreundlicher wird, bleibt der Verkehr das umweltpolitische Sorgenkind Nummer eins.

Der schöne Slogan „Güter gehören auf die Bahn“ muss mit viel mehr Leben erfüllt werden. Es muss aber auch heißen, mehr Menschen gehören auf die Bahn - und nicht auf die Autobahn. Dazu muss die Bahn viel attraktiver werden als heute. Gerade die letzten acht Mehdorn-Jahre bei der Deutschen Bahn AG haben gezeigt, dass oft Profitinteressen vor Interessen der Fahrgäste gingen, was sich in der Abschaffung des Interregio-Verkehrs im Dezember 2002 besonders schmerzhaft artikuliert.

Verkehr und damit auch Schienenverkehr bietet sehr vielen Menschen Arbeit. Sei es in der Produktion von Fahrzeugen, durch den Bau und Betrieb der Verkehrswege oder durch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Durch all diese Unternehmen ist der Verkehrssektor ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor.

Verkehrspolitik bewegt sich deshalb in einem Spannungsfeld, bei dem die oft widerstreitenden Interessen der Beschäftigten, der Menschen als Verkehrsteilnehmer auf der einen und als von Verkehr Belasteten auf der anderen Seite, sowie den Interessen der Unternehmen des Verkehrssektors beachtet werden müssen.

Und zu oft wird Verkehrspolitik überwiegend als Anhängsel der Wirtschaftspolitik gesehen. Statt die Interessen der Beschäftigten mit denen der von negativen Folgen des Verkehrs betroffenen Menschen gleichermaßen zu berücksichtigen, werden einseitig die Interessen der Großunternehmen geschützt. Anstatt für einen bezahlbaren flächendeckenden öffentlichen Verkehr zu sorgen, wird die Deutsche Bahn AG mit aktiver Unterstützung der Bundesregierung zu einem Global Player aufgebaut, der sich einen „feuchten Kehrlich“ um verrottende Bahnhöfe und Schienenstrecken in Deutschland kümmert. Damit muss Schluss sein.

Um den Schienensektor mit all seinen positiven Effekten zu stärken, ist die Forderung nach einem Deutschland-Takt in die richtige Richtung gehend. Da wir aber im meistens von den Verkehrsverbänden bestellten Nahverkehr Taktverkehre längst flächendeckend haben, aber auch im Fernverkehr der DB, kann es daher eher um die Optimierung von Anschlüssen gehen. Das war früher in vielen Bereichen besser geregelt. Und das wäre eine wichtige Aufgabe der

Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonen-Nahverkehr (BAG SPNV) hier verstärkt tätig zu werden.

Keinesfalls darf, wie sogar von der EU diskutiert, Güterzügen ein Vorrang vor dem Personenverkehr eingeräumt werden. Hier sind Modelle gefragt, die die Pünktlichkeit im Personenverkehr verbessern und trotzdem Güterverkehre optimieren.

Dort wo es wirklich sinnvoll erscheint, müssen Schienenwege ausgebaut und für die künftigen Anforderungen fit gemacht werden. Dabei hat Ausbau stets vor Neubau zu gehen. Da mit dem Neubau von Verkehrswegen mit ökologischen Einschnitten und anderen negativen Folgen, wie mehr Lärmbelästigung, Verschandelung und Zerschneidung der Landschaft usw. einhergehen. Das wird von immer weniger Menschen vor Ort akzeptiert. Deshalb genügt es nicht, allein nur auf Lärmschutzwände zu insistieren. Auch die Ausstattung von Güterwagen mit leiseren Drehgestellen muss stärker forciert werden. Dass dazu der Bund ein Programm aufgelegt hat, ist zwar begrüßenswert, aber die Umsetzung verläuft zu schleppend. Dazu müsste es eine bessere finanzielle Ausstattung geben und nicht zuletzt durch finanzielle Anreize für die Güterverkehr betreibenden Eisenbahnunternehmen die Lärmsanierung verstärkt werden.

Insbesondere muss der Zugang zu den Zügen auch wieder einfacher werden. Wer eine Fahrkarte hat, sollte frei wählen können, ob und wann mit einem Regionalzug oder einem Fernzug gefahren wird. Ein erster Schritt wäre die Angleichung der Mehrwertsteuersätze auf den ermäßigten Satz von sieben Prozent. Die künstliche Trennung Nah- und Fernverkehr ist dabei aufzuheben. Daher wäre die Abschaffung der Zuschläge für Intercity-Züge, die heute oft Relationen bedienen, die früher dem oft zuschlagfreien und mit Nahverkehrsfahrkarten benutzbaren Interregio oder dem klassischen Schnellzug vorbehalten waren, ein Gebot der Stunde.

Ganz wichtig erscheint mir auch, dass der Bund und die Politik im Allgemeinen sich bei der Schieneninfrastruktur einschließlich der Energieversorgung und der Bahnhöfe wieder stärker engagieren. Politik ist gefordert zu formulieren in welche Richtung sich unser Eisenbahnnetz zu entwickeln hat. Das kann man nicht einem auf Rendite und Börse orientierten Unternehmen überlassen, wenn Flächendeckung und Qualität nicht leiden sollen.

Dass der große Marktbeherrscher weiterhin durch die derzeit vorhandene Konzernstruktur der DB AG allein über das Wohl und Wehe des Schienennetzes bestimmt, ist ein grober Fehler. Gerade im jüngsten Bericht der Bundesregierung zur Arbeit der Bundesnetzagentur hat viele Baustellen offen gelegt, wo neue Zugangebote nicht gefahren werden können, weil das Netz angeblich keine Trassen mehr hat. Es drängt sich aber eher der Verdacht auf, dass die DB AG sich lästige Konkurrenz sich vom Hals halten will. Es wäre besser den Fernverkehr nicht dem freien Wettbewerb ausgesetzt wird wie heute, da dieser in den seltensten Fällen mit Gewinn zu betreiben ist. Weltweite Beispiele belegen dies. Selbst in den USA ist der Fernverkehr staatlich geregelt.

Deshalb begrüßt die LINKE im Bundestag, das vom Bundesrat und den Ländern am 2. Juli 2008 in den Bundestag eingebrachte Gesetz zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot (Fernverkehrsgesetz).

Womit die Politik wieder die Möglichkeit bekäme, Fernverkehre auch dort anzubieten, wo ganze Regionen heute davon abgehängt sind.

Ich wünsche mir daher für das neue Jahr, dass die Resolution der 26. Horber Schientage einen großen Widerhall in der Verkehrspolitik bei allen Handelnden findet und viele Vorschläge daraus in die praktische Verkehrspolitik so schnell wie möglich einfließen. *DIE LINKE.* und insbesondere ich als Verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion werden uns daher dafür einsetzen, die Forderungen der Resolution in gelebte Verkehrspolitik für alle Menschen umzusetzen. Sie haben die Adressaten unseres Handelns zu sein und nicht künftige Bahnaktionäre.