



## PRESSEMITTEILUNG

NR. 0378 der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Datum: 9. April 2008

### Bahnprivatisierung hängt Oberzentren vom Fernverkehr ab

Anlässlich einer Anhörung der Oppositionsfraktionen im Deutschen Bundestag zur Bahnprivatisierung erklären **Winfried Hermann**, verkehrspolitischer Sprecher und **Dr. Anton Hofreiter**, Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Bei der heute von den verkehrspolitischen Sprechern von Bündnis 90/Die Grünen, FDP und Linkspartei veranstalteten Anhörung der Fachverbände zum Holding-Modell wurde übereinstimmend geäußert, dass eine Privatisierung des Fernverkehrs der Deutschen Bahn AG verheerende Folgen für die Bahnkunden hätte.

Wir sehen uns durch die Anhörung bestätigt, dass es keine Bahnprivatisierung nach dem Holding-Modell geben darf. Das Holding-Modell – das bestätigen fast alle Fachverbände – trägt nicht dazu bei, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und erschwert die politische Kontrolle erheblich. Die Bahnprivatisierung muss daher gestoppt werden. Stattdessen braucht es ein umfassendes Bahnkonzept, das zum Beispiel Mindeststandards für den Fernverkehr festlegt. Dafür werden wir in den kommenden Wochen Vorschläge machen.

Michael Holzhey von der Beratungsfirma kcw, stellte die Ergebnisse einer Studie für die Verkehrsverbände Rhein-Ruhr und Rhein-Main vor. Danach hat die DB AG in der Zeit von 2000–2008 die Fernverkehrsverbindungen zu mehr als 40 Oberzentren gekappt oder deutlich verschlechtert. Weiteren rund 40 Oberzentren, darunter den Landeshauptstädten Schwerin, Magdeburg, Erfurt, Kiel, Saarbrücken und Wiesbaden drohe dieses Schicksal, wenn der Fernverkehr privatisiert wird.

Der Grund dafür liegt in der Ergebnisvorgabe der Mittelfristplanung. Bis 2012 soll der Fernverkehr 570 Millionen Euro Gewinn abwerfen, was einer Verfünffachung des Gewinns der vergangenen Jahre entspricht.

Um diesen Gewinnanstieg zu erreichen, hat die DB verschiedene Möglichkeiten, die sie allesamt nutzen wird, dafür werden nicht zuletzt die privaten Investoren sorgen, die auf diese Rendite spekulieren:

- Das Preisniveau muss signifikant erhöht werden, vermutlich durch Preiserhöhungen von 5–7 Prozent jährlich,
- Der Nutzwert der BahnCard wird eingeschränkt oder deutlich verteuert,
- Viele "unrentable" Fernverkehrsverbindungen, gerade mit dem Intercity werden eingestellt.

Diese Einschätzung wurde von einer großen Zahl von Fachverbänden geteilt. So urteilt Arnd Schäfer, Geschäftsführer der BAG SPNV: "Die Gefahr einer weiteren Netzreduktion besteht hingegen beim Fernverkehr ... Folge wird ein weiterer Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche sein." Der Vorsitzende des Verkehrsclub Deutschland, Michael Gehrman, sah seine Befürchtung bestätigt, "dass das Angebot im Fernverkehr ausgedünnt wird, insbesondere in Randbereichen. Zusätzlich könnte die Reduzierung von Verlusten aber auch durch die Stilllegung von Teilen des regionalen Schienennetzes erzielt werden, in das die DB AG schon heute kaum Geld investiert." Er äußerte zudem die Befürchtung, dass der Nahverkehr die dann entstehenden Lücken schließen muss, ohne dafür mehr Geld von der öffentlichen Hand zu bekommen. Im Effekt würde sich damit auch das Angebot im Nahverkehr verschlechtern. Dr. Otmar Lell vom Verbraucherzentrale Bundesverband sagte: "Es muss verhindert werden, dass eine Privatisierung der Fernverkehrssparte zu einer Stilllegungspolitik auf weniger rentablen Verbindungen führt, wie dies zum Nachteil vieler Kunden bereits im Fall des Interregio geschehen ist."

Die Wirtschaftsverbände machten hingegen unmissverständlich klar, dass das Holding-Modell (auch Infrastruktursicherungsmodell) den Einstieg in die Trennung von Netz und Transport bedeuteten würde. Der Vorsitzende der GDL, Manfred Schell, sagte dazu: "Es steht zweifelsfrei fest, dass das Infrastruktursicherungsmodell der Einstieg in die Trennung von Netz und Transport ist. Jede spätere Bundesregierung, die als Eigentümer gewillt ist, weitere Transportsparten zu verkaufen und damit gleichzeitig die Trennung von Netz und Transport zu vollziehen, kann dies in der Hauptversammlung der DB AG durchsetzen." Damit widerspricht er Aussagen des Transnet-Vorsitzenden Flänsen, der sich für ein Holding-Modell mit Sicherungen einsetzt, die genau dies verhindern sollen.

---

Quelle:

[http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/228/228013.bahnprivatisierung\\_haengt\\_oberzentren\\_vo.html](http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/228/228013.bahnprivatisierung_haengt_oberzentren_vo.html)

© Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen 2008