

16/43

Das Wachstum-Schiene-Modell

Grüne Weichenstellung für mehr Schienenverkehr!

Bahnpolitik als öffentliche Aufgabe – Positionspapier

Uns geht's ums Ganze.
www.gruene-bundestag.de

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN



Bundestagsfraktion

Impressum

Herausgeberin	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin www.gruene-bundestag.de
Verantwortlich	Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender und Winfried Hermann, Verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin E-Mail: versand@gruene-bundestag.de
Redaktion	Felix Beutler, Referent für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Boris Dehler, Wiss. Mitarbeiter Fritz Kuhn MdB Derek Ladewig, Wiss. Mitarbeiter Winfried Hermann MdB
Bezug	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Info-Dienst Platz der Republik 1 11011 Berlin Fax: 030 / 227 56566 E-Mail: versand@gruene-bundestag.de
Schutzgebühr	€ -,50
Redaktionsschluss	Juni 2006

Inhalt

0. Einführung.....	5
I. Ziele grüner Bahnpolitik	6
II. Warum es nicht so bleiben sollte wie bisher	8
III. Mehr Bahnverkehr durch mehr Wettbewerb: Das „Wachstum-Schiene-Modell“	12
Gründung einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft.....	13
Die Kennzeichen einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft sind:	15
Zwei Varianten der Überführung der Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG in den Wettbewerb.....	16
IV. Zum weiteren Entscheidungsverfahren	19
V. Schluss: Für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr.....	20

0. Einführung

Im Mittelpunkt grüner Bahnpolitik steht der Fahrgast. Wir wollen auf Dauer ein gutes, preisgünstiges und komfortables Verkehrsangebot auf der Schiene gewährleisten sehen – für Reisende ebenso wie für Gütertransportkunden. Alle unternehmerischen und bahnpolitischen Entscheidungen müssen diesem Ziel gerecht werden, auch die aktuell diskutierte Frage eines möglichen Börsengangs der Deutschen Bahn AG.

Der Deutsche Bundestag und der Bundesrat sollen im Herbst dieses Jahres darüber befinden, ob und in welcher Form die Deutsche Bahn AG (teil)privatisiert wird. Diese Entscheidung wird die weitere Entwicklung des Verkehrs auf Deutschlands Schienen wesentlich beeinflussen.

Das vorliegende Papier macht einen grünen Vorschlag für ein zukunftsfähiges Strukturmodell für mehr Schienenverkehr in Deutschland, das die folgenden Kernfragen nachhaltiger Bahnpolitik beantwortet:

- Was nützt den Fahrgästen?
- Was bringt mehr und bessere Angebote für die Güterverkehrskunden?
- Was garantiert auf Dauer ein modernes und leistungsfähiges Streckennetz, auch in den Regionen?
- Was sichert den Beschäftigten der Deutschen Bahn AG ihre Arbeitsplätze?
- Was unterstützt das Wachstum im Schienenverkehrsmarkt und eröffnet damit die Perspektive für zusätzliche Arbeitsplätze in der Branche?
- Was ist für den Staat auch langfristig finanzierbar und entlastet die öffentlichen Haushalte?
- Was ist eine sinnvolle und erfolgversprechende Rollenverteilung zwischen dem, was gesunde Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten können und sollen und dem, was der Staat bzw. die öffentliche Hand zu gewährleisten hat?

Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn ist für uns kein Selbstzweck und kein Wert an sich, sondern kann ein Beitrag für einen gestärkten Bahnverkehr im Interesse der Fahrgäste und Gütertransportkunden sein – wenn die richtigen Strukturen dafür geschaffen werden.

Wir wollen die Kräfte von Markt und Wettbewerb nutzen und entfalten, um einen lebhaften und fairen Wettbewerb verschiedener Bahnunternehmen um das beste Angebot für die Fahrgäste und Verloader zu ermöglichen. Der Staat muss nicht auf Dauer Transportunternehmer sein, wohl aber muss er den Wettbewerb der privaten Anbieter sozial, fahrgastorientiert und ökologisch mit klugen Rahmenseetzungen flankieren.

Ein zentrales Anliegen ist es für uns, die öffentliche Verantwortung für die Vorhaltung und Entwicklung einer modernen Schieneninfrastruktur zu stärken. Bund, Länder und Kommunen sollen als Eigentümer des Schienennetzes, der Bahnhöfe und der Bahnimmobilien die Interessen des Gemeinwohls sichern. Zugleich müssen sie faire und effiziente Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung des Netzes und für den Bahnbetrieb setzen.

I. Ziele grüner Bahnpolitik

Der Bahnverkehr als umweltfreundliches System muss wachsen. Grüne Bahnpolitik will den Schienenverkehr - auch mit der Entscheidung über eine Teilprivatisierung der DB AG - stärken. Er muss moderner und kundenfreundlicher werden. Unser Ziel ist es, die Schiene im Verhältnis zur Straße und zum Luftverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Ein gutes Bahnsystem schafft ökologische Mobilität für Bürgerinnen und Bürger. Viel Verkehr auf der Schiene ist ein unverzichtbarer Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Im Personenverkehr werden auf der Schiene gegenüber dem Autoverkehr weniger als die Hälfte Treibhausgase ausgestoßen. Beim Güterverkehr ist die Schiene sogar fünfmal klimafreundlicher als die Straße. Die dringend notwendige Strategie "Weg vom Öl" ist im Verkehrssektor ohne die Schiene nicht zu erreichen. Ohne die Bahnen würde Deutschland im Dauerstau stecken. Wachstum auf der Schiene kann nur erreicht werden, wenn ein effektiver Schienenverkehrsmarkt Bürgern und Unternehmen attraktive Angebote machen kann. Die Politik ist daher aufgefordert, die Rahmenbedingungen für ein langfristiges und dauerhaftes Wachstum des Schienenverkehrs innerhalb eines integrierten Mobilitätssystems herzustellen. Dazu gehört auch, Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, etwa indem die Lkw-Maut ausgeweitet und die Subventionierung des Flugverkehrs abgeschafft wird.

Der „Börsengang“ der bisher zu 100 Prozent staatseigenen Deutschen Bahn AG soll den Abschluss der 1993/1994 begonnenen Bahnreform bilden. Diese Reform muss den Ordnungsrahmen des Schienenverkehrsmarktes so ausgestalten, dass durch mehr Wettbewerb neue attraktive Angebote entstehen, mit denen Kunden von der Straße für die Schiene gewonnen werden können. Mehr Schienenverkehr bringt auch die Chance auf neue Arbeitsplätze mit sich.

