

16.04.2008

## SPD entwickelt Zug zur Börse

**Private Investoren sollen bei der Deutschen Bahn AG einsteigen**

Die SPD hat sich auf ein Modell für den Börsengang der Deutschen Bahn AG verständigt. Die Union hat schon Zustimmung signalisiert, so dass davon auszugehen ist, dass im Koalitionsausschuss am 28. April die Weichen für die Privatisierung gestellt werden. **Das Parlament bleibt außen vor.** Ein Skandal, wenn man bedenkt, dass mit der Bahn das letzte große Volkseigentum privatisiert werden soll. Dann soll es ganz schnell gehen. Schon im November sollen die privaten Investoren eingestiegen sein.

### Das Holding-Modell

Geeignet hat sich die SPD auf das sogenannten Holding-Modell, das von Finanzminister Steinbrück entwickelt wurde. Die Bahn unterteilt sich in **zwei Säulen**, die Infrastruktursäule zu der Netz, Bahnhöfe und Energie gehören und die Transportsäule, zu der Personenfern- und nahverkehr und der gesamte Bereich Güterverkehr und Logistik gehören. Nur an diesen Transportgesellschaften sollen sich private Investoren mit bis zu 24,9% beteiligen können. Über beiden Säulen bleibt die Deutsche Bahn Holding erhalten, die für einen **integrierten Konzern** stehen soll.

Mit dem Holding-Modell hat sich der rechte Parteiflügel der SPD um Finanzminister Steinbrück durchgesetzt. Die Herausnahme des Nahverkehrs aus der Privatisierung, die zwischenzeitlich von Kurt Beck vorgeschlagen wurde, ist ebenso vom Tisch wie das "**Volksaktien-Modell**", das auf dem Hamburger Parteitag der SPD mit großer Mehrheit beschlossen worden war. Der Beschluss des Parteitags sah auch vor, dass jedes von der Volksaktie abweichende Modell erneut auf einem Parteitag diskutiert und beschlossen werden muss. Davon ist jetzt keine Rede mehr, zumindest haben führende Parteilinke, wie die stellvertretende Vorsitzende Andrea Nahles und Hermann Scheer, sich schon öffentlich hinter den Privatisierungskurs gestellt. Die SPD entwickelt Zug zur Börse...

### Keine Bahnprivatisierung besser als Holding-Modell

Wir sind entschieden gegen das **Holding-Modell**, das nach mehr als zwei Jahren Modelldiskussionen als ziemlich **fauler Kompromiss** herausgekommen ist. Am Ende ging es den Privatisierungsbefürwortern nur darum, dass ein Einstieg in die Privatisierung geschafft wird, egal wie. **Für uns gilt hingegen: Schienenverkehr ist eine öffentliche Aufgabe und darf auch nicht indirekt dem Einfluss von Privatinvestoren ausgesetzt sein.** Daher sind wir für einen sofortigen Stopp der Bahnprivatisierung.

### Fünf Gründe gegen die Bahnprivatisierung nach dem Holding-Modell:

- Vor allem der **Personenfernverkehr** wird unter **Renditedruck** kommen. Nachdem der Interregio schon abgeschafft worden ist, steht jetzt der Intercity-Verkehr auf der Kippe. Viele Städte drohen vom Fernverkehr der Bahn abgehängt zu werden. Die werden dann nur noch vom zu zwei Dritteln aus Staatsmitteln finanzierten Regionalverkehr angefahren und die Bahnkunden die bleiben, müssen in die teureren ICE's einsteigen und Umwege fahren. Das steigert Auslastung und Gewinn des Fernverkehrs zur Freude der Investoren, schadet aber den Bahnkunden.
- Investitionen in internationale Logistikaktivitäten sind viel lukrativer als neue Züge in Deutschland fahren zu lassen. Schon heute ist DB Schenker der größte Lkw-Spediteur in Europa. **Private Investoren werden das Lkw-Geschäft ausbauen**, weil sich hier schneller Geld verdienen lässt als mit ungleich teureren und weniger flexiblen neuen Lokomotiven und Güterwaggons.
- Mehdorn bleibt Herrscher über einen gemeinwohlorientierten Infrastruktur- und einen renditeorientierten Transportbereich. Die **Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur ist** dabei nicht

mehr als ein **frommer Wunsch der Politik**, denn das Schienennetz wird weiterhin vor allem nach den Bedürfnissen der DB Transportgesellschaften entwickelt wird. Nur ein eigentumsrechtlich unabhängiges Netz würde Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu holen - auch Züge, die kein DB-Logo tragen.

