

Offener Brief an die Landes- und Bundestagsabgeordneten der Region Osnabrück / Bielefeld, im September 2007

Betr.: Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes

Sehr geehrte ... ,

die Initiative Haller Willem (IHW) hat sich in den vergangenen 15 Jahren für die Modernisierung und teilweise Reaktivierung der Bahnstrecke Bielefeld – Halle/Westf. - Osnabrück (KBS 402) eingesetzt. Nicht ohne Erfolg, denn unsere Vorschläge wurden von den beteiligten Landesregierungen und Aufgabenträgern des SPNV aufgegriffen und größtenteils auch umgesetzt. Die Streckenmodernisierung wurde als Expo 2000-Projekt gewürdigt und die Wiederinbetriebnahme des niedersächsischen Streckenabschnittes zwischen Dissen und Osnabrück, die praktisch einem Neubau gleichkam, zeigte eindrucksvoll die Chancen einer Kommunalisierung von Eisenbahninfrastruktur, auf deren Weiterbetrieb die bundeseigene Eisenbahn keinen Wert mehr legte.

Umso mehr beobachten wir mit großer Sorge das politische Tauziehen um den Börsengang der Deutschen Bahn AG. Nach dem Willen der Bahnreform von 1993 sollte die Bundesregierung dauerhaft als Mehrheitsaktionär unmittelbaren Einfluss auf die Geschäftspolitik des Unternehmensbereiches Schienennetz nehmen können. So ist es auch im Grundgesetz nachzulesen. Nach dem aktuell vorliegenden Gesetzentwurf für den Börsengang ist das nicht mehr gesichert, weil der Bund seine Rechte am Schienennetz nicht mehr direkt ausüben könnte. Würden diese Pläne Realität, bliebe der Bund nur noch auf dem Papier Mehrheitseigentümer. Wertvolles Volksvermögen würde zusammen mit dem demokratisch legitimierten Einfluß auf das Bahnnetz faktisch verschenkt. Ist die Bahn erst einmal an der Börse, werden bald Investoren aus der globalisierten Finanzwelt mit höchst eigensüchtigen Renditezielen über die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland entscheiden, auch wenn sie nur maximal 49 % der Anteile am Schienennetz der DB AG erwerben könnten.

Zwar haben wir Grund für die Annahme, dass der derzeit vorliegende Gesetzentwurf zum Verkauf von Unternehmensanteilen einer Prüfung durch das Bundesverfassungsgericht nicht standhalten würde, dennoch besteht kein Grund zur Entwarnung, weil das laufende Gesetzgebungsverfahren eine erschreckende Ignoranz und Inkompetenz der Bundesregierung in Sachen Finanz- und Verkehrspolitik erkennen läßt. In einer Zeit, in der angesichts rückläufiger Reserven fossiler Energieträger und folglich steigender Energiepreise sowie des mittlerweile unbestrittenen Klimawandels immer mehr Verbraucher auf bezahlbare öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein werden, halten wir es für unververtretbar, im Gegensatz zu Straßen und Wasserwegen ausgerechnet den parlamentarischen Einfluß auf das Eisenbahnnetz aufzugeben.

Die IHW sieht unter diesen Vorzeichen gemeinsam mit zahlreichen anderen Fahrgast- und Umweltverbänden insbesondere den Nah- und Regionalverkehr als existenziell gefährdet an. Denn unter dem Druck privater Investoren wäre die Unternehmensleitung der Deutschen Bahn als Verwalter des Schienennetzes künftig gezwungen, für ein möglichst kleines Schienennetz möglichst hohe

Benutzungsentgelte für Gleise und Stationen zu fordern und maximale Zuschüsse der öffentlichen Hand abzuschöpfen. Mehr noch als schon bisher würden die Aufgabenträger des SPNV zu Bittstellern an der Tür eines unkontrollierten Netz-Monopolisten degradiert. Schon heute müssen für Regionalzüge hohe Zuschläge auf die Trassen-Grundpreise gezahlt werden (für Züge im Takt mehr als 50 %, für viele Regionalstrecken bis zu 150 %). Dabei handelt es sich letztlich um Steuergelder aus dem Regionalisierungsgesetz, die faktisch dazu verwendet werden, gegenüber der Öffentlichkeit eine Börsenfähigkeit der DB AG zu attestieren.

Die Schienenverbindung Osnabrück – Dissen / Bad Rothenfelde – Bielefeld wird sich nach den derzeitigen Plänen der Bundesregierung zu einem markanten Beispiel dafür entwickeln, wie negativ ein unzureichender Staatseinfluss wirken wird. Die Abschnitte Bielefeld – Dissen / Bad Rothenfelde und Osnabrück Hbf bis OS-Hörne sind Bestandteil von DB Netz. Schienen und Stationen unterliegen damit uneingeschränkt der Festlegung der Nutzungsentgelte durch die Deutsche Bahn AG. Damit werden auf diesen Streckenabschnitten Renditen für Kapitaleigner zu erwirtschaften sein und es besteht die Gefahr der Ausnutzung der Monopolstellung der DB bis an die Grenze des rechtlich Zulässigen.

Der Abschnitt von OS-Hörne bis Dissen / Bad Rothenfelde ist hingegen auf absehbare Zeit durch die Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück (VLO) nur gepachtet, die diesen Streckenabschnitt im Interesse des Kreises betreiben, so dass die Bewirtschaftung von Strecke und Stationen einem fast gemeinwirtschaftlichen Modell folgt. Die Strecke wird aber wieder an die DB zurückfallen, wenn der Pachtvertrag ausläuft, und es ist damit ein deutlicher Kostensprung zu befürchten, der zu Lasten der Aufgabenträger des SPNV geht. Zu Recht hat daher die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger BAG-SPNV darauf hingewiesen, dass die bisher von der Bundesregierung verfolgte Gesetzentwurf mit großen Risiken behaftet ist.

Wir bitten Sie deshalb dringend, keinem Gesetzentwurf zuzustimmen, der eine materielle Privatisierung von bundeseigener Eisenbahninfrastruktur zum Inhalt hat. Vielmehr halten wir es für volkswirtschaftlich sinnvoller, diese Infrastruktur ausschließlich in öffentlicher Trägerschaft zu belassen, aber analog zum Straßennetz je nach Funktion und Bedeutung der Strecken eine abgestufte Trägerschaft von Bund, Land und Kommunen zu organisieren und durch Neustrukturierung der vom Bund gewährten Finanzmittel abzusichern.

Wir bitten Sie, Ihren Einfluß in diesem Sinne geltend zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Initiative Haller Willem