Bei der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG stehen für uns folgende Ziele im Vordergrund:

1. **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.
2. **Die Schiene als 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 gehört auch eine Sanierungsoffensive für Gleisbau und Bahnhöfe sowie ein Ausbau des Schienennetzes und des Lärmschutzes.

3. **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“. 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. Nahezu das ganze Wachstum im Schienengüterverkehr geht auf das Konto privater Bahnen.
4. **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.
5. **Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern:** Parallel zur Strukturentscheidung im Schienenverkehr und zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG muss ein fairer Wettbewerbsrahmen für die verschiedenen Verkehrsträgern 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.
6. **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.

7. **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.
8. **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.

II. Warum es nicht so bleiben sollte wie bisher

Es gibt Stimmen, die für eine Beibehaltung des Status quo plädieren. Das hieße konkret: Die Deutsche Bahn bleibt als Aktiengesellschaft im 100prozentigen Besitz des Bundes, sie behält das Schienennetz, und sie geht nicht an die Börse. Der einzige Charme dieses Modells mag darin liegen, keine Entscheidung fällen zu müssen, die – wie jede Entscheidung – auch Gegner haben wird. Doch nichts zu entscheiden, wäre eine Entscheidung für die Fortführung monopolistischer Strukturen. Der DB-Konzern würde in diesem Fall als weltweit agierender Logistiker wachsen, der Schienenverkehr in Deutschland jedoch in Mitleidenschaft gezogen. Trotz erheblicher Bemühungen der Deutschen Bahn, trotz gewaltiger öffentlicher Zuschüsse und Investitionen und trotz umfassender Modernisierung hat der Anteil des Schienenverkehrs seit der Bahnreform 1994 nur im Nahverkehr zugenommen. 7 Prozent Marktanteil der Bahn im Personenverkehr und 16 Prozent Marktanteil im Güterverkehr per Bahn sind zu wenig. Daher setzen sich Bündnis 90/Die Grünen für eine zukunftstaugliche Ordnung des Schienenverkehrs ein, die Wachstum und umfassende Mobilität ermöglicht.

Das derzeitige Strukturmodell des Schienenverkehrs in Deutschland mit dem integrierten DB-Konzern steht diesem Ziel entgegen. Es entspricht auch nicht dem, was der Deutsche Bundestag im Zuge der ersten Bahnreform 1994 in großem Konsens beschlossen hatte. Die Probleme wollen wir hier kurz darstellen und zeigen, weshalb eine Vertagung der Entscheidung keines der Probleme lösen, sondern viele sogar noch verschärfen würde.

- 1. Stagnation statt Wachstum:** Mehr Schienenverkehr war das zentrale Ziel der Bahnreform von 1993/94. Das ist bis heute zu wenig erreicht worden. Die Anteile der Bahnen an der Fernverkehrsleistung stagnieren in den letzten Jahren weitgehend. Lediglich der regionale Schienenverkehr konnte aufgrund stark gestiegener öffentlicher Zuschüsse sowie durch neue Wettbewerbsbedingungen in den vergangenen Jahren viele neue Fahrgäste gewinnen. Im Güterverkehr, wo private Wettbewerbsbahnen einen Wachstumsmarkt für sich entdecken, ist nach Jahren des Rückgangs mittlerweile eine positive Entwicklung festzustellen. Eine Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2015, wie sie der Bundesverkehrswegeplan vorsieht, erscheint aber unter den heutigen Rahmenbedingungen utopisch. Das Sorgenkind ist der Fernverkehr. Eine vermurkste Fahrpreisreform 2002, die Abschaffung der Interregiozüge und das Verbot der Fahrradmitnahme im ICE haben viele treue Kunden vor den Kopf gestoßen. Bahnfernverkehr muss mehr sein, als ICEs auf milliardenteuren Neubaustrecken zwischen den großen Städten fahren zu lassen.
- 2. Vorrang der DB-AG vor öffentlichen Interessen:** 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. Gleichzeitig findet ein kontinuierlicher Kapazitätsrückbau (Ausweichgleise, Kreuzungsmöglichkeiten) statt. Die Bahn lässt regelmäßig für den Ausbau zur Verfügung gestellte Bundesmittel ungenutzt verfallen. Seit 1999 sind ganze 1,4 Mrd. Euro, die für die Schiene vorgesehen waren, nicht verbaut worden. Der Bundesrechnungshof hat in einem Bericht an den Bundestag¹ jüngst kritisiert, dass die öffentlichen Mittelverwendung und der Zustand des Schienennetzes nicht transparent sind. Zugleich drängt die DB AG darauf, vom Bund einen Blankoscheck über die Verwendung der staatlichen Zuschüsse für die Infrastruktur zu bekommen. Die Deutsche Bahn selbst hat in den letzten Jahren die Eigeninvestitionen in die Schiene massiv zurückgefahren, um ihre Bilanz zu schönen. So haben sich die Nettoinvestitionen 2005 ins Netz gegenüber dem Vorjahr um rund 650 Mio. Euro halbiert. Obwohl unter Rot-Grün die Mittel für die Infrastruktur deutlich ausgeweitet wurden, ist der Netzzustand immer noch prekär. Stattdessen verschuldet sich die DB AG immer weiter; mit Zukäufen (Schenker, Bax Global) jenseits des eigentlichen Kerngeschäfts Schienenverkehr zieht sie es vor, neue internationale Geschäftsfelder erschließen. Das Beispiel Berliner Bankgesellschaft hat gezeigt: Jenseits staatlicher Kerngeschäfte global agierende Staatsunternehmen sind politisch schwer kontrollierbar und bergen erhebliche und unnötige finanzielle Risiken für die Steuerzahler.
- 3. Viel Monopol, noch wenig Wettbewerb:** Bei sogenannten natürlichen Monopolen wie dem Schienennetz funktionieren Märkte am besten, wenn diese Monopole in öffentlicher Hand verbleiben. Der Staat stellt sicher, dass alle Marktteilnehmern zu gleichen Konditionen Zugang zur Infrastruktur haben. Eine Vollprivatisierung der Straßen, bei der z.B. einem Betrieb eine Zufahrtsstraße verweigert würde, weil

¹ Bundesrechnungshof (2006): Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung des Bundesschiene-
nenwege, 8. März 2006.

sie sich nicht rechnet, ist undenkbar. Genau dies passiert aber derzeit mit dem Abbau von Gleisanschlüssen oder dem Ausbau von Weichen und Überholgleisen auf der Schiene. Eine Netzentwicklungsstrategie für weniger nachgefragte Strecken existiert nicht. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf den Güterverkehr. Wo kein Zug mehr hinfahren kann, müssen die Güter auf den Lkw verladen werden. Die Lkw-Kolonnen auf den Autobahnen werden länger, während die Schiene nebenan leer ist. Immerhin scheint dank der Einführung der Lkw-Maut und einer zunehmenden Zahl sehr erfolgreicher kleiner Privatbahnen der Trend zur Straße gestoppt. Der Personenfernverkehr, den die Deutsche Bahn AG noch zu 99% beherrscht, hat hingegen eine lange Talfahrt hinter sich. Hier behindert die DB AG auf andere Art sehr massiv den Wettbewerb. Die schrittweise Einstellung des Interregios seit Ende 90er Jahre hat zu erheblichen Fahrgastverlusten im Fernverkehr geführt. Mehr als 1000 Interregiowagen hat die Bahn aus dem Verkehr gezogen. Statt aber diese aus Steuergeldern angeschafften Waggons anderen Bahnunternehmen zu verkaufen oder zu vermieten, hat die Deutsche Bahn AG, wie die Grünen aufdecken konnten, bereits begonnen, die InterRegio-Flotte still und heimlich zu verschrotten.

