

27. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz

23.-25. November 2007, CongressCenter Nürnberg

Schiene stärken statt verscherbeln

Bündnis 90/Die Grünen lehnen den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG auf das Entschiedenste ab

Der Gesetzentwurf der Regierung gefährdet die Entwicklung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs in Deutschland. Er ignoriert grundlegende Ziele der Bahnreform und verstößt gegen Verfassungs-, Bilanz- und Europarecht. Er subventioniert und fördert den DB-Konzern als globalen Mobilitätskonzern zu Lasten der BahnkundInnen in Deutschland. Dem Parlament und den Bürgern wird Eigentumssicherung vorgetäuscht, während sich der Bund mit diesem Gesetz ökonomisch und politisch selbst enteignet. Ein derart verqueres Rechtskonstrukt ist für uns nicht hinnehmbar. Dieser Umstand wird auch durch die von der SPD beschlossene Volksaktie nicht besser, denn sie ist lediglich eine Vorzugsaktie mit quasi staatlicher Renditegarantie. Hinzu kommt, dass das Volksaktienmodell von den Koalitionären der CDU beharrlich abgelehnt wird. Inzwischen wird ein völlig neues und noch ziemlich vages „Holding-Modell“ diskutiert.

Zur Erinnerung:

Ende September hat die Große Koalition ein Gesetz zur Teil-Privatisierung der Deutschen Bahn AG in den Bundestag eingebracht, das in engster Zusammenarbeit mit dem Bahnvorstand den Börsengang der Deutschen Bahn und damit den Verkauf an private Investoren vorantreibt. Und dies trotz aller Proteste aus der Bevölkerung, trotz aller Bedenken von Fachleuten und Bahnkennern, trotz der erheblichen Bedenken aus den Bundesländern und der Ablehnung der Oppositionsparteien sowie vieler Politiker aus den Reihen der Koalition.

Ziel des Gesetzes ist es, den Verkauf von bis zu 49 Prozent der Deutschen Bahn zu ermöglichen. Zugleich sieht der Gesetzentwurf vor, dass der Bund sein Eigentum an der Schieneninfrastruktur der (privatisierten!) DB-AG zur wirtschaftlichen Nutzung überlässt, kostenfrei und mit einer Subventionszusage für 15 Jahre von mindestens 2,5 Mrd. € pro Jahr für die Bestandserhaltung plus weiteren Ausgaben für den Aus- und Neubau. Das gewaltige Vermögen der Bahn (von Experten auf einen Wert zwischen 130 und 180 Mrd. € geschätzt) würde für einen niedrigen einstelligen Milliardenbetrag zum Teil an die Börse

gebracht. Eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen an die Bundesregierung ergab zudem, dass der Bund etwa 7,5 Mrd. € zahlen müsste, wenn er das Schienennetz nach 15 Jahren wieder in sein vollständiges Eigentum zurückhaben wollte.

Fatale Konsequenzen:

Tritt dieses Gesetz in Kraft, kann faktisch der größte Nutznießer und Betreiber, die Deutsche Bahn AG, als Eigentümer für die nächsten Jahre über das Netz verfügen und es im eigenen Interesse entwickeln. Es wird also eine Monopolstruktur im Schienenbereich zementiert und Wettbewerb verhindert. Will der Bund danach sein Eigentum zurückerhalten, muss er die Deutsche Bahn dafür entschädigen. Gemeineigentum und Gemeinwohlorientierung werden mit dem Gesetzentwurf sehenden Auges dem privaten Renditeinteresse geopfert.

