



Foto: Fotolia

Schiennetz-Finanzierung:

Knebel für die Länder

5,5 Milliarden Euro jährlich ohne Qualitätskontrolle

> Das DB-Netz erhält jährlich 5,5 Milliarden Euro vom Bund – ohne wirksame Qualitätskontrolle. Erst mit einer Gesamtschau der Finanzierung des Schienennetzes wird klar, dass der Bund das Schienennetz und dessen Finanzierung dazu nutzt, die Länder zu knebeln. Die Länder sind für den Nahverkehr auf der Schiene zuständig, aber sie müssen ihn auf dem Bundesschiennetz erbringen. Der Bund bestimmt einerseits, wie viel Geld die Länder und die DB erhalten, und sorgt andererseits nicht dafür, dass das Geld effizient ausgegeben wird. Hintenherum kassiert der Bundesfinanzminister bei den Regionalisierungsmitteln sogar wieder ab.

Unter dem Strich: Der Bund gefährdet das regionale Schienennetz und stellt damit den einzigen wirklichen Erfolg der Bahnreform von 1994 infrage: die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs.

■ Der erste Schnee

„Sowohl auf den Strecken im Raum Osnabrück, Oldenburg und Wilhelmshaven als auch in Ostwestfalen waren viele Weichenanlagen vereist oder zu-

geschneit. Die vorhandenen Heizungen, die genau dies verhindern sollen, waren nicht betriebsfähig. Ein Grund war offensichtlich fehlendes Gas in den entsprechenden Behältern.“ Das teilte die Nordwestbahn in einer Pressemitteilung vom 28. November 2008 mit. Kurz zuvor war der erste Schnee gefallen. Die eingefrorenen Weichen befanden sich nicht irgendwo auf dem „flachen Land“, sondern auch große Bahnhöfe wie Wilhelmshaven, Bremen und Oldenburg waren betroffen. „Wir sind entsetzt, dass die Deutsche Bahn entweder aufgrund grotesker Sparmaßnahmen oder organisatorischer Unzulänglichkeiten wichtige Verbindungsstrecken nicht mehr ganzjährig und witterungsunabhängig befahrbar hält“, sagte Martin Meyer-Luu, Geschäftsführer der Nordwestbahn, und sah sich veranlasst, die Aufsichtsbehörden einzuschalten.

■ Die Börsenbahn ist schuld?

So mancher Beobachter wird sagen: „Die Börsenbahn ist schuld!“ Wäre das Übel beseitigt, wenn der Börsengang der DB endgültig abgesagt wird? Selbstverständlich nicht – auch wenn manche Börsengang-Gegner das gerne so darstellen. Denn der Börsengang mit Schienennetz ist vom Tisch – das Netz bleibt staatlich.

Lesen Sie auf Seite 7 weiter.



Auf dem Regionalnetz kann heute oft nur noch der aktuelle Fahrplan gefahren werden: in Bad Doberan genügt das Ausweichgleis nur noch für die Begegnung kleiner Triebwagen. Als die Strecke wegen Bauarbeiten für Güterzüge zum Hafen benötigt wurde, mussten die Fahrgäste mit dem Bus fahren und Verspätungen hinnehmen. Zwischen Cuxhaven und Bremerhaven wurde in gleicher Weise verfahren, obwohl die Strecken ausschließlich aus Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr finanziert werden. Man kann das auch „Zweckentfremdung von Bundesmitteln“ nennen.

GVFG-Mittel für das Netz

■ Nicht unerhebliche Mittel gelangen unmittelbar und mittelbar aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in das Schienennetz der DB. Da diese Mittel für Einzelmaßnahmen vergeben werden, ist die Kontrolle der Verwendung vergleichsweise gut. Im Bereich dieser Finanzierungen besteht vor allem das Problem, dass die DB als Monopolunternehmen ein außerordentlich schwieriger Partner bei der Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen ist.

