

# [Aussprache] Staatsbahn

## Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 29. November 2017, 11:02

Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten, werte Kolleginnen und Kollegen, der Föderationsminister für Wirtschaft, Finanzen und Infrastruktur hat eine Aussprache zwecks Vorstellung eines neuen Generaldirektors der Staatsbahn und Investition in Magnetschwebbahnen beantragt. Ich erteile ihm hiermit das Wort.

---

## Beitrag von „Thor Odinson“ vom 1. Dezember 2017, 20:35

 Image not found or type unknown

tritt ans Rednerpult.

Vielen Dank, Herr Generaladministrator. Sehr geehrte Nationalversammlung, ich möchte Ihnen den neuen Generaldirektor für die Staatsbahn vorstellen, Herrn [@Lucas Scherer](#). Herr Scherer kann langjährige Erfahrungen aus dem Bau und der Unternehmensverwaltung vorweisen und bringt herausragende Qualifikationen mit. Ich darf ihn also mit Fug und Recht als idealen neuen Bahndirektor empfehlen, um Fuhrpark und Bahnhöfe der Föderation auf den modernsten und komfortabelsten Stand zu bringen und auch dort zu halten.

Einige von Ihnen kennen ihn vielleicht bereits, er ist Mitglied der Nationalversammlung, aber ich möchte Sie kurz nach vorne bitten, Herr Scherer, um sich offiziell vorzustellen.

---

## Beitrag von „Lucas Scherer“ vom 24. März 2018, 19:12

 Image not found or type unknown

tritt, nachdem er aufgerufen wurde, ebenfalls ans Rednerpult.

Vielen Dank, Herr

Minister.

Sehr geehrte Abgeordnete dieses hohen Hauses,

wie Minister Odinson bereits erwähnt hat, ist mein Name Lucas Scherer und ich bringe langjährige Erfahrungen aus dem Bau und der Unternehmensverwaltung mit.

Für die Staatsbahn habe ich es mir zur Aufgabe gesetzt, ein neues Image zu etablieren. Ich versuche dies durch eine Modernisierung der Infrastruktur, der Züge und Waggons, sowie einem neuen attraktiven Preismodell zu erreichen.

Ich arbeite eng mit den Mitgliedern im Planungskomitee zusammen um die Bahn als Reisemöglichkeit in der gesamten Föderation attraktiver zu gestalten.

Ich würde mich freuen, wenn Sie, werte Abgeordnete, mich in diesem Vorhaben unterstützen und der Nominierung zustimmen würden.

---

## **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 28. März 2018, 19:22**

Vielen Dank, Herr Scherer.

Vielen Dank auch für ihre bisherige Arbeit, so die bereits angelaufenen Modernisierungen, die [turanische Tarifgemeinschaft](#), die in beispielhafter Weise mit dem Tarifsumpf aufräumt, sowie die Neuaufrollung der Fahrpläne.

Doch dabei soll es noch lange nicht bleiben. Zur Bekämpfung von Verkehrsproblemen und zur Realisierung von Umweltschutzziele muss der öffentliche Fern- und Nahverkehr weiter subventioniert und ausgebaut werden. In der gesamten Föderation sollen länderweite Taktfahrpläne zur Regel werden. In der Staatsbahn wird dieser Ansatz bereits seit 2013 verfolgt. Dies soll nun erweitert werden auf *Alles*. Fernverbindungen, Busse, S-Bahnen. Um dabei schnelles Reisen von A nach B zu erleichtern, soll gerade im Nahverkehr die Liniendichte und deren Verzweigung erhöht werden.

Sie können beispielsweise derzeit nicht mit einer Schnellverbindung direkt von Drachenfels nach Westerbad fahren. Woran liegt das, ist da gerade der Lökführer krank? Nein. Sondern dort ist schlichtweg keine geeignete Bahnstrecke vorhanden. Im Falle der Bahn heißt es also auch: Netzausbau.

Was mich zum zweiten Thema dieser Aussprache bringt. Eine neue Schnellbahn, die den Städteexpress entlastet, wirklich wirklich schnell ist und alle Großstädte verbinden soll.

Zu diesem Zweck soll der derzeitige Landesbetrieb Bau, zu dem ich zeitnah einen weiteren Gesetzesentwurf in die Nationalversammlung einbringen will, mit der Entwicklung und dem Bau einer Teststrecke und anschließend einer Magnetbahntrasse von Turan nach Thorshafen, etwa hundert Kilometer, beauftragt werden. Ist dieses Projekt erfolgreich, wird die Strecke erweitert. Die selbe Technologie kann auch in einer möglichen Raketenstartrampe Verwendung finden, mit einer solchen Entwicklung schlägt man also zwei Fliegen mit einer Klappe.

Die Vision ist folgende: Sie wollen aus Turan zu einer Veranstaltung nach Thorshafen. Sie gehen in Turan aus dem Haus und erwischen die S-Bahn, die Sie nach fünfzehn Minuten zur Magnetbahn bringt. Ein paar Minuten später fährt diese los und erreicht in weniger als 20 Minuten Thorshafen, wo Sie aussteigen und mit nächsten Bus, die in der Großstadt ohnehin alle paar Minuten fahren, in einer Viertelstunde am Ziel ankommen. Für den ganzen Trip brauchen Sie dank der Tarifgemeinschaft nur eine Expressfahrkarte.

Alles in allem wären Sie eine gute Stunde unterwegs, um das mit dem Auto hinzubekommen, müssten Sie sich ziemlich beeilen - und nirgends im Stau stecken bleiben. Bei größeren Distanzen macht sich der Unterschied noch stärker bemerkbar.

Soweit Fragen?

---

### **Beitrag von „Irnfried Willebrand“ vom 29. März 2018, 09:07**

Grundsätzlich großartig, Herr Minister. Aber was soll der Spaß kosten?

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 29. März 2018, 16:16**

Herr Minister, wenn ich mir das bestehende Schienennetz anschau, dann fallen mir insbesondere zwei Dinge auf: Städte, auch Kreisstädte, die überhaupt nicht ans Schienennetz angeschlossen sind, und alte kurvige Strecken, die der Landschaft folgen und daher für schnelle Verbindungen nicht geeignet sind. In Sachen Netzausbau bin ich daher voll bei Ihnen.

Die Frage, die sich mir aber stellt, ist ob angesichts dessen mit einer Magnetschwebbahn die richtigen Prioritäten gesetzt sind, oder ob nicht mit einem Ausbau des konventionellen Schienennetzes mit dem gleichen Geld eine sehr viel größere Verbesserung erreicht werden könnte. Wenn wir eine konventionelle Schnellbahnstrecke bauen, dann kann sie von allen Zügen benutzt werden und ist ins Netz integriert, beispielsweise wenn einmal Umleitungen nötig werden oder auch um nachts von Güterzügen benutzt zu werden. Eine Magnetschwebbahn wäre dagegen nicht nur teurer, sondern auch ein komplett separates Verkehrssystem. Hier muss also ganz genau abgewägt werden, ob ihre Vorteile die Investitionen wert sind, die möglicherweise dann an anderer Stelle fehlen.

Wie groß wäre denn die Reisezeitverkürzung zwischen Turan und Thorshaven? Ist die bestehende Streckenführung dort nicht schon für Schnellzüge gut geeignet? Ich bin über die installierte Technik an dieser Strecke nicht informiert, aber selbst falls eine Aufrüstung nötig sein sollte, sollte das doch mit wesentlich weniger Aufwand zu machen sein als der Bau einer komplett neuen Magnetbahntrasse. Handlungsbedarf sehe ich, wie eingangs gesagt, eher in anderen Bereichen des Schienennetzes.

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 29. März 2018, 23:28**

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

vielen Dank an Herrn Minister Odinson und Herrn Scherer für die Vorstellung der Personalie und auch der inhaltlichen Punkte. Gestatten Sie mir zunächst zwei formelle Anmerkungen. Zuvörderst möchte ich darum bitten, die beiden Sachverhalte der Anhörung zur Bestellung eines neuen Generaldirektors und der politischen Vorstellungen des Ministers bzw. des ihm nachgeordneten Betriebs zu trennen. Da es sich bei ersterem um ein gesetzlich vorgegebenes Verfahren nach § 3 Abs. 1 S. 3 SBG-TUR handelt, sollte dieses auch sauber ablaufen, um über jeden Zweifel erhaben zu sein, hier einen formellen Fehler zu machen. Zudem habe ich in der Tat auch noch Nachfragen zum Verfahren, die nicht mit der weiteren Ausrichtung des Unternehmens, die weiters diskutiert wird, zu vermischen sind.

So das Präsidium des Hohen Hauses darüber entschieden hat, freue ich mich auch - bestenfalls und auch zu Gunsten der Übersicht - über zwei weitere Debatten.

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 30. März 2018, 13:37**

Meines Erachtens hängt beides, die Ernennung des Generaldirektors und die Ziele, aber untrennbar zusammen. Ein Generaldirektor wird ja nicht in einen luftleeren Raum hinein ernannt, sondern gerade zur Umsetzung dieser Ziele. Ohne die Ziele zu kennen, ist das Aufgabenprofil nicht klar, und ohne das Aufgabenprofil zu kennen, kann die Nationalversammlung dem Herrn Minister keine sinnvolle Empfehlung zu seinem Kandidaten geben.

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 30. März 2018, 22:40**

Da bin ich im Prinzip auch einer Meinung mit Ihnen. Nur hat sich der Kandidat hier recht lau vorgestellt und das, was der Minister vorgetragen hat, ist, da mit nichts eigentlich übertitelt, mit Wohlwollen eine Regierungserklärung. Diese beiden Dinge, die Parlamentsbeteiligung bei der Ernennung und eine De-facto-Regierungserklärung sind meinem Verständnis nach zu trennen. Mir ist die Subordination des Generaldirektors unter das Ministerium durchaus bewusst. Ich möchte dennoch als Parlamentarierin darauf bestehen, wenn wir uns als Gesetzgeber schon die Beteiligung ins Gesetz geschrieben haben, dass der Kandidat für die Generaldirektion seine Pläne vorstellt und das nicht durch den Minister geschieht.

---

### **Beitrag von „Heinrich Abeken“ vom 31. März 2018, 10:58**

Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Herr Scherer,

ich danke Ihnen doch für Ihre Bereitschaft sich für ein so wichtiges Amt im Dienste unserer Gesellschaft zu engagieren. Ich denke ernsthafte Zweifel an der fachlichen und persönlichen Eignung bestehen absolut nicht.

Worum ich allerdings im Allgemeinen bitten möchte: Der bei einigen um sich greifenden Unart die Turanische Staatsbahn hier und in aller Öffentlichkeit schlecht zu reden kann und möchte ich mich nicht anschließen. Nicht nur als Dauerbahnfahrer und interessierter Bürger. Wer von den Damen und Herren ist denn in letzter Zeit mit der Staatsbahn gefahren??



image not found or type unknown

Schaut in die Runde.

Das "Kleinkleckersdorf" und "Winzighausen" nicht auf einem Liniennetzplan zu finden sind ist ganz normal. Wenn alle Halte eingezeichnet würden, wäre der Plan schlicht unlesbar. Solche Informationen findet man im Fahrplan, im Kursbuch oder man lässt sich vor Ort beraten.

Die Staatsbahn war von Anfang an auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Preisbewusstsein und hohe Verfügbarkeit ausgerichtet. Selbst meine kleine Heimatgemeinde Königsberg-Land wird nicht nur von Nahverkehrszügen, sondern auch von überregionalem Verkehr angefahren. So ist das auch mit den vielen anderen Gemeinden und Städten im Land. Mit Hochgeschwindigkeitsverkehr erreichen wir diese Abdeckung nicht, mal ganz abgesehen von den folgenden Trassenkollisionen bei Mischverkehr.

Der Start war alles andere als gut. Da möchte ich nochmal an die Ausgangssituation erinnern! Privatwirtschaftlich organisiert und zersplittert, Infrastruktur in fahrlässig schlechtem Zustand, das Angebot, wenn nicht bereits eingestellt, absolut unterirdisch. Die Geschäfts- und Wirtschaftsführung der Staatsbahn war in den ersten Jahren gut. Und das unter dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Neue Ideen und Konzepte - gerne. Aber wir sollten die Ziele im Auge behalten.

Ich denke wir müssen uns grundsätzlich entscheiden was wir wollen, die zuvor genannten Ziele weiter verfolgen wollen oder in eine andere Richtung gehen. Meiner Ansicht nach ist die Staatsbahn auf dem richtigen Wege. Und ich bin mir sicher, mit Herrn Scherer haben wir den richtigen Mann auf der Lokomotive.

---

**Beitrag von „Hans von Brunstatt“ vom 31. März 2018, 12:52**



image not found or type unknown  
Brunnstatt gefällt die engagierte Rede des Herrn Abeken.



---

### **Beitrag von „Lars Thomasson“ vom 31. März 2018, 13:20**

Fährt die Bahn eigentlich mit Ökostrom?

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 31. März 2018, 13:29**

#### Zitat von Heinrich Abeken

Das "Kleinkleckersdorf" und "Winzighausen" nicht auf einem Liniennetzplan zu finden sind ganz normal. Wenn alle Halte eingezeichnet würden, wäre der Plan schlicht unlesbar. Solche Informationen findet man im Fahrplan, im Kursbuch oder man lässt sich vor Ort beraten.

#### SimOff

Gibt es irgendwo anders eine andere Darstellung des aktuellen Zustands des Schienennetzes? Meinetwegen auch gern nur in Textform. Aber solange wir von unterschiedlichen Annahmen über den Ist-Zustand ausgehen, wird es schwer, eine sinnvolle Debatte zu führen.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 31. März 2018, 13:34**

#### SimOff

---

## Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 31. März 2018, 14:25

[SimOff](#)

Grundsätzlich sind wir uns aber einig, dass diese Karte die Grundlage ist und es nicht noch bessere Strecken gibt? Also wenn ich mir z.B. die Strecken von Heimgard nach Trondberg oder von Turan nach Süden anschau, die sich gemütlich der Landschaft entlangschlängeln, dann kann ich schon davon ausgehen, dass es eben nicht noch zusätzlich eine kerzengerade Schnellstrecke gibt, die diesen Namen auch verdient hat und nicht doppelt so lang ist wie Luftlinie, oder?

---

## Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 31. März 2018, 16:17

[SimOff](#)

## Beitrag von „Thor Odinson“ vom 31. März 2018, 18:13

[SimOff](#)

### [Zitat von Finn Henriksson](#)

Ich bin davon ausgegangen, dass die auf der Detailkarte eingezeichneten Strecken tatsächlich so existieren, und dass zumindest die Hauptbahnen auch vollständig eingezeichnet sind.

### [Zitat von Sigurd Thorwald](#)

Für mich waren die in der Detailkarte eingezeichneten Strecken immer die Hauptstrecken des Schnellzugnetzes.

Ja, so in etwa hatte ich das Netz auf der Karte interpretiert. Dass dort, wo keine Bahnstrecke eingezeichnet ist, vielleicht eine Bimmelbahn langtuckert, aber bestimmt kein Städteexpress.

Ich würde das Projekt über die nächsten Jahre gerne mit mindestens einer Milliarde Tura ausstatten - also nicht unbedingt mehr, als eine neue Autobahn kosten würde. In Modernisierungen und den Ausbau des bereits existierenden, herkömmlichen Netzes soll *unabhängig davon* ein Vielfaches investiert werden. Die Situation ist keineswegs schlecht, aber es ist Luft nach oben. Herr Scherer hat bereits einigen Finanzbedarf angemeldet, und mit Blick auf die derzeitige Haushaltssituation müssen und sollen nirgendwo Abstriche gemacht werden. Herr Henriksson, es ist richtig, dass zwischen Turan und Thorshafen und auch anderen Ballungsräumen bereits Schnellzüge verkehren. Je nach Strecke erreichen diese etwa 200 [\*?] Stundenkilometer, die Magnetbahn soll doppelt so schnell fahren können, was sie gegenüber einer Autofahrt attraktiver macht.

Frau Droste, es mag sein, dass ich ein paar Worte zu viel zur Magnetbahn verloren habe. Abgesehen davon haben Sie ganz richtig erkannt, dass ich als Infrastrukturminister für richtungsweisende Erklärungen zuständig bin. Ich bin sicher, Herr Scherer wird alle ihre Detailfragen zum aktuellen Status und Plänen der Staatsbahn gerne beantworten. Da es sich in dieser Aussprache um die Staatsbahn im allgemeinen handeln soll, deren Unterpunkte ich als in einer einzelnen Aussprache behandelbar betrachte, halte ich ein Einleitung in die Thematik durchaus für angebracht.

---

### **Beitrag von „Heinrich Abeken“ vom 31. März 2018, 18:18**

[SimOff](#)

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 31. März 2018, 22:30**

[Zitat von Thor Odinson](#)

Da es sich in dieser Aussprache um die Staatsbahn im allgemeinen handeln soll, deren Unterpunkte ich als in einer einzelnen Aussprache behandelbar betrachte, halte ich ein Einleitung in die Thematik durchaus für angebracht.

Also was denn nun, Herr Minister? Die Staatsbahn im Allgemeinen oder das Ernennungsverfahren des Generaldirektors im Besonderen? Jetzt lassen Sie doch vor allem Herrn Scherer zu Wort kommen, jede Silbe mehr von Ihnen unterminiert nach meiner Wahrnehmung die Autorität desjenigen, den Sie da ernennen wollen, denn bei mir drängt sich der Eindruck auf, dass das Ministerium zwar schon umfängliche Ideen hat - was sinnvoll ist -, vor dem Hintergrund Ihrer persönlichen Präsenz hier in der Debatte der Staatsbahnchef aber am Ende nicht mehr als ein Frühstücksdirektor sein wird, der umzusetzen hat, was durchgestellt wird. So kann das Ministerium bzw. können Sie als Minister in der derzeitigen Konstruktion des Unternehmens auch handhaben, nur sollte auch die Handschrift des Generaldirektors erkennbar bleiben. Das tut sie aber gerade nicht. Also, meine Bitte, lassen Sie bitte Herrn Scherer seine - gern im Hintergrund mit dem Ministerium eng abgestimmten - Ideen präsentieren. Andernfalls steht er vor dem Parlament und in der Öffentlichkeit schon anfangs seiner Amtszeit nicht sehr gut da.

---

### Beitrag von „Thore Andresen“ vom 3. April 2018, 00:49



image not found or type unknown

räuspert sich und setzt dann an

Kollegin Droste, werte andere Kollegen hier in der NV. Ich sehe auch persè keine Probleme bei

der Ernennung des Herrn Scherer.

Was ich jedoch sehe als Minister der Umwelt, sind andere wichtige Punkte, die dann auch die Position von Herrn Scherer betreffen.

Seit Februar 2018 steht die Abstimmung, Umwelt und Tierschutz in die Verfassung zu bringen im Stau.

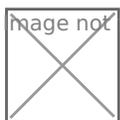
Davon hängt vieles ab, denn bekommen Umwelt und Tierschutz endlich den Schutz der Verfassung, ist aus meiner Sicht Schluss damit, das Firmen aller Colour wie bis jetzt üblich Bauten und Fabriken in die Landschaft setzen, Autobahnen, Schienenverkehr, Kanäle, Wasserkraftwerke etc. in die geschützte Natur setzen.

Was ich Ihnen verdeutlichen möchte, ist, es ist Zeit zum umdenken. Wir brauchen einen modernen effizienten ÖPNV, möglichst auf vorhandenen Trassen. Elektrifizierung aller Strecken, Modernisierung von Lokomotiven und Waggonen etc., Stilllegung von ungenutzten Strecken. Das muss passieren bevor wir neue Prestige Projekte zusätzlich in die Landschaft pflanzen, Böden versiegeln und Arten ausrotten.

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 3. April 2018, 09:06**

---



ÖPNV und Schienenverkehr sind ja nun mal zweierlei Dinge...

Herr Minister, die Menschen brauchen Mobilität in diesem Land und habe es lieber, sie kommen in Massenverkehrsmitteln zum Ziel als im motorisierten Individualverkehr, denn für diesen brauchen Sie auch versiegelte Fläche, und das sogar mehr pro Person als im Schienennah- und -fernverkehr. Investitionen im Bestand sollten sicherlich zentrale Projekte ausmachen. Investitionen in den Neubau sind aber nicht zwingend Prestigeobjekte - das können auch welche im Bestand sein -, sondern bisweilen, und das macht die Debatte deutlich, eine schlichte Notwendigkeit, um allen Menschen in unserem Land auch ein Grundmaß an überregionaler Mobilität zu gewährleisten.

---

### **Beitrag von „Lars Thomasson“ vom 3. April 2018, 09:15**

Ich frage nochmal. Fährt die Staatsbahn mir so genanntem Ökostrom?

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 3. April 2018, 22:23**

Vielleicht kann der Nominierte gemeinsam mit seinen eigenen programmatischen Punkten auch auf die noch ausstehenden Fragen antworten? Es wird sonst etwas unübersichtlich.

---

### **Beitrag von „Lucas Scherer“ vom 3. April 2018, 22:32**

[Zitat von Lars Thomasson](#)

Ich frage nochmal. Fährt die Staatsbahn mir so genanntem Ökostrom?

Ich habe bereits neue Fahrzeuge für den Personenverkehr ausgewählt, welche alle elektrisch betrieben werden. Gleichzeitig zur Vollelektrifizierung des Bahnnetzes werde ich mich auch darum bemühen, dass es sich bei der Stromversorgung hauptsächlich um Ökostrom handelt.

Kurz: Aktuell noch nicht, in Zukunft ist das aber vorgesehen.

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 5. April 2018, 15:36**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 5. April 2018, 15:42**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 5. April 2018, 15:48**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Lucas Scherer“ vom 5. April 2018, 16:14**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Heinrich Abeken“ vom 5. April 2018, 18:48**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 6. April 2018, 15:11**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 7. April 2018, 23:14**

Sehr geehrter Herr Minister,

mich würde noch interessieren, welche Verwaltungsvorschriften gemäß § 4 SBG-TUR bislang erlassen wurden und wo diese auch außerhalb des Parlaments öffentlich zugänglich nachvollzogen werden können. Vielen Dank!

---

**Beitrag von „Heinrich Abeken“ vom 8. April 2018, 08:02**

*Zwischenruf:* Welchen Minister sprechen Sie jetzt an??

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 8. April 2018, 08:53**

[Zitat von Heinrich Abeken](#)

*Zwischenruf:* Welchen Minister sprechen Sie jetzt an??

Ihre Frage irritiert mich offen gestanden, natürlich meine ich den zuständigen Minister oder bei Abwesenheit seinen Vertreter. Ich habe der Föderationsregierung nicht vorzuschreiben, wer für sie antwortet.

---

**Beitrag von „Thor Odinson“ vom 8. April 2018, 18:50**

Die Staatsbahn verwaltet sich derzeit nach eigenem Gutdünken.

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Bodo Smidbjørgson“ vom 8. April 2018, 19:21**

[SimOff](#)

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 8. April 2018, 21:38**

[Zitat von Thor Odinson](#)

Die Staatsbahn verwaltet sich derzeit nach eigenem Gutdünken.

Vielen Dank für diese Auskunft. Haben Sie vor, das zu ändern – gerade vor dem Hintergrund des von Ihnen vorgestellten Plans?

---

**Beitrag von „Thor Odinson“ vom 14. April 2018, 18:47**

Da das bisher in der Staatsbahn gut funktioniert sehe ich dazu bisher keine Notwendigkeit.

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 15. April 2018, 18:11**

Nun, dann gibt es von meiner Seite vorerst keine weiteren Fragen.

---

**Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 16. Mai 2018, 09:44**

Gibt es noch weiteren Redebedarf? Wenn nicht, schließe ich die Aussprache.

---

**Beitrag von „Heinrich Abeken“ vom 17. Mai 2018, 11:31**

Von meiner Seite nicht.

---

**Beitrag von „Thor Odinson“ vom 19. Mai 2018, 19:36**

Ich würde noch das Staatsbahngesetz aktualisieren wollen, dort ist noch von der Republik die Rede. Wenn Sie erlauben, Herr Thorwald?

---

**Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 19. Mai 2018, 19:46**

Natürlich, Herr Minister. Nur zu.

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 22. Mai 2018, 13:46**

Das ist doch aber ein eigener Antrag als Gesetzentwurf oder nicht?

---

**Beitrag von „Thor Odinson“ vom 26. Mai 2018, 21:43**

Das hängt doch eh alles irgendwie zusammen, Frau Droste.

[Gesetzesentwurf](#)

Dies ist größtenteils das bisherige Gesetz. Sie werden §11 entnehmen, das ich gleich noch einmal auf die Magnetbahn zurückkommen will.

Rot markiert sind die wesentlichen Änderungen. Orange Markierungen weisen auf Änderungsbedarf hin.

§1.2 würde sämtliche anderen Betriebe enteignen, wie die ascaaronische Bahn.

§6.2 ist ein viermonatig bindender Entschluss für eine Jahresabgabe.

Herr Abeken, sind Sie gerade anwesend?

---

**Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 15. Juni 2018, 19:35**

Herr Minister, können Sie uns die Änderungen im Einzelnen auch begründen?

---

## Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 15. Juni 2018, 22:47

---



Meine Damen und Herren, verzeihen Sie mir die Zwischenfrage: Werden neue Verkehrssysteme staatlicherseits gefördert? Als neue Gesetzessprecherin von Vestreyja würde ich mich dann sehr interessiert an einer Magnetbahn Teststrecke zeigen. Ich könnte mir auch diese H-Bahnen und SkyTrains also automatisch gesteuerte Großkabinen-Hängebahnen für Metropolen oder Inseln wie Vestreyja und San Bernardo etc. vorstellen.

Ich sehe dies als Ergänzung zur normalen Eisenbahn und diese anderen Systeme hätten auch für den Tourismus ihren Reiz. Langfristig denke ich das diese Systeme auch günstiger sind als in jeder Stadt eine U Bahn mit ihren Tunneln zu buddeln.

---

## Beitrag von „Thor Odinson“ vom 17. Juli 2018, 12:28

Die Änderungen von oben nach unten:

Die Vermögensverordnung hilft bei der klaren Definition des Vermögens, falls erforderlich. Was §1.2 angeht: Die ascaaronische Bahn ist derzeit nicht Teil der Staatsbahn. Zusätzlich hat die Bahn nach §13 ohnehin die Möglichkeit der Enteignung.

Zu §5: Soweit ich weiß wurde bisher ein einziges Mal ein Finanzbericht vorgestellt, zu stören scheint sich daran niemand. Deshalb wird das Gesetz den Gegebenheiten angepasst.

§7 entbindet die Staatsbahn von der *Pflicht*, nicht der *Möglichkeit*, gewinnbringend zu arbeiten und ebnet den Weg für Investitionen. Erstes Ziel eines staatlicher Verkehrsbetrieb es sollte sein, der Bevölkerung zu nutzen, nicht der Haushaltskasse.

In §10 wurde Staatsbeamte zu Föderationsbeamte geändert.

Einige Projekte werden unterstützt, aber es gibt (noch) keine allgemeine staatliche Förderung.

Die Magnetbahn-Strecke soll schon alleine deshalb im Freistaat bleiben, weil dort einfach viel mehr Menschen unterwegs sind. Was natürlich nicht heißt, dass es in Neuturanien nicht zeitgleich ein anderes Bahnprojekt geben kann - oder dort später auch eine Magnetbahn gebaut wird.

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 17. Juli 2018, 12:44**

Vielen Dank für die Ausführungen, Herr Minister. Können Sie statt nur die Änderungen zu benennen, auch eine Begründung für diese vorbringen, die Sie noch nicht begründet haben?

---

### **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 17. Juli 2018, 13:54**

Zu welcher Änderung fehlt ihnen die Begründung?

---

### **Beitrag von „Jolanda Droste“ vom 17. Juli 2018, 15:27**

Dabei geht es mir um die Enteignung nach § 1 Abs. 1 Nr. 2, den unbestimmten Rechtsbegriff in § 5 Abs. 2, §§ 6 Abs. 2 S. 2; 7 Abs. 1 Nr. 1, 4; 13.

Was sollen außerdem die selbstgestellten Fragen in §§ 10 Abs. 2, 13?

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdottir“ vom 17. Juli 2018, 23:00**

Nochmal als Verständigungsfrage: Warum sollten Länderbahnen enteignet werden dürfen? Monopole machen mir immer etwas Bauchgrimmen.

---

### **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 26. Juli 2018, 15:18**

Bei §1.2.2 wird sich vermutlich jemand etwas gedacht haben, denke ich. Da die Bahn aber nach §13 Enteignungsrecht hat, bietet es sich an, §1.2.2 zu streichen.

§5.2 ist zugegeben schwammig. Wenn Sie eine bessere Formulierung haben, die der Staatsbahn verantwortungsvolles Wirtschaften verordnet, ohne sie zur positiven Bilanz zu zwingen, nur zu.

§6.2 Satz 2 ist aus dem bisherigen Gesetz übernommen. Aber wozu eine viermonatige Frist bei einer jährlichen Abgabe dient, das kann ich ihnen nicht sagen.

Die Änderungen in §7 entkoppeln Staatsbahnrücklage und Zuweisung von Finanzmitteln, wenn das ihre Frage beantwortet.

Im bisherigen Artikel 10 ist von der Dienstbehörde die Rede, und anschließend vom *Minister*. Der Minister wäre aber der Dienstherr, nicht jedoch die Dienstbehörde.

Da es sich um ein Staatsmonopol handelt sehe ich darin kein Problem, Frau Sigurdottir. Wenn man wie gesagt §1.2.2 streicht, hat die Bahn immer noch ein optionales "Enteignungsrecht" nach §13. Aber was darf die Bahn enteignen? Private Bahnunternehmen, Grundstücke zum Streckenbau?

Und ich sehe gerade, der damalige Minister Abeken wollte [in einer Reform](#) einen Absatz §5.4 einfügen:

"Die Haushaltsordnung, sowie die Kassen- und Rechnungsbestimmungen der Föderation finden keine Anwendung."



image not found or type unknown

Wären doch die Herren Abeken und Freinberger hier, dann könnten sie ihre Gedankengänge selbst erklären.

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdottir“ vom 26. Juli 2018, 17:27**

Also ich finde das persönlich sehr bedenklich in einer Demokratie, das ein Monopolunternehmen \*lustig enteignen\* kann, sicher dann mit dem Argument: "Öffentliches Interesse". Ohne Anhörungen ohne Entschädigungen ohne Rechtsmittel??

Was zum Beispiel ist im Falle von Naturschutzgebieten usw.?

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 26. Juli 2018, 17:29**

Wenn ich einhaken darf? In Art. 9 der Verfassung heißt es: "Das Eigentum wird gewährleistet. Sein Gebrauch hat zugleich dem Wohle der Allgemeinheit zu dienen. Eine Enteignung ist **nur auf Grund eines Gesetzes** zum Wohle der Allgemeinheit zulässig."

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 26. Juli 2018, 17:40**

Das Gesetz, auf Grund dessen die Enteignung geschehen würde, diskutieren wir gerade. Ich denke nicht, dass die Verfassung damit ein Gesetz für den Einzelfall vorschreibt.

Nur dass etwas verfassungsrechtlich zulässig wäre, heißt natürlich noch lange nicht, dass es eine gute Idee ist. Prinzipiell halte ich es für sinnvoll, auch Enteignungen als Mittel zur Verfügung zu haben, um ein Bahnprojekt zu verwirklichen. Aber pauschal der Bahn das Recht zu Enteignungen zu geben, noch dazu ohne irgendwelche Einschränkungen, geht meines Erachtens doch deutlich zu weit. Hier muss der Ball bei der Politik liegen (und zwar vermutlich meistens bei der Kommunalpolitik).

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 26. Juli 2018, 18:36**

Ich interpretiere das schon so, dass wir für jeden Einzelfall ein Gesetz brauchen.

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 26. Juli 2018, 18:51**

Das wäre allerdings in den meisten Fällen völlig unpraktikabel. Die Nationalversammlung kann sich doch nicht mit jedem Fall befassen, in dem z.B. für eine Straße ein paar Quadratmeter Acker benötigt werden.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 26. Juli 2018, 18:54**

Das ist durchaus richtig. Aber etwas konkreter als "Die Staatsbahn hat das Enteignungsrecht" sollte es schon sein.

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 26. Juli 2018, 19:05**

Wie gesagt, diese spezielle Bestimmung halte ich auch nicht für der Weisheit letzten Schluss, um es vorsichtig zu formulieren. Ich denke nur nicht, dass es für jeden Einzelfall ein eigenes Gesetz braucht.

Mit konkreteren Bestimmungen und unter Einbeziehung der (Kommunal-)Politik statt direkt der Bahn ein Enteignungsrecht zu geben habe ich kein grundsätzliches Problem mit einem Enteignungsparagrafen. Aber er muss eben vernünftig umgesetzt sein und nicht so pauschal.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 26. Juli 2018, 19:44**

Da stimme ich zu.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 26. Juli 2018, 20:07**

#### [Zitat von Sigurd Thorwald](#)

Das ist durchaus richtig. Aber etwas konkreter als "Die Staatsbahn hat das Enteignungsrecht" sollte es schon sein.

So sehe ich das auch.

---

### **Beitrag von „Matthew Hernandez“ vom 30. Juli 2018, 22:28**

Insbesondere sehe ich die Klagen vor dem OGH zu diesem Enteignungsparagrafen auf uns zukommen. Es könnte durchaus sein das der OGH diese Formulierung so wie Sie derzeitig ist kippt, da diese nicht der Verfassung genüge tut.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 08:37**

Davon abgesehen das ich Monopole immer etwas mit Argwohn betrachte - sehe ich nicht warum das Not tut.Private Bahnen haben ihren Charme grad zB. für den Tourismus wenn ich da an San Bernardo oder Vestrejya denke.Auch sind wir kein zusammenhängendes Staatsgebilde und da wäre eine regionale Selbstverwaltung sinniger.Staatsbahn und Länderbahn können doch ohne weiteres kooperieren.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 31. Juli 2018, 09:39**

Nur zur Klarstellung in Sachen Monopol: Im Moment gibt es außer in Ascaaron keine Bahnbetriebe, die nicht zur Staatsbahn gehören.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 09:44**

Sind Sie da sicher?In Vestrejya kann ich mich an Bahnplanungen 20xx erinnern (Ringbahn)-allerdings erinner ich mich nicht ob es da um eine private oder die staatliche Bahn ging.Na das ist aber sehr traurig bzw. dann wirts mal höchste Zeit für einen munteren Wettbewerb mit Purzelpreisen.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 31. Juli 2018, 09:48**

Planungen sind ja nur Planungen. Ich rede von realen Bahnbetrieben.

Übrigens könnte man die Monopol-Problematik damit entschärfen, dass man private Bahnen gesetzlich zulässt, ihren Betrieb aber beispielsweise von einer Genehmigung durch das Verkehrsministerium abhängig macht.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 09:55**

Als Verständnisfrage: Können die Länder darüber aktuell nicht eigenständig entscheiden?

Ansonsten hat ihr Vorschlag etwas, wenn man voraussetzt, dass das Ministerium dann seine Entscheidung begründen\*muss\*.

---

### **Beitrag von „Sigurd Thorwald“ vom 31. Juli 2018, 10:27**

Meines Erachtens können die Länder beim Thema Bahn nichts eigenständig entscheiden.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 10:37**

Das ist gelinde gesagt...ähm... sehr... wie sag ich das nur...unsexy!

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 31. Juli 2018, 10:55**

Ich spreche mich klar gegen eine Privatisierung des Bahnverkehrs aus.

Erstens geht es hier um zentrale Infrastruktur, die der Staat garantieren muss und die er deswegen auch in der eigenen Hand behalten sollte. Zum zweiten ist die Bahn insgesamt ein Zuschussbetrieb. Eine Privatisierung würde daher nur Rosinenpickerei der Privaten zulasten der Steuerzahler bedeuten - klassische Privatisierung der Gewinne und Sozialisierung der Verluste - oder eine Senkung der Qualität und Einschränkung des Angebots, um den Betrieb profitabel zu machen. Am wahrscheinlichsten würde eine Mischung von beidem passieren. Keins davon halte ich für wünschenswert.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 11:17**

#### [Zitat von Finn Henriksson](#)

Ich spreche mich klar gegen eine Privatisierung des Bahnverkehrs aus.

Niemand hat die Absicht ...die Staatsbahn zu privatisieren.

---

### **Beitrag von „Finn Henriksson“ vom 31. Juli 2018, 11:47**

Ich wollte nur mal rechtzeitig Stellung beziehen, wenn ich hier schon Unsinn wie "munterer Wettbewerb mit Purzelpreisen" hören muss. Wer weiß, wie weit das noch geht, wenn man nichts sagt.

Und selbst nur eine unbeschränkte Zulassung von Privatbahnen, ohne den Bestand zu privatisieren, könnte langfristig ähnliche Folgen haben.

---

### **Beitrag von „Peta Egmont“ vom 31. Juli 2018, 11:50**

Ich stimme dem Kollegen Henriksson zu: Eine Privatisierung der Bahn kommt für uns nicht in Frage.

---

## **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 31. Juli 2018, 12:07**

Jetzt blasen sie doch das nicht so auf Herr Henriksson und was kann ich dafür das sie keinen Humor verstehen.

Wenn die bloße Erwähnung zB. einer potenziellen Inselbummelbahn schon den großen Staatskonzern Bahn erschreckt, dann gibt mir das zu denken.

Doch es ist in einer Demokratie wie der unseren ja legitim und erwünscht das es unterschiedliche Meinungen gibt, die ein Resultat in der Abstimmung erbringen.

---

## **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 8. September 2018, 16:07**

Da, wie Herr Thorwald schon sagte, bis auf die ascaaronische Bahn ohnehin bereits alle Bahnen Teil der Staatsbahn sind, könnte das Enteignungsrecht dahingehend präzisiert werden, dass die Bahn lediglich das Recht hat, zu Infrastrukturbaumaßnahmen Grundstücke zu enteignen, wenn mit dem Grundstücksbesitzer kein Verkauf zu vertretbaren Konditionen ausgehandelt werden konnte. [vgl [§87 BauGB](#)]

Frau Sigurdsdottir, ich möchte Sie darauf hinweisen, dass es sich bei der Staatsbahn um ein *Staatsmonopol* handelt. Ich denke aber, es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn kleinere lokale Bahnen in Absprache mit dem Ministerium oder der Staatsbahn tätig werden.

Noch besser und einheitlicher könnte es funktionieren, wenn die Staatsbahn eine Art Projektbüro einrichtet. Über dieses Büro können dann Dritte wie Unternehmen oder Kommunen Vorschläge direkt an die Staatsbahn richten, wenn der Vorschlag praktikabel ist, kann er direkt unter dem Dach der Staatsbahn umgesetzt werden.

---

## **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 9. September 2018, 22:32**

Mit allem gebührenden Respekt Herr Odinson, geben wir der Staatsbahn ein Monopol und lassen es zu das dieses Unternehmen den Daumen hebt oder senkt für kleinere

Bahnunternehmen, dann wissen wir doch alle wie das ausgeht. Mir leuchtet nicht ein, welche \*Gefährlichkeit\* von Privatbahnen ausgehen sollte. Ich dachte wir haben freie Marktwirtschaft?

---

### **Beitrag von „Markus Freinberger“ vom 9. September 2018, 23:53**



Verfolgt die Debatte im Fernsehen.



So, so..... Verkehr in Föderationshand? Da muss agitiert werden...

---

### **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 14. September 2018, 23:02**

Wenn Sie auf die Artikel 3 und 5 schauen, Frau Sigurdsdottir, dient die Staatsbahn dem öffentlichen Interesse. Für Privatunternehmen gilt das nicht.

---

### **Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 15. September 2018, 21:39**

Das wäre ja noch schöner wenn diese das nicht täte Herr Odinson. 😊 Jedoch haben Privatbahnen auch ein Interesse an der Öffentlichkeit, nämlich in Form als zahlender Gast und Kunde.

---

### **Beitrag von „Thor Odinson“ vom 16. September 2018, 15:32**

Es geht nicht um das Interesse an der Öffentlichkeit, sondern um das öffentliche Interesse.

Ein Privatunternehmen kann sicherlich auch dem öffentlichen Interesse dienen, aber nur ein Staatsunternehmen ist gesetzlich dazu verpflichtet.

---

**Beitrag von „Sigrid Sigurdsdottir“ vom 16. September 2018, 22:20**

Wie dem auch sei Herr Odinson, ich lasse Ihnen ihre Meinung, meine Meinung wird sich nicht ändern - also wird das die NV schon in ihrer Weisheit klären. 😊