Daran ändert auch das Volksaktien-Modell nichts, dem sich Minister Tiefensee nun notgedrungen und gegen eigene Überzeugung angeschlossen hat. Es macht aus einem schlechten Börsengang keinen guten Börsengang der Deutschen Bahn AG! Mit den stimmrechtslosen Vorzugsaktien sollen Aktionäre eine Vorzugsrendite garantiert bekommen. Damit würde der Renditedruck auf die DB AG weiter verstärkt. Schon heute handelt der Bahnvorstand vielfach so, als müsste er private Kapitalinteressen bedienen. Warum sollte dies durch das Volksaktien-Modell besser werden? Selbst die Stimmrechtslosigkeit ist nicht gesichert. Bleiben die Gewinne zwei Jahre aus, lebt das Stimmrecht automatisch wieder auf. Und da die Deutsche Bahn bis vor zwei Jahren immer nur Verluste gemacht hat, ist dies ein wahrscheinliches Szenario. An der gesamten widersinnigen Konstruktion der Übertragung wirtschaftlichen Eigentums an die Deutsche Bahn AG rüttelt das Volksaktien-Modell nicht. Die Grundstruktur des Eigentumssicherungsmodells bleibt davon unberührt.

Doch damit genug. Die Regierung ist sich momentan völlig uneinig und nicht einmal mehr sicher über das ob und das wie der Bahnprivatisierung. Jenseits der gesamten bisherigen Debatte und parlamentarischer Beteiligung wird plötzlich ein Holding-Modell geprüft, dessen Charakter völlig unklar ist und dessen Einführung das Gegenteil dessen ist, was das laufende Gesetzgebungsverfahren vorsieht. Das aktuell diskutierte Holding-Modell ermöglicht scheinbar die bisher strikt abgelehnte Trennung von Schiene und Betrieb. Allerdings unter dem Dach der DB AG und ohne gesetzliche Basis. Zugleich soll die Möglichkeit der Veräußerung eines Teils der Transportbetriebe oder einzelner Gesellschaften ermöglicht werden. Paradox daran ist, dass eben das verkauft werden soll, was Mehdorn gerade mit großer Leidenschaft und mit dem Segen des Verkehrsministers für einen globalen Logistikkonzern zusammengekauft hat.

Bündnis 90/Die Grünen fordern ein sofortiges Moratorium für die Bahnprivatisierung!

Die Bahn-Privatisierung à la Tiefensee/Mehdorn ist gescheitert! Für eine zukunftsfähige Bahn muss eine komplett andere Lösung erarbeitet werden, an der in jedem Fall das Parlament beteiligt werden muss. Wir wollen eine neue Bahnpolitik! Unser klares Ziel: Mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene.

Bündnis 90/Die Grünen fordern die Bundesregierung auf:

- Eine Initiative von Bund und Ländern gegen die geplante Privatisierung der Infrastrukturgesellschaften des Bundes zu ergreifen und deren Verbleib beim Bund sicher zu stellen.
- Einen völlig neuen Anlauf zu unternehmen, um gemeinsam mit dem Parlament die Voraussetzungen zu schaffen für ein modernes und leistungsfähiges Streckennetz, das den Regionen gerecht wird und in verfassungskonformer Weise im öffentlichem Eigentum verbleibt.
- Einen unabhängigen qualifizierten streckengenauen Netzzustandbericht für die Schienenwege vorzulegen. Dieser muss den Zustand des Netzes detailliert beschreiben und sinnvolle Netzentwicklungsstrategien ableiten, auf deren Grundlage der notwendige Sanierungsbedarf des Schiennetzes beziffert werden kann.
- Die Infrastrukturgesellschaften der DB AG (Netz, Trassenvergabe, Bahnhöfe und Stationen, Energie, Fahrgastinformation und Fahrkartenvertrieb) zu einer Schieneninfrastrukturgesellschaft des Bundes zusammenzuführen. Deren Aufgabe soll es sein, künftig die Nutzung der Schieneninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen neutral und unabhängig zu verwalten und die Pflege des Netzes unabhängig von der DB AG durchzuführen. Dabei sind die Wartungsrückstände der letzten Jahre, verursacht durch die fehlenden Investitionen der DB AG, schnellstmöglich aufzuarbeiten.
- Zusammen mit den Ländern den Ausbau und Erhalt des Schiennetzes in der Fläche voranzutreiben, um insbesondere den Schienenpersonennahverkehr und den Güterverkehr zu stärken. Dabei sollen auch stillgelegte und privat betriebene Strecken einbezogen werden.

Eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn nach dem Mehdorn/Tiefensee-Modell, ob mit oder ohne Volksaktie, ist für Bündnis 90/Die Grünen nicht hinnehmbar:

1. Weil die Fahrpreise massiv steigen werden.

Auf dem Weg an die Börse verfolgt die Deutsche Bahn AG vor allem ein Ziel: Profit. Trotz jährlicher Staatszuschüsse von insgesamt mehr als 9 Milliarden Euro wird Bahnfahren für die Kunden von Jahr zu Jahr teurer. Damit soll die Bilanz börsentauglich gemacht werden. Die künftige Börsenbahn muss noch mehr Profit machen – für die Rendite der privaten Investoren. Die Folge: Die Fahrpreise werden wie bei den Stromkonzernen weiter explodieren.

2. Weil Strecken und Bahnhöfe verschwinden werden.

Wenn das Streckennetz und die Bahnhöfe unter den Renditedruck der Privatisierung geraten, sind die Folgen absehbar: Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und der Klimaschutz werden auf der stillgelegten Strecke bleiben. Denn die DB AG wird bestrebt sein, Strecken, die keinen Gewinn abwerfen, möglichst rasch abzuhängen. Bereits in den vergangenen Jahren wurden Tausende von Streckenkilometern und Gleisanschlüssen

beseitigt und Hunderte von Bahnhöfen verkauft oder verfallen lassen. Nur in den Metropolen wurden Großbahnhöfe zu glitzernden Palästen umgebaut. Die DB AG plant, weitere 1800 Bahnhofsgebäude zu verkaufen bzw. abzureißen.

3. Weil viele Städte und Gemeinden vom Bahnverkehr abgehängt werden.

Das Schienennetz ist vielerorts bereits heute in einem kritischen Zustand. Wer könnte nicht von dadurch verursachten Verspätungen und verpassten Anschlüssen sein Klagelied singen? Die Deutsche Bahn AG investiert vor allem in Nebennetze im ländlichen Raum immer weniger. Schließlich muss die Unternehmensbilanz für den Börsengang geschont werden. Das Kalkül: Nach dem Börsengang kann bis zu einem Drittel des gesamten Schienennetzes (14.000 Kilometer) ganz abgebaut werden, um Kosten zu sparen und damit die Rendite der Privatinvestoren zu erhöhen.

4. Weil attraktive Zugangebote weiter abgebaut werden.

Beliebte und preisgünstige Angebote wie der Interregio und zunehmend auch der Intercity, werden durch teure ICEs ersetzt, die nur noch die großen Städte anfahren. Statt die bisherige Interregio-Wagen an andere Bahnunternehmen zu verkaufen, werden sie - mit Zustimmung der Bundesregierung - lieber verschrottet, als sie an die Konkurrenz zu verkaufen. Die SteuerzahlerInnen und BahnkundInnen zahlen gleich mehrfach drauf: Von ihnen mitfinanzierte Fahrzeuge werden vernichtet und obendrein müssen sie sich dafür vielerorts mit engen Nahverkehrszügen begnügen.

5. Weil der Bund sein Eigentum zum Schleuderpreis verscherbelt.

Bisher ist das Schienennetz wie das Straßennetz öffentliches Eigentum. Das muss auch so bleiben: Denn Verkehrswege zu bauen und zu unterhalten ist keine profitables Geschäft, sondern Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Mit einem Anlagevermögen von etwa 130 Milliarden Euro ist das Schienennetz in Deutschland nahezu komplett vom Staat bezahlt worden. Es gehört uns allen und darf nicht zum Schleuderpreis von wenigen Milliarden an private Großinvestoren verhökert werden. Tiefensees Gesetz zur Bahn-Privatisierung täuscht mit seiner feinsinnigen Unterscheidung zwischen juristischem und wirtschaftlichem Eigentum. Denn nur das formale Eigentum am Schienennetz beim Staat zu belassen, ist nichts wert, weil er die Verfügung darüber auf Jahrzehnte dem teilprivatisierten DB-Konzern überlassen will. Schlimmer noch: Will der Bund eines Tages wieder selbst über sein eigenes Streckennetz verfügen, muss er es für teures Geld von der Deutschen Bahn AG zurückkaufen.

