



BAHNREFORM

Anhörung im Bundestag: Vernichtendes Urteil

Bahnreform hat Netzproblematik nicht gelöst

Die Anhörung im Deutschen Bundestag, eine Art Zwischenbilanz der Bahnreform, hat deutlich gemacht, dass seit 1994 vor allem die Problematik des Netzes nicht gelöst worden ist. Doch bei der Analyse der Ursachen dafür drangen etliche der Experten, die

dort zu Wort kamen, nicht bis zum Kern vor und boten deshalb mannigfaltige und unterschiedliche Lösungsansätze an. PRO BAHN konnte bei dieser Anhörung Wesentliches zum Thema vortragen.

PRO BAHN war dabei

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages hatte für den 11. Oktober 2000 zu einer Anhörung über die Bahnpolitik unter dem Stichwort „Zwischenbilanz der Bahnreform“ eingeladen. Anlass für die Anhörung waren zwei Anträge der CDU/CSU und F.D.P. Die Union hatte gefordert, die Deutsche Bahn AG in ihrem Umwandlungsprozess von der Behördenbahn zum Wettbewerbsunternehmen nachhaltig und konkret zu unterstützen und Wettbewerbsneutralität bei den Steuern und Mehrbelastungen herzustellen. Die F.D.P. war dafür eingetreten, die Netz AG aus dem Konzernverbund der DB AG herauszulösen und den Rest vollständig zu privatisieren.

PRO BAHN

zur Trennung von Netz und Betrieb

Bahnlinien sind keine Fabrikhallen!
Für die Zuordnung von Netz und Betrieb müssen neue Lösungen gefunden werden, die

- Wettbewerb
- politische Einflussnahme und
- Synergien des Zusammenspiels von Fahrweg und Fahrzeug sichern.

PRO BAHN fordert daher:

- die Rückgabe von Grund und Boden in unmittelbarem Staatsbesitz,
- eine wirksame Aufsicht,
- den Netzunterhalt im Auftrag des Grundeigentümers durch privatrechtliche Netzbetreiber, vorerst durch die DB AG.

Als Sachverständige kamen zu Wort:

- für die einzige politische Institution, die EU-Kommission, Heinz Hilbrecht,

für die Verbände, die unterschiedliche Interessen vertreten:

- für PRO BAHN e.V.: Joachim Kemnitz,
- für den Verkehrsclub Deutschland (VCD): Dr. Jan Werner,
- für den Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL): Dr. Karl-Heinz Schmidt,
- für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Dr. Martin Henke,

als Interessenvertreter der Wirtschaft:

- für Transcare: Herr Geitz (in Stellvertretung von Ralf Jahncke),

- für PwC Deutsche Revision, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt: Reiner Dickmann,

als Wissenschaftler:

- Prof. Dr. Jürgen Ewers (TU Berlin) und Dr. Gottfried Ilgmann, Hamburg
- Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe
- Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier.

In der Einladung waren Themenkreise vorgegeben worden, die auf Grund der aktuellen politischen Lage zu einer sehr unterschiedlichen Gewichtung führten. Die „Bilanzierung“ nahm recht wenig Raum ein. Im Vordergrund standen die Streitfragen zur Zukunft des Netzes und zu den Rahmenbedingungen, unter denen die Eisenbahn als Verkehrssystem lebensfähig ist.

Einziger Erfolg: die Regionalisierung

Fast nur am Rande wurde erwähnt, dass die Regionalisierung des Schienen-Nahverkehrs ein wirklicher Erfolg der Bahnreform ist: Hier haben Innovationen stattgefunden, die es zu Zeiten der Behördenbahn kaum gab. Dass alle Probleme, die die Bahnreform bisher nicht gelöst hat, auch die Regionalisierung stark beeinträchtigt haben, wurde allerdings nur von wenigen Rednern deutlich gemacht (VDV, Monheim). Die meisten Rednern hatten mehr den Güterverkehr und den Personenfernverkehr im Blick.



Der Erfolg ist die Regionalisierung: zum Beispiel die Regio-S-Bahn von Mettmann nach Kaarst.



Das Netz ist ein ungelöstes Problem: Illegal stillgelegte Strecke nach Katzhütte in Thüringen – wann lichtet sich der Nebel?

