

PRO BAHN

Bayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband

PRO BAHN e.V., Schwanthalerstr. 74, 80336 München

Herrn
Ludwig Stiegler (MdB)
Platz der Republik
11 011 Berlin

**PRO BAHN
Landesverband Bayern e.V.**

Der Vorsitzende

Schwanthalerstraße 74
80336 München

Tel.: 089 / 53 00 31

Fax: 089 / 53 75 66

Mail: m.wiegner@bayern.pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn.de/bayern

Datum: 7. Dezember 2003
Zeichen: wi/hp
Thema: Vermittlungsausschuß
Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Sehr geehrter Herr Stiegler,

in den nächsten Tagen und Wochen werden entscheidende Weichen für die Zukunft unseres Landes gestellt: die Einleitung tragfähiger Konzepte für die Sanierung der Staatsfinanzen ist für die Beseitigung der hohen Arbeitslosigkeit und der Sicherung der Alterssicherung von immenser Bedeutung. Dabei wird es darauf ankommen, die Maßnahmen so zu gestalten, dass sie ausgewogen und nachvollziehbar sind, denn nur so läßt sich die Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern gewinnen.

Das Hauptaugenmerk der Öffentlichkeit bei dem augenblicklichen Ringen um die besten Konzepte liegt – wie erwähnt – bei der Arbeitslosigkeit und der Rente. So tritt manch anderer Punkt zu Unrecht etwas in den Hintergrund. Wir möchten Sie deshalb kurz auf ein Themenfeld hinweisen, bei dem nach unserer Auffassung die Gefahr besteht, positive Ansätze der letzten Jahre auf Dauer zu zerstören: der öffentliche Verkehr, insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Wir beziehen uns hier auf die Vorschläge aus dem „Koch-Steinbrück“-Papier „Subventionsabbau im Konsens“, die nach unserer Kenntnis im Vermittlungsausschuß als ein mögliches Maßnahmenpaket erwogen werden.

In dem genannten Papier wird vorgeschlagen, u.a. die Regionalisierungsmittel, die GVFG-Mittel und die Investitionshilfen (Darlehen und Zuschüsse) für Schieneninfrastrukturmaßnahmen um zwei- bis dreistellige Millionenbeträge zu kürzen.

Diesen Kürzungsplänen liegen sehr fragwürdige politische Bewertungen zugrunde. So wird im „Koch-Steinbrück“-Papier vom Abbau von „Subventionen“ gesprochen,

die selbst bei großzügiger Auslegung des Wortes unpassend sind.

- Weder bei den Regionalisierungsmitteln und noch bei den Ausgleichszahlungen nach §45 PBefG (Schülerbeförderung), §6a AEG und §151 des SGB (Schwerbehinderte) kann man von „Subventionen“ sprechen: es handelt sich vielmehr um Vergütungen der Verkehrsunternehmen für Leistungen, die vom Staat (zurecht) aus sozialen, umweltpolitischen und landesplanerischen Gründen gefordert werden.
- Die Förderung der Schieneninfrastruktur dient nicht dazu, einzelne Firmen oder Branchen zu „subventionieren“, sondern stellen für Deutschland die Grundlage für ein funktionierendes Transportsystem dar – beim Straßenbau wird auch nicht von Subventionen gesprochen.

Es fällt ferner auf, daß beim Schienenverkehr drastische Sparmaßnahmen gefordert werden, während der Verkehrsträger Straße kaum belastet wird. Wie dadurch die immer wieder von politischer Seite beschworene Veränderung des Modal-Splits erreicht werden soll, bleibt rätselhaft, zumal im Bundeshaushalt bereits an anderer Stelle der Schienenverkehr massiv gekürzt wird.

Sollten die dort formulierten Vorschläge, die über drei Jahre eine Reduzierung um insgesamt 12% vorsehen, umgesetzt werden, wäre mit verheerenden Folgen zu rechnen:

- Das Angebot auf der Schiene, insbesondere in der Fläche, würde massiv reduziert werden, bis hin zu Stilllegungen – gerade für das Flächenland Bayern eine katastrophale Situation.
- Dringende Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Unterhalt, Ausbau) würden auf Jahre verzögert oder gar unmöglich gemacht – für Bayern mit seinem hohen Anteil von Zweigstrecken, auf denen Reisegeschwindigkeiten von etwa 40 km/h angeboten werden, ein Desaster. Auch Engpässe im Hauptnetz könnten nicht behoben werden, wodurch u.a. der Geschäftsreiseverkehr und Pendlerströme behindert würden mit nachteiligen Folgen für die Wirtschaft und den Standort Deutschland, zumal die Schiene auch für den Güterverkehr unverzichtbar ist.
- Abend- und Wochenendverkehre würden am ehesten dem Rotstift zum Opfer fallen – womit die generelle Akzeptanz des ÖV sinken würde: wer abends nicht mehr nach Hause kommt, nutzt auch morgens nicht Bahn und Bus.
- Taktzeiten des ÖV in den Ballungsräumen würden verlängert, so dass städtische Regionen noch mehr als bisher im Individualverkehr ersticken würden – der Megastau wäre Wirklichkeit.
- Die Mobilität älterer Bürgerinnen und Bürger, die besonders auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, wäre nachhaltig eingeschränkt, in Hinblick auf die steigende Zahl von Senioren eine sozial nicht verantwortbare Konsequenz.

- Nach Berechnungen des VDV würde ein Rückgang von nur 1% der Fahrgastzahlen zu einem Mehrverkehr von 400 Millionen Fahrzeugkilometern auf der Straße führen. Das kann ja wohl nicht politisches Ziel sein!

Ich möchte letztendlich nicht verhehlen, daß es überraschend ist, dass ein SPD-Ministerpräsident maßgeblich an der Ausarbeitung solcher Vorschläge beteiligt war. Es würde dauerhaft die Glaubwürdigkeit beim Wähler beschädigen, wenn ausgerechnet die SPD, die sich in den letzten Jahren immer wieder für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt hat, jetzt nicht dessen Zerschlagung verhindern würde.

In der Hoffnung auf Ihre Unterstützung verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Wiegner
Vorsitzender