6. Weil private Investoren vom Bundesvermögen profitieren.

Mit der Bahnprivatisierung à la Tiefensee wird öffentliches Eigentum auf Kosten der SteuerzahlerInnen verscherbelt. Die Bahn ist größter Grundstückseigentümer Deutschlands. Die Filetgrundstücke aus dem öffentlichen Eigentum in den Innenstadtlagen (Aurelis) sind bereits für einen Schleuderpreis an Hochtief verhökert worden. Zahllose in den Bilanzen unterbewertete Grundstücke und Immobilien warten darauf, nach einem Börsengang als „stille Reserven“ gehoben zu werden. Das macht die Bahn für Privatinvestoren so interessant.

7. Weil das Unternehmen DB die falschen Schwerpunkte setzt.

Der Börsengang der Bahn soll - so der Minister - „frisches“ Geld für die Expansionspläne der DB AG in Übersee und Europa bringen. Die Qualität des Schienenverkehrs scheint nur noch Nebensache zu sein. Bahnchef Mehdorn verschiebt das Geschäft der Deutschen Bahn immer mehr in Richtung internationale Logistik- einschließlich Schiffs-, Luft- und Lkw-Verkehr. Im Kerngeschäft mit der Eisenbahn hingegen sind die Gewinnaussichten vergleichsweise gering. Kein Investor wird sein Geld in renditeschwache Geschäfte stecken: Logistikzukaufe in China und Indien sind für eine privatisierte DB attraktiver als die Renovierung von Bahnhöfen und besserer Kundenservice.

8. Weil das Tiefensee-Gesetz verfassungswidrig ist.

Das Privatisierungsmodell von Mehdorn und Tiefensee verstößt gegen das Grundgesetz und ist damit verfassungswidrig. Das haben sieben renommierte Verfassungsrechtler bereits schriftlich dokumentiert. Nur der Gutachter der Bahn und ein von Aufträgen der DB AG abhängiger Gutachter kamen zum gegenteiligen Ergebnis. Tiefensee wurde bei der Privatisierung der Flugsicherung schon einmal vom Bundespräsidenten gestoppt. Er scheint nichts dazu gelernt zu haben.

Wir bekräftigen unseren Beschluss vom Oktober 2004 „Für mehr und besseren Schienenverkehr – Die Bahnreform konsequent weiterführen“ der 23. Ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz.

Eine neue Bahnpolitik muss aus Sicht von Bündnis 90/Die Grünen folgende Kriterien erfüllen:

9. Mehr Verkehr auf die Schiene:

Die Schiene als anerkannt umweltfreundliches Verkehrsmittel muss wesentlich mehr Verkehrsleistung übernehmen als heute. Es geht zum einen um die Bewältigung erwarteter Verkehrszuwächse, aber auch um die Verlagerung von Auto, Lkw und Flugzeug. Der öffentliche Personenverkehr muss so ausgebaut werden, dass immer mehr Menschen schnelle, komfortable, sichere und bezahlbare Alternativen zum eigenen Auto haben.