Fast einig bei Netz und Betrieb

Fast alle Experten sprachen sich für die Trennung von Netz und Betrieb aus. Die meisten redeten sogar der endgültigen und vollständigen Trennung beider Bereiche das Wort, wie sie in der dritten Stufe der Bahnreform vorgesehen ist. Im Detail wurden jedoch unterschiedlichste Interessenlagen deutlich. Wissenschaftler und Betreiber, die vor allem den Wettbewerb auf der Schiene in den Vordergrund stellen wollen (BGL, Prof. Ewers), treten für die rigorose Trennung ein. Demgegenüber sehen Praktiker auch die Vorteile, die sich aus den Synergiewirkungen zwischen Netz und Betrieb ergeben. Dass die der DB AG nahestehende PwC die Trennung ablehnt, konnte nicht überraschen. Aber auch Dr. Henke für den VDV wies darauf hin, dass nicht nur die DB AG dieses Thema kritisch sehe. Auch von Transcare und vom VCD kamen differenziertere Auffassungen, wobei unterschiedliche Lösungen für den Fern- und für den Regionalverkehr vorgeschlagen wurden sowie für das Fern-Netz Club-Lösungen und Franchise-Modelle (VCD, Rothengatter).

Die Lektüre der Redemanuskripte offenbart aber auch: Einige Redner haben die widerstreitenden Interessen, die die Diskussion um die Zukunft des Netzes erst ausgelöst haben, nicht in ihrer Wechselwirkung erfasst oder sind selbst in Einzelinteressen befangen. PRO BAHN war es vorbehalten, den Interessenkonflikt insgesamt deutlich zu machen und dafür auch neue Lösungswege vorzuschlagen, nämlich: Eigentum an Grund und Boden unterhalb

der Schienen beim Staat (Bund, Länder, Gemeinden, Zweckverbände) zu belassen, dagegen die Vergabe des Betriebes und / oder des Unterhalts über Ausschreibung an Betreiber, der zunächst auch DB Netz sein könnte, zu ermöglichen. Das führte prompt zu vielen interessierten Nachfragen der Abgeordneten.

Es war daher nur folgerichtig, dass der Abgeordnete Horst Friedrich (F.D.P.) erheblichen Forschungsbedarf zu diesem Thema feststellte. Die politischen Äußerungen der Abgeordneten entsprachen den bisher bekannten Standpunkten: CDU/CSU und F.D.P. möchten die von ihnen verantwortete Bahnreform mit der Trennung der Netz AG aus dem DB-Konzern vollenden, die SPD muss Solidarität mit ihrem Verkehrsminister üben, der sich schon vorher für einen Verbleib des Netzes bei der 'Deutschen Bahn Gruppe' ausgesprochen hatte, allerdings bei Nichtbewährung auch andere Lösungen nicht ausschließen wollte. So äußerten sich die SPD-Abgeordnete erst nach der Sitzung in einer Presseerklärung, während die Grünen erkennbar in der Klemme waren, im Widerstreit zwischen der bei ihnen vorhandenen Sachkunde und der Solidarität zum Koalitionspartner.

Uneinig bei den Rahmenbedingungen

Einerseits wurde auf die ungleichen Rahmenbedingungen zu Ungunsten der Bahn – so bei der steuerlichen Belastung und der Fahrwegfinanzierung – hinge-

wiesen (Prof. Rothengatter, PRO BAHN) und darauf, dass der Wettbewerb mit der Straße nicht optimal funktioniere (Abg. Rehbock-Zureich (SPD)). Andererseits wurde dagegen gehalten, die Wegekostendeckung der Bahn liege in der Praxis bei nur 15 – 20 Prozent, der der Straße bei 80 Prozent, nach der letzten Stufe der Ökosteuern bei sogar 105 Prozent (BGL).

Selbst die Verfechter des Wettbewerbsgedankens gaben zu bedenken, dass die Rahmenbedingungen nicht richtig gesetzt seien (Dr. Ilgmann). Allerdings wies der Redner auch darauf hin, dass alle Versuche, die Bedingungen anzugleichen, z.B. über eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzie-

zungsmaßnahmen klare und messbare Zusagen seitens der Bahn erwarte.

Der Wettbewerb regelt (fast) alles?