Die GVFG-Mittel werden vielfach für Aufgaben verwendet, die früher Aufgaben der Bundesbahn und der Reichsbahn im Bereich der Bahnhöfe waren, oder für Sanierung und Umwidmung von Flächen der Bahnhofsbereiche, die nicht mehr der Bahn gehören, aber den Zubringerwert erhöhen. Wenn eine Gemeinde ihren Bahnhof kauft und ihn saniert, dort Busbahnhöfe und Parkplätze anlegt oder beim Einbau von Aufzügen in

die Stationen (also auch im Eigentumsbereich der DB AG!) mithilft, dann kommt die Finanzierung nach dem GVFG zum Zuge. Bei der Errichtung von neuen Haltestellen spielt die GVFG-Finanzierung ebenfalls eine große Rolle und bei der Beseitigung oder Sicherung

von Bahnübergängen ebenfalls. Der Umfang der Mittel, die dem „System Bahn“ auf diesem Wege zufließen, lässt sich nur erahnen und soll daher bei der weiteren Betrachtung ausgeklammert werden.



GVFG-Mittel für das Schienennetz: Beispielsweise Aufzüge werden damit finanziert.

➔ Liegt es also daran, dass die Aufsichtsbehörden die Gasflaschen an den Weichen nicht überprüfen? Das ist nicht die Aufgabe des Amtes, denn eine eingefrorene Weiche ist kein Sicherheitsrisiko, solange die Signale die Weichenstellung richtig anzeigen.

Liegt es also an zu wenig Geld? Auf diese Frage antwortet die Bundesregierung, dass die DB genug Geld erhalte.

Wo also liegt der tiefere Grund? Er liegt – um die Antwort vorwegzunehmen – darin, dass die Bundesregierung zwar viel Geld zur Verfügung stellt, aber dafür der DB keine Qualität abfordert. Und das Nachsehen haben die Länder, die Regionen und ihre Fahrgäste.

■ Nicht 2,5 Milliarden Euro – sondern 5,5 Milliarden!

Zurzeit wird im Bundestag und in der Fachöffentlichkeit nur darüber diskutiert, ob die Bundesregierung eine hinreichende Qualitätskontrolle für die 2,5 Milliarden Euro jährlich vereinbart hat, die sie nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zahlt und deren Verwendung künftig mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB geregelt werden soll (*dazu mehr ab Seite 19*).

Tatsächlich wird das Schienennetz aus folgenden Quellen finanziert:

- Mittel für Neu- und Ausbau
- Mittel für Ersatzinvestitionen zur Bestandserhaltung
- Regionalisierungsmittel
- Mittel zur Gemeindeverkehrsfinanzierung

Diese Mittel fließen auf sehr unterschiedlichen Wegen in das Schienennetz:

Die Mittel für Neu- und Ausbauten – zurzeit rund 1,5 Milliarden Euro jährlich – werden für Einzelprojekte gezahlt, für die auch eine brauchbare Kontrolle der Verwendung besteht. Die Gelder für Ersatzinvestitionen zur Bestandserhaltung werden ebenfalls unmittelbar vom Bund zur Verfügung gestellt und betragen nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung jährlich weitere 2,5 Milliarden Euro. Hier ist eine Qualitätssicherung vereinbart, die den Namen nicht verdient (*siehe ab Seite 19*). Die Regionalisierungsmittel fließen hingegen den Ländern zur weiteren Verwaltung und Verteilung zu. Daher werden diese Mittel in der politischen Diskussion auch nicht als

Mittel für die Deutsche Bahn AG genannt, und bei der Deutschen Bahn AG tauchen sie als „Eigenmittel“ wieder auf. Doch tatsächlich ist das ein Etikettenschwindel: Die rechtliche „Umwidmung“ lässt die Gelder zu Leistungsentgelten werden, die ein Monopolunternehmen erhebt.

■ Wo bleiben die Regionalisierungsmittel?

Die Regionalisierungsmittel sind – wie die Gelder für Neubau und Ersatzinvestitionen – politisch gesehen ein Teil der „Ablösesumme“, mit der sich die Bundesregierung vom pauschalen Defizit ausgleich gegenüber den Staatsbahnen Bundesbahn und Reichsbahn „freigekauft“ hat.

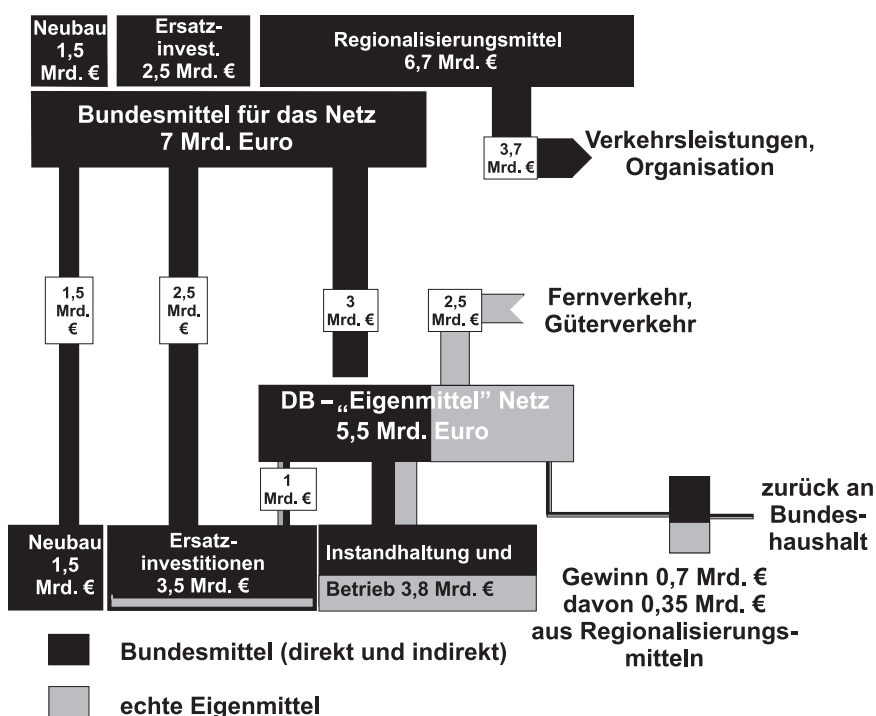
Mit diesen Geldern sollen die Länder Nahverkehrszüge bestellen. Also geht das Geld zunächst an die Länder.

Eine Studie für das Jahr 2004 (1) ergab, dass die Länder die Regionalisierungsgelder verwenden zu

- 74,6 % für den Einkauf von Betriebsleistungen des Schienenverkehrs,
- 8,7 % für die Beschaffung von Fahrzeugen,
- 7,6 % für Investitionen in die Infrastruktur,
- 9,1 % für weitere Zwecke, unter anderem die Organisation der Besteller, Tarifzuschüsse und die Bestellung von Busverkehren.

Seither dürften die unmittelbaren Investitionen in die Infrastruktur gesunken und die Zuschüsse zu den Betriebsleistun-

So werden Netz und Stationen finanziert



gen gestiegen sein. Ursache sind die ständig steigenden Entgelte für Trassen und Stationen der DB: Im Jahr 2004 hatten einige Aufgabenträger aufgrund von Ausschreibungen freie Mittel, die sie unmittelbar investieren konnten. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel und die ständige Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte haben diese „Gewinne“ mittlerweile aufgeessen.

Die Regionalisierungsmittel, die im Jahr 2009 rund 6,7 Mrd. Euro betragen werden, werden heute zu rund 80 bis 85 Prozent an die Verkehrsunternehmen weitergereicht.

■ **Drei Milliarden Euro Regionalisierungsmittel für das Netz**

Wie viel Geld gelangt auf dem Umweg über die Bundesländer und Unternehmen an die DB-Netzgesellschaften?

Das ist nicht einfach abzuschätzen: Die von verschiedenen Autoren genannten Zahlen (2, 3) schwanken um 2,5 Milliarden Euro jährlich und sind Schätzungen aus den Angaben der DB in ihren Geschäftsberichten. Um den Zusammenhang nicht offenzulegen, macht die DB keine Angaben über die Verteilung der Trassenkilometer auf Fern-, Nah- und Güterverkehr.

Ein verwertbarer Ansatz ist die Zahl der von den Aufgabenträgern bestellten Zugkilometer, die für 2007 mit 631 Mio. Zugkilometern angegeben wird (4) und weitgehend auf DB-Gleisen abgewickelt werden – das sind rund 60 % der von der DB verkauften Trassenkilometer. Es ist daher gerechtfertigt, den Umsatz von DB-Netz in Höhe von 4,5 Mrd. Euro zu 60 %, also in Höhe von 2,5 Mrd. Euro, dem Nahverkehr zuzurechnen, der aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt wird.

