

## **Stellungnahme des BUND zur Anhörung der drei Bundestagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die LINKE, FDP am 9. April 2008 zur Teilprivatisierung mit Hilfe des sog. Holding Modells**

Unter Verweis auf die ausführliche Stellungnahme des Bündnisses „Bahn für Alle“, in dem der BUND Mitglied ist, kann diese Stellungnahme kurz gehalten werden und sich auf einige umweltpolitische Aspekte konzentrieren.

**Der BUND lehnt das Holdingmodell wie die anderen Vorschläge zur Teilprivatisierung der Bahn einschließlich des Volksaktienmodells ab. Statt einer Erhöhung des Renditedrucks mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Daseinsvorsorge wird eine umfassende Strategie gebraucht, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und dadurch insbesondere den Notwendigkeiten des Klimaschutzes gerecht zu werden. Die Beendigung der Diskussion über die zahlreichen und endlosen Privatisierungsvarianten ist die Voraussetzung für die Konzentration auf die Aufgabe, noch in dieser Legislaturperiode die Weichen zu stellen für eine Verdoppelung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene bis 2015. Dafür werden dringende Reformen auch für die dann vollständig in öffentlicher Hand verbleibende DB AG gebraucht, die z.B.**

- **die Verabschiedung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur besseren Steuerung und Kontrolle der Instandhaltungsinvestitionen und zur Beseitigung von ca. 2000 Langsamfahrstellen**
- **viel mehr Effizienz bei den Neu- und Ausbauinvestitionen (Umorientierung zum Güter- und Seehafen-Hinterlandverkehr, Umplanung überteuerter Prestigeprojekte wie Nürnberg - Erfurt, Y-Trasse ...)**
- **Abbau der Diskriminierungsmöglichkeiten von Wettbewerbern durch die DB AG durch eine Ausgliederung der Funktionen der Trassenvergabe sowie der Planung und Verteilung staatlicher Investitionsmittel auf die einzelnen Projekte**
- **eine Verbesserung der politischen Steuerungsfähigkeit der Bahn und eine Verbesserung der Steuerungs- und Kontrollkapazitäten im Bundesverkehrsministerium**
- **bessere Beteiligung der Bundesländer insbesondere an Kontrolle von Instandhaltungsinvestitionen**
- **die Verabschiedung und Durchführung eines Lärminderungspaketes für den Lärmschutz an der Quelle mit der vollständigen Umrüstung aller in Deutschland verkehrenden Güterwaggons auf Kunststoff-Verbundbremsen (K-Sohle) innerhalb von fünf Jahren**

**umfassen.**

Bei diesem anspruchsvollen Reformpaket, das noch in dieser Legislatur verabschiedet werden sollte, hat der Bundestag die volle Unterstützung aller Umweltverbände.

Sieben Thesen:

1. Die Diskussion über die Teilprivatisierung der DB AG war noch nie und ist auch heute nicht von umweltpolitischen Themen geprägt. Von den drei ursprünglichen Fragestellungen
  - Mehr Verkehr auf die Schiene
  - Entlastung des Bundeshaushalts
  - Beschaffung zusätzlichen frischen Kapitals für die DB AG
 ist schon nach wenigen Monaten nur das dritte Ziel übrig geblieben.

Der BUND hat sich nach intensiver Beratung im Arbeitskreis Verkehr im März 2006 in Erwartung dieser thematischen Entgleisung für eine prinzipielle Ablehnung der Bahnprivatisierung entschieden, um einem „Reform“prozess, der wie bei der Gesundheitsreform nur zum Gegenteil der ursprünglichen Ziele führt und vermutlich nie beendet wird, auf diesem wichtigen Feld der Verkehrspolitik zu vermeiden. Die Entwicklung des Diskurses der letzten beiden Jahre geben dieser Entscheidung vollumfänglich Recht.

