

PRESSEMITTEILUNG

20.05.2010

Netzwerk Privatbahnen: Sparpläne von Roland Koch bringen kaum Entlastung und richten schweren Schaden an

Das System Eisenbahn ist bekanntlich komplex und oft auch nicht billig. So ist es scheinbar zu erklären, dass Hessens Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) jetzt fordert, die „Subventionen“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammenzustreichen. Den einzigen Stellhebel für ein Bundesland gibt es hier bei den sogenannten Regionalisierungsmitteln, die vom Bund an die Länder ausbezahlt werden, die damit wiederum den Nahverkehr auf der Schiene bezahlen.

Hier gab es schon einmal Kürzungen im Zuge des sogenannten „Koch-Steinbrück-Papiers“, die ein Volumen von mehreren hundert Mio. € hatten und die Entwicklung des Nahverkehrs auf der Schiene zurückgeworfen haben. Hunderte Nahverkehrszüge mussten deutschlandweit „abbestellt“ werden. Tausende Pendler fahren seitdem wieder mit dem Auto, weil sie keine Lust haben, eine Stunde auf den nächsten Zug zu warten.

Was Herr Koch verkennt: Die Eisenbahnen müssen für jeden Zug sog. „Trassenpreise“ für jeden Kilometer bezahlen, den der Zug auf einer bestimmten Strecke fährt. Werden nun Leistungen abbestellt, ändern sich die Fixkosten für die Instandhaltung der Bahnstrecken nicht – die Trassenpreise steigen also für die verbliebenen Züge. Schlimmstenfalls wird die Unterhaltung einer Bahnstrecke unwirtschaftlich: Dann folgt das Stilllegungsverfahren.

Das trifft alles nicht nur den Nahverkehr, sondern auch den Fern- und eben auch den Güterverkehr auf der Schiene. Der wird folglich teurer und weniger wettbewerbsfähig. Wenn bei der Eisenbahn Geld gespart werden soll, könnte das Land Hessen doch eine Bundesratsinitiative starten: Für die Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn AG und die Schaffung einer staatlichen Schienennetzgesellschaft. Ausweislich des Geschäftsberichts der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2009 haben deren der Infrastruktur zugeordneten Bereiche einen Vorsteuergewinn von knapp 880 Mio. € erzielt (über 200 Mio. € davon kamen von privaten Wettbewerbsbahnen). Über diesen

Betrag und seine Verwendung kann die Deutsche Bahn frei entscheiden. Wenn der erwirtschaftete Gewinn stattdessen durch eine staatliche Schiennetzgesellschaft reinvestiert werden müsste, könnten im Gegenzug Investitionsmittel des Bundes reduziert werden.

Derzeit spielt die Deutsche Bahn AG mit diesen Geldern lieber „Global Player“ und verleibt sich gerade den auch in Deutschland tätigen britischen Transportkonzern Arriva ein oder baut Logistikunternehmen in China auf. Zudem sind 17 % der Baukosten bei der DB Netz AG Planungskosten, die direkt dort vereinnahmt werden. Wenn eine Behörde hingegen Bauleistungen ausschreibt, dann sind die Planungskosten gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure auf 10 % begrenzt. Es ist also kein Wunder, dass die Deutsche Bahn den Bau teurer Neubaustrecken unterstützt – 17 % der Kosten gehen ja direkt in die eigene Tasche.

Die Privatbahnen in Deutschland sparen jeden Tag – sonst könnten sie nicht überleben. Aber sie sparen dort, wo es sinnvoll ist. Diese betriebswirtschaftliche Weisheit wünscht sich Netzwerk Privatbahnen – unter Außerachtlassung der wirtschaftlich unsinnigen Vorstöße von Ministerpräsident Koch – auch von der Bundesregierung.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 23 private Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Dabei wird der Begriff „private Güterbahnen“ als Synonym für „Wettbewerbsbahnen“ benutzt: Diese Bahnen bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.