Die Stationsentgelte sind darin nicht enthalten. Sie machen noch einmal mehr als die Hälfte des Umsatzes von DB Station & Service aus und betragen mehr als eine halbe Milliarde Euro (5). Die DB-Netzgesellschaften erhalten also drei Milliarden Euro aus den Regionalisierungsmitteln.

■ **335 Millionen zurück an den Finanzminister**

Ein Unternehmen soll Gewinn machen – und das ist derzeit auch die gesetzliche Aufgabe der DB auch beim Netz. Und so macht die DB auch Gewinn mit den Netzgesellschaften: 10 % waren es im Jahr 2007 beim Netz – und bei den Personenbahnhöfen sogar 17 %. Damit errechnet sich aus den vorgenannten Regionalisierungsmitteln von drei Mio. Euro, die an die Netzgesellschaften gelangen, ein Gewinnanteil in Höhe von 335 Mio. Euro.

Wohin geht dieser Gewinn? Nach Abzug von Zinsaufwendungen und Steuern geht der Rest an den Eigentümer. Und das ist der Bund, der auch die Steuern erhält. Also nimmt der Bundesfinanzminister hintenherum diesen Anteil der Regionalisierungsmittel wieder ein. Theoretisch jedenfalls, denn eine Verschiebung des Gewinns an die DB-Verkehrsunternehmen soll ausgeschlossen sein. Wie das praktisch funktionieren wird, ist noch eine andere Frage.

■ **Regionalisierungsmittel finanzieren Fern- und Güterverkehr**

Weit mehr als eine halbe Milliarde der Regionalisierungsmittel geht in die Finanzierung der Ersatzinvestitionen des Netzes für Fern- und Güterverkehr. Warum?

Nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) muss die DB zu den Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen aus „Eigenmitteln“ eine Milliarde Euro beisteuern. In der Anhörung zur LuFV wiesen gleich mehrere Gutachter darauf hin (6), dass die DB in den vergangenen Jahren noch erheblich höhere Eigenmittel investiert hat. Woher kommt das Geld?

Schon rechnerisch stellen die Regionalisierungsmittel 60 % der Einnahmen von DB Netz dar, mithin beträgt der Anteil der Regionalisierungsmittel am Gewinn von DB-Netz rechnerisch 335 Millionen Euro. Doch tatsächlich ist der Anteil deutlich höher.

Aus den Trassenentgelten für die Fernverkehrszüge kommt das Geld nämlich nicht. Alle Beobachter sind sich darin einig, dass die Trassenentgelte für Fernverkehrszüge im Verhältnis zu den Aufwendungen des laufenden Betriebes zu gering sind. Die Totalsanierung der Schienen zwischen Hamburg und Berlin in diesem Jahr sind nur ein Hinweis darauf, dass der Schnellverkehr mit seinen Ansprüchen an die Fahrbahnqualität hohen Aufwand erfordert.

Und aus dem Güterverkehr? Hier liegen die Trassenentgelte deutlich niedriger als im Reisezugverkehr – für jeden Zug, der im Takt verkehrt, erhebt die DB 65 % Aufschlag. So kostet es über 600 Euro, um einen Regionalzug von Hamburg nach Hannover fahren zu dürfen – ein Güterzug kostet nur rund 375 Euro. Schwere Güterzüge belasten die Schienen aber deutlich stärker als Reisezüge. Würde man die tatsächlichen Kosten verteilen, so müssten die Entgelte in genau umgekehrter Höhe erhoben werden. Aber schon bei Einführung des sogenannten „Takt-Zuschlags“ ließ die DB wissen, dass der „Markt“ bei Reisezügen höhere Trassenentgelte herbeigebe bei Güterzügen. Es handelt sich in Wahrheit um die Ausnutzung des Netzmonopols, um Staatszuschüsse abzugreifen.

Also bleibt nur bei den Trassenerlösen für den Nahverkehr in erheblichem Umfang Geld übrig. Investiert wird aber vorrangig dort, wo Fern- und Güterzüge fahren.