2. Das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“, ist eine, wenn nicht sogar die zentrale umweltpolitische Handlungsstrategie. Es wurde in der Vergangenheit nicht erreicht. Die von Bahnchef Mehdorn verfolgte Strategie eines „europäischen Champions“ und eines Aufkommenszuwachses durch den Transport von Personen und Gütern über längere Distanzen in Europa ist umweltpolitisch kontraproduktiv, weil sie einerseits die Gesamtemissionen erhöht und andererseits den Markt der Verlagerung von innerdeutschen Verkehren auf die Schiene vernachlässigt.

Die Personenverkehrsleistung im Fernverkehr auf der Schiene nahm 2006 gegenüber 1994 sowohl in absoluten Zahlen als auch in ihrem Anteil am Gesamtverkehr von 3,5% auf 3,1% ab. Die Güterverkehrsleistung (einschließlich der nicht bundeseigenen Bahnen) wuchs vor allem durch die zunehmende private Konkurrenz gegenüber 1994 bis 2006 um 50% an, lag damit allerdings unter den Zuwächsen des Straßengüterverkehrs. In Anbetracht der Milliardeninvestitionen in das Fernverkehrs-Hochgeschwindigkeitsnetz im Personenverkehr seither ist das eine verheerende Bilanz.

Statt einer Konzentration auf europäische Verkehre und auf die Induzierung längerer Distanzen ist aus umweltpolitischer eine Konzentration auf

- die Verlagerung von innerdeutschen und europäischem Straßenverkehr
- die Verlagerung von innerdeutschem und europäischem Flugverkehr

die Schiene vonnöten. Hierfür bedarf es gezielter Tarif- und marketingpolitischer Initiativen. Diese fehlen bisher. Es gibt bisher auch noch keine entsprechende Strategiefestlegung des Unternehmens DB AG oder des Eigentümers.

Außerordentlich dringend ist ein Projekt von Bundesregierung und Bundestag, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Der aktuelle Entwurf des

Masterplans „Güterverkehr und Logistik“ des BMVBS enthält viel versprechende Ansätze und Weichenstellungen für ein ambitioniertes Zuwachsziel im Schienengüterverkehr. Ein ökologischer Vorteil resultiert daraus allerdings nur, wenn die Verkehrsanteile auf der Schiene wachsen: auf Kosten des Autoverkehrs und der Kurzstreckenflieger.

3. Infolge des erhöhten Renditedrucks durch die Teilprivatisierung sind Angebotskürzungen und auch Streckenstilllegungen zu befürchten. Das Beispiel der Einstellung des Interregio-Angebots zeigt das Muster auf, wie eigenwirtschaftlich zu betreibende Angebote des Fernverkehrs in den Bereich des öffentlich bezuschussten Nahverkehr gedrückt werden und die Länder dadurch Fernverkehrsangebote fördern müssen.

Der erhöhte Renditedruck durch private Investoren mit bis zu 49 % Anteil privater Investoren in der Subholding „Verkehr und Logistik“ (VuL AG) wird dazu führen, dass Angebote aus dem ertragsschwachen Fernverkehr in den aus Ländermitteln (Regionalisierungsmitteln des Bundes) finanzierten Nahverkehr verschoben werden. Die Einstellung der gut frequentierten Interregios bis 2007 sind ein beredtes Beispiel dafür. Die Kunden müssen dann die höheren ICE-Preise bezahlen. Auch darin liegt ein Grund für die fehlenden Zuwächse auf der Bahn in den letzten zehn Jahren. Hier ist ein Strategiewechsel bei der DB AG nötig.

Der verschärfte Renditedruck einer teilprivatisierten Bahn würde sich insbesondere im Personenfernverkehr auswirken, weil dieser bisher kaum etwas zu den Einnahmen der Bahn beiträgt. Fernverkehrsverbindungen, die rote Zahlen schreiben droht die ersatzlose Streichung. Eine Konzentration auf lukrative Strecken, auf Metropolverbindungen wäre zu erwarten.

