

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schüßler, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Sofortmaßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs einleiten

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

das nachfolgende 6-Punkte-Sofortprogramm zur Stärkung des Schienenverkehrs vorzulegen:

1. Die Netz AG wird zum 1. Januar 2002 aus der Deutschen Bahn Holding AG herausgelöst und bis zur Entscheidung über die endgültige Struktur und Organisation des Schienennetzes zum Jahr 2004 als selbständiges bundeseigenes Unternehmen geführt.
2. Die Bundesregierung legt noch in den laufenden Beratungen für den Haushalt 2002 ein mit 10 Mio. DM dotiertes Grundlagen- und Ressortforschungsprogramm zur Zukunft des Schienenverkehrs vor, um die überforderte Task Force „Schienenverkehr“ zu entlasten und die notwendigen Abgrenzungs- und Organisationsfragen auf solidem wissenschaftlichen Fundament klären und entscheiden zu können.
3. Das deutsche Schienennetz ist mit sofortiger Wirkung für alle zugelassenen europäischen Eisenbahnunternehmen grundsätzlich ohne Gegenseitigkeitsvorbehalt zu öffnen, um einen Impuls für ein europäisches Schienennetz ohne nationale Schranken zu geben und eine bessere Auslastung des deutschen Netzes zu Gunsten eines vielfältigeren und kundenfreundlicheren Angebots zu erreichen.
4. Die Präsenz der Bundesregierung im Aufsichtsrat der DB AG und der eigenständigen DB Netz AG ist allein durch das Bundesfinanzministerium wahrzunehmen, um den Interessenkonflikt zwischen verkehrspolitischem Ordnungsgeber und Eigentümerinteresse aufzulösen und mehr Handlungsfreiheit für die notwendigen ordnungs- und verkehrspolitischen Entscheidungen zu gewinnen.

5. Nach dem Vorbild der Telekom-Regulierung ist eine echte Regulierungsbehörde einzurichten, die zunächst befristet für das Trassenpreissystem und den Netzzugang zuständig ist.
6. Die Investitionen des Bundes in das Schienennetz müssen schrittweise nach Effizienz Gesichtspunkten gewährt werden und einen Anreiz bieten, zuerst das vorhandene Schienennetz so gut wie möglich am Markt auszulasten, um die hohen Trassenpreise senken zu können.

Berlin, den 26. Juni 2001

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die Schienenverkehrspolitik der Bundesregierung reicht nicht aus, um diesen wichtigen Verkehrsträger in die Offensive zu bringen. Der Eisenbahnverkehr verliert am wachsenden Verkehrsmarkt Anteile sowohl im Güter – wie auch im Personenverkehr. Die in absoluten Zahlen ausgedrückten Zuwächse sind geringer als das gesamte Verkehrswachstum. Die Eisenbahnen tragen insofern nicht ausreichend zur Entlastung der anderen Verkehrsträger bei, vor allem der Straße.

Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung grundsätzlich erkannt hat, dass das Innovations- und Leistungspotential des Schienenverkehrs vor allem durch mehr Wettbewerb erschlossen werden kann und angekündigt hat, die Monopolstellung der DB AG durch die Trennung von Schienennetz und Fahrbetrieb aufzubrechen und so Dritten den Zugang zum Markt zu erleichtern.

Es ist anzuerkennen, dass angesichts der notwendigen tiefgreifenden Veränderung des Ordnungsrahmens im Schienenverkehr von erheblichem Gestaltungs- und Untersuchungsbedarf auszugehen ist und das als endgültige Ausgestaltung des Ordnungsrahmens auch angesichts europäischer Entwicklungen in vielen Bereichen erst mit erheblichem Untersuchungsaufwand und erst im Laufe der Umgestaltungsprozesses festgelegt werden kann.

Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass die Bundesregierung weiter untätig bleibt. Die Richtung der Fortführung der Bahnreform steht in Grundzügen fest. Der Bundesregierung steht deshalb eine Palette von Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung, mit der der Schienenverkehr mit sofortiger Wirkung gestärkt wird und mit der potentielle Wettbewerber und Investoren ein Signal erhalten, wonach sich ein Engagement in der Schienenverkehrsbranche zukünftig lohnt.