

## V-27 Verschiedenes

Antragsteller/innen: Grüne Jugend

Gegenstand: Verschiedenes

Anmerkungen: Beschluss des Bundeskongress vom 3.-5.11.2006

### **Für einen gemeinwohlorientierten Leistungswettbewerb – gegen den Einstieg von renditeorientierten Anlegern bei der Deutschen Bahn!**

- 1 Die Bundesdelegiertenkonferenz von Bündnis90/Die Grünen möge beschließen:
- 2 Wir fordern die Bundestagsfraktion von Bündnis90/die Grünen auf, bei der wünschenswerten
- 3 Suche nach differenzierten, leistungsfähigen und gemeinwohlorientierten Bahnmodellen
- 4     1. mit unmissverständlicher Klarheit jeden Einstieg von renditeorientierten Investoren in
- 5     die Deutsche Bahn abzulehnen,
- 6     2. darauf zu drängen, dass nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch die
- 7     Schienenverkehrsgesellschaften der DB zu 100 % in öffentlichem Eigentum bleiben,
- 8     3. dagegen durchaus den Verkauf von internationalen Logistik-Dienstleistern und von
- 9     Teilen von Stinnes/Schenker zu fördern,
- 10    4. bei der Untersuchung der Zukunft der Deutschen Bahn auf die Berücksichtigung von
- 11    positiven Erfahrungen mit Bahnen im öffentlichen Eigentum darunter insbesondere der
- 12    Schweizer Bahnen zu drängen,
- 13    5. jeden Versuch einer Hau-Ruck-Entscheidung durch die Koalitionsfraktionen mit
- 14    massiven parlamentarischen Widerstand zu beantworten, und
- 15    6. die Rolle der Bahn als zentrale Überlebensstruktur im kommenden Zeitalter des
- 16    radikalen Energiesparens betonen.

#### 17 **Begründung:**

18 Zu 1) Die BDK begrüßt die Suche nach differenzierten Modellen für die Zukunft der  
19 Deutschen Bahn. Die Erfahrungen der Schweizer Bahnen, bei denen es zwischen den  
20 Bundesbahnen und den regional angebundenen Kantonalbahnen zu einem  
21 Leistungswettbewerb kommt, ebenso wie die erstaunlichen Leistungen der Karlsruher  
22 Straßenbahn, die gegen eine ignorante DB AG einen hervorragenden Eisenbahnverkehr mit  
23 effizientem Mitteleinsatz betreibt zeigen: Bürgernah orientiertes Management kann vielfach  
24 wesentlich besser und zugleich kostengünstiger Schienenverkehr betreiben. Darum  
25 begrüßen wir die Suche nach strukturellen Alternativen und Ergänzungen zu zentralistischen  
26 Bahnverwaltungen.

27 Völlig anders und kontraproduktiv ist dagegen der Einstieg von Großanlegern bei der Bahn  
28 zu bewerten, denen es zumindest mittelfristig um zweistellige Renditen geht! Während  
29 motivierte öffentliche Bahnmanager durchaus damit leben können, eine Strecke oder  
30 Zuggattung nur kostendeckend zu betreiben, stehen der Rendite verpflichtete Manager unter  
31 dem Druck der maximalen Renditeerzielung und müssen Firmen abstoßen, die nicht genug  
32 Gewinn abwerfen. Die bahnkundenfeindliche Zerschlagung des kostendeckenden Interregio-  
33 Systems geht auch auf die profitorientierte Ausrichtung des DB Fernverkehrs zurück, der  
34 eben anders als die DB Region nicht die 70% öffentlichen Nahverkehrszuschuss bekommt.

## V-27 Für einen gemeinwohlorientierten Leistungswettbewerb – gegen den Einstieg von renditeorientierten Anlegern bei der Deutschen Bahn!

---

35 Für private Anleger ist Bahnbetrieb nur bei weitgehend geschenkter Übernahme einstmals  
36 staatlichen Bahnmaterials und dessen Abfahren auf Verschleiß attraktiv. Und natürlich gibt  
37 es einzelne attraktive Strecken- und Zug-Rosinen, die zu picken sich lohnen. Aber die  
38 kostenehrliche, nachhaltige und ausreichende Bewirtschaftung eines Gesamtverkehrs ist  
39 angesichts der hohen Kapitalinvestitionen nicht nur für die Gleise, sondern auch das  
40 Waggenmaterial absolut unattraktiv bei realistischerweise zu erwartenden  
41 Maximalrenditen von 1 %.

42 Darum beinhaltet der Wille zur Privatisierung tatsächlich die Bereitschaft zum  
43 Verschenken öffentlichen Eigentums. So wird für den Fall einer 100-%-Veräußerung der  
44 DB ohne Netz und Bahnhöfe mit einmaligen Einnahmen von 5 Milliarden für das gesamte  
45 rollende Material mit Hunderten von ICEs, Tausenden Personenwaggons und  
46 Lokomotiven und ein Hunderttausend Güterwaggons sowie den internationalen Logistik-  
47 Dienstleistern gerechnet – bei einem Realwert von 30 Milliarden Euro.

48 Nach den Erfahrungen bei Allianz, bei Ben Q und bei der Deutschen Post AG, die auf  
49 Kosten der deutschen Flächenversorgung überall auf der Welt attraktive Transportrosinen  
50 pickt und nun einst eingegangene Versorgungspflichten erfolgreich als „anachronistisch“  
51 demontiert, ist es hochgradig weltfremd, auf den Segen internationaler Anleger zu setzen.

52 Zu 2) Zwar ist der integrierte Börsengang, also mit Netz, die allerschlimmste Variante,  
53 aber auch ein massiver Unterwertverkauf nur des rollenden Materials an Privatanleger  
54 stellt eben nicht nur eine unbegründbare Verschwendung dar, sondern legt – wie  
55 ausgeführt – den Großanlegern das Abfahren des Zugmaterials auf Verschleiß nahe, um  
56 dann im nächsten Jahrzehnt die öffentliche Hand mit der Alternative weitgehende  
57 Einstellung des Bahnverkehrs oder neue staatliche Zuschüsse zu konfrontieren.

58 Begründet wird der Verkauf der Verkehrsgesellschaften mit dem Mehr an Wettbewerb. Ein  
59 Argument, das vom äußerst privatisierungsfreundlichen PRIMON-Gutachten widerlegt  
60 wird, das auch für den Fall einer Trennung von Netz und Betrieb mit einem De-Facto-  
61 Monopol der dann privatisierten DB Fernverkehr ausgeht. Für diese Annahme spricht,  
62 dass auch jetzt schon ein Fernverkehrswettbewerb möglich ist – aber nur zwei private  
63 Fernzüge am Tag nutzen diese seit Jahren bestehende Möglichkeit. Privatisierung der  
64 Betriebsgesellschaften bedeuten also die Privatisierung von bislang öffentlichen  
65 Monopolen und nicht ein Mehr von Wettbewerb!

66 In Großbritannien führt die Konkurrenz renditeorientierter Bahngesellschaften (darunter  
67 Billigflieger und Überland-Busgesellschaften!) logischerweise dazu, dass mit Ausnahme  
68 teurer Sondertickets die Fahrkarten gegenseitig nicht anerkannt werden und auch die  
69 Fahrpläne nicht aufeinander abgestimmt sind – anders als in der Schweiz, wo durchaus  
70 verschiedene aber eben öffentliche Bahngesellschaften in einem Tarif- und Taktverbund  
71 eingebunden sind. Der Unterschied geht nicht auf einen technischen Organisationsfehler  
72 zurück, sondern ist logisch: In Großbritannien geht es um die Rendite, die durch  
73 Leistungen für die Konkurrenz geschmälert wird, bei den gemeinnützigen Schweizer  
74 Bahnen ist das Ziel der allgemeinen Beförderungszufriedenheit zumindest gleichrangig mit  
75 dem Erfolg der eigenen Struktur.

