



**Stellungnahme zum Gutachten
Privatisierung der Deutschen Bahn AG "mit und ohne Netz"**

Zusammenfassung

Die Ziele

- * **mehr Verkehr auf der Schiene**
 - * **saubere Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben,**
 - * **effektive Verwendung von Steuermitteln**
 - * **weniger Bürokratie**
 - * **Erhalt der Handlungsfähigkeit von Regierung und Bundestag**
- lassen sich am besten durch die vollständige Trennung von Netz und Verkehr erreichen.**

Das Gutachten ist eine hervorragende Entscheidungsgrundlage.

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht das von der Bundesregierung eingeholte Gutachten "Privatisierungsvarianten mit und ohne Netz" von Booz - Allen - Hamilton als hervorragende Entscheidungsgrundlage für den Deutschen Bundestag über die künftige Bahnstruktur. Das Gutachten beweist in jeder Hinsicht vollständige Unabhängigkeit und hervorragende Sachkompetenz. Das Gutachten bestätigt die vom Fahrgastverband PRO BAHN bereits anlässlich der "Zwischenbilanz der Bahnreform" vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorgetragene Position, dass eine saubere Trennung von staatlichen und unternehmerischen Interessen erforderlich ist und bestätigt weiter die von PRO BAHN aufgezeigten Mängel der Bahnreform in allen Punkten.

"Je mehr Trennung von Netz und Betrieb - umso mehr Verkehr auf der Schiene." Das ist aus Sicht der Fahrgäste das Fazit, das aus dem Gutachten zu ziehen ist. Damit steht die Politik vor der Frage:

**Mehr kurzfristiger Erlös für den Staatshaushalt
oder**

mehr Verkehr auf der Schiene?

Auf der Grundlage des Gutachtens sieht der Fahrgastverband die vollständige Trennung von Netz und Verkehr für das am ehesten zukunftsfähige Modell, das die geringsten Risiken für den Staatshaushalt bringt, zugleich aber für die Politik die größten Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet.

Folgende Aspekte sind dafür maßgeblich:

Wesentlich mehr Güterverkehr auf die Schiene durch Trennung

Das Gutachten zeigt, dass der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr bei einem integrierten Börsengang zurückgehen wird (Seite 38 Tabelle 21):

Beim integrierten Börsengang sinkt der Marktanteil des Güterverkehr von 15,8 auf 14,8 %

Bei einer Trennung ergeben sich die höchsten Zuwächse:

Der Marktanteil im Güterverkