



Haußmann: Gesetzentwurf zur Landesanstalt Schienenfahrzeugen ist mit heißer Nadel gestrickt

Im Rahmen der ersten Beratung des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Gesetz über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBWG) sagte der verkehrspolitische Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion, **Jochen Haußmann**:

„Ich begrüße es, dass der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr gestärkt werden soll. Der vorliegende Gesetzentwurf ist jedoch mit so heißer Nadel gestrickt, dass man sich daran die Finger verbrennt. Obwohl seit der Ankündigung der Landesregierung von zwei Finanzierungsmodellen bereits fast zwei Jahre vergangen sind, wird erst jetzt ein Gesetzentwurf vorgelegt, der vieles im Vagen lässt und mit bloßen Behauptungen arbeitet. Für die FDP-Fraktion stellen sich viele Fragen. Es bedarf einer soliden Klärung, bevor das Land in eine Milliarden Euro schwere Haftung einsteigt.

Ich fordere den Nachweis, dass der vorgeschlagene Weg der wirtschaftlichere für das Land ist und nicht ein milliardenreiches Denkmal geschaffen wird. Deshalb fordern wir eine Anhörung von Experten. Durch die Landesanstalt soll das Land unbeschränkt haften. Nur auf den ersten Blick ist von 3,5 Milliarden Euro die Rede.

Das Land wird Eigentümer von Schienenfahrzeugen, mit allen Konsequenzen für das erforderliche Know-how und die Gefahr, dass nach Auslaufen von Verkehrsverträgen die Fahrzeuge förmlich auf dem Hof stehen. Es wird nicht hinreichend begründet, warum es eine neue Landesanstalt braucht und es nicht auch in vorhandenen Strukturen geht. Es heißt lapidar, man wolle einen allenfalls kleinen Personalkörper, stellt aber gleich einen Blankoscheck aus, dass es einen oder mehrere Geschäftsführer geben soll. Die kalkulierten Kosten von 500.000 Euro für die Landesanstalt werden nirgends begründet. Zentrale Sachverhalte - um nicht zu sagen: alles was entscheidend ist - wird einer Satzung vorbehalten, die sich die Anstalt selbst in Abstimmung mit dem Ministerium geben darf. Der Eindruck des Hopplahopp wird dadurch verstärkt, dass es kein Anhörungsverfahren gegeben hat. Es wäre schon spannend, z.B. die Auffassung des Rechnungshofs, von KCW, vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen oder die Erfahrungen aus den Ländern, die anscheinend ähnliche oder gleiche Modelle verfolgen, zu hören. Fraglich ist auch, ob das Modell nun in allen Netzen angeboten werden soll und warum – so zumindest der Eindruck – Kapitaldienstgarantien nicht mehr sonderlich hoch im Kurs stehen.

Diese Garantien des Landes könnten schließlich ein probates Mittel sein, für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen, ohne dass das Land selbst Eisenbahn spielen und neue Strukturen



aufbauen muss.“