■ **„Zwei Gleise genügen“**

Ein typisches Beispiel von Hunderten dafür, dass die DB beim Regionalverkehr zwar kassiert, aber nicht investiert, ist der Bahnhof Göschwitz. Entstanden ist er zwar aus topografischen Gründen an der Kreuzung der Bahnlinie von Leipzig nach Nürnberg mit der von Erfurt nach Gera. Umsteigen von Linie zu Linie ist nur hier möglich. Früher lag der Bahnhof einmal einsam, aber die Besiedlung ist bis vor die Station gewachsen, und demnächst soll auch die Straßenbahn aus Jena vorfahren. Bis zu acht Reisezüge halten hier stündlich. Dafür genügen zwei Bahnsteige, meint die DB. Sie hat gerechnet – nur nicht mit Verspätungen. Denn solange alle Züge genau pünktlich sind, mögen die zwei Bahnsteige genügen. Hat aber ein Zug nur geringe Verspätung, dann geht die Rechnung nicht auf, weil alle anderen Züge sich ebenfalls verspäten. Aber: Es handelt sich ja bei den Geldern, die die DB hier aus-

gibt, um „Eigenmittel“. Die darf sie – so die Bundesregierung – ausgeben, wie sie will. Für pünktlichen und attraktiven Nahverkehr sind ja die Länder zuständig.

■ Rationalisiert bis zur Unbrauchbarkeit

Die Vorgaben aus der DB-Zentrale, für die Rendite alles Erdenkliche einzusparen, sind auch am Beispiel des Netzes im Weserbergland gut erkennbar (7). Dort wurde ein neues elektronisches Stellwerk eingerichtet und alle Weichen, die überflüssig erschienen, entfernt. Zugleich wurde die gesamte Region für den Güterverkehr fast unerschließbar gemacht, und die Ertüchtigung der Strecke von Bodenfelde zum ICE-Halt Göttingen für 80 km/h wurde bewusst unterlassen. Der Bahnhof Ottbergen, einst ein großer Bahnhof mit Dampflok-Betriebswerk, wurde so zurückgebaut, dass eine zufällig auftauchende Arbeitszuglok den Betrieb stundenlang lahmlegt, weil man nicht weiß, wohin damit, wenn die drei Reisezüge im integralen Taktknoten gleichzeitig auftauchen: Das nächste Abstellgleis ist dreißig Kilometer weit entfernt.

Für den Taktknoten werden hier drei Bahnsteige benötigt, aber einer ist nicht nutzbar, weil DB Station & Service wohl kein Geld für einen gesicherten Überweg hat. So ist die Betriebsabwicklung schleppend, Verspätungen können nicht aufgeholt werden, und Anschlussverluste sind an der Tagesordnung. Wartezeiten von bis zu zwei Stunden in diesem unbesetzten Bahnhof in einem entlegenen Dorf sind eine üble Zumutung. Das alles ist nur ein kleiner Auszug aus den zahllosen „Verbesserungen“ in dieser Region.



Mehr Betriebsqualität und mehr Ortsnähe bei geringeren Bau- und Betriebskosten: Der Nordteil des „Haller Willem“ von Osnabrück nach Bielefeld wird vom Landkreis Osnabrück betrieben. Die Bundespolitik blockiert weitere solche Erfolge.



Nicht nur eingefrorene Weichen bremsen den Nahverkehr aus. Die Bundesländer und ihre Aufgabenträger sind machtlos.



■ Masterplan für mehr Rendite

Der Grund für diesen einseitigen Umgang mit der Infrastruktur erschließt sich beispielsweise aus dem „Masterplan“, den das Land Nordrhein-Westfalen mit der DB im Dezember 2008 vereinbarte. Während die DB einseitig die Infrastruktur bis zur Unbrauchbarkeit „verschlankt“, lässt sie sich jede Verbesserung mit Staatsgeld extra bezahlen. Für den schon genannten Bahnhof Ottbergen sind Investitionen von 8,9 Mio. Euro vorgesehen – das lässt auf einen vollständigen Umbau schließen. Dieser wird aber zu über 96 Prozent nicht von der DB bezahlt.

Rund 407 Millionen Euro sollen in die Erneuerung von 108 kleineren und mittleren Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen fließen: aus Bundesmitteln 270 Millionen Euro, aus Landesmitteln 120 Millionen Euro. Ganze 17 Millionen Euro übernimmt die DB AG.

