

Es gilt das gesprochene Wort.

TOP 24 – Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Detlef Matthiessen:

**Fraktion im Landtag
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: presse@gruene.ltsh.de

Internet: www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 150.07 / 22.03.2007

Eine klare Botschaft an den Wirtschaftsminister: Landtag hält an Trennung von Netz und Betrieb auf der Schiene fest

Der geplante Börsengang der DB AG steht ganz oben auf der politischen Agenda. Bahnchef Mehdorn wirbt intensiv für den integrierten Börsengang seines Unternehmens. Integriert heißt hier, die steuerfinanzierte Schieneninfrastruktur soll als Eigentum der DB AG mit an die Börse gehen.

Es geht um eine grundsätzliche Weichenstellung. Bleibt das Schienennetz bei der DB oder werden Netz und Betrieb getrennt, wie es der verkehrspolitische Sachverstand fordert. Das Gutachten von Booz-Allen-Hamilton kommt beileibe nicht zu dem Wunschergebnis der DB AG. Andere Modelle mit Netzabtrennung kommen zu besseren Ergebnissen für den Bund und den Schienenverkehr. Das Gutachten sagt dem Modell der organisatorischen Trennung von Netz und Transportbetrieb merkliche Marktanteilsgewinne voraus, während dem integrierten Modell die schlechteste Entwicklung der Verkehrsmarktanteile zuordnet wird.

Bevor es zu Missverständnissen kommt, die Grüne Fraktion ist sehr wohl für einen Börsengang, allerdings nur für die Bahngesellschaften der DB. Wir Grünen sind der Überzeugung, dass der geplante integrierte Börsengang der Bahn bereits dazu geführt hat, dass die DB Netz AG Infrastruktur zurückbaut und Investitionen unterlässt. Diese Frage ist hoch spannend. Eine ursprünglich „geschwärzte“ Seite des Booz-Allen-Hamilton-Gutachtens ist letztendlich doch bekannt geworden. Dadurch wurde bestätigt, was wir Grünen schon lange vermutet und befürchtet haben. Die Bahn will nach dem von Bahnchef Mehdorn angestrebten Börsengang mit Netz „unwirtschaftliche Teile“ stilllegen.

Das Zitat auf S. 203 des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ lautet: „Den größten Anteil am Effekt ‚Investive Fehlallokation‘ hat nach Einschätzung der DB AG eine Verlangsamung, bzw. Verminderung der Stilllegung unwirtschaftlicher Teile des Schienennetzes nach einer Trennung. Eine eher staatsnahe Infrastrukturgeellschaft wäre - so die Argumentation - nicht in der Lage, Rationalisierungen des Netzes in dem Ausmaß und der Geschwindigkeit wie ein privatisierter, integrierter Konzern vorzunehmen.“ Hier lauern erhebliche Gefahren für das Streckennetz und den Bahnverkehr in der Fläche des Landes Schleswig-Holstein.

Der Beschlussvorschlag von CDU und SPD in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 14.3.07 übernimmt wortwörtlich den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. November 2006. Aus Grüner Sicht ist erfreulich, dass der Kernsatz unseres Antrages übernommen wurde. Ziel ist es weiterhin, eine Trennung von Netz und Betrieb herbeizuführen.

Der Gesetzesentwurf von Verkehrsminister Tiefensee, der in der letzten Woche bekannt wurde, ist ein einziger Kniefall des Ministeriums vor der DB AG. Das Gesetz (Ressortentwurf) schadet dem Schienenverkehr und dem Wettbewerb und fördert allein die Bahnprivatisierung nach Mehdorns Vorstellungen. Es entspricht in keiner Weise den von Union und SPD vereinbarten Eckpunkten, sondern ist eine verschärfte Version des Eigentumssicherungsmodells.

Das ist der integrierte Börsengang mit Netz, der von einer Mehrheit im Bundestag abgelehnt wird. De facto gibt der Bund seine Eigentumsrechte (Verzicht auf Stimmrechte zugunsten der DB AG) an der Infrastruktur auf und damit für die nächsten 15 bis 25 Jahre jeden wirtschaftlichen Nutzen aus seinem Eigentum. Gleichzeitig werden die DB AG und ihre künftigen InvestorInnen kräftig aus dem Säckel der SteuerzahlerInnen bedient. Die DB AG erhält mindestens 37,5 Milliarden Euro als festen Zuschuss vom Bund für die Instandhaltung und den Ausbau des Netzes. Eine politisch steuernde Einflussmöglichkeit, die üblicherweise ein Mehrheitseigner und Großsponsor hat, fehlt.

Der vorliegende Entwurf muss angesichts der Klimakatastrophe dringend verbessert werden. Die DB AG wird sich aus der Fläche zurückziehen. Nur noch 20 Prozent der Investitionsmittel sollen für die Nahverkehrsinfrastruktur ausgegeben werden, obwohl der überwiegende Anteil des Verkehrs dort stattfindet. Zudem haben Wettbewerber der Bahn schlechte Karten. Die Deutsche Bahn wird als faktischer Eigentümer das Netz an den eigenen Interessen ausrichten.

Das Eigentum am Netz als natürlichem Monopol in der Hand eines Unternehmens, das auch auf dem Netz Betrieb anbietet, führt ökonomisch zwangsläufig zu einer Eigenbegünstigung. Die Nutzung des Netzes muss jedoch für alle Wettbewerber diskriminierungsfrei möglich sein. Dies kann nur durch eine strikte Trennung im Eigentum gewährleistet werden.

Diese klare Botschaft kommt heute vom Landtag zum wiederholten Male. Wir wissen ja auch wie der Verkehrsminister Austermann zur DB AG steht. Das hat das voraussehbare Ergebnis des Bekundungsverfahrens zum Netz Ost gezeigt. Die Regionalbahn der DB AG soll zum Zuge kommen. Hat das Ergebnis irgendjemanden überrascht? Auch und gerade an den Wirtschaftsminister ist dieser Antrag adressiert.
