

Die Bahn gehört uns!

- Wir Jusos lehnen eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG kategorisch ab.
- 5 Wir Jusos fordern, dass der Bund alleiniger Eigentümer der Deutschen Bahn AG bleibt. Der Bund muss die Kontrolle über die Deutsche Bahn AG behalten, um weiter Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hierzulande zu haben. Nur so ist die Zuverlässigkeit der Bahnverbindungen – vor allem auf Nebenstrecken – zu gewährleisten.
- 10 Der Bund muss wieder direkt in die Infrastrukturverantwortung eintreten, um mittel- und langfristig Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten. Deshalb fordern wir Jusos die Bundesregierung auf, das Grundeigentum und den Besitz am Schienennetz von dem Unternehmen „Deutsche Bahn AG“ zu trennen und an die Bundesrepublik Deutschland
- 15 zurückzuführen.

Der Bund muss wieder direkt für das Trassenmanagement verantwortlich sein. Nur so kann eine wirkliche Öffnung des Netzzugangs und damit eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf den Schienenwegen gewährleistet werden.

20

25

Begründung:

1) Keine Privatisierung der Bahn!

- 30 Wir halten es für unverantwortlich, in welchem Tempo Veräußerungen von Vermögenswerten des Bundes vorangetrieben werden, um Haushaltslöcher zu stopfen. Oft haben kurzfristige Privatisierungsorgien zur Haushaltskonsolidierung ungeahnte Folgen.

Getrieben von der momentanen Hegemonie neoliberalen Gedankenguts entzieht sich der Bund immer mehr seiner Gemeinwohlverpflichtung und verliert durch die Privatisierungen immer weiter an Kontrolle an der Daseinsvorsorge seiner BürgerInnen. Der neoliberale Trend der Privatisierung öffentlicher Daseinsvorsorge muss gebrochen werden. Es geht hier um den Ausverkauf eines in 170 Jahren aus fast ausschließlich öffentlichen Mitteln aufgebauten, nachhaltigen Verkehrssystems aus rein ideologischen Gründen!

35

40 Einrichtungen der Daseinsvorsorge müssen in öffentlicher Hand bleiben. Die bisherigen Privatisierungen in Deutschland haben ihre im Vorfeld versprochenen Vorteile nicht gehalten. Privateigentum kann die Gemeinwohlverpflichtung des Staates nicht herstellen, denn ehemalige Bundesunternehmen sind nach einem Börsengang nicht mehr dem Gemeinwohl, sondern dem

45 Interesse ihrer Kapitaleigner verpflichtet.

Aus diesem Grund ist der geplante Börsengang der Deutschen Bahn zu stoppen! Der Bund muss die Kontrolle über die Bahn behalten, um weiter Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hierzulande zu haben. Nur so ist eine Zuverlässigkeit der Bahnverbindungen – vor allem in der Fläche – zu gewährleisten. Schon jetzt werden weite Teile der Bevölkerung am Bahnverkehr gehindert, da ganze Bahnverbindungen gestrichen werden oder Taktzeiten halbiert werden. Die Erfahrungen mit privatisierten Bahnen in anderen Ländern lassen befürchten, dass nach einer Privatisierung vor allem Renditeziele zum Unternehmensziel wird, die Attraktivität der Bahn aber stark nachlassen wird: Das Angebot wird auf rentable Fernverbindungen zwischen großen Wirtschafts- und Ballungsräumen konzentriert, Wartungs- und Modernisierungsarbeiten werden reduziert. Diese Entwicklung gilt es zu stoppen!

50

55

2) Schienennetz und Trassenmanagement von der Deutschen Bahn trennen und an den Bund zurückführen

Investitionssicherheit für das Schienennetz

- 5 Das Schienennetz gehört – wie das Autobahnnetz und das Wasserwegenetz – zur Daseinsvorsorge. Dies bedeutet, dass der Bund wieder in die Infrastrukturverantwortung eintreten muss, um eine mittel- und langfristige Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.
- 10 Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf kann die Bahn über die gesamte Infrastruktur 15 Jahre lang so gut wie uneingeschränkt verfügen. Die Stimmrechte des Bundes bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird auf die Bahn AG mit einer Vollmacht übertragen, der Bund würde also als Eigentümer auf sein Mitbestimmungsrecht bei allen wichtigen Unternehmensentscheidungen verzichten. Nach Ablauf der 15 Jahre kann der Bund diese
- 15 Konstruktion entweder verlängern, oder seine eigene Infrastruktur von der Bahn AG zum Verkehrswert – also einem hohen Milliardenbetrag – zurückkaufen. Falls er beides nicht macht, geht selbst das formelle Eigentumsrecht an der Infrastruktur an die Bahn AG über. Um diese Entwicklung zu vermeiden, lehnen wir den Gesetzesentwurf entschieden ab.
- 20 Bei Neukonstruktionen müsse sichergestellt sein, dass die Einnahmen aus den Trassenpreisen auch tatsächlich in den Erhalt der Infrastruktur, das so genannte Bestandsnetz, fließen. Das ist bereits heute deutlich vernachlässigt, weil die Investitionsmittel zu einem hohen Anteil in die Neubauvorhaben und Prestigeobjekte, wie die ICE-Strecke Köln - Frankfurt und den Eisenbahnknoten Berlin, fließen.
- 25 Bereits von der Bahn vorgenommene Streckensperrungen "aus technischen Gründen" auf Nebenbahnen sind rechtlich nicht zulässig und sprechen ebenfalls für die Neuregelung der Verantwortung für das Schienennetz. Weitere unrentable Nebenstrecken können durch den Konzern vernachlässigt und gegebenenfalls stillgelegt werden. Zwar verweist die Bahn darauf, dass eine Streckenstilllegung nur durch das Eisenbahnbundesamt erfolgen kann, verschweigt in diesem Zusammenhang allerdings, dass der Konzern selbst Bauherr ist. Im Ergebnis reicht es somit aus, weniger rentable Nebenstrecken die Sanierung zu versagen und dadurch zwangsläufig eine Streckenstilllegung herbei zu führen. Es ist zu befürchten, dass sich diese Entwicklung nach dem Einstieg von Finanzinvestoren weiter
- 30 fortsetzen wird.
- 35 Dies zeigt nochmals, dass die Gemeinwohlverpflichtung des Staates nicht durch das Privateigentum am Schienennetz hergestellt werden kann.

Transparente und gerechte Trassenvergabe

- 40 Das Deutsche Schienennetz muss von dem Unternehmen „Deutsche Bahn AG“ getrennt werden, um eine wirkliche Öffnung des Netzzugangs und damit eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf den Schienenwegen gefunden werden kann.
- 45 Das Fehlen einer Regulierungsbehörde für das deutsche Schienennetz wirkt sich wettbewerbsbehindernd aus. Schon heute werden Mitbewerber der Deutschen Bahn in Ihren Bemühungen ausgebremst, Streckenrechte auf ausgewählten Trassen zu erhalten. Ob Ihnen dies mit einer Regulierungsbehörde gelänge, ist jedoch zu bezweifeln. Die Beispiele aus anderen Branchen sprechen nicht dafür.
- 50 Eine Öffnung – vor allem beim Gütertransport – würde mehr Verkehr auf das Schienennetz in Deutschland bringen. Stünde der Bund im Besitz des deutschen Schienennetzes, könnte er transparent und gerecht die Trassenvergabe und die Grundlagen zur Berechnung der Trassenpreise regeln. Kein Bewerber könnte so gegen einen anderen ausgespielt werden.
- 55 Dies wäre ein wichtiges Signal, um endlich die auf europäischer Ebene angestrebte Trennung von Fahrweg und Transportgesellschaft zu erlangen.