10. Schiene ist Teil öffentlicher Daseinsvorsorge:

Das Schienennetz gehört allen. Das soll so bleiben. Der Staat muss es im Besitz behalten, und zwar nicht nur mit einer 50,1 Mehrheit, sondern zu 100 Prozent. Nur so lässt sich sicherstellen, dass keine schnelllebigen Renditeinteressen privater Anteilseigner das Schienennetz einschrumpfen. Es muss gewährleistet sein, dass der Bund oder gegebenenfalls die Länder – anders als heute – tatsächlich die Infrastrukturentwicklung steuern können. Sind Eigentum und Zuständigkeiten klar geregelt, können auch Private in die Bewirtschaftung einbezogen werden. Diese muss sich an der Aufgabe der Daseinsvorsorge orientieren. Ziel ist es, Mobilität für alle und überall zu erhalten. Zur Sicherung der Infrastrukturverantwortung gehören auch eine Sanierungsoffensive für Gleisbau und Bahnhöfe sowie ein Ausbau des Schienennetzes und des Lärmschutzes. Die gegenwärtige Instandhaltungsstrategie der Deutschen Bahn Netz AG ist für uns nicht hinnehmbar. Der Rückbau im Gleissystem muss beendet und mehr für die Substanzerhaltung getan werden, um Langsamfahrstellen und Verspätungen zu vermeiden.

Priorität müssen Projekte mit zentralem verkehrspolitischen Nutzen haben – etwa der Ausbau von Engpässen – und nicht milliardenschwere Vorzeigeobjekte wie der geplante unterirdische Stuttgarter Hauptbahnhof oder die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt.

11. Wettbewerb als Instrument zur Qualitätsverbesserung:

Wettbewerb zwischen verschiedenen Leistungsanbietern ist ein Kernelement echter Marktwirtschaft: Der Schienenverkehr hat eine große volkswirtschaftliche Bedeutung. Dies verlangt klare Regeln und Rahmenbedingungen, die für alle gleich gelten. Der Satz „Was gut ist für die Deutsche Bahn AG, ist gut für den Schienenverkehr“ muss umgedreht werden: „Was gut ist für den Schienenverkehr, ist auch gut für die DB AG“. Nur auf die betriebswirtschaftlichen Interessen eines einzelnen Unternehmens zu blicken, wird den verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Erfordernissen der Allgemeinheit nicht gerecht. Zukunft und Wachstum des Schienenverkehrs können nur gesichert werden, wenn echter Wettbewerb auf der Schiene hergestellt ist. Konkurrenz belebt das Geschäft – im Interesse der Kunden. Je mehr leistungsfähige Anbieter auf dem Markt sind, die in einem fairen Wettbewerb zueinander stehen, desto eher werden neue Kundengruppen durch passgenaue Angebote erreicht und von der Straße auf die Schiene wechseln. Wettbewerb ist ein Garant für Innovationen und Kosteneffizienz. bedarf aber klarer Regularien zur Vermeidung von Diskriminierung und Dumping. Im Personenverkehr hat sich ein klar regulierter Ausschreibungswettbewerb bewährt. Nahezu das ganze Wachstum im Schienengüterverkehr geht auf das Konto privater Bahnen und selbst die DB AG ist in diesem Bereich besser geworden.

12. Benutzerfreundlichkeit und Einfachheit für die Bahnkunden:

Wir wollen, dass man mit einer Fahrkarte oder einer MobilCard alle Verkehrsangebote problemlos benutzen und bezahlen kann – ohne komplizierte Tarifsysteme beachten zu müssen. Ein bequemer Zugang zu den Personenverkehrsangeboten verschiedener Bahnanbieter (Fahrgastinformation, durchgehende Fahrkarten) muss Teil der staatlichen Infrastrukturverantwortung sein. Nur so lässt sich erreichen, dass die Kunden nicht nur einzelne Angebote, sondern das System Bahn insgesamt als Verkehrsmittelalternative wählen. Unser Ziel sind unternehmensübergreifende und kundenfreundliche Mobilitätsangebote vom ICE aus Basel bis zur Usedomer Bäderbahn. Für uns hat ein für die Fahrgäste leicht verständliches Bahnfahren oberste Priorität. Auch multimodale Angebote, als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, wie z.B. Car Sharing, müssen für alle zugänglich werden.

13. Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern:

Parallel zur Strukturentscheidung im Schienenverkehr und zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG muss ein fairer Wettbewerbsrahmen für die verschiedenen Verkehrsträger geschaffen werden. Hierzu zählen u.a. die Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut, die Einführung der Mehrwertsteuer für Auslandsflüge, die Einführung einer Kerosinsteuer im Flugverkehr und die Abschaffung staatlicher Beihilfen für Billigflieger und der von ihnen genutzten Regionalflughäfen. Der Umweltvorteil der Schiene gegenüber Flugzeug und Lkw bzw. Pkw ist unbestritten. Allerdings sinkt gegenwärtig der Vorsprung der Eisenbahnen. Daher sind insbesondere beim aktiven Lärmschutz an den Schienenfahrzeugen und bei der

Senkung der Feinstaubemissionen aus Dieselmotoren noch große Anstrengungen zu unternehmen, um die vorhandenen Potenziale zu nutzen und den Umweltvorteil sogar noch auszubauen.

14. Entlastung öffentlicher Haushalte:

Es ist erforderlich, die Wirtschaftlichkeit des Schienensystems durch mehr Wettbewerb zu vergrößern. Dies kann eine faire und kundenorientierte Vermarktung erzielen, die ein unabhängiger Dienstleister erbringt. Er darf nicht den Interessen einer Transportgesellschaft verpflichtet sein. Die öffentlichen Haushalte werden entlastet und die eingesetzten öffentlichen Gelder effizienter eingesetzt. Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet mehr Arbeitsplätze, mehr Steuern und mehr Sozialabgaben.

15. Sicherung der Transportkapazitäten für die Wirtschaft:

Die deutsche Volkswirtschaft ist aufgrund ihrer Exportabhängigkeit existenziell auf Transportangebote auf der Schiene angewiesen – und zukünftig aufgrund der Ölpreisentwicklung mehr denn je. Grüne Bahnpolitik will daher Transportkapazitäten sichern und ausbauen. Gerade im Hafenhinterlandverkehr sind schon heute Kapazitätsengpässe im Abfahren der Güter absehbar. Daher ist zu prüfen, ob das gegenwärtige Verfügungsmonopol über bestimmte Güterwagen und die meisten Personenwagentypen bei der Deutschen Bahn AG, das den Markteintritt für neue Wettbewerber erschwert, aufgehoben werden muss. Die Verflechtung der europäischen Wirtschaft wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Daher muss das einheitliche Befahren des Schienennetzes (Interoperabilität) von Sizilien bis zum Nordkap, von Lissabon bis Tallin besser ermöglicht werden. Insbesondere auf längeren Strecken ist der Güterverkehr auf der Schiene für die Logistikbranche lukrativ. Wir befürworten die rasche Einführung des europäischen Zugmanagementsystems (ERTMS/ECTS). Dies erhöht auch die Kapazität auf dem bestehenden Schienennetz durch dichtere Zugfolgen. Neue Umschlaganlagen sind die Voraussetzung für ein Wachstum beim Güterverkehr.

16. Mehr Beschäftigung in der Zukunftsindustrie Schiene:

Ein dynamisch wachsender Schienenverkehrsmarkt und mehr Wettbewerb schaffen neue Arbeitsplätze. Wir wollen die Rechte der Beschäftigten der Deutschen Bahn AG auch bei einer Trennung oder Privatisierung des Konzerns durch entsprechende Auflagen gewahrt sehen. Die Arbeitnehmerinteressen müssen angemessen berücksichtigt und Sozialvorschriften verbindlich eingehalten werden. Dies muss insbesondere auch für den Lkw gelten. Mit Sozialdumping kann keine noch so gute Bahn mithalten. Ein wachsender Schienenverkehrsmarkt wird mehr Aufträge für die Schienenverkehrshersteller in Deutschland bedeuten und zahlreiche Arbeitsplätze sichern. Der Ausbau von Mobilitätsdienstleistungen kann neue Arbeitsplätze schaffen.