



Bahnpolitik wird erneut auf den Prüfstand kommen

Die deutsche Verkehrs- politik wird schon bald neu aufgemischt. Das ist dann der Fall, wenn die rot-grüne Regierungskoalition tatsächlich den Weg für Neuwahlen zum Deutschen Bundestag freimachen und es zu einem Regierungswechsel zu Gunsten von CDU/CSU und FDP kommen sollte. Beide Parteien kündigten bereits vollmundig an, insbesondere die Bahnpolitik grundlegend zu verändern. Ob der von den Verkehrspolitikern artikulierte Kurswechsel vollzogen wird, bleibt freilich abzuwarten. Eine erneute Beschlussfassung durch die Parteispitzen wird im Falle eines Wahlsieges der gegenwärtigen Oppositionsfraktionen allemal unumgänglich sein.

Losgelöst von nicht auszuschließenden grundlegenden Veränderungen wird die Sachpolitik

vorangetrieben. Im Mai hat der Bundestag ein Gesetz zur vollständigen Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs ab 2007 behandelt. Dabei geht es um die Umsetzung einer entsprechenden EU-Richtlinie. Danach sollen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in der gesamten Gemeinschaft den uneingeschränkten Zugang zur EU-Eisenbahninfrastruktur erhalten.

In der Bundestagsdebatte zur Gesetzesvorlage erklärte der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann (SPD), damit werde das „erklärte Ziel“ der Bundesregierung zur zügigen Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsmarkts erreicht. Die Bahn wird damit die Möglichkeit erhalten, aus dem „Schattendasein“ zu treten, um im wachstumsträchtigen europäischen Transportmarkt mitzumi-

schon. Großmann weiter: „Dies reicht jedoch nicht aus, um der Bahn in Europa die Bedeutung zu verschaffen, die ihr in einem integrierten Verkehrssystem zukommen sollte“. Erst wenn es gelinge, die Bahnen vollständig von ihrer Bindung an die nationalen Schienennetze zu lösen, könne von einem echten internationalen Verkehrsmittel gesprochen werden.

Der bahnpolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Eduard Lintner ist skeptisch. „Die Bundesregierung darf sich mit dem auf dem Papier Erzielten nicht zufrieden geben, sondern sie muss ständig darüber wachen, dass trotz des jetzt erreichten Stadiums nicht neue Hindernisse ersonnen werden, die das erstrebte Ziel wieder infrage stellen beziehungsweise wieder hinausschieben sollen“. Für ihn ist das „Prinzip der Gegenseitigkeit“ nicht erfüllt.

Erst seien die „noch vorhandenen technischen, administrativen und faktischen Hindernisse zügig zu beseitigen“. Zahlreiche Detailprobleme verhinderten den erwünschten Erfolg. Neue Schwierigkeiten taten sich auf, so Lintner weiter. „Die häufig abgegebenen kühnen Prognosen über einen deutlich wachsenden Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr würden sich erst dann bewahrheiten, wenn die Liberalisierung der Schienennetze innerhalb der EU tatsächlich Platz gegriffen hat“. Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion sieht in einer geplanten EU-Richtlinie zum Personaleinsatz im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Wettbewerbsnachteile für „innovative private Eisenbahnverkehrsunternehmen“. Er warnte vor einer Überregulierung und lehnte zusätzliche Bestimmungen ab, wodurch nationale Staatsbahnen gegenüber der privaten Konkurrenz profitierten. So dürfe ein Lokführer nur noch eine Nacht im Ausland zubringen und solle anschließend eine „Ruhezeit zu Hause“ bekommen, so ein EU-Richtlinien-Entwurf. Dies bedeute eine 20-prozentige Personalkostensteigerung für die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf diese Weise würden sich die „systembedingten Wettbewerbsnachteile“ der Schiene gegenüber der Straße nur ausweiten.

Der grüne Verkehrspolitiker Albert Schmidt ist für eine Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs. Er forderte gleichzeitig die übrigen EU-Mitgliedsstaaten auf, für „eine ebenso pünktliche Umsetzung der EU-Richtlinie zu sorgen“. Da der deutsche Schienengüterverkehrsmarkt bereits relativ weit geöffnet sei, stieg der Anteil der privaten Wettbewerber in den zurückliegenden drei Jahren von rund fünf auf zuletzt fast zehn Prozent der gesamten Transportmenge auf der Schiene, rechnete Schmidt vor. Justus