

Der Kommentar:

## Nutzen statt Rendite

### Neue alte Erkenntnisse

**Z**weige und Blätter erfüllen die Bäume mit Leben. Das ist in Kreisen von Eisenbahnenthusiasten seit langer Zeit ein Bild für die regionalen Bahnen im Schienennetz. Neu ist – das zeigt die Tagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen –, dass diese Botschaft nun auch bei Eisenbahnunternehmen Allgemeingut zu werden scheint. Lange galten Ganzzüge als die Chance der Eisenbahn und kleinere Ladungseinheiten als die Bahn von gestern. Neu ist auch, dass diese Botschaft auch Politiker erreicht – zuerst solche von den konservativen Parteien. Denn vor der Haustür der Konservativen werden die Schienen zuerst weggebrochen, fahren die Laster die Straßen kaputt. Die sechs Kilometer Schiene, die im fränkischen Höllental fehlen, um eine ganze Industrieregion an das Verkehrsnetz anzuschließen, fallen zuerst dem Abgeordneten auf, der sie im Wahlkreis hat. Ein regionales Problem – vermeintlich. Das fränkische Höllental und das Thüringer Oberland zeigen die ganze Misere der Güterbahn, wie in *derFahrgast* Heft 3/2004 nachzulesen ist.

### Regio-Netze nur für DB-Lokomotiven?

Als Einziger stellt sich Alexander Hedderich, der Wettbewerbsbeauftragte der DB AG, mit seiner Skepsis der wirklichen Regionalisierung des Netzes in den Weg. Seine Ausführungen legen den Schluss nahe, dass die Regio-Netze der DB AG nur dazu dienen, die Trennung von Netz und Verkehr zu verhindern. Regio-Netze gibt es nämlich nur dort, wo die DB AG die Nahverkehrsaufträge selbst innehat. Regio-Netze und die damit verbundenen Synergie-Effekte gibt es für die anderen Eisenbahnunternehmen nicht oder nur dann, wenn die DB meint, sie könne an den Schienen nichts mehr verdienen, zum Beispiel im Sonneberger Netz oder an der „Pfefferminzbahn“ in Thüringen.

### Hoffnung auf die Länder?

Auf den ersten Blick scheint Hedderichs Frage berechtigt, woher man denn die Hoffnung nehme, dass die Länder die Infrastrukturverantwortung besser wahrnehmen als der Bund oder die Deutsche Bahn AG. In der Tat sind die Netze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in den alten Bundesländern wesentlich früher geschrumpft als die der Deutschen Bundesbahn. Doch man muss dabei berücksichtigen, dass schon zu preußischen Zeiten fast alles, was irgendwie Ertrag versprach, in die Staatsbahn übernommen wurde, und die nationalsozialistische Kriegswirtschaft verstaatlichte alle Bahnen, die irgendwie militärische Bedeutung zu haben schienen. So blieben als Landesbahnen fast nur Schmalspur- und unbedeutende Nebenbahnen übrig, die dem Strukturwandel früher zum Opfer fallen mussten als die Staatsbahnen.

### Schmücken mit fremden Federn

Richtig ist auch, dass sich so mancher Beamte der Bundesbahn den Verdienst zurechnen lassen darf, durch passiven Widerstand so manche Nebenbahn über die Zeit gerettet zu haben. Einige Bundesbahndirektionen erhielten alles, was irgendwie ging, andere gingen nassforsch voran und brachen ab, was heute noch von Nutzen wäre. Einer dieser Grenzfälle ist in Dissen-Bad Rothenfelde zu besichtigen: In Richtung Bielefeld war die Direktion Essen zuständig, die die Strecke erhielt – im Jahr 2000 konnte sie als EXPO-Projekt vorgezeigt werden. Nach Osnabrück war die Direktion Hannover zuständig, die in den Achtzigern alles möglichst schnell platt machte – im Jahr 2005 werden wieder Züge fahren, weil eine Bürgerinitiative mit zähem Willen die Reaktivierung der Strecke nach 20 Jahren durchgesetzt hat.



Foto: Engel

*Welcher Weg ist erfolgreicher? Die Westerwaldbahn nach Daaden (links) kann ihre Strecke selbst gestalten, die Hellertalbahn nach Dillenburg (rechts) muss mit der Trennung von Netz und Verkehr zurechtkommen.*

Doch eigentlich schmückt sich Hedderich mit fremden Federn. Denn seitdem es die Börsenbahn gibt, läuft die Stilllegungswelle ungebremst und – wie die „schwarze Liste“ (auf Seite 8 in dieser Ausgabe) beweist – auch gegen den Widerstand von Aufgabenträgern und ohne jede politische Legitimation durch die Regionen. Die Börsenbahn muss Rendite bringen.