Weitgehend einig waren sich die Experten, dass der Wettbewerb auf der Schiene zu gering sei und mehr Wettbewerb grundsätzlich von Vorteil wäre. Dabei dürfe man aber nicht vergessen, dass Voraussetzung für jeglichen Wettbewerb ist, materielle Anreize zu haben: Also die Unternehmen müssen richtig Geld verdienen können, wofür die Bereitstellung öffentlicher Gelder zum Ausbau der Infrastruktur allein nicht ausreichte.

Von vielen Sachverständigen (insbesondere Rothengatter) wurde auch betont, dass das Netz langfristig geplant werden muss, und dass für die regionalen Netze eine zweite 'Regionalisierung' erforderlich ist (VCD, PRO BAHN), wofür ein besonderer Investitionsrückstand besteht (VDV, VCD, Monheim).

Widersprüche nicht durchschaut

Überraschend war, dass die Vortragenden weitgehend nicht erkannten, welche Konflikte in diesen Aussagen stecken: Eine langfristige Planung von Investitionen verträgt sich so wenig mit Unternehmensinteressen von Aktiengesellschaften, die auf die sich täglich ändernden Börsenkurse sehen, wie mit den Erwartungen der Aktionäre auf baldigen Gewinn. Und der Wettbewerbsgedanke verträgt sich nicht mit einem Netzunternehmen: Entweder es ist selbst ein staatlich nicht kontrollierter Infrastruktur-Monopolist (das gilt auch für Club-Lösungen) oder es ist ein Staatsunternehmen (Vorschlag Rothengatter), dessen

wirtschaftliche Risiken der Steuerzahler trägt, ohne dass durch diese Rechtsform die staatliche Kontrolle gesichert ist. Die Deutsche Bahn AG belegt das mit illegalen Streckenstilllegungen.

Auf den Gedanken, auch beim Netzunterhalt Wettbewerb wirksam werden zu lassen, kamen nur diejenigen, die im Interesse der Endnutzer, der Fahrgäste und Spediteure, sprachen und daher nicht in erster Linie an die Kapitaleigner von Verkehrsunternehmen dachten (PRO BAHN und VCD).

Wie geht es weiter?

Kurz nach einer solchen Anhörung ist es zu früh, eine Prognose über deren Wirkungen zu wagen. Erst einmal haben die Parteipolitiker ihre bekannten Standpunkte bekräftigt. Doch die Probleme, die von den Sachverständigen aufgezeigt worden sind, werden dadurch nicht gelöst. Die Anhörung hat den Abgeordneten einen Eindruck davon verschafft, wie groß diese Probleme sind.

Dass der Bundestag die Möglichkeit genutzt hat, sich einen Überblick zu verschaffen, um selbst urteilsfähig zu werden, ist bereits ein Erfolg. Dass PRO BAHN dazu eingeladen war und Akzente setzen konnte, die mehr als das Wiederholen der aus anderen Quellen bekannten Standpunkte waren, und das die Abgeordneten sehr aufmerksam zuhörten, war ein weiterer Erfolg.

Die Entwicklung in Richtung auf eine zweite, wirkliche Bahnreform steht erst ganz am Anfang, aber diese Anhörung kann sie deutlich beschleunigen. Die Zeit drängt. Das System Schiene ist notleidend und gesundet nur durch mutiges Handeln.

(jkl/re)



Die Rahmenbedingungen stimmen nicht. Leere Gleise, volle Straßen.

zungsgesetz (GVFG), zu Verschwendung beim Bau teurer Infrastrukturen geführt habe. Nur in Städten ab 2 Millionen Einwohnern lohne sich der Bau einer U-Bahn (Prof. Ewers).

Es wurde auch die – letztlich unbeantwortet gebliebene – Frage gestellt, ob man etwa als nationale Maßnahme im Interesse der Bahn den Straßengüterverkehr verteuern solle (Abg. Eichstätt-Bohlen (SPD)).

Mehrfach wurde auch die Frage gestellt, was als Gegenleistung für die enormen Investitionshilfen der öffentlichen Hand (90 Milliarden. DM, A. Schmidt, B'90 / Die Grünen) herausgekommen sei und angemerkt, dass zu viel in Prestigeprojekte geflossen sei (VDV, Abg. Fischer (CDU)). Es wurde deutlich, dass man von politischer Seite für weitere Unterstüt-



Güterverkehr: zu wenig Wettbewerb. Die DB AG will sich zurückziehen, Konkurrenten müssen Lokomotiven aus Rumänien importieren.