

Praxisanmerkungen

Zum Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 2. August 2007

zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG

Berlin, 16.08.2007

Zusammenfassung

Der aktuelle Gesetzentwurf zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG trifft elementare Interessen der Länder und der Aufgabenträger, weil diese die Verantwortung für die Daseinsvorsorge im Bereich des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben. Der SPNV muss aber auf derjenigen Infrastruktur erbracht werden, die nach derzeitigem Stand des Gesetzgebungsverfahrens auch in Zukunft die Deutsche Bahn AG als integrierter Konzern kontrollieren soll.

Hieraus ergeben sich drei zentrale Konflikte:

1. Länder und Aufgabenträger werden unzureichend an den **Investitionsentscheidungen** sowie an der Gestaltung und **Kontrolle der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** zwischen Bund und Deutscher Bahn AG beteiligt. Sie können daher ihre Verantwortung für den SPNV nicht ausreichend wahrnehmen.
2. Der DB-Konzern wird sich künftig bei seinen Investitionsentscheidungen ausschließlich an seinen betriebswirtschaftlichen Kenndaten und Unternehmensinteressen orientieren. Aspekte des Gemeinwohls und das verfassungsrechtliche Ziel der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilen der Republik werden ihn wenig interessieren. Weil die Investitionsmittel knapp und die wirtschaftlichen Spielräume des Netzes gering sein werden, entsteht daraus die **Gefahr der Vernachlässigung** und sogar der **Stilllegung von Eisenbahnstrecken**.
3. Wird dennoch in weniger rentable Strecken investiert, wird dort der betriebswirtschaftliche Nutzen über **steigende Trassen- und Stationspreise** hergestellt werden.

Alle drei Konflikte sind eng miteinander verzahnt.

Es wird vielfach bezweifelt, dass die vom Bund bereit gestellte 2,5 Mrd. € ausreichen, um das Netz und die Stationen im erforderlichen Zustand zu halten. Hieraus wird bahntern ein enormer Druck entstehen, in die – aus dortiger Sicht – profitablen Strecken und Bahnhöfe zu investieren. Die derzeit vorgesehenen Steuerungsinstrumente sind unzureichend und werden die Deutschen Bahn AG daran nicht wirksam hindern.

In Folge werden die Länder selber in die Regionalnetze investieren müssen – diese Gelder werden dann für die Bestellung von Zugleistungen fehlen. Alternativ werden sie „kalte Stilllegungen“ für Strecken hinnehmen müssen, die zunächst auf Verschleiß gefahren werden und später aus technischen Gründen gesperrt werden müssen. Durch den schlechten Zustand sind zwischenzeitlich so viele Fahrgäste verloren gegangen, dass die Stilllegung problemlos durchsetzbar ist. Ein Teufelskreis, der mit dem vorgelegten Gesetzentwurf vorprogrammiert ist.

Um dies zu verhindern, haben die Länderverkehrsminister auf ihrer Verkehrsministerkonferenz vom 2. August 2007 einstimmig Bedenken gegen den Gesetzentwurf geäußert und ihre Forderungen auf Nachbesserungen in zehn Punkte zusammengefasst.

Zentraler Aspekt der Forderungen der Länderminister sind **regionale Qualitätsvorgaben an Netz und Stationen** sowie deren **Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten** (Beschlüsse 1 - 3, 6, 7 und 8). Wie notwendig dies ist, zeigen beispielhaft folgende Aspekte:

