




Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages


Berlin, 3. November 2009

An
die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Unter den Linden 50
Raum 5.039

 (030) 227 – 73363

 (030) 227 – 76162

 martin.burkert@bundestag.de

 www.martin-burkert.de

Bewertung und Stellungnahme zu den bahnpolitischen Plänen im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und FDP

I. Bewertung anhand des Koalitionsvertrags

**Kapitel im Koalitionsvertrag: I. Wohlstand für Alle; 4.4 Moderne Infrastruktur;
4.41 Mobilität (ab Zeile 1311)**

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (ab Zeile 1330)

Verkehrsinvestitionen

Die neue Bundesregierung verspricht im Koalitionsvertrag, die Investitionsmittel für die Eisenbahninfrastruktur auf hohem Niveau sicherzustellen, benennt aber keinen einzigen konkreten Finanzierungsvorschlag.

Bewertung:

Das derzeitige Niveau der Investitionsmittel reicht nicht aus, um den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur auf Dauer sicherzustellen. Eine Unterfinanzierung der Schiene konnte nur durch die beiden beschlossenen Konjunkturpakete vermieden werden. Da der Koalitionsvertrag keinen einzigen konkreten Finanzierungsvorschlag enthält, ist nach wie vor die Forderung nach einer Aufstockung der Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur aufrecht zu erhalten.

LKW-Maut

Die neue Bundesregierung plant, sogenannte verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe zu schaffen und die LKW-Maut direkt an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zuzuweisen, um ihre Kreditfähigkeit sicherzustellen.



Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bewertung:

Dies widerspricht dem bisherigen, erfolgreich verfolgten Ziel einer „integrierten Verkehrspolitik“ und konterkariert einen ausgewogenen Ausbau des Gesamtverkehrssystems unter Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutzziele. Einen verkehrsträgerbezogenen Finanzierungskreislauf Straße zu schaffen, würde die Abkopplung der Maut vom Bundeshaushalt und von der Finanzierung der übrigen Verkehrsträger bedeuten und damit eine Abkehr von der notwendigen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Die Herstellung der Kreditfähigkeit der VIFG würde letztlich die Einführung eines Schattenhaushalts bedeuten.

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)

Union und FDP wollen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen entwickeln sowie mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheiten für Investitionsprojekte schaffen. Hierfür sollen alternative Finanzierungsmöglichkeiten erprobt werden. Dabei ist von einer Erweiterung der Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) und neuen Betreibermodellen für regionale Schienenstrecken die Rede

Bewertung:

Diese Maßnahme zielt letztlich auf eine betriebswirtschaftliche Steuerung der Infrastrukturentwicklung und deren Privatisierung ab. Zielrichtung ist der Rückzug des Staates aus der Verantwortung für die kostengünstige Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur und ihre Ausrichtung auf eine zahlungskräftige Klientel. ÖPP ist für die öffentliche Hand mit erhöhten Kosten und deren Verlagerung in die Zukunft verbunden und daher abzulehnen.

Europäische Verkehrspolitik (ab Zeile 1388)

Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene

Die neue Bundesregierung plant eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Transportwirtschaft, „besonders bei Steuern und Abgabensystemen, Beihilfen und Ausnahmeregelungen.“

Bewertung:

Neben dem Abgabensystem, den Beihilfen und den Ausnahmeregelungen hätten besonders die Harmonisierung und Regulierung der Arbeitsbedingungen im Koalitionsvertrag berücksichtigt werden müssen, um Lohn- und Sozialdumping in Europa zu verhindern. Dies hat die neue Bundesregierung in Bezug auf den Schienengüterverkehr vermieden.

Neues Konzept zur Anrechnung externer Kosten im Verkehr

Der Koalitionsvertrag sieht vor, dass die neue Bundesregierung die Europäische Kommission auffordert, ein neues Konzept zur Anlastung externer Kosten vorzulegen, welches keine Stau und Unfallkosten mehr einberechnet.



Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bewertung:

Die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Anlastung externer Kosten im Verkehr, wie z.B. Infrastrukturnutzung, Umweltbelastung oder Unfallrisiko, sind notwendig, um die gesamtgesellschaftliche Belastung durch den Verkehr zu minimieren. Gleichzeitig sichern sie einen fairen Wettbewerb und erhalten dadurch zukunftssichere Arbeitsplätze. Die Umsetzung der Forderung von Schwarz-Galb durch die Europäische Kommission, würde die objektiven gesamtwirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs niedriger beziffern, als sie tatsächlich sind. Dies wäre eine unverhältnismäßige Übervorteilung des Straßenverkehrs und daher abzulehnen.

