

PRO BAHN zu „Netz und Verkehr“

Bahnlinien sind keine Fabrikhallen!

Für die Zuordnung von Netzeigentum, Netzerhalt und Verkehr 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 unmittelbaren Staatsbesitz,
- eine wirksame Aufsicht,
- den Netzerhalt im Auftrag des Grundeigentümers durch privatrechtliche Netzbetreiber.

Eisenbahnlinien sind nicht nur Produktionsstätten von Schienenverkehrsleistungen, sondern Infrastrukturen von öffentlichem Interesse, die der Mobilität von Personen und Gütern dienen. Eisenbahnlinien dienen der Strukturpolitik und der Erschließung der von ihnen bedienten Räume sowie der Daseinsvorsorge.

Wie andere Infrastrukturen sind Eisenbahnlinien und Personenbahnhöfe lokale Monopole. Nur auf großen Distanzen konkurrieren mehrere Eisenbahnlinien miteinander.

Solange Straßennetz, Wasserstraßennetz und Flughäfen nicht nach streng betriebswirtschaftlichen Kriterien geplant, instand gehalten und finanziert werden, sieht PRO BAHN es als nicht zielführend an, nur bei der Schiene nach vorwiegend betriebswirtschaftlichen Kriterien wirtschaften zu wollen.

Bei allen mit der Bahn konkurrierenden Verkehrsmitteln sind Netz und Verkehr getrennt. Aber nur das Verkehrsmittel Eisenbahn gewinnt erhebliche Vorteile durch die optimale Abstimmung von Fahrzeugtechnik und Fahrweg.

Das Eisenbahnnetz steht daher im Brennpunkt eines Dreiecks von Interessen:

- Der Staat (Bund, Länder, Kommunen) ist verantwortlich für
 - die leistungsfähige Infrastruktur des Wirtschaftsstandorts,
 - Raumordnung und Strukturpolitik,
 - gleiche Lebensverhältnisse in allen Teilen der Bundesrepublik,
 - den Personenverkehr als Daseinsvorsorge,
 - die Berücksichtigung der unterschiedlichen ökologischen Wirkungen der Verkehrsträger,
 - geringstmögliche Subventionen.
- Die Verkehrsunternehmen und Netzbetreiber sind interessiert an höchstmöglichen Erträgen und geringstmöglichen Kosten – ohne Rücksicht auf die Belange des Staates.

- Die Endnutzer (Fahrgäste und Verloader) interessiert höchstmögliche Qualität bei geringstmöglichem Preis.

Die Bahnreform hat

- die Interessen des Verkehrsunternehmens Deutsche Bahn AG optimal berücksichtigt,
- die Interessen des Staates und der Endnutzer weitestgehend unberücksichtigt gelassen.

Für den Ausgleich der widerstreitenden Interessen gibt es mehrere Lösungswege, die auch für unterschiedliche Netzteile unterschiedlich eingesetzt werden können. Die Aufteilung der DB AG in Verkehrs- und Infrastrukturgesellschaft ist nur ein möglicher Lösungsweg.

PRO BAHN erachtet es nicht als ausreichend, eine wirksame Aufsicht einzurichten. Nach deutschem Verfassungsrecht – Art. 14 Grundgesetz – genießt der Infrastrukturbetreiber Schutz. Kommt er seinen Verpflichtungen nicht nach, so muss er letztlich enteignet werden. Enteignungen sind aber langwierig und für den Staat rechtlich riskant. Eine rasch wirksame Aufsicht muss andere, einfachere zu handhabende Möglichkeiten wie Vertragskündigungen nutzen können.

Einen möglichen Lösungsansatz sieht PRO BAHN darin, dass der Grund und Boden, auf dem sich Eisenbahnlinien befinden, im unmittelbaren Staatseigentum verbleibt, während die Ausstattung und Bewirtschaftung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen einer oder mehreren – stark kontrollierten – Infrastrukturgesellschaften übertragen wird, die auch Betreiber des Verkehrs sein können.

Diese Aufteilung hat sich bereits bei einigen regionalen Eisenbahnen in Deutschland bewährt.

Die Trennung bietet die Möglichkeit

- von Wettbewerb auch beim Netzerhalt (zeitlich begrenzte Vergabe, Ausschreibung, Kündigung des Nutzungsverhältnisses bei Unzuverlässigkeit),
- der Durchsetzung politischer Aufträge auch gegen den Netzbetreiber,
- unterschiedlicher Lösungen für regionale und überregionale Bahnlinien.