

■ Notiert

## Mehr Verkehr auf die Schiene

aus SIGNAL 09-10/2001 (Dezember 2001 - Januar 2002), Seite 32 (Artikel-Nr: 10002121)  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

»Eine wesentliche Grundlage für unsere verkehrspolitischen Weichenstellungen ist das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene bei vertretbaren finanziellen Lasten für die Steuerzahler zu bringen, sagte die Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Angelika Mertens (SPD). ‚Mehr Wettbewerb‘ - wie es häufig heißt - darf dabei kein Selbstzweck sein. Wettbewerb - zwischen den Schienenunternehmen um die besten Angebote, aber gerade auch zur Straße - soll helfen, Produkte und Dienstleistungen vom Kunden her zu denken.“

Nach den aktuellen Prognosen werde der Güterverkehr in den nächsten 15 Jahren um mehr als 60 Prozent wachsen. Und dies - wenn keine verkehrspolitischen Maßnahmen ergriffen werden - überwiegend auf der Straße. Zur Verhinderung dieses Szenarios sei eine Verkehrs- und investitionspolitische Steuerung dringend notwendig. Dazu müsse man sich von dem lange Zeit vorherrschenden Gedanken des Gegenein anders der Verkehrsträger verabschieden. Gefragt sei ein Verkehrskonzept, das Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr effizienter miteinander vernetzt und damit die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger optimal nutzt.

Das Schienennetz ist laut Staatssekretärin Mertens die wichtigste Ressource der Bahn. Der Schienenverkehr könne nur so gut sein wie die vorhandene Infrastruktur. Die Bundesregierung richte ihre Investitionspolitik an dieser Vorgabe aus. Das zeige unter anderem das Zukunftsinvestitionsprogramm, das insgesamt sechs Milliarden Mark zusätzlich für Schieneninvestitionen zur Verfügung stellt.

Deutschland nehme bei den Anstrengungen zur wettbewerblichen Öffnung des Eisenbahnsektors und der Herstellung eines europäischen Binnenmarktes im übrigen die Spitzenposition ein. Ein größeres Engagement Dritter auf der Schiene, könne man jedoch nicht verordnen. Man könne aber auf europäischer wie auf nationaler Ebene die Voraussetzungen für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb schaffen, um potenzielle Wettbewerber zu ermuntern, sich im Schienenverkehr zu engagieren. Dazu gehöre zum Beispiel eine wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht sowie die Unabhängigkeit der Stelle, die über die Nutzung der Schieneninfrastruktur entscheidet.

Um die Aufsicht über den Wettbewerb auf dem Schienennetz zu stärken und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auch das nötige Handwerkszeug zu verschaffen, würden im Rahmen der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Kompetenzen des EBA als Wettbewerbsbehörde erweitert. Die Frage der Förderung des Wettbewerbs auf dem Schienennetz und seiner Auswirkungen auf zusätzliche und qualitativ hochwertige Schienenverkehrsleistungen spiele aber auch bei den weiteren Diskussionen über die Rolle und Organisation des Netzes der Deutschen Bahn AG eine wichtige Rolle.

Hierzu habe die von Minister Bodewig eingesetzte Task Force Vorschläge gemacht die ein praktikables und konsensfähiges Konzept für den diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene darstellten: »Erstens Maßnahmen zur Herstellung der Unabhängigkeit des Netzes, zweitens Prozeßkontrolle durch eine unabhängige

Netzagentur beim EBA und drittens die intensivierte Aufsicht durch die Wettbewerbsbehörden", unterstrich Mertens.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002121>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten