

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen

28. Landesversammlung

26. - 27. Oktober 2007 in Leipzig

Grüne

Beschluss

Geringere Investitionen, Streckenstilllegungen und höhere Fahrpreise – Nein zur geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen lehnen den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes ab. Wir fordern die Staatsregierung auf, im Bundesrat gegen die Pläne zu stimmen.

Wir wollen auf Dauer ein gutes, preisgünstiges und komfortables Verkehrsangebot auf der Schiene. **Viel Verkehr auf der Schiene ist ein unverzichtbarer Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Der vorliegende Gesetzentwurf läuft dem umwelt- und verkehrspolitischen Ziel - mehr Verkehr auf die Schiene – zu wider.**

Nach Auffassung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen wird die Privatisierung der Deutschen Bahn in der geplanten Form zu massiven Nachteilen für Ostdeutschland führen.

Die Ziele der 1993 eingeleiteten Bahnreform lauteten: mehr Verkehr und mehr Wettbewerb auf die Schiene, Wahrung des Gemeinwohlaufrages beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur gemäß Grundgesetz Artikel 87e sowie klare Trennung von staatlich-hoheitlicher und unternehmerischer Verantwortung. Keines der Ziele kann mit diesem Gesetzentwurf erreicht werden!

Mehr Bahnverkehr durch mehr Wettbewerb auf der Schiene ist möglich

Das leichte Wachstum auf der Schiene der letzten Jahre nimmt sich eher bescheiden aus und ist weit hinter den Erwartungen der Bahnreform zurückgeblieben. Der Anteil des Eisenbahnverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung in Deutschland stagniert seit Jahrzehnten. Im **Personenverkehr** konnten nur im Nahverkehr Steigerungen erreicht werden, weil jährlich Regionalisierungsmittel in Milliardenhöhe flossen. Wettbewerb und Ausschreibungen trugen dazu bei, dass Strecken in der Fläche wieder aktiviert werden konnten, welche die DB AG nicht mehr betreiben konnte bzw. wollte. Im **Fernverkehr** sind trotz der Inbetriebnahme teurer Neu- und Ausbaustrecken die Anteile am Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistungen rückläufig. Bahnfernverkehr muss aber mehr sein, als ICE auf milliardenteuren Neubaustrecken zwischen den großen Städten fahren zu lassen. Die schrittweise Einstellung des Interregios seit Ende der 90er Jahre hat zu erheblichen Fahrgastverlusten im Fernverkehr geführt.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN treten seit Jahren konsequent für eine Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr ein. Mit Ausnahme des Infrastruktureigentums kann der DB-Konzern in Schritten teilprivatisiert werden.

Im Status quo hat das Unternehmen Deutsche Bahn AG die Schiene unter sich, auch wenn eine formale Trennung vom Unternehmen vollzogen wurde, um EU-Vorschriften zu genügen. Es bleibt dennoch weitgehend ihrer unternehmerischen Entscheidung überlassen, was mit dem Schienennetz passiert. Dies hat in den letzten 12 Jahren zu einer Schrumpfung des Netzbestandes um rund 5000 km geführt. Die Deutsche Bahn selbst hat in den letzten Jahren die Eigeninvestitionen in die Schiene massiv zurückgefahren, um ihre Bilanz zu schönen.

Die Integration des Netzes im DB-Konzern wird sowohl für Bahnkunden als auch für die Wettbewerbsbahnen zunehmend zu einem Problem. Die DB AG hat die Tarifhoheit im Bahnverkehr, andere Bahnen müssen sich ihrem Tarif in Kooperationen anschließen, wollen sie nicht auf Haustarife setzen, die über das Verkaufssystem der DB nicht vertrieben werden. In den Kooperationsverträgen wird den Bahnen von der DB AG zudem die Anzahl der Ziele vorgeschrieben, zu denen über eigene Verkaufssysteme Fahrscheine verkauft werden dürfen. Die DB AG behindert ihre Wettbewerber und verlangt für die Abwicklung der Abrechnungen gleichzeitig hohe Provisionen. Beim Trassenzugang kämpfen Nicht-DB-Eisenbahnen häufig mit Behinderungen durch die DB Netz AG.

Wer dieses Monopol der DB AG per Gesetz festschreiben will, verhindert den dringend notwendigen Wettbewerb auf der Schiene! Zwar soll das Streckennetz nach den Privatisierungsplänen der Bundesregierung offiziell im Besitz des Bundes bleiben, aber der Deutschen Bahn für 15 Jahre zur Nutzung überlassen werden. Faktisch bleibt damit das Netz bei der DB AG und sichert somit die langfristige dominante Stellung der DB am Markt ab. Damit besteht weiter die Möglichkeit, Wettbewerber zu diskriminieren. Die Privatisierung dieses Monopols nimmt dem Staat zudem Eingriffsmöglichkeiten.

Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung soll sicherstellen, dass der DB-Konzern das Schienennetz auch nach seiner geplanten Teilprivatisierung in Stand hält und die vom Staat dafür bereitgestellten Hilfen in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sinnvoll verwendet. Der Bundesrechnungshof kritisiert aber, dass schon heute nicht ausreichend die korrekte Verwendung der Bundeszuschüsse überwacht wird. Zur Sicherung der Qualität des Schienennetzes fehlen auch zukünftig ausreichende Kontroll- und Sanktionsinstrumente.

Die DB AG als **Netzmonopolist** und größter Nutzer der Schienenwege wird das ihr übertragene Netz hemmungslos nach eigenen Konzerninteressen planen - **zum Schaden des Wettbewerbs** und des Wachstums dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers. Da mehr als ein Drittel des Netzes nur 10% des Umsatzes bringen und somit das Netz in der Fläche nicht genug abwirft, ist zu befürchten, dass künftig noch stärker als heute die Pflege von Nebenstrecken vernachlässigt wird.

In der Konsequenz beginnt die vielfach zu beobachtende **Abwärtsspirale**: Unterlassene Maßnahmen der Instandhaltung führen dazu, dass die Bahnen langsamer fahren müssen und ihren Fahrplan nicht mehr einhalten, so dass viele verärgerte Fahrgäste abwandern. In der Folge steigt der Zuschussbedarf für den Regionalverkehr stark an mit der Konsequenz, dass er abbestellt wird. Ein von den Bundesländern in Auftrag gegebenes Gutachten warnt vor Mehrkosten im Nahverkehr von mindestens einer Milliarde Euro für die Länder bis 2011, weil der Renditedruck die Nutzung von Gleisen und Bahnhöfen deutlich verteuern werde. Als Konsequenz würden möglicherweise bis zu zehn Prozent des Angebots im Regionalverkehr gestrichen. 10.000 Kilometer Schiene, rund ein Viertel des gesamten Netzes, seien von der Stilllegung bedroht. Dem ostdeutschen Nebenbahnnetz droht damit der Kahlschlag. Zudem werden langfristig Preiserhöhungen im Nahverkehr von bis zu 15 Prozent befürchtet.

Nach dem Gutachten der Bundesländer ist der Gesetzentwurf zur Bahnprivatisierung sogar verfassungswidrig. Mit dem vorgelegten Gesetz gebe der Bund seinen Einfluss auf das Schienen-

netz fast völlig auf und verstoße damit gegen das Grundgesetz. Die Gutachter halten die geplante Trennung von juristischem und wirtschaftlichem Eigentum am Schienennetz mit dem Grundgesetz nicht vereinbar. Denn die Verfassung verlange, dass der Bund nicht nur formal der Eigentümer des Schienennetzes sei, sondern sich beim Ausbau, Erhalt und Verkehrsangebot auf der Schiene am Gemeinwohl orientiere.

Das Bahnprivatisierungsgesetz muss deshalb gestoppt werden. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen schlagen alternativ die Übertragung des regionalen Bahnnetzes an die Bundesländer vor. Das Netz bleibt Staats- und im Nahverkehr Ländersache. Dann können die Bundesländer für fairen Wettbewerb auf der Schiene sorgen und Verkehrsunternehmen auf dem Netz Verkehrsdienstleistungen anbieten. Zur Sicherung der Chancengleichheit der Wettbewerber, zur Verbesserung des SPNV-Angebotes und zur effizienten Verwendung öffentlicher Mittel werden die Verkehrsleistungen ausgeschrieben. Je mehr leistungsfähige Anbieter auf dem Markt sind, die in einem sozialverträglichen und fairen Wettbewerb zueinander stehen, desto eher werden neue Kundengruppen durch passgenaue Angebote erreicht und vom Auto auf die Bahn wechseln. Durch eine Regionalisierung der Infrastruktur bekommen die Länder die Möglichkeit, nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch die Infrastrukturunternehmen im Wettbewerb zu bestimmen und damit die Kosten des Bahnverkehrs besser zu kontrollieren.