4. **Bahnfahren noch zu kompliziert:** Die Deutsche Bahn AG versteht sich inzwischen als integrierter Mobilitätsdienstleister. Tatsächlich hat sie seit der erzwungenen Wiedereinführung der Bahncard 50 einige positive Dienstleistungen zur Schließung der Reisekette für die Kunden (Tür-zu-Tür-Angebot) eingeführt, so z.B. Car Sharing, Mieträder (Callabike) oder die kostenlose Weiterfahrt am Zielbahnhof (Cityticket). Zugleich verbietet die DB AG aber z.B. ihrem Wettbewerber Connex, die Bahncard als Rabattkarte anzuerkennen. Solche Maßnahmen schränken Mobilität und Flexibilität wieder ein. Durchgängige Fahrscheine über den Geltungsbereich des Citytickets hinaus gibt es bis heute nicht. Uns reicht nicht, dass ein Unternehmen viele Leistungen anzubieten versucht. Wir wollen erreichen, dass die Kunden alle Angebote aller Unternehmen übergreifend und mit einem Ticket nutzen können. Wir wollen auch, dass durch mehr Leistungswettbewerb unter den Anbietern das Bahnfahren z.B. für Familien oder Senioren einfacher und attraktiver wird.
5. **Keine Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern:** Solange die Lkw-Maut nur für Fahrzeuge ab 12 Tonnen und nur auf Autobahnen erhoben wird, innereuropäische Flüge von der Mehrwertsteuer befreit sind, und die Kerosinsteuer nicht eingeführt ist, kann von einer Chancengleichheit im Verkehrsbereich keine Rede sein. Die Anforderung, einen fairen Wettbewerb zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu schaffen, stellt sich unabhängig von der künftigen Struktur des Eisenbahnmarktes. Allerdings muss die Schiene auch entsprechende Angebote machen, um Umsteiger vom Auto oder verlagerte Transporte vom Lkw aufnehmen zu können. Je mehr Anbieter auf einem Markt sind, desto mehr Wahlmöglichkeiten bestehen für neue Kunden, und es wird mit unterschiedlichen Tarif- und Marketingstrategien um diese Kunden geworben. Kunden- bzw. branchenspezifische Angebote sind dabei gerade im Güterverkehrsmarkt von entscheidender Bedeutung für den Markterfolg.
6. **Belastung öffentlicher Haushalte statt Entlastung:** Obwohl die Deutsche Bahn mit der Überführung in eine privatwirtschaftliche AG 1994 vollständig entschuldet wurde und trotz gestiegener Bundesinvestitionen ins Schienennetz sowie unter Rot-Grün konstant erhöhter Nahverkehrszuschüsse hat das Unternehmen innerhalb

von 12 Jahren wieder eine Fremdverschuldung von 22 Mrd. Euro erreicht. Zuletzt wurde bekannt, dass Immobilien von der Netz AG und der Station&Service AG an die DB-Holding verschoben wurden, mit dem Effekt, dass das Netz künstlich ärmer gerechnet wurde, als es tatsächlich ist. Erst nach massiver Intervention des Verkehrsministeriums sollen diese gesetzeswidrigen Transaktionen nun zurückgenommen werden. Es ist klar: Würde der Status quo belassen, bliebe die Bahn ein Fass ohne Boden. Mögliche Effizienzerhöhungen beim Gleisbau und bei der Bewirtschaftung, z.B. in Form von Public Private Partnership, werden in einer integrierten Struktur nicht realisiert. Hierin liegen erhebliche Potenziale für eine dauerhafte Entlastung öffentlicher Haushalte.

7. **Zu wenig Dynamik im Schienengüterverkehr:** Aufgrund des Verfügungsmonopols der Deutschen Bahn über bestimmte Güterwagentypen sind faktisch nur 30 Prozent des Güterverkehrsmarktes überhaupt dem Wettbewerb ausgesetzt. Der Mangel an Transportkapazitäten behindert den Markteintritt anderer Anbieter. Die DB AG nutzt diese Situation eigensinnig aus. So werden Fahrzeuge verschrottet, obwohl Übernahmeangebote von Wettbewerbern vorliegen. Innovationen entwickeln sich am besten in einem Wettbewerbsmarkt. Deutsche Autobauer würden heute nicht mit Hochdruck an Hybridantrieben arbeiten, wenn Toyota diesen nicht marktfähig gemacht hätte. Innovationen ermöglichen auch eine Differenzierung der Angebote. Mit ihnen kann sich ein Unternehmen von anderen Anbietern abheben und neue Marktpotenziale erschließen. Häufig sind es dabei logistische Innovationen, die kaum Geld kosten, dafür aber erhebliche Effekte erzielen. So führt die konsequente Verbesserung der Pünktlichkeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr erst dazu, eine ernstzunehmende Alternative zum Transport auf der Straße und Entwicklungschancen für die verladende Wirtschaft zu schaffen. Aufgrund mangelnder Konkurrenz ist die Bahntechnik, beispielsweise bei Güterwagen und Kuppelungen, von vorgestern. Während Lkw heute im Fernverkehr jederzeit mit GPS geortet werden können, fehlen solche Informations- und Kommunikationstechnologien bei der alten Güterbahn gänzlich.
8. **Arbeitsplatzabbau statt wachsender Beschäftigung:** Seit der Bahnreform hat sich die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene bei der DB AG von 386.000 auf 164.000 mehr als halbiert. Dies geschah unter dem Dach eines integrierten DB-Staatskonzerns, dessen Struktur von Gewerkschaftsseite zum Teil vehement verteidigt wird. Die Eisenbahnergewerkschaft Transnet behauptet, bei einer Trennung von Netz und Betrieb würden bis zu 80.000 Arbeitsplätze wegfallen. Dies kann weder von uns Grünen noch von verschiedenen vom Bundestag dazu befragten Experten, zum Beispiel den Gewerkschaften GDL und ver.di, nachvollzogen werden. Je nach enger (nur DB Netz) oder weiter Abgrenzung arbeiten ca. 50.000 bis ca. 90.000 Menschen im Bereich der Infrastruktur der DB AG. Diese Arbeitsplätze würden auch bei einer Trennung von Netz und Betrieb erhalten bleiben. Die Gewerkschaft Transnet täuscht sich, wenn sie behauptet, nur die derzeit bestehende Form des DB-Konzerns werde Arbeitsplätze erhalten. Das starke Wachstum der privaten Güterbahnen zeigt: wir haben die Chance auf eine "Renaissance der Schiene", mit der Beschäftigung im Bahnverkehr und in der Infrastruktur erhalten und ausgebaut werden kann. Daher wollen Bündnis 90/Die Grünen durch mehr Wettbewerb und faire Rahmenbedingungen den Schienenverkehr stärken und die Attraktivität der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern erhöhen.

