



Foto: Michael Heilmann



Foto: Engel

Impulse für die Politik

Was haben die Horber Schienen-Tage in der Politik verändert?

Von Dr.-Ing. Gunther Ellwanger

Auf Einladung von Kurt Bielecki kamen am 18. November 1983 rund 70 Teilnehmer zu den 1. Horber Schienen-Tagen ins Hotel Lindenhof. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen die „Leitlinien“ des Bundeskabinetts mit der internen Komponente der „Unternehmensstrategie DB 90“ und die Streckenstilllegung der Bahnlinie Calw – Weil der Stadt. Diese regionale Initiative hat schnell eine nationale Bedeutung erlangt und Bundes- und Landespolitiker aller Parteien nach Horb geführt, wo sie mit allen Fragen der Bahnpolitik konfrontiert wurden. Zusätzlich hat das ausgezeichnete Echo der Horber Schienen-Tage in den Medien die Öffentlichkeit und damit auch die Politik beeinflusst.

Wichtig waren aber auch einzelne Aktivitäten von Schienenfreunden bzw. von Fahrgastverbänden zur Reaktivierung von Strecken, die in Horb ihren Anfang nahmen oder über die berichtet wurde. Als Beispiel sei auf die Realisierung des Haltepunkts Balingen Süd verwiesen: Während der 1. Horber Schienen-Tage hat Ulrich Grosse diese Idee an mich herangetragen. Dank des unbürokratischen Handelns aller Beteiligten (Stadt Balingen, Straßenbauamt, Bundesbahndirektion Stuttgart, ...) konnte der neue Haltepunkt bereits zum Sommerfahrplan 1984 in Betrieb genommen werden. Weitere Beispiele aus Baden-Württemberg sind die Reaktivierungen von Schönbuchbahn

und Ammertalbahn. Besonders bedeutsam ist auch die bundesweite Einführung des integrierten Taktfahrplans nach einem Vortrag von Rudolf Göbertshahn in Horb.

Derartige positive Beispiele haben den Teilnehmern und der Politik gezeigt, dass sich das Engagement für die Bahn lohnt.

Begleitung des Umbruchs: Interessant ist ein Blick auf die wesentlichen Elemente der nationalen und europäischen Bahnpolitik seit 1983. Die Übersicht (auf Seite 34) macht deutlich, dass die Horber Schienen-Tage einen verkehrspolitisch besonders bedeutenden Zeitraum begleitet haben, in welchem die nationale Politik immer stärker durch Brüsseler Aktivitäten geprägt wurde. An erster Stelle ist die Richtlinie 91/440 mit ihren Folgeaktivitäten zu nennen, welche die deutsche Bahnreform entscheidend geprägt haben.

Am 18.11.1992 eröffnete Kurt Bielecki die 10. Horber Schienen-Tage mit acht verkehrspolitischen Forderungen. Die deutsche Bahnstrukturreform hat zwei dieser Forderungen erfüllt, nämlich die Bereinigung der Kapitalstruktur und die Finanzierung der Regionalisierung.

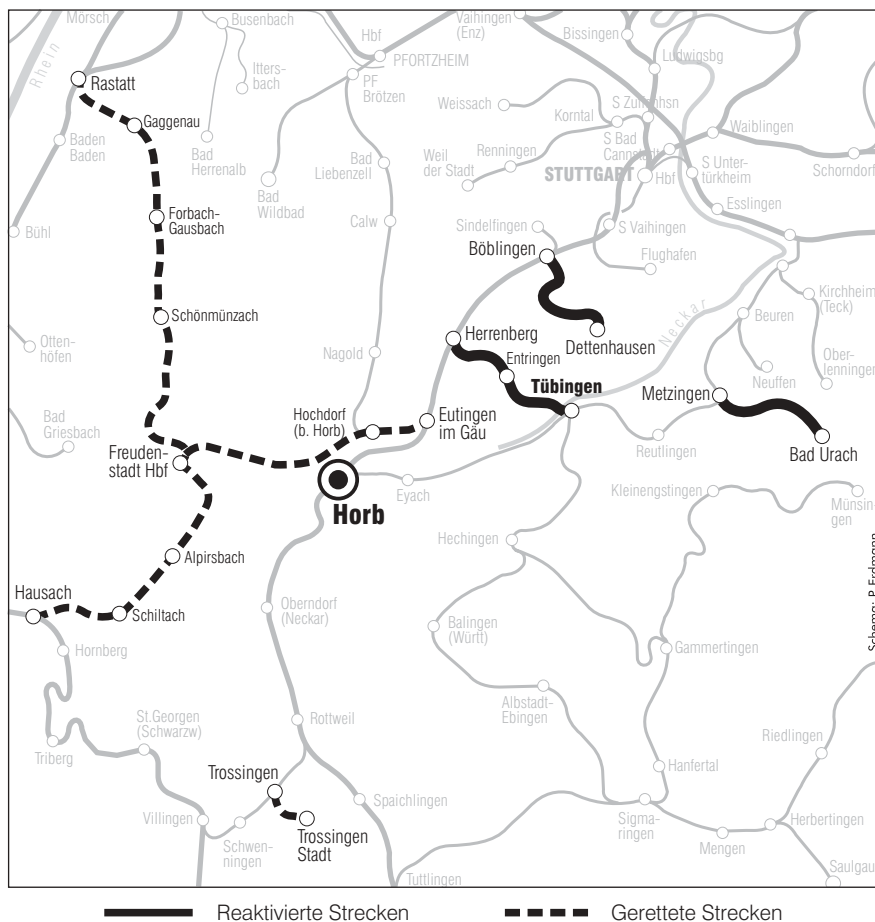
Diese Horber Forderungen spiegelten auch die von der DB seit langem (u. a. mit einer externen Strategiekomponente bei DB 90) geforderten staatlichen Maßnahmen wider:

- a) Übernahme der finanziellen Verantwortung für den Schienenweg durch den Staat bei gleichzeitiger Erhebung einer Wegeabgabe von der DB,
- b) Herstellung einer unternehmerisch tragfähigen Finanzstruktur (Einstieg in eine Entschuldung),
- c) vertragliche Regelung Staat/Bahn als Grundlage für gemeinwirtschaftliche Leistungen und deren Abgeltung nach dem Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit,
- d) wettbewerbliche Gleichstellung der DB im nationalen Steuerrecht, d. h. einheitliche Anwendung der Befreiungstatbestände für alle Verkehrsträger,
- e) Novellierung der Bundesbahngesetzes zur Angleichung des Handlungsspielraums der DB an den der Wettbewerber.



Bild oben links: Bundesbahn in den 80er Jahren: keine Kraft und keine Perspektive zur Erneuerung. Schienenbus in Weinheim. Ein preiswertes Nachfolgefahrzeug gab es nicht.

Bild oben rechts: Halten, wo die Fahrgäste sind: Die Horber Schienen-Tage brachten die Initialzündung. Nach Balingen Süd war Tuttingen-Mitte der zweite erfolgreiche Haltepunkt.



1. Aufhebung der Befreiung von Binnenschifffahrt und Luftverkehr von der Mineralölsteuer; DB AG und andere Eisenbahnen zahlen jährlich fast 300 Mio. €.
 2. Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung für den internationalen Luftverkehr; Nachteil der DB AG: jährlich mehr als 50 Mio. €.
 3. Strenge Einhaltung der Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Straßengüterverkehr.
 4. Anlastung der externen Unfall- und Umweltkosten des Verkehrs; die sichere und umweltverträgliche Bahn ist benachteiligt.
- Die Horber Schienen-Tage hatten beachtliche Auswirkungen auf die Politik, die durch die Brüsseler und sonstige Aktivitäten zusätzlich positiv beeinflusst wurden. Bei den 10. Horber Schienen-Tagen kam ihr Initiator Kurt Bielecki zu der treffenden Feststellung: „In den vergangenen zehn Jahren haben wir gerufen, gefordert, ja geschrien. Wir haben hier und da gestört, auf die Füße getreten, wurden da und dort gehört und beachtet. Es waren absolut keine sinnlos vertanen Jahre ... Wichtig aber war und ist immer noch: dass es diese Veranstaltung der Horber Schienen-Tage überhaupt gab und dass sie weiterlebt, weiter aufpasst, weiter fordert.“

→ **Bahn benachteiligt:** Bis zur Bahnreform im Jahre 1994 war die Bahn besonders durch ihre Rechtsform am Markt benachteiligt. Als öffentlich-rechtliches Unternehmen war sie als Behörde organisiert und dem öffentlichen Dienstrecht und dem Haushaltsrecht unterworfen. Der unternehmerische Spielraum wurde durch zahlreiche politische Zwänge stark eingeschränkt. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft können die Geschäfte nunmehr streng kundenorientiert und nach rein unternehmerischen Kriterien abgewickelt werden. Darüber hinaus war die Bahnreform mit stark finanziell entlastenden Maßnahmen des Bundes verbunden, wie vollständige Entschuldung, Übernahme personeller Altlasten, Regelungen für Investitionen in den Fahrweg usw.. Besonders bedeutend ist auch die finanzielle Ausstattung der Regionalisierung.

Mit der Bahnreform sind auch zentrale Forderungen der Horber Schienen-Tage erfüllt worden. Gleichwohl bestehen noch immer Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn. Besonders wichtig ist die Erfüllung folgender Forderungen:

Übersicht: Bahnpolitik 1983–2001

- | | |
|--|--|
| <p>03/83 Unternehmensstrategie DB 90</p> <p>07/83 Entscheidung des Rates (83/418/EWG) über die kommerzielle Selbstständigkeit der Eisenbahnunternehmen beim grenzüberschreitenden Personen- und Gepäckverkehr</p> <p>11/83 Leitlinien zur Konsolidierung der DB</p> <p>09/85 Bundesverkehrswegeplan 85</p> <p>12/87 Gutachten zur Trennungsrechnung der DB</p> <p>02/89 Einsetzung der Regierungskommission Bundesbahn (RKB)</p> <p>06/91 Verordnung (EWG 1893/91) zur Änderung der Verordnung EWG 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen</p> <p>07/91 Richtlinie 91/440 EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft</p> <p>12/91 Schlussbericht der RKB</p> <p>01/94 DB AG, BEV, EBA</p> | <p>06/95 Richtlinie 95/18 EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen</p> <p>06/95 Richtlinie 95/19 EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegegelteln</p> <p>01/96 Regionalisierung</p> <p>07/96 Richtlinie 96/48 EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems</p> <p>05/97 Transeuropäische Freeways für den Schienengüterverkehr, Europäische Kommission</p> <p>03/01 Richtlinien
2001/12 (Modifizierung 91/440)
2001/13 (Modifizierung 95/18)
2001/14 (Ersatz 95/19) des Rates</p> <p>09/01 Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Weichenstellungen für die Zukunft</p> |
|--|--|