- Die **Konstruktion einer dreiviertelstaatlichen Transportgesellschaft**, die Lkw-Flotten in den USA, Eisenbahnen in Spanien und Großbritannien und Logistikniederlassungen auf der ganzen Welt unterhält, **ist hoch riskant**. Verspekuliert sich die Konzernführung, haften die deutschen Steuerzahler.
- Durch die Verzicht auf eine konsequente Trennung von Netz und Transport bei gleichzeitiger Hereinnahme privater Investoren wird die Bahnpolitik in Zukunft noch stärker im DB-Konzern gemacht als bisher. Die **Große Koalition verzichtet auf eine eigenständige Schienenverkehrspolitik**, sondern setzt alles auf die Karte "Global Champion" Deutsche Bahn AG.

## Was ist zu tun?

Der Börsenzug scheint nicht mehr zu stoppen, es sei denn, aufrechte Sozialdemokraten erzwingen noch einen Sonderparteitag, der den Parteitagbeschluss der Basis ernst nimmt.

Vor einer Privatisierung muss es **ordnungspolitische Leitplanken** geben, die die schlimmsten Fehlentwicklungen einer privatisierten Bahn verhindern:

- Es braucht **Mindeststandards für den Fernverkehr**. Vergleichbar dem Regionalverkehr können Ausschreibungen von stark frequentierten Fernverkehrslinien mit schwach ausgelasteten Fernverkehrslinien dafür sorgen, dass auch mittelgroße Städte an den Fernverkehr angeschlossen bleiben.
- In der Satzung der DB AG muss festgelegt werden, dass ein **Vorstand der DB Holding nicht auch Vorstand der neu zu gründenden Unterholding** für Verkehr und Logistik, die über den Transportgesellschaften installiert werden soll, sein darf.
- Öffentliches Geld für die Schieneninfrastruktur gibt es nur auf der Basis einer transparenten und überprüfbaren **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung**, die die Steigerung der Schienenkapazität als zentrales Kriterium enthält. Schlechtleistungen der DB Netz führen unmittelbar zu Strafzahlungen und zum Entzug von Strecken.
- **Regionale Netze** sollten mit einem finanziellen Ausgleich an die Bundesländer gehen, die dann Nahverkehr, Bahnhofsgestaltung und Streckenunterhalt aus einer Hand organisieren können, und dies zu einem Bruchteil der Kosten, den die DB bisher dafür ansetzt.
- Eine **Stärkung der Bundesnetzagentur** sorgt für eine echte Anreizregulierung, die der willkürlichen Trassenpreisfestsetzung der DB ein Ende setzt.

**Bündnis 90/Die Grünen sind für mehr und besseren Schienenverkehr** zum Wohl der Bahnkundinnen und Bahnkunden und als wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz. Statt Börsenplänen brauchen wir endlich ein integriertes Bahnkonzept, mit dem mehr Menschen und mehr Güter mit diesem umweltfreundlichen Verkehrsmittel bewegt werden können.

SPD-Vorschlag zur Bahn bedeutet Einstieg in die Renditebahn

([http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/228/228822.spdvorschlag\\_zur\\_bahn\\_bedeutet\\_einstieg@de.htm](http://www.gruene-bundestag.de/cms/presse/dok/228/228822.spdvorschlag_zur_bahn_bedeutet_einstieg@de.htm))

Unprofessionell und kundenfeindlich

([http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/228/228375.unprofessionell\\_und\\_kundenfeindlich@de.html](http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/228/228375.unprofessionell_und_kundenfeindlich@de.html))

Bahnprivatisierung: Unprofessionell und kundenfeindlich

([http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/228/228375.unprofessionell\\_und\\_kundenfeindlich@de.html](http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/228/228375.unprofessionell_und_kundenfeindlich@de.html))