III. Mehr Bahnverkehr durch mehr Wettbewerb: Das „Wachstum-Schiene-Modell“

Bündnis 90/Die Grünen treten seit Jahren konsequent für eine Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr ein.² Im Beschluss der grünen Bundesdelegiertenkonferenz vom Oktober 2004 heißt es:

„Mit Ausnahme des Infrastruktureigentums kann der DB-Konzern in Schritten teilprivatisiert werden. Als Alternative dazu kommt die (Teil-)Privatisierung der einzelnen Transporttöchter des DB-Konzerns in Frage. Voraussetzung für Privatisierungsschritte ist der Nachweis nachhaltiger Wirtschaftlichkeit des Konzerns über mehrere Jahre durch entsprechend positive Ergebnisse in den Unternehmensbilanzen.“

Die Änderung der Struktur der Deutschen Bahn AG weckt verständliche Befürchtungen bei den Beschäftigten des Konzerns. Daher muss für jede Privatisierungsvariante klar gelten, dass der Beschäftigungssicherungsvertrag bis 2010 für alle Beschäftigten der DB AG im vollen Umfang erhalten bleibt. Gleiches gilt für das Tarifgefüge der Beschäftigten. Die Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen bei einer Privatisierung von Transportgesellschaften vertraglich abgesichert werden. Derartige Regelungen sind bei vergleichbaren Transaktionen üblich und können vom Bund zur Bedingung gemacht werden.

Die Integration des Netzes im DB-Konzern wird sowohl für Bahnkunden als auch für die Wettbewerbsbahnen zunehmend zu einem Problem. So sind Fahrkarten und Informationen von Konkurrenz Anbietern vielfach nicht an den Schaltern der Deutschen Bahn zu bekommen. Durchgehende Fahrscheine, mit denen auch die Weiterfahrt auf Strecken privater Bahnen ohne Umstände möglich ist, sind häufig nicht zu erhalten.

Nicht-DB-Eisenbahnen kämpfen häufig mit Behinderungen durch die DB Netz AG. Sie ist zwar als Unternehmen des DB-Konzerns formal von den Transportgesellschaften getrennt worden, zahlreiche nachgewiesene Verstöße gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz haben jedoch den Schienenverkehrswettbewerb belastet. In zahlreichen Gerichtsverfahren mussten die Wettbewerber ihre Rechte einklagen. Die Bundesnetzagentur als neue Kontrollinstanz hat bereits die offensichtlichsten Diskriminierungen ausgeräumt. Sie kann aber den strukturellen Informationsvorteil des Netzeigentümers gegenüber seiner Konkurrenz nicht aufheben. Sie kann zudem immer erst im Nachhinein agieren. Der Infrastrukturausbau ist zudem ausschließlich auf die DB-Transportgesellschaften ausgerichtet, während für Konkurrenten allzu oft die entscheidenden Nebengleise oder Weichen nicht ausgebaut werden. Mehr noch: Für DB-Transportgesellschaften nicht mehr benötigte Anlagen werden häufig stillgelegt, obwohl die private Konkurrenz sie bräuchte. Der Zugang zur Terminalinfrastruktur des DB-Konzerns für private Güterbahnen ist nicht garantiert.

Damit mehr Wettbewerb entstehen kann, muss eine neutrale Instanz etabliert werden, die dafür sorgt, dass es für die Kunden einfach bleibt. Derzeit sind die konzerneigenen Infrastrukturgesellschaften Diener zweier Herrn. Auf der einen Seite sollen sie allen Wettbewerbern und den Kunden dieser Unternehmen faire und gleiche Bedingungen bereiten. Auf der anderen Seite sind sie dem betriebswirtschaftlichen Interesse des DB-

² Die Bundesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90 / Die Grünen hat dazu bereits im Oktober 2004 einen entsprechenden Beschluss gefasst, vgl. <http://www.gruene-partei.de/cms/files/dokbin/44/44533.pdf>

Konzerns verpflichtet. Weil dies zu immer mehr Verwerfungen führt, ist es kein zukunfts-taugliches Modell für mehr Verkehr auf der Schiene.

Status Quo: Zunehmende Desintegration für Kunden trotz integrierter DB AG

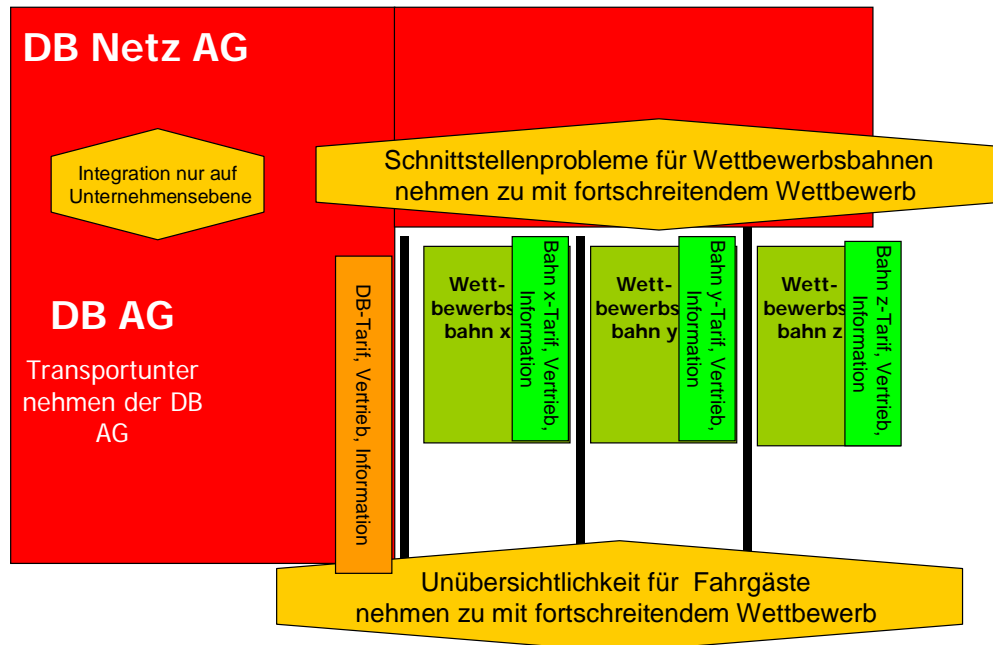


Abbildung 1: Derzeitiges Strukturmodell (Status-quo-Fall)

