

Regio-Netze und Bahnreform:

Regio-Netze für alle!

Ein politisches Vorwort zu den Berichten über die Regio-Netze der DB AG

Von Rainer Engel

> Die Regio-Netze der Deutschen Bahn AG können Erfolge vorzeigen. Doch politisch stellen sich zwei Fragen: Warum wird das Konzept nicht weitergeführt? Und warum können andere Eisenbahnunternehmen nicht nach dem gleichen System profitieren? Dafür hat die Bahnreform von 1994 gesorgt – Korrekturen sind notwendig. Sie würden die Regio-Netze nicht zerschlagen, sondern Chancen für mehr Regio-Netze eröffnen, nicht nur bei der DB.



Foto: Metzger

1



Foto: Engel (3)

2

1 Erfolgsmodell Usedomer Bäderbahn – wie viel Rückhalt haben regionale Bahnen im DB-Konzern?

2 Erfolgsmodell Freiburger Eisenbahn – warum gibt es für sie keine Mittel nach dem Bundesschienenwegebautgesetz, wohl aber für das benachbarte Erzgebirgsnetz?

3 Die Trennung von Netz und Verkehr ist nicht nur für die Nordwestbahn bereits Alltag: Zug des Teuto-Senne-Netzes auf dem Weg nach Altenbeken.

4 Auch die DB wird diskriminiert: Diese Gleise der Ammertalbahn gehören nicht (mehr) der DB, deshalb sind VDV-Standards selbstverständlich. DB-Netz darf das nur „versuchen“.



3



4

Die Mängel der Bahnreform

Die Mängel sind an sich hinreichend bekannt, auch wenn sie von der amtierenden Bundesregierung geleugnet werden. Bei der Betrachtung der Regio-Netze fallen folgende Faktoren besonders ins Gewicht:

- Keine klare Trennung zwischen staatlichen und unternehmerischen Interessen. Dieses Problem verbirgt sich hinter dem verkürzten und nicht ganz zutreffenden Stichwort „Trennung von Netz und Betrieb“. Der Erfolg der Regio-Netze beruht gerade auf den Synergien von Netz und Verkehr in einer Hand. Auf den ersten Blick scheint das gegen eine „Trennung von Netz und Verkehr“ zu sprechen. Auf den zweiten Blick wird aber sichtbar, dass ausschließlich die DB AG und kein anderes Unternehmen von der Einheit von Netz und Verkehr profitieren kann.
- Unterschiedliche technische Anforderungen an den Betrieb bundeseigener und nicht bundeseigener Eisenbahnen. Die Anwendung der sogenannten VDV-Standards befindet sich in den Regio-Netzen der DB im „Versuchsstadium“. Das ist ein unhaltbarer Zustand, denn die nicht bundeseigenen Eisenbahnen verwenden das Regelwerk als Standard. Verantwortungslosigkeit kann man den nicht bundeseigenen Bahnen nicht vorwerfen.
- Diskriminierende Beschränkung der Finanzierungsinstrumente: „Regionalisierungsmittel“ und „Bundes-schienenwegeausbaugesetz“ (BschwAG): In Baden-Württemberg kämpft die Strohäubahn ums Überleben – nur, weil sie schon vor der Bahnreform eine nicht bundeseigene Eisenbahn war. Die Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr stehen nach Auffassung der Landesregierung nur für ehemalige Bundesbahn-Strecken zur Verfügung. Und, wie in dem nachfolgenden Bericht von Stefan Jugelt nachzulesen ist, stünden die Mittel des BschwAG nicht zur Verfügung, wenn das Erzgebirgsnetz an einen anderen Betreiber gegangen wäre als die DB AG.
- Diskriminierende Vorgehensweise der DB AG bei der Abgabe von Eisenbahn-Infrastruktur nach § 11 AEG.

Wenn die Strecken wegen Unwirtschaftlichkeit abgegeben werden, müssen die Stationen nicht dem neuen Betreiber übergeben werden. Dadurch ist die DB AG in der Lage, sich ein Faustpfand zu erhalten. Sowohl bei der illegal stillgelegten Strecke Eisfeld – Sonneberg – Neuhaus als auch bei der Bildung des Regio-Netzes Erzgebirgsbahn wurden die Stationen nicht an den neuen Streckenbetreiber übergeben.

Weiter gibt die DB AG Strecken, die ausschließlich von anderen Unternehmen befahren werden, nicht an diese Unternehmen zur Bewirtschaftung ab, sodass die Wettbewerber der DB die Trennung von Netz und Verkehr bereits ertragen müssen.

- Diskriminierende und leistungsfeindliche Gestaltung der Trassenpreise ohne politische Korrekturmöglichkeiten. Die DB-Netz AG unterliegt keiner Aufsicht über die Gestaltung der Trassenpreise, die über den Kartellmissbrauch hinausgeht. Mit den „Regionalfaktoren“ hat die DB AG ein fragwürdiges Instrument eingeführt (*derFahrgast* 4/2002 S. 11). Sie werden nicht wirksam, wo das konzern-eigene Regio-Netz den Verkehr übernimmt, wie zum Erzgebirgsnetz nachzulesen ist.

Die amtierende Bundesregierung hat die Aufrechterhaltung dieses Zustandes mit zwei flankierenden Maßnahmen abgesichert: mit einer Vergabeverordnung, die die freie Vergabe des Verkehrs für 15 Jahre möglich macht, und mit der Entscheidung, die DB-Holding nicht aufzulösen, wie es die Bahnreform vorsah.

Was muss geschehen?

- Im Interesse der Transparenz und des Wettbewerbs müssen Netz und Verkehr organisatorisch getrennt werden.
- Das im Wesentlichen staatlich finanzierte Netz muss im Staatseigentum bleiben und gemeinnützig verwaltet werden.
- Die gemeinnützige Verwaltung des Netzes sollte bei regionalen Bahnen durch Vergabe an das überwiegend tätige Verkehrsunternehmen erfolgen, jedoch nur für dessen Vertragslaufzeit. So können auch die Regio-Netze der DB erhalten bleiben.
- Die Verwendung der Regionalisierungsmittel und der Mittel zum Schie-

nenwegeausbau muss unabhängig von der Struktur eines bestimmten Unternehmens erfolgen.

- Die Anwendung des VDV-Regelwerks muss für alle Eisenbahnen möglich sein, die bestimmte Kriterien erfüllen.

Eine Chance für mehr Regio-Netze

Die Konzernstruktur der DB AG steht den selbstständigen Regio-Netzen genauso skeptisch gegenüber wie dem Modell „Usedomer Bäderbahn“. „Warum brauchen mehr Regio-Netze einen unflexiblen Verwaltungsapparat“, wie Erich Preuß schreibt? Warum brauchen die Regio-Netze einen zentralen Geschäftsführer in Frankfurt? Das ist eine Frage der internen Machtverteilung – nicht der Wirtschaftlichkeit. Immer wieder liest man davon, wie schwer es die Leiter der regionalen Netze der DB haben, sich mit sinnvollen Lösungen durchzusetzen, die angeblich nicht in die Konzernstrategie passen. Weisungen von oben brauchen die Geschäftsführer in Heringsdorf so wenig wie in Kassel, Chemnitz und Mühldorf, den Rat und das schützende Dach des Konzerns vielleicht schon.

Die regionale Entscheidung ist der Schlüssel zum Erfolg regionaler Bahnen. Eine andere Organisation der DB als heute würde dem nicht im Weg stehen, sondern neue Kräfte freisetzen – die vorhandenen Regio-Netze zeigen es.