Auch im Güterverkehr gibt es die Gefahr einer Einstellung von Einzelwagenverkehren im im Zuge einer Privatisierung. Gegenüber Ganzzugverkehren sind Einzelwagenverkehre, die heute fast 40% der Verkehrsleistung der Bahn ausmachen, weniger lukrativ und deshalb stärker gefährdet. Diese hätte deutlich negative Konsequenzen auf die Umwelt.

4. Energieversorgung und Klimaschutz  
Die DB AG sollte Vorbild bei der umweltfreundlichen Erzeugung ihrer Energie sein. Ziel sollte eine Bahn mit möglichst großem Umweltvorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern sein, die ihren Strom vollständig aus regenerativen Energien erzeugt. Es ist zu befürchten, dass eine teilprivatisierte DB AG – wegen erhöhtem Renditedruck und reduziertem Einfluss des Bundes - eine solche Strategie nicht mehr verfolgt. Beispielsweise könnte der Strom, der heute aus dem zur Stilllegung anstehenden Kernkraftwerk Neckarwestheim I dann aus Kostengründen durch Kohlestrom ersetzt würde. Das hätte gravierende Auswirkungen auf die Umweltbilanz der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern.
5. Diskriminierung von Wettbewerbern

Durch eine Privatisierung droht die Diskriminierung von Wettbewerbern zuzunehmen. Die mit staatlichen Haushaltsmitteln betriebene Netzentwicklung würde stärker darauf abzielen, den höchsten Nutzen von Investitionsprojekten nicht für den gesamten Schienenverkehr, sondern für die privatisierten DB Transporttöchter zu erzielen.

Auch die Diskriminierung von Wettbewerbern bei der Trassenvergabe drohte zuzunehmen. Im Fernverkehr würde ein privates Monopol entstehen. Wettbewerber müssten ihre Trassenwünsche weiterhin bei ihrem großen Konkurrenten anmelden.

6. Ausrichtung einer teilprivatisierten DB AG auf Geschäftsfelder, die den höchsten kurzfristigen Gewinn versprechen, statt eine Gesamtstrategie zu verfolgen, die auch den Umweltnutzen mehrt:

Eine teilprivatisierte und renditeorientierte DB AG würde sich stärker auf Geschäftsfelder ausrichten, die kurzfristig die höchsten Gewinne versprechen, z.B. der derzeit boomenden Logistikmarkt, und nicht auf eine langfristige Strategie zur Stärkung der Schiene und zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Unter Umweltaspekten wäre sogar die Verlagerung von Verkehren auf die Straße zu erwarten, weil die Schenker höhere Einnahmen als der Schienenverkehr verspricht. Gleiches würde für internationales Engagement der DB AG gelten, z.B. im Luftverkehr. Umweltpolitisch nötig ist dagegen die volle Integration der Logistik in einen Schienenkonzern, der die Logistikkompetenz z.B. von Schenker nutzt, um Verkehre auf die Schiene zu verlagern und den Gesamtnutzen des Konzerns zu mehren. Auch derzeit wird Schenker in der DB AG im Vorgriff auf die Privatisierung bereits als profit center geführt, um hohe Einnahmen vorzuweisen und Börsenfähigkeit der DB zu demonstrieren.

7. Steuermilliarden fließen nicht in die relevanten Projekte

Falls zusätzliche Einnahmen für Investitionen generiert werden müssen, wäre aus Umweltsicht ein Verzicht auf milliardenschwere und überteuerte Großprojekte angezeigt. Der Bau von Großprojekten wie z.B. die Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt würde für fast zehn Jahre sämtliche Neu- und Ausbaumittel für Schienenprojekte absorbieren. Durch wesentlich preiswertere und umweltfreundlichere Alternativplanungen ließe sich bis zu 10 Mrd. Euro mobilisieren für eine sinnvolle Netzinvestitionsstrategie zum Nutzen von Umwelt und Bahnkunden.

Berlin, den 8.4.2008

Dr. Werner Reh

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin  
Fon 030/27586435  
Fax 030/27586440