

Beschluss des Parteirates

13. März 2006, Berlin

Grüne

Mehr umweltfreundlicher Schienenverkehr statt Streckenstilllegungen, Fahrplankürzungen und Fahrpreiserhöhungen

Einleitung

Bündnis 90/Die Grünen hat sich immer als Bahnpartei und als Partei zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße verstanden. Dafür haben wir starke ökologische und verkehrspolitische Argumente.

Nach Jahrzehnten der Vernachlässigung war es die rot-grüne Bundesregierung, die seit 1998 die Mittel für die Schiene massiv gesteigert und mehr Geld für den öffentlichen Nahverkehr bereitgestellt hat.

Eine umweltfreundliche und klimaschonende Mobilität, ein "Weg vom Öl" im Verkehr, ein Bewahren der Städte vor dem Verkehrskollaps – all dies geht nur mit einem starken und gut finanzierten öffentlichen Verkehr. Dafür werden wir auch in Zukunft vehement streiten.

1. Nahverkehr durch Kürzungen gefährdet

Die Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs als wesentlicher Teil der Bahnreform hat die Länder in die Lage versetzt, das Nahverkehrsangebot auszubauen und bürger-näher zu gestalten. Das Verkehrsangebot seit 1996 ist um 20 und die Zahl der Fahrgäste um fast 30 Prozent gestiegen. Rot-Grün hat 1999 durchgesetzt, dass die so ge-



nannten Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern pauschal zur Verfügung stellt, jährlich um 1,5 Prozent angehoben werden. 2006 wurde das Rekordniveau von rund 7,2 Milliarden Euro erreicht.

Die Große Koalition hat in einem Begleitgesetz zum Haushalt 2006 eine Kürzung dieser Mittel um insgesamt 2,3 Milliarden Euro bis 2010 beschlossen. (2006: -106 Mio. Euro; 2007: -556 Mio. Euro; 2008: -765 Mio. Euro; 2009: -875 Mio. Euro). Da die nächste Revision des Gesetzes erst 2011 vorgesehen ist, sind es de facto 3,3 Milliarden Euro Kürzungen, die beschlossen wurden.

Die Folge wird sein, dass das Zugangebot massiv ausgedünnt wird und dass für den verbleibenden Nahverkehr massive Fahrpreiserhöhungen drohen. Die Allianz-pro-Schiene geht davon aus, dass jeder sechste Zug gestrichen werden muss.

2. Streckenstilllegungen nach Börsengang mit Netz

Im Bahngutachten über mögliche Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG heißt es sinngemäß, dass ein Börsengang mit Netz, wie ihn Bahnchef Mehdorn plant, es ermöglicht, unrentable Strecken schneller stillzulegen. Insgesamt sollen 6.000 km des Netzes von 35.000 km, also rund ein Siebtel, nach einem Börsengang stillgelegt werden. Auch wenn die Deutsche Bahn AG dies bisher öffentlich dementiert, Fakt ist, ein Streckennetz, das der Kontrolle der öffentlichen Hand entzogen und stattdessen zum Renditeobjekt für private Investoren gemacht wird, kann nur schrumpfen. Denn Kapitalleger sind an einer möglichst hohen Verzinsung ihres Kapitals interessiert nicht am Gemeinwohl.

Daher bekräftigen wir unseren Parteitagbeschluss vom 2./3. Oktober 2004 "Für mehr und besseren Schienenverkehr. Die Bahnreform konsequent fortführen", in dem wir uns klar gegen einen Börsengang mit Netz ausgesprochen haben. Bei der anstehenden Strukturentscheidung für die Zukunft der DB und des Schienenverkehrs in Deutschland muss dasjenige Modell zum Zuge kommen, das den größten Verkehrszuwachs auf der Schiene bringt. Die Fachwelt, die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV, die internationalen Erfahrungen und das vom Bundestag in Auftrag gegebene Gutachten sind hier eindeutig: Mehr Verkehr auf der Schiene gibt es nur mit einer Trennung von Netz und Betrieb.

3. Den öffentlichen Verkehr mit transparenter und effizienter Mittelvergabe ausbauen

Die Kürzungsdiskussion haben die Länder teilweise selbst verursacht. Bis heute ist nicht öffentlich, für was die Länder die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel verwenden. Originäre Länderaufgaben wie der finanzielle Ausgleich für verbilligte Schüler- und Schwerbehindertenfahrausweise werden aus diesen Mitteln bedient.

Daher ist es zwingend notwendig, für die Verwendung der Mittel Transparenz einzufordern und klare Vorgaben für die Mittelverwendung zu machen. Die grüne Bundestagsfraktion wird dazu einen Antrag einbringen, der folgende Eckpunkte enthält:

- Nachweise über die Mittelverwendung (Transparenz),
- Einführung einer erfolgsorientierten Komponente nach Zahl der Fahrgäste bei der Mittelaufteilung,
- schrittweise Verfahren zur vollständigen Ausschreibung aller SPNV-Zugleistungen,
- Ermöglichung regionaler Betreibermodelle der Schieneninfrastruktur,
- keine Finanzierung originärer Landesaufgaben wie Schülerverkehr.

Die Finanzierung des Nahverkehrs muss allein schon wegen der langen Abschreibungszeiträume langfristig planbar sein. Die Länder, die Nahverkehrsunternehmen und die bundeseigene DB AG sind bisher davon ausgegangen, dass über die Finanzmittel erst 2007 mit Wirksamkeit für 2008 neu verhandelt wird. Das muss so bleiben. Zweckbestimmte Verwendung und mehr Effizienz durch verbindliche Ausschreibungen der Leistungen im Wettbewerb werden dazu führen, dass das Nahverkehrsangebot ausgebaut werden kann. Und genau dies ist unser Ziel:

- Wer den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum erhalten und ausbauen will, darf keine Strecken stilllegen und die Mittel für diese Verkehre zusammenstreichen.
- Wer umwelt- und klimaverträglichen Verkehr will, darf den öffentlichen Verkehr als Alternative zum Auto nicht abbauen und verteuern.
- Wer auch im Verkehr "weg vom Öl" will, muss den öffentlichen Verkehr ausbauen und darf die Fahrpreise nicht ständig erhöhen.

Beschluss: einstimmig