76 Wettbewerb braucht also nicht renditeorientierte Großanleger – sondern kann im  
77 Gegenteil bei der Bahn zwischen verschiedenen öffentlichen Bahnen stattfinden.

78 Zu 3) Mit der Begründung „Die Bahn braucht dringend frisches Kapital!“ für einen Verkauf  
79 an Großinvestoren erweckt Bahnchef Mehdorn den Eindruck, es gehe dabei vorrangig um  
80 Geld zur Verbesserung des inländischen Bahnverkehrs. Tatsächlich geht es um die

## V-27 Für einen gemeinwohlorientierten Leistungswettbewerb – gegen den Einstieg von renditeorientierten Anlegern bei der Deutschen Bahn!

---

81 Bezahlung von Aufkäufen ausländischer Logistik-Dienstleister, wie Bax Global in den USA  
82 und der deutschen Straßengüterfirma Stinnes/Schenker – und weitere Firmenaufkäufe. Es  
83 ist aber nicht nur nicht die Aufgabe der deutschen Bahn in Übersee (Straßen-)  
84 Güterverkehr zu betreiben, sondern es ist auch europapolitisch höchst bedenklich, wenn  
85 die DB AG den Schienengüterverkehr kleinerer Nachbarländer aufkauft, und somit leicht  
86 das Gefühl einer deutschen Vorherrschaft entsteht. Also sollte die Bundestagsfraktion  
87 darauf dringen, dass Auslandsakquisitionen unterbleiben und wieder verkauft werden!

88 Zu 4) Der Entscheidungsprozess über die Zukunft der deutschen Bahn lässt sich solange  
89 nicht verantwortungsvoll nennen, wie wesentliche internationale Erfahrungen  
90 ausgeblendet werden. So die Privatisierungen der Bahn in Bolivien und in Argentinien, wo  
91 ein einstmals dichtes Netz seit 1989 auf ein Fünftel zusammengestrichen wurde. In  
92 Schweden, wo das Netz öffentlich blieb und nur die Transportgesellschaft der einstigen  
93 Staatsbahn privatisiert wurde, ist diese vor zwei Jahren in Konkurs gegangen. In Estland  
94 ist gerade eben die privatisierte Bahn vom Staat wieder zurückgekauft worden – so wie  
95 übrigens in Preußen-Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts auch, wo die Krise der zuvor  
96 privaten Bahnen zur Gründung der Preußischen Staatsbahn führte.

97 Vor allem aber krankt der Entscheidungsprozess daran, dass die wohl beste Bahn  
98 Europas – nämlich die Schweizer Bahnen – in der bundesdeutschen Debatte geradezu  
99 tabuisiert wird. Obwohl dieses Bahnsystem mit viel größeren klimatischen und  
100 landschaftlichen Schwierigkeiten konfrontiert ist, funktioniert sie extrem zuverlässig und  
101 pünktlich, hat ein extrem einfaches kundenfreundliches Preissystem und der  
102 Durchschnittsschweizer fährt doppelt so viel Bahn wie der/die Durchschnittsdeutsche. Ein  
103 Drittel der Bevölkerung hat die Schweizer Bahncard 50 und 400.000 eine Jahresnetzkarte  
104 (in Deutschland gerade mal 30.000). Trotz eines extrem dichten Netzes und einer hohen  
105 Taktfrequenz beträgt der öffentliche Zuschuss zur Bahn pro gefahrenem Kilometer ein  
106 Drittel dessen, was bei uns zuschießt. Und ausgerechnet diese Erfolgsbahn wird nicht  
107 untersucht!

108 Zu 5) Das Vorgehen der Koalitionsfraktionen bei der Beschlussfassung zur  
109 Bahnprivatisierung erinnert an die Einführung der Terrorismusgesetze im Herbst 1977:  
110 Am 8. November abends wird die Einigung des Koalitions-Lenkungsausschuss bekannt  
111 gegeben und ein völlig widersprüchliches Papier den SPD- und CDU-Abgeordneten auf  
112 den Tisch geknallt, dem sie innerhalb von 36 Stunden die Fraktionszustimmung geben  
113 müssen. Zweck des Verfahrens: die Verhinderung einer kritischen Diskussion des „Ob“  
114 einer Privatisierung. Damit leisten die Fraktionsspitzen den beim Politbarometer  
115 diagnostizierte mehrheitlichen Vertrauensverlust in die Demokratie Vorschub.  
116 Bündnis90/Die Grünen verurteilen diesen Versuch der Aushebelung einer demokratischen  
117 Debatte auf das Schärfste.

118 Zu 6) Angesichts von Klimawandel und Energieknappheit geht es bei dem Thema „Zukunft  
119 der Bahn“ um eine Überlebensfrage. In einer Energiesparökonomie, die allein in der Lage  
120 sein wird, auch den aufstrebenden Bevölkerungen der „Dritten Welt“ einen zumindest  
121 bescheidenen (Energie- und Mobilitäts-)Wohlstand zuzubilligen, wird die Bahn bei uns  
122 wieder die Rolle des Hauptverkehrsmittels übernehmen müssen. Nämlich zwischen einem  
123 verringerten und verteuerten Fernflugverkehr (dann vielleicht mit Großraumflugzeugen, die  
124 die Rolle der einstigen Passagierdampfer übernehmen) und einem wasserstoff-/solar-  
125 getriebenen Autoverkehr auf kleinregionaler Ebene. Davon auszugehen, dass sich diese  
126 wünschenswerte Alternativen auf den Massenautoverkehr, die S-Klasse, die  
127 Schwerlastwagen oder einen Solar-Porsche übertragen lassen, wäre dagegen naiv

## V-27 Für einen gemeinwohlorientierten Leistungswettbewerb – gegen den Einstieg von renditeorientierten Anlegern bei der Deutschen Bahn!

---

128 technikgläubig. Stattdessen werden sich nicht nur die Antriebe, sondern auch die  
129 Geschwindigkeit und vor allem der Umfang des heute dominierenden Straßenverkehrs  
130 verändern müssen. Angesichts zu erwartender Verknappungen bzw. Verteuerungen der  
131 Öl- und Gasförderung ist dies nicht erst im nächsten Jahrhundert, sondern wahrscheinlich  
132 schon im nächsten Jahrzehnt zu erwarten.

133 Eine diesen Herausforderungen Rechnung tragende Energiespar-Bahn wird deutlich  
134 veränderten Erfolgskriterien als heute unterliegen. Nicht in der Konkurrenz um  
135 Hochgeschwindigkeit und Niedrigstpreise wird diese Bahn sich in erster Linie zu bewähren  
136 haben, sondern in der zuverlässigen energiesparenden Bewältigung der riesigen,  
137 rückverlagerten Passagier- und Gütermengen.

138 Das ökonomisch-ökologische Prinzip eines solchen Bahnverkehrs wird darin liegen, durch  
139 rhythmische Konzentration auf möglichst lange Züge zum Beispiel im Stundentakt (statt  
140 kürzere im Halbstundentakt) große Passagier- und Gütermengen energieeffizient  
141 zwischen Mittelknoten (und nicht nur den Metropolen) zu transportieren.

142 Also sind Bündelung von Verkehr (der dann im Regionalnetz verteilt werden muss),  
143 Zuverlässigkeit und die Einheitlichkeit von Fahrplänen und Tarifen die Merkmale eines  
144 Bahnsystems, das mit wenig Energieeinsatz und optimal genutztem Material viel  
145 transportiert. Diese Einheitlichkeit legt eine gemeinnützige Trägerschaft nahe. Angesichts  
146 des „natürlichen Monopols“ der Bahn würde eine solche Bahn in privater Verfügung sonst  
147 entweder ein privatkapitalistisches Monopol darstellen – oder bei einer Pluralität von  
148 renditeorientierten Leistungsanbietern durch die Vorhaltung riesiger zusätzlicher  
149 Streckenkapazitäten und suboptimaler Auslastung von Zügen die Kosten- und  
150 Energieeffizienz beeinträchtigen.

151