### **Rendite fast unmöglich**

**N**ehmen wir die Zahlen, die Hedderich nennt, beim Wort: Mit 21 Milliarden Euro beziffert er das Anlagevermögen der Regio-Netze, ein Drittel davon Eigenmittel. Zehn Prozent Rendite soll das Unternehmen bringen. Das sind allein von den Eigenmitteln, die Hedderich mit einem Drittel nennt, 700 Millionen Euro. Dafür kann man 700 Streckenkilometer zusätzlich zukunftsfähig sanieren und mit neuer Signaltechnik ausstatten.

Woher kommen die 7 Milliarden Euro Eigenkapital? Ein Geschenk aus Staatsgeldern, das der DB AG anlässlich ihrer Gründung zuteil wurde – das Vermögen der Bundesbahn und der Reichsbahn.

Und woher kommen die 14 Milliarden Euro, die Hedderich als „Wertzuwachs“ der regionalen Netze nennt? Zu fast 100 % aus Steuermitteln. Der eine Teil aus Zuschüssen, der andere Teil aus Regionalisierungsmitteln des Bundes auf dem Umweg über die Verkehrstochter DB Regio. Die Güterbahn hat daran wenig Anteil.

### **Infrastruktur nicht wegen der Rendite geschaffen**

Tatsächlich wurde Infrastruktur – schon gar nicht regionale Infrastruktur – nicht wegen der Rendite geschaffen. Straßen waren schon immer öffentliche Investitionen, die zur Strukturförderung gebaut und ausgebaut wurden. Regionale Bahnen wurden schon immer durch die kostenlose Abgabe von Grundstücken und durch Baukostenzuschüsse vielfältig gefördert. Der Versuch, Bahnlinien nur mit privatem Kapital zu errichten, führte häufig in eine Pleite des Unternehmens, sodass das Projekt entweder aufgegeben werden musste oder mit öffentlichen Mitteln zum Laufen gebracht wurde. Der Nutzen für die Region stand und steht im Vordergrund, nicht der Kapitalertrag in Form einer Dividende.

### **Die Länder tragen längst die Verantwortung**

Tatsächlich tragen die Bundesländer längst die Verantwortung für das regionale Schienennetz. Seit 1997 sind sie und ihre Aufgabenträger mit den Regionalisierungsmitteln für den Schienenpersonennahverkehr die wirtschaftlichen Herren des regionalen Schienennetzes. Sie finanzieren fast ausschließlich die regionale Infrastruktur und entscheiden damit darüber, ob die Bahnlinie weiter besteht (siehe Bildbeispiel rechts). Wo die Aufgabenträger das Interesse am Personenverkehr verloren haben,

lässt die Gesamtstilllegung nicht lange auf sich warten. So mancher Aufgabenträger hat das im Hinterkopf, wenn relativ schwach ausgelastete Strecken im Angebot gehalten werden. Den Aufgabenträgern sind strukturelle Argumente nicht fremd.

### **Verantwortung – aber mit System!**

Nur: Eigentlich sollen die Besteller des Nahverkehrs keine Strukturpolitik betreiben, schon gar nicht für den Güterverkehr. Und selbst wenn sie das tun, haben sie kaum eine Handhabe. Denn wie das Geld wirklich verwendet wird, darauf haben die Aufgabenträger keinen Einfluss. DB Netz reißt alle Weichen weg, sodass kein Güterzug mehr fahren kann. Das ist bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen anders. Und das würde auch wieder anders, wenn die Region selbst entscheiden könnte, was sie braucht.

Natürlich käme die eine oder andere Region zum Ergebnis, dass sie im Prinzip und überhaupt die Eisenbahn nicht braucht. Es gibt durchaus Regionen, die keinerlei regionale Eisenbahn mehr haben und in denen selbst die Straßenbahn ein kümmerliches Dasein fristet. Aber sogar Regionen, in denen das so ist – etwa das Saarland oder die Region Braunschweig –, haben inzwischen Vorzeigeprojekte. Wenn diese dann nicht über das Reißbrett hinaus kommen und die Blechkarossen alles verstopfen, Busse und Lastwagen im Stau stecken, dann haben diese Regionen sich das wenigstens selbst zuzuschreiben.

Einige Bundesländer sind dabei, die Regionalisierung der Finanzierung des Busverkehrs umzusetzen. Wie man dabei die unterschiedlichen Einstellungen austarieren kann, zeigt das neue ÖPNV-Gesetz in Brandenburg. Die Landkreise, die schlechten öffentlichen Verkehr anbieten, bekommen wenig von den Zuschüssen, wer guten anbietet, bekommt mehr. Das System könnte ein Vorbild sein für die Verteilung der Finanzmittel für die Schienenwege auf die Bundesländer.

Rainer Engel



*Könnte dieser Holzzug ins Thüringer Oberland noch fahren, wenn die Thüringer Nahverkehrsservicegesellschaft die Reisezüge abbestellt hätte? Mindestens die Hälfte der Infrastrukturkosten werden hier aus Regionalisierungsmitteln gedeckt.*