



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Bertold Sprenger (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technik
und Verkehr –

Schreiben/Wahlaufruf des Ministerpräsidenten von
Schleswig-Holstein an „Liebe Eisenbahnerinnen und
Eisenbahner“

1. Was hat die Landesregierung seit der Regierungserklärung vom 28. Juni 1988 konkret unternommen, um den „ständig wachsenden Schuldenberg“ der Deutschen Bundesbahn abzubauen?
Um wieviel konnte das Betriebsergebnis der Deutschen Bundesbahn in Schleswig-Holstein dadurch und insbesondere durch das „Modell Schleswig-Holstein, ein Tarif, ein Fahrschein“ verbessert werden?

Aufgrund der bestehenden Rechtslage ist es der Landesregierung nicht möglich, direkt Einfluß auf die Unternehmenspolitik der Deutschen Bundesbahn auszuüben.

Die Deutsche Bundesbahn als Bundesunternehmen legt keine länderbezogene Kostenrechnung vor.

Auf Initiative des Landes Schleswig-Holstein konnte die Deutsche Bundesbahn dafür gewonnen werden, die Attraktivität des Schienenverkehrs im Lande zu steigern um damit eine Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn zu erreichen.

Mit dem Konzept des „regionalen Schienenpersonenverkehrs in Schleswig-Holstein“, das einen Baustein des Modells „ein Tarif, ein Fahrplan, ein Fahrschein“ bildet, konnte das Angebot durch eine intelligente Planung um ca. 40 % erhöht werden, ohne daß zusätzliche Produktionsmittel (Fahrzeuge) eingesetzt werden mußten. Eine Erfolgskontrolle zu diesem Konzept wird seitens der Deutschen Bundesbahn z. Z. durchgeführt. Die Landesregierung geht nach ihren Erkenntnissen davon aus, daß unter Anrechnung der zusätzlich zu erzielenden Einnahmen die Defizite der Deutschen Bundesbahn geringer werden.

Ähnlich stellt sich die Situation bei der vorgesehenen Übernahme der Bedienung der Strecke Heide – Neumünster durch eine nicht bundeseigene Eisenbahn dar. Nach den bestehenden Kalkulationen wird es der Deutschen Bundesbahn möglich sein, Betriebs- und Unterhaltskosten in beträchtlicher Höhe einzusparen.

Die Landesregierung hat der Deutschen Bundesbahn für die Elektrifizierung einen Investitionszuschuß gewährt. Nach Fertigstellung der Maßnahme wird die Bundesbahn ihre Betriebskosten in Schleswig-Holstein reduzieren können.

Mit dem jetzt begonnenen Modellversuch einer neuen Form des kombinierten Verkehrs, des Abrollcontainersystems, sollen ebenfalls Einsparungseffekte für die Deutsche Bundesbahn im Flächenland Schleswig-Holstein erreicht werden.

2. Wodurch möchte die Landesregierung die „tägliche Autolawine“ stoppen, indem sie dem „öffentlichen Personennahverkehr neue Möglichkeiten“ gibt, obwohl
 - sie selbst davon ausgeht, daß der PKW-Verkehr noch stärker zunimmt als nach allen bisherigen Prognosen (so Minister Dr. Froschmaier am 7. Februar 1992 im Schleswig-Holsteinischen Landtag),
 - sie gleichzeitig das Finanzpaket 92 im Bundesrat am 14. Februar 1992 abgelehnt hat, nach dem die Kommunen über den Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages zum Steueränderungsgesetz 1992 hinaus auch 1994 und 1995 Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von jeweils 3 Mrd. DM erhalten, was im Ergebnis bedeutet, daß die Kommunen Schleswig-Holsteins nach dem Willen der Landesregierung 1992 auf 47,5 Mio DM und 1993, 1994 pro Jahr auf 95 Mio DM hätten verzichten müssen, die vor allem auch zum Ausbau des ÖPNV eingesetzt werden können?

Eine Entlastung des Straßenverkehrs kann nach den Vorstellungen der Landesregierung dann erreicht werden, wenn umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Schiff sowie der ÖPNV attraktiver und leistungsfähiger gestaltet werden. Zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur hat die schleswig-holsteinische Landesregierung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans mehrere Maßnahmen angemeldet.

Unabhängig von den notwendigen und schnell zu realisierenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen hält die Landesregierung es für unabdingbar, daß der Bund im Rahmen seiner Bundesverkehrswegeplanung Verkehrsvermeidungsstrategien entwickelt.

Die vorgesehene Aufstockung des Plafonds aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die Jahre 1992 bis 1995 ist gegen den Widerstand des Bundes auf Initiative des Bundesrates durchgesetzt worden; die Landesregierung hat darüber hinaus im Einvernehmen mit den anderen Ländern eine dauerhafte Plafond-Anhebung verlangt. Das von der Koalition vorgelegte Verhandlungspaket war nicht annehmbar, weil es in anderen zentralen Punkten dem Gebot der sozialen Gerechtigkeit widersprach und zu keiner fairen Lastenverteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden führte.