- Die Deutsche Bahn AG behauptet im Netzzustandsbericht 2006, ihr Netz sei so gut, dass die Idealfahrzeiten durch Mängelstellen im Netz im Mittel nur um 2,4 Prozent überschritten werden. Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) kommt z. B. bei eigenen Messungen und Berechnungen dagegen auf eine Überschreitung von 7 Prozent. Im Übrigen sind die Messungen der Bahn AG geschönt, da Brems- und Beschleunigungsvorgänge sowie die Zuglängen in ihren Auswirkungen unberücksichtigt bleiben.
- Das Netz lebt derzeit von der Substanz. Im letzten Jahr ist das Durchschnittsalter der Anlagen der Deutschen Bahn AG gestiegen, was Beleg für eine nicht ausreichende Reinvestition ist.
- Im Bereich der Bahnhofsausstattungen ist eine massive Umverteilung von den Nahverkehrsstationen hin zu den großen Fernbahnhöfen strukturell vorbereitet worden. An 80 Prozent der Bahnhöfe werden die Fahrgäste keine aktuellen Informationen über Verspätungen oder Zugausfälle mehr erhalten.

Aus Sorge vor Preiserhöhungen fordern die Länder eine **Begrenzung der Trassen- und Stationspreise** sowie eine **wirksame Preisregulierung** (Beschlüsse 4 und 9). Die Befürchtungen der Länder sind berechtigt: Zusätzliche Gelder für den Konzern können von den DB-Infrastrukturgesellschaften durch steigende Trassen- und Stationspreise generiert werden, die dann im SPNV Länder und Aufgabenträger über ihre Bestellung zahlen müssten. Bereits heute geht die DB AG von einer zweiprozentigen Steigerung aus, die jüngste Trassenpreiserhöhung lag mit 2,4 % sogar darüber. Zur Finanzierung müssen die Länder ihre Bestellung reduzieren, also Züge streichen, da die Regionalisierungsmittel nicht in gleichem Umfang steigen. Zur Sicherung ihrer eigenwirtschaftlichen Fern- und Güterzüge wird die Deutsche Bahn AG immer bestrebt sein, die Trassen- und Stationspreise so zu gestalten und zu erhöhen, dass die Lasten beim SPNV konzentriert werden. Nach den bekannten Planungen der DB AG werden zur Finanzierung des SPNV daher bis zum Jahr 2012 1,2 Mrd. € fehlen.

Eine wirksame Preisregulierung durch die Bundesnetzagentur ist momentan nicht möglich. Die gesetzliche Grundlage ist zu unscharf formuliert, außerdem bestehen Regelungslücken. In Folge dessen überzieht die Deutsche Bahn AG derzeit die Bundesnetzagentur mit Gerichtsprozessen, so dass von einer effektiven Preisregulierung derzeit nicht ansatzweise die Rede sein kann.

Schließlich fordern die Länder die **Unabhängigkeit der Investitionsentscheidung** der DB-Infrastrukturgesellschaften von der Holding (Beschluss 5). Dies ist folgerichtig: Die Behauptung der Deutschen Bahn AG, nur im integrierten System lassen sich Synergieeffekte schaffen, ist falsch. Synergien, die nur den DB-Transporttöchtern zu Gute kommen, sind Diskriminierungen Dritter. Synergien, die dem gesamten System Schiene zu Gute kommen, können nur durch einen unabhängigen Entscheidungsträger identifiziert und getroffen werden.

Als **Fazit** ist festzuhalten, dass die Anforderungen der Verkehrsminister zumutbar für alle Beteiligten im Gesetzentwurf umgesetzt werden können. Die BAG-SPNV hat hierzu entsprechende Vorschläge unterbreitet.

Es ist für den Erfolg des deutschen Eisenbahnsystems notwendig, dass die Forderungen der Landesverkehrsminister umgesetzt werden. Wer auf diese Forderungen nicht eingeht, hat andere Ziele als die Fortentwicklung des Verkehrssystems Schiene. Für eine Zielstellung, unter Inkaufnahme der Vernachlässigung des deutschen Eisenbahnnetzes eine Expansionsstrategie des DB-Konzern auf den internationalen Logistikmärkten zu finanzieren, wären die Anforderungen der Länderverkehrsminister tatsächlich schädlich. Eine solche Zielstellung kann aber nicht im Interesse der deutschen Verkehrspolitik sein.