Logistikstandort Deutschland (ab Zeile 1407)

Abbau von Wettbewerbsverzerrungen für das deutsche Güterkraftgewerbe

Union und FDP wollen die Anlastung externer Kosten für das Güterkraftgewerbe nur unter angeblich „wettbewerbsneutralen Voraussetzungen“ in Betracht ziehen und des Weiteren eine Erhöhung der LKW-Maut in dieser Legislaturperiode ausschließen.

Bewertung:

Die nationale Höhe der Lkw-Maut und die Anlastung der externen Kosten dürfen nicht von angeblichen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Güterkraftverkehrsgewerbes auf europäischer Ebene abhängig gemacht werden. Im Gegenteil: Die Bundesregierung sollte auf Europäischer Ebene für eine Politik der notwendigen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene werben und nicht in einen „Abgabensenkungswettbewerb“ zugunsten der Straße eintreten.

„Mega-Trucks“ (60t-Lkw)

Schwarz-Gelb will zwar die sogenannten „Mega-Trucks“ zunächst nicht für den Straßenverkehr zulassen, allerdings sollen in einem bundesweiten Feldversuch größere LKWs in „geeigneten Relationen“ erprobt werden.

Bewertung:

Die Formulierung legt den Verdacht nahe, dass die Koalition dieses unpopuläre Thema umschiffen und „Mega-Trucks“ quasi durch die Hintertür einführen will. Dies würde die Wettbewerbsverzerrungen zwischen der Straße und der Schiene weiter verschärfen und ist daher abzulehnen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ab Zeile 1439)

Unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV

Union und FDP wollen unverzüglich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert und an den europäischen Rechtsrahmen anpassen. Dabei soll das Leitbild ein unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV sein, bei dem der



Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages

Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleistet ist. Dies soll angeblich verlässliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV schaffen.

Bewertung:

Um wirklich verlässliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV zu schaffen, muss endlich dem Dumpingwettbewerb im Schienenpersonennahverkehr Einhalt geboten werden. Hierzu schweigt sich der Koalitionsvertrag jedoch gänzlich aus. Die Forderungen der Gewerkschaften nach verbindlichen Sozialstandards und einer gesicherten Personalübernahme bei Betreiberwechsel (analog § 613a BGB) müssen als Sofortmaßnahme der Bundesregierung umgesetzt werden. Dies ermöglicht selbst die neue EU-Verordnung Nr. 1370/2007, aber auch das geänderte deutsche Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Auch die neue Bundesregierung muss bei öffentlichen Auftragsvergaben Sozialstandards berücksichtigen und durch Bundesgesetz die Landesregierungen hierzu verpflichten. Der Koalitionsvertrag selbst geht hier in eine andere Richtung.

Buslinienfernverkehr

Die Koalition will den Buslinienfernverkehr generell zulassen und § 13 PBefG ändern.

Bewertung:

Durch das bestehende Genehmigungsverfahren ist dort, wo die Zugverbindungen nicht ausreichen, heute schon ein ergänzender Fernbusverkehr möglich. Entfielen aber die Abwägung, ob zum Zugangebot zusätzlicher Bedarf besteht, käme es auf vielen Verbindungen zu einem ungleichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße. Da Busse von der Maut verschont sind, Bahnunternehmen aber Streckengebühren bezahlen müssen, wäre der Schienenverkehr benachteiligt. Nach und nach könnten dann wenig rentable Schienenverbindungen eingestellt werden. Eine flächendeckende Zugerversorgung würde damit erschwert werden. Dies ist auch insofern unsinnig, als das bundesweite Schienennetz mit viel Steuergeld ausgebaut und instand gehalten wird.

Schienenverkehr für Mensch und Umwelt (ab Zeile 1457)

Bahnprivatisierung

Sobald es der Kapitalmarkt zulässt, will Schwarz-Gelb eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport und Logistiksparten eingeleitet werden.

Bewertung:

Die 1994 begonnene Bahnreform mit dem vorrangigen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, ist fortzuführen. Überlegungen der neuen Bundesregierung, zum jetzigen Zeitpunkt eine Privatisierung der Transport- und Logistiksparten vorzunehmen, sind jedoch insbesondere angesichts der Finanz- und Wirtschaftskrise verfrüht. Die Formulierung „Privatisierung“ statt - wie bisher - „Teilprivatisierung“ deutet auf Pläne zum Verkauf der Transport- und Logistiksparten über die beschlossenen 24,9% hinaus hin. Dies würde eine Zerschlagung und den



Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages

Ausverkauf des Bahnkonzerns bedeuten. Der Abbau von tausenden von Arbeitsplätzen wäre die Folge.

Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe, Energie)

Die Koalition plant, Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die DB-Holding auszuschließen und Mittelzuwendungen des Bundes direkt in die Infrastrukturgesellschaften fließen zu lassen.

Bewertung:

Dies würde eine faktische Trennung von Netz und Betrieb bedeuten und den Verkauf der Transport- und Logistiksparte vorbereiten. Zudem sind die im Koalitionsvertrag beschriebenen Maßnahmen zur Entflechtung von DB-Holding und DB-Infrastrukturunternehmen nicht geeignet, Transparenz zu schaffen. Gleichzeitig würden sie die erst neu beschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG in Frage stellen. Letztlich wäre dies für den Bund der Verzicht auf die Eigenmittel des DB-Konzerns. Angesichts der Nettoverschuldung der DB-Netz AG (in Höhe von etwa 10 Mrd. Euro) müsste der Bund zusätzlich mit erheblichen Haushaltsbelastungen rechnen. Es ist fraglich, wie der versprochene Erhalt des konzernweiten Arbeitsmarkts ohne den Fortbestand des Konzernverbands garantiert werden soll. Er ist die Grundlage für den Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) und sichert den Erhalt von 240.000 Arbeitsplätzen bei der Bahn.

Unterwerfung der Trassen- und Stationspreise unter eine Anreizregulierung

Das Regulierungsrecht im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) soll überarbeitet und dabei die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterworfen werden.

Bewertung:

Die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die Ausgestaltung einer LuFV und die Überwachung durch die Bundesnetzagentur erfüllen hinreichende, effizienzorientierte Anreize für Trassen- und Stationspreise. Bestrebungen nach weiteren Anzelelementen sind abzulehnen. Diese würden den Handlungsspielraum der Eisenbahninfrastrukturbetreiber in einer Weise beschneiden, die ein vernünftiges unternehmerisches Handeln nahezu unmöglich macht.

II. Zusammenfassende Stellungnahme

Alles in allem lassen die Pläne von Schwarz-Gelb eine dauerhafte Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn sowie eine Prioritätenverschiebung in der Verkehrspolitik von der Schiene auf die Straße befürchten.

Die neue Bundesregierung plant, Mittelzuwendungen des Bundes direkt an die DB Infrastrukturgesellschaften zu geben, Trassenerlöse und Stationsentgelte



Martin Burkert
Mitglied des Deutschen Bundestages

ausschließlich in die Schieneninfrastruktur zurückfließen zu lassen und Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding auszuschließen. Dies lässt vermuten, dass es das Ziel ist, die Transport- und Logistiksparten dauerhaft vom Netz zu trennen, um sie komplett zu verkaufen. Einzig die Infrastruktur würde dann in der Hand des Staates belassen werden.

Eine solche Maßnahme würde die Gefahr eines massiven Arbeitsplatzabbaus bei der Bahn bedeuten, da der bis jetzt funktionierende konzernweite Arbeitsmarkt sowie der Beschäftigungssicherungstarifvertrag da facto ausgesetzt würden.

Außerdem erfordert der Betrieb eines bundesweiten Eisenbahnnetzes eine optimale Abstimmung von Transport, Service und Infrastruktur. Eine Zerstückelung des Bahnkonzerns würde das Ende eines funktionierenden Systems bedeuten, das ein gut vertaktetes Angebot von Regional- und Fernverkehrsverbindungen garantiert. Dies würde die Position der Bahn als Transportmittel für Personen und Güter gegenüber der Straße weiter verschlechtern.

Die finanziellen Pläne, insbesondere die Absage an eine Erhöhung der LKW-Maut und die Absicht, deren aktuelle Einnahmen nur noch in den Straßenverkehr fließen zu lassen, konterkarieren die notwendige Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Schwarz-Gelb setzt bei den Verkehrsinvestitionen primär auf die Straße und schiebt dringend notwendige Investitionen in die Schiene auf die lange Bank. In letzter Konsequenz wird dies nur den wachsenden Verkehr auf die Straße lenken. Dies kann nicht im Sinne einer vernünftigen sowie zukunftsgerichteten Verkehrs- und Umweltpolitik sein.

Auf eine Prioritätenverschiebung deutet nicht zuletzt auch Peter Ramsauer als künftiger Verkehrsminister hin. Dieser und die CSU sind in den letzten Jahren nicht gerade als „Bahnfreunde“ in Erscheinung getreten. Im Gegenteil: Sie waren vehemente Gegner von CO₂-Grenzwerten bei Pkws, plädierten für eine Senkung der Lkw-Maut und lehnen nach wie vor vehement ein Tempolimit auf Autobahnen ab. Dies alles lässt nichts Gutes für die Bahnpolitik der kommenden vier Jahre erwarten