



Parteien sparen Bahnpolitik in Wahlprogrammen aus

Die Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn ist wieder in die verkehrspolitische Debatte geraten. Diesmal nicht als Sommerlochthema gedacht, sondern hervorgerufen durch die sich abzeichnende vorgezogene Wahl zum Deutschen Bundestag.

Für die Opposition aus CDU/CSU und FDP ist das Ausscheren der Grünen aus der bahnpolitischen Koalitionslinie ein willkommener Anlass die Diskussion aufzugreifen. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, der übrigens für den Bundestag nicht mehr kandidieren wird, will das Schienennetz in öffentliche Hände behalten und die verbleibenden Bahnbetriebsgesellschaften an die Börse bringen. Eine solche Teilprivatisierung mache Sinn, weil das Netz

ohnehin überwiegend vom Staat finanziert werde, meint er.

Das vorliegende Gutachten zur Kapitalmarktfähigkeit der Bahn von Morgan Stanley kommt jedoch zum Ergebnis, dass nur eine integrierte Bahn, also einschließlich Netz und des damit verbundenen starken finanziellen Substanzwertes börsenfähig sei. Gerade diesen Ansatz kritisieren Union und FDP vehement.

Horst Friedrich, der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, verweist in öffentlichen Auftritten stets auf die dem Gutachten zu Grunde liegenden Bedingungen, nämlich der Prämisse fester Zusagen des Bundes für einen Zeitraum von zehn Jahren die Zuschüsse für Investitionen und in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu garantieren.

Auch die Union teilt diese Auffassung. Ihr verkehrspolitischer

Sprecher Dirk Fischer, der wie Friedrich auf eine Trennung von Netz und Betrieb beharrt, verspricht sich mehr Wettbewerb zwischen der DB AG und den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf einem von der öffentlichen Hand vorgehaltenen Schienennetz.

Dieses verkehrspolitische Ziel wollen beide Parteien argumentativ untermauern. Auf ihr Drängen hin hat der Bundestags-Verkehrsausschuss im abgelaufenen Jahr ein ergänzendes Gutachten in Auftrag gegeben. Das Beratungsunternehmen Booz Allan Hamilton ist dabei, wissenschaftlich fundiertes Material aufzubereiten. Das zur Jahresmitte erwartete Ergänzungsgutachten lässt auf sich warten. So lange bleibt eine Entscheidung über das Schicksal der Bahnaufspaltung aufgeschoben.

Die Parteien machen in ihren

Wahlaussagen einen weiten Bogen um dieses heikle Thema. Die bislang von den beiden großen Volksparteien vorgelegten Wahlprogramme befassen sich nur am Rande mit der Verkehrspolitik. Das gilt auch für die Bahnpolitik.

In der gemeinsamen Wahlplattform plädieren CDU und CSU im Gegensatz zur aktuellen rot-grünen Verkehrspolitik für eine neue Bahnpolitik, die dort anknüpft, wo der letzte CDU-Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann aufhörte. Die Beibehaltung des Schienennetzes in Bundesbesitz soll bleiben. Nach einer wohl organisierten Entflechtung sollen die Betreibergesellschaften privatisiert werden. Zudem wird eine neu zu gründende Verkehrsinfrastrukturgesellschaft vorgeschlagen. Sie soll die Einnahmen aus der Lkw-Maut und Teile der Mineralölsteuer erhalten und dafür Verkehrswege bauen. Unter einem solchen organisatorischen Dach hätte auch das Schienennetz Platz.

Die SPD verspricht in ihrem Wahlmanifest die Verkehrsinfrastruktur zügig auszubauen, um die Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft zu gewährleisten. Sie tritt für eine integrierte Verkehrspolitik ein und zwar in einer Kombination der unterschiedlichen Verkehrsträger, der Vernetzung von Straße, Schiene und Wasserwegen und dem Einsatz intermodaler Transportketten, um ökonomische und ökologische Effizienzgewinne zu erzielen. Bei der Aufzählung der Verkehrsträger rangiert die Bahn an zweiter Stelle. Ein Indiz dafür, dass bei der SPD die Schiene offensichtlich nicht mehr im verkehrspolitischen Rampenlicht steht.

Die deutsche Wirtschaft hält sich in ihren Wahlprüfsteinen zur Bahn recht distanziert. Sie plädiert allerdings für ein gut ausgebautes Schienennetz. Für den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) ist in der Bahnpolitik entscheidend, Voraussetzungen für mehr Wertschöpfung mit dem System Bahn und Anreizstrukturen für echten Wettbewerb zu schaffen.