Gründung einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft

In Folge eines Bundestagsbeschlusses wurde im Auftrag der Bundesregierung im Januar 2006 ein Gutachten vorgelegt³, das fünf Varianten eines möglichen Börsengangs der Bahn untersucht und miteinander vergleicht. Das "Getrennte Modell" dieses so genannten PRIMON-Gutachtens bildet die Ausgangsbasis unserer Überlegungen zu einem grünen Alternativmodell – dem "Wachstum-Schiene-Modell".

Im „Wachstum-Schiene-Modell“ erfolgt die Trennung von Netz und Betrieb allerdings genau andersherum als im „Getrennten Modell“. Der DB-Konzern wird Basis für eine zukünftige „Deutsche Schieneninfrastrukturgesellschaft“. Sie ist für die Infrastruktursparten verantwortlich. Die Transportgesellschaften hingegen werden aus dem DB-Konzern herausgelöst.⁴ Die „Deutsche Schieneninfrastrukturgesellschaft“ bleibt zu 100% im Besitz des Bundes. In ihr werden alle Infrastrukturen zusammengefasst, die zusätzlich zum Gleisnetz für einen reibungslosen Eisenbahnbetrieb notwendig sind. Hierzu zählen die Bahnhöfe und Stationen, die dem Netz mit der Bahnreform übertragenen Immobilien und

3 Booz/Allen/Hamilton (2006): Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz, Berlin, Januar 2006.

4 Im PRIMON-Gutachten wird eine sehr langwierige und komplexe Trennung vorgeschlagen: Aus dem DB-Konzern soll die Infrastruktur herausgelöst und in eine eigenständige Gesellschaft des Bundes eingebracht werden, danach soll ein Börsengang für den verbleibenden Konzern durchgeführt werden. Wesentliche Hindernisse für den Wettbewerb auf dem Netz bleiben so erhalten. Zudem wird die Privatisierung so um Jahre verzögert, was sich in der Bewertung der finanziellen Effekte des „Getrennten Modells“ massiv niederschlägt.

Grundstücke, die Energieversorgungssysteme, die Fahrgastinformationssysteme und das Vertriebssystem für Fahrkarten.

Zusätzlich sollten die dauerhaft von der DB AG nicht mehr genutzten, aber gebrauchsfähigen Waggons und Fahrzeuge (insbesondere Interregio-Wagen, ältere Dieselloks, verschiedene Güterwagenarten) in einen Fahrzeugpool der „Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft“ überführt und allen Anbietern zur Miete angeboten werden.

Eine zentrale Aufgabe dieser Gesellschaft liegt in der Trassenvergabe auf der Basis staatlich genehmigter Trassennutzungspreise. Hauptzweck des Unternehmens ist demzufolge die Entwicklung und optimale Vermarktung der Infrastrukturkapazitäten. Über so genannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen, die einen Netzzustandsbericht und Anreizstrukturen für eine hohe Auslastung enthalten müssen, steuert der Bund den Neu- und Ausbau und die Bestandsentwicklung des Netzes. Über einen Netzbeirat werden die Interessen der Trassennutzer schon im Vorfeld von Investitionsentscheidungen abgefragt und einbezogen. Im Unterschied zu heute hat die Infrastrukturgesellschaft ein hohes Interesse daran, möglichst alle Kundenwünsche zu erfüllen, da eine gesunde Marktstruktur mit vielen Unternehmen eine hohe Auslastung verspricht.

Die Infrastrukturgesellschaft könnte aus Teilen der DB-Konzernholding hervorgehen, die derzeit unter der Überschrift „Infrastruktur und Dienstleistungen“ firmieren.

Die Netzbewirtschaftung, also der Teil der heutigen DB Netz AG, der für den physischen Unterhalt des Netzes zuständig ist, sollte in eine eigene Gesellschaft überführt werden, die zunächst unter dem Dach der „Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft“ bleibt. Da diese Aufgabe nicht zur Daseinsvorsorge gehört, kann sie zu einem späteren Zeitpunkt in den Wettbewerb überführt werden. Als Eigentümer der Infrastruktur muss der Bund dabei perspektivisch zwischen Betreibern wählen können. Ein solches Modell sieht die Netzbewirtschaftung auf Vertragsbasis vor, beispielsweise für einen Zeitraum von 10 Jahren. Der Staat kontrolliert die Einhaltung der Leistungen und kann notfalls Anbieter austauschen. Dieses Prinzip hat sich bereits bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen nach öffentlichen Ausschreibungen bewährt. So kann ein Wettbewerb um Ideen und Konzepte erzeugt werden, ohne dass der Staat Eigentumshoheit und Gestaltungsfähigkeit abgibt. Dies ist z.B. auch in Form von Public Private Partnership-Projekten möglich, bei denen sich die Privaten an den Baukosten beteiligen und die öffentlichen Haushalte entlastet werden. Die Zuschüsse des Bundes für Neu- und Ausbaustrecken müssten zudem nicht mehr pauschal ausgereicht werden, sondern könnten sich durch einen Vergabewettbewerb ermitteln lassen. Strecken mit einem hohen Verkehrsaufkommen, wie z.B. der Ausbau der Rheinstrecke, würden dann wesentlich weniger öffentliche Zuschüsse erhalten. Teure Prestigeprojekte, wie z.B. Stuttgart 21 oder die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt, würden dem Staat mit ihren tatsächlichen Baukosten präsentiert, anstatt schön gerechnet zu werden, um hinterher milliarden schwere Baukostenüberschreitungen zu produzieren (z.B. Neubaustrecken Köln-Frankfurt, Nürnberg-München, Hauptbahnhof und Tunnel in Berlin). Dies würde die Politik vermutlich zu sinnvollerem Investitionen anhalten.

Besonders sinnvoll sind derartige Ansätze, wenn sie mit einer Regionalisierung der Infrastruktur einhergehen. Da die staatlichen Zuschüsse für den Betrieb des regionalen Nahverkehrs ohnehin zunehmend im Wettbewerb vergeben werden, könnte dies auch auf die Infrastrukturbewirtschaftung ausgeweitet werden. Dies ließe sich wesentlich erleichtern, wenn die regionalen Netze ohne Fernverkehrsbedeutung in die Verantwortung der Länder kommen. Als finanzieller Ausgleich könnten den Ländern dafür Mittel aus dem bestehen-

den Bundesschienenwegeausbaugesetz übertragen werden. Dies ist im Zuge der Föderalismusreform leider versäumt worden.

**Nach Gründung der Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft-
Integration des Systems Schiene**



Abbildung 2: Strukturmodell nach dem Gründung einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft

Das „Wachstum-Schiene-Modell“ sieht zudem vor, dass die „Deutsche Schieneninfrastrukturgesellschaft“ einheitliche Fahrgastinformationen (Internetauskunft, Fahrplanaushänge, Kursbücher, etc.) bereitstellt. Das Fahrkartenvertriebssystem und betriebsnotwendige Immobilien müssen allen Anbietern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen. Fahrradmitnahme in allen Fernverkehrszügen wird dann eine Selbstverständlichkeit sein. So kann ein getrenntes Modell die Systemintegration im gesamten Öffentlichen Verkehr zum Wohle der Bahnkunden deutlich stärken. Ebenso müssen Rabattkarten im Personenfernverkehr wie die Bahncard für alle Unternehmen gelten. Wie dies funktioniert, macht die Schweiz vor: der Halbtaxpass (entspricht der Bahncard 50 in Deutschland) und das erfolgreiche „Generalabo“ (entspricht der Bahncard 100) gelten dort in allen öffentlichen Verkehren, nicht nur bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Die Kennzeichen einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft sind:

- Umbildung des heutigen DB-Konzerns zu einer reinen Infrastrukturgesellschaft mit der Verfügung u.a. über Gleisnetz, Bahnhöfe, Immobilien, Energieversorgung, Fahrgastinformationssysteme, Fahrkartenbuchung und nicht mehr benötigte Fahrzeuge,
- Gesellschaft bleibt zu 100% in Bundeseigentum,
- Klarer gesetzlicher Auftrag: Wahrung der öffentlichen Interessen und des Gemeinwohls im Sinne des Grundgesetzes,
- Entwicklung und Modernisierung der Infrastruktur des Schienenverkehrs,
- Neutrale Vermarktung von Infrastrukturkapazitäten (z.B. Trassenvergabe),

- Netzbewirtschaftung auch mit Einbindung von privaten Unternehmen,
- Regionalisierung der Schieneninfrastruktur,
- Gewährleistung einheitlicher Fahrgastinformationen und durchgehender Fahrkarten mit gegenseitiger Anerkennung von Rabattkarten (z.B. BahnCard) für den gesamten öffentlichen Verkehr.

Zwei Varianten der Überführung der Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG in den Wettbewerb

Für die Überführung der Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG in den Wettbewerb gibt es unterschiedliche Varianten. Zwei Varianten halten wir für grundsätzlich geeignet, auf der Basis einer öffentlichen Infrastruktur Schienenverkehr im Wettbewerb zu etablieren:

A) Variante DB-Transportverbund als Mobilitätsanbieter ohne Netz:

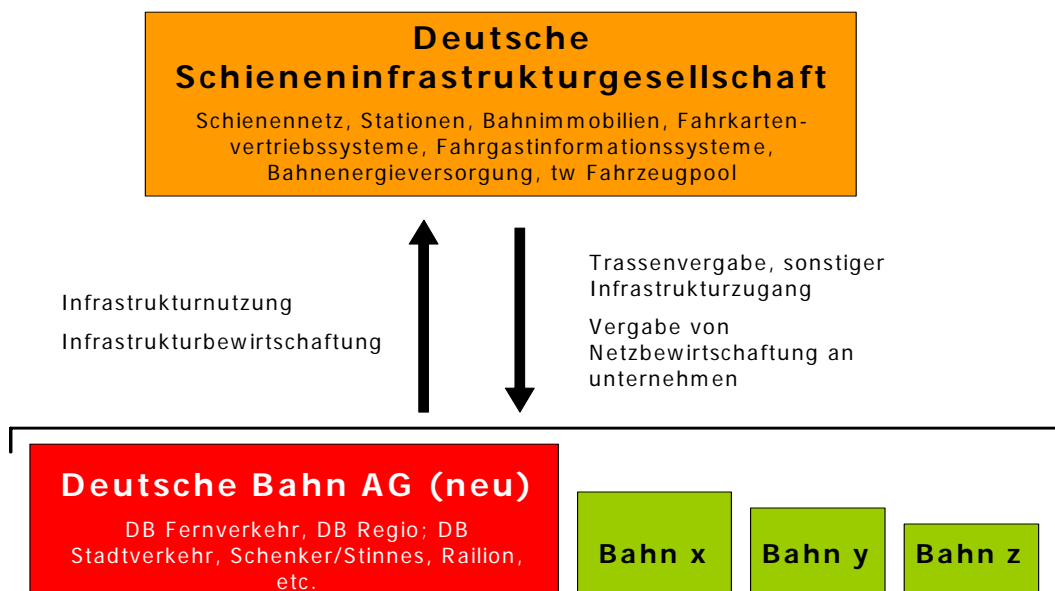


Abbildung 3: Variante DB-Transportverbund ohne Netz

Die Transportgesellschaften und Teile der DB-Holding werden zusammengeführt. Sie können weiter unter dem Namen Deutsche Bahn AG firmieren. Eine Privatisierung könnte schrittweise mit dem Verkauf von Aktienpaketen erfolgen, wie es auch bei der Lufthansa gemacht wurde. Dabei wäre darauf zu achten, dass die Aktien gestreut und Fondsanleger mit langfristigen Renditeinteressen zum Zuge kommen. Optional könnte Ziel sein, dass der Bund dauerhaft die Mehrheit (50,1 Prozent) an diesem Konzern hält, obwohl er dazu nicht mehr verpflichtet wäre, da sich der Grundgesetzvorbehalt (Art. 87e) nur auf die Infrastruktur bezieht.

Das Geschäftsmodell eines international agierenden Mobilitäts- und Logistikchampions könnte weiterverfolgt und die Chancen dieser Konstellation realisiert werden. Der Vorteil dieses Modells wäre es, dass ein großer Mobilitätskonzern weltweit agieren und wachsen

könnte, wie es auch der Lufthansa gelungen ist. Fraglich ist, ob nach einer begonnenen Privatisierung angesichts des Zustands der öffentlichen Haushalte dauerhaft an der Mehrheit des Unternehmens festgehalten werden sollte.

B) Variante Aufteilung in Transportgesellschaften:

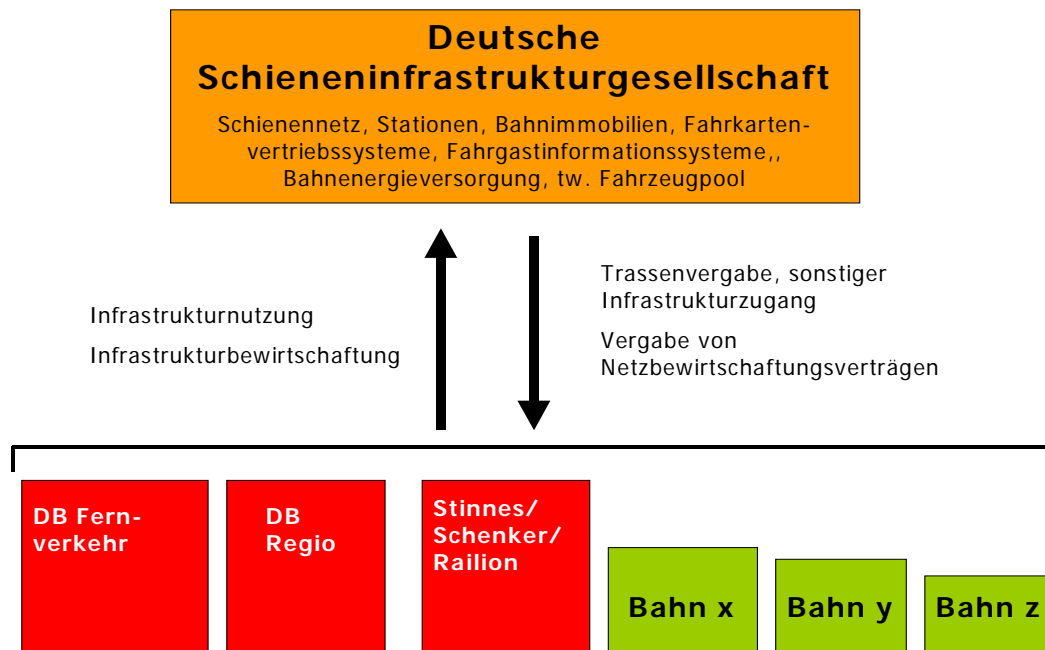


Abbildung 4: Variante Aufteilung in Transportgesellschaften

Angelehnt an ursprüngliche Überlegungen der Bahnreform von 1993/94 werden die bestehenden Transportgesellschaften DB Fernverkehr (Personenfernverkehr), DB Regio (Regional), Stinnes/Schenker/Railion in der zweiten Variante einzeln privatisiert. Die Erfolge mit der Ausschreibung von Regionalverkehren und der Wettbewerb im Güterverkehr haben gezeigt, dass es einen Markt gibt, in dem mehrere Gesellschaften in einen fairen Qualitätswettbewerb treten können. Da zwischen diesen Gesellschaften keine nennenswerten Synergien vorhanden sind, kann der Privatisierungspfad für diese Gesellschaften sehr unterschiedlich gestaltet werden. Der Bund kann dabei auch Aktienpakete der einzelnen Gesellschaften verkaufen. Dabei sollte die Entscheidung über den Verkauf von der Kapitalmarktfähigkeit der einzelnen Transportgesellschaften abhängen.

Diese Variante würde dem Modell Deutsche Post entsprechen, aus der nach der Privatisierung die Deutsche Telekom, die Deutsche Post AG und die Postbank AG hervorgegangen sind. Sie wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten und in unterschiedlichen Formen privatisiert. Die Postbank wurde später wieder von der Deutschen Post AG gekauft.

Quantifiziert man diese Variante B überschlägig, so ergibt sich im Vergleich zu den von Booz-Allen-Hamilton untersuchten Modellen im PRIMON-Gutachten⁵ folgende Bewertungsmatrix:

Kriterien Haushalts- und Vermögenseffekte	Integriertes Modell	Eigentumsmodell	Eigentumsmodell – Gestaltungs-Variante		Finanzholding-Modell	Getrenntes Modell Booz-A.		„Wachstum-Schiene-Modell“, Variante B
Privatisierungsanteil [%]	49%	49%	100%	49%	100%	49%	100%	100% an den Logistik- und Verkehrsgesellschaften
Bewertung des zu privatisierenden Anteils des Bundes an der DB [EUR Mrd.]	5,0 bis 8,7	6,1 bis 8,6	10,4 bis 14,6	5,1 bis 7,2	8,2 bis 13,2	4,0 bis 6,5	9,4 bis 13,3	ca. 13 bis 25
Wert zukünftiger Dividendenzahlungen <i>nach</i> Abschlägen [EUR Mrd.]	5 bis 9	6 bis 9	0	5 bis 7	0	4 bis 7	0	0
Eigenkapitalwert der Infrastruktugesellschaft [EUR Mrd.]	0	-2,7 bis 0,2	-2,7 bis 0,4		-1,4 bis 0,0	-4,9 bis -2,7		-4,9 bis -2,7
Barwert Haushaltsersparnisse (Regionalisierungsmittel) [EUR Mrd.]	0	4,0	7,9		6,9	9,9		>12
Zwischensumme [EUR Mrd.]	10,0 – 17,7	13,4 – 21,8	15,6– 22,9	15,3 – 22,5	13,7 – 20,1	13,5 – 20,4	14,4 – 20,5	Ca. 20 – 34,5
Neutralisierung der Verlustvorträge [Schätzung, EUR Mrd.]	-5,5	-3,1	-3,4	-3,4	-3	-3	-3	-3
Summe [EUR Mrd.]	4,5 – 12,2	10,3 – 18,7	12,2 – 19,5	11,9 – 19,1	10,7 – 17,1	10,5 – 17,4	11,4 – 17,5	17 – 31

Tabelle 1 Haushalts- und Vermögenseffekte bei alternativer Berechnung der Dividendenzahlungen und der Verlustvorträge und einer kameralistischer Bewertung der Haushaltsersparnisse bei den Regionalisierungsmitteln und Einbezug des optimierten Wachstumsmodells in der zweiten von uns untersuchten Variante.

5 Diese Tabelle entspricht der von uns überarbeiteten Fassung, die wir in unserem Diskussionspapier "Bewertung der Aussagen des PRIMON-Gutachtens zu den Haushalts- und Vermögenseffekte der Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG vom 8. Mai 2006, S. 7. vorgestellt haben.

6 Die Ersparnis der Regionalisierungsmittel ist eine rechnerische Größe, die der Methodik des PRIMON-Gutachtens folgt. Wir setzen uns für den Erhalt und nach 2011 für ein weiteres Ansteigen der Regionalisierungsmittel ein.

Die Angaben im Wachstum-Schiene-Modell wurden als grobe Abschätzung aus Zahlen vergleichbarer Transaktionen errechnet; das im PRIMON Gutachten verwendete Modell und dessen Zahlengrundlagen standen nicht zur Verfügung.

Bei dieser Betrachtung ergeben sich also Haushalts- und Vermögenseffekte, die um das Dreifache über dem eines integrierten Börsengangs liegen. Selbst wenn man der Berechnungsmethode von Booz-Allen-Hamilton folgt, würde das „Wachstum-Schiene-Modell, Variante B“⁷ mit Abstand am besten abschneiden. Die positiven Wirkungen von zusätzlichen Steuereinnahmen aus einem wachsenden Schienenverkehrsmarkt in diesem Modell sind hierin noch nicht berücksichtigt.

Für beide Varianten gibt es positive Vorbilder, für beide Varianten sprechen Vor- und Nachteile. Da wir den Diskussionsprozess in Partei und Öffentlichkeit mit diesem Papier anstoßen und eröffnen wollen, treffen wir zu diesem Zeitpunkt noch keine abschließende Entscheidung.

IV. Zum weiteren Entscheidungsverfahren

Mit der Experten- und Verbändeanhörung zur Kapitalmarktprivatisierung der Deutschen Bahn AG am 10. Mai und 1. Juni im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, bei dem die deutlich überwiegende Mehrheit alle geladenen Experten gegen einen Börsengang mit Schienennetz argumentierten, sehen wir unsere ablehnende Haltung gegen den so genannten integrierten Börsengang bestätigt. Insbesondere wurde auch die von uns im Vorfeld der Anhörung geäußerte Kritik an der Berechnung der Haushalts- und Vermögenseffekte weithin geteilt. Damit steht fest: Neben der bereits im PRIMON-Gutachten festgestellten Unterlegenheit des integrierten Börsengangs in Bezug auf Wettbewerb, Ordnungspolitik und Kundenzufriedenheit gegenüber den alternativen Modellen lässt eine nähere Betrachtung des Zahlenwerks nur den Schluss zu, dass die Privatisierungserlöse im integrierten Fall gering, die zukünftigen Haushaltsverpflichtungen und –risiken dafür aber um so größer wären. Einige Experten gingen sogar so weit, einen Börsengang – egal in welcher Form – zum derzeitigen Zeitpunkt gänzlich abzulehnen. Dabei wird übersehen, dass die negativen Auswirkungen für Wachstum auf der Schiene, für den Bundeshaushalt und die unsaubere ordnungspolitische Aufstellung schon heute mit der integrierten DB AG vorhanden sind. Eine Verschiebung der Entscheidung über den Börsengang würde diese Tendenzen in Zukunft verstärken. Wir fordern Union und SPD daher auf, am vorgesehenen Zeitplan festzuhalten und in diesem Herbst fraktionsübergreifend im Deutschen Bundestag die Weiterführung der Bahnreform zu beschließen.

Die Große Koalition strebt für die Entscheidung über das der Privatisierung der DB AG zugrunde liegende Strukturmodell einen größtmöglichen parlamentarischen Konsens (vgl. Koalitionsvertrag) an. Dies ist zu begrüßen und der Tragweite der Entscheidung angemessen. Es knüpft an die grundlegende Entscheidung zur Bahnreform 1993/94 an. Vor dem Hintergrund formulieren wir folgende Erwartungen an die Gestaltung des weiteren Entscheidungsprozess:

⁷ "Variante A" würde etwas niedrigere Erlöse erbringen, da bei der Privatisierung von Konzernen mit einem breit gestreuten Portfolio Abschlüsse am Kapitalmarkt zu erwarten sind.

- Prüfung, welche Verbesserungen der Angleichungen der intermodalen Wettbewerbsbedingungen zeitgleich zu Strukturentscheidungen gesetzlich beschlossen werden können (z.B. Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr, etc.)
- Eine Grundsatzentscheidungen, dass Privatisierungserlöse in die Schieneninfrastruktur re-investiert werden.
- Vorlage eines Zeitplanes und Abstimmung mit den Bundestagsfraktionen, wie der grundsätzliche Entscheidungsprozess bis zum Ende des Jahres strukturiert und abgeschlossen werden kann.
- Einrichtung einer interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Strukturmodells für den Schienenverkehr in Deutschland.

V. Schluss: Für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr

Der Börsengang der Deutschen Bahn AG ist kein Selbstzweck und kein Selbstläufer. Die Entscheidung des Deutschen Bundestages, wann und wie Börsengang und Privatisierung vollzogen werden, ist für den Schienenverkehr in Deutschland und für die Zukunft der DB AG von allergrößter Bedeutung. Umso wichtiger ist es, dass ein Modell gewählt wird, das politisch steuerbar und notfalls auch korrigierbar ist. Ein integrierter Börsengang mit Netz wäre nicht oder nur zu unverträglich hohen Kosten rückholbar. Aus grüner Sicht ist entscheidend, dass Netz und Betrieb/Transport strukturell getrennt werden und die Verfügung über die Infrastruktur auch zukünftig als öffentliche Aufgabe verstanden wird, weshalb sie zu 100% in öffentlicher Hand verbleibt. Dabei verfolgen wir einen weit gefassten Infrastrukturbegriff. Alles, was allen Bahnunternehmen neutral zur Verfügung stehen muss, soll in einer bundeseigenen Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft gebündelt werden. Dazu zählen auch alle Informations- und Vertriebswege, die es den Kunden ermöglichen, mit einer Fahrkarte alle Verkehrsmittel nutzen zu können. Bei der Privatisierung der DB-Transportgesellschaften diskutieren wir ergebnisoffen die Varianten eines Transportverbunds oder alternativer Transportunternehmen.

Bündnis/Grünen wollen aus verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Gründen mehr Bahn und mehr Schiene. Das Problem des knapper und teurer werdenden Rohstoffs Öl zwingt uns, den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene auszuweiten und alternative Mobilitätsformen mit einem hohen Schienenanteil und einer besseren Vernetzung von Schiene und Straße zu entwickeln. Wer langfristig Mobilität für alle Bürger erhalten will, muss jetzt die Weichen für mehr Schienenverkehr stellen.

Dieses Positionspapier wurde am 31.8.2006 von der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN beschlossen. Es wurde erarbeitet von Fritz Kuhn MdB, Winfried Hermann MdB, Boris Dehler (MdB-Büro Fritz Kuhn), Derek Ladewig (MdB-Büro Winfried Hermann) und Felix Beutler (Verkehrsreferent der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen).