So sehr diese zweite „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe“ zu begrüßen ist – sie zeigt doch, dass die Rendite der Netzgesellschaften aus Staatsmitteln verdient wird.

Mehr Rendite wird auch der zweigleisige Ausbau des längsten eingleisigen Abschnitts im Intercitynetz zwischen Münster und Dortmund bringen. Diesen lässt sich die DB im Rahmen des Masterplans durch das Land vorfinanzieren. Aus unternehmerischer Sicht ist der zinslose Kredit ein hervorragendes Geschäft.

Was liegt also für die DB als renditeorientiertes Unternehmen näher, als Verbesserungen nicht auf eigene Kosten durchzuführen, wenn man dafür bis zu 95 % Zuschüsse kasieren kann?

■ Dem Bund reicht wenig Qualität für viel Geld

Eigentlich hätte man von der Bundesregierung erwarten dürfen, dass sie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nutzt, um der DB mehr Qualität abzufordern als bisher. Aber das hätte der DB nicht gefallen, also ließ man es.

Warum sperrt sich die Bundespolitik gegen die Regionalisierung der Infrastruktur? Es ist für Bundespolitiker interessant,

das Ausgeben von „viel Geld für den Regionalverkehr“ zu behaupten, mit dem ganz andere Aufgaben erfüllt werden.

Und warum funktioniert diese Täuschung bei vielen Politikern so gut? Im Unterschied zur Regionalisierung des Nahverkehrs kann man den Verfall des Netzes nicht so einfach sehen. Die klapprigen Nahverkehrszüge, die Anfang der 90er-Jahre das Bild der Bahn prägten, konnte man sehen – und auch jeden Fortschritt, den eine Ausschreibung des Schienenverkehrs brachte. Wenn das Netz verfällt, wird das nicht so einfach sichtbar. Dass regional verantwortete Netze besser instand gehalten werden – ob bei der DB oder bei anderen Netzbetreibern –, wissen nur Fachleute.

Ein weiterer Grund: Bis jetzt wagen die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD nicht den Schritt, die DB-Netzgesellschaften zu einem gemeinwirtschaftlichen Unternehmen zu machen, das keinen Gewinn abliefern soll, sondern wieder investiert, was es verdient. Noch lautet der Kompromiss der Regierungsparteien lediglich dahin gehend, dass die Netzgesellschaften der DB „nicht privatisiert“ werden. Mehr nicht. Auch im Jahr 16 nach der Bahnreform ist es zu früh, einen Irrtum einzusehen.

Quellen:

- (1) *SCI Verkehr, Analyse der Mittelverwendung bei der SPNV-Finanzierung in den deutschen Bundesländern auf der Grundlage des Haushaltsvollzugs für das Jahr 2004, im Auftrag der Allianz pro Schiene, Februar 2006.*
- (2) *Michael Holzhey, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der BR Deutschland und der Deutschen Bahn AG, Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 3.12.2008.*
- (3) *„DB Netz erzielte 2005 rd. 3,8 Mrd. € Trassenerlöse. Die Herkunft: Nahverkehr: 67 %, Fernverkehr: 19 %, Güterverkehr: 14 %.“ Gottfried Ilgmann und Manfred Miethner, Öffentliche Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages.*
- (4) *www.bag-spnv.de.*
- (5) *„Denn immerhin zahlt der SPNV mit jährlich über 500 Mio. Euro etwa drei Viertel der gesamten Stationsentgelte der DB Station & Service AG, und zudem beteiligen sich die Länder, Kommunen und Aufgabenträger mit erheblichen Zuschüssen an der Verbesserung der Stationsinfrastruktur.“ Zugkunst, herausgegeben vom Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig, Nr. 5 (Oktober 2007), Seite 9.*
- (6) *siehe u.a. Christian Böttger, Anmerkungen zum Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, schriftliches Statement der mündlichen Anhörung vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages am 3. 12. 2008.*
- (7) *Sebastianus Höffner: ESTW Harz-Weser in Betrieb: Plan- und Spar zu Lasten der Nutzer, Bahn-Report 1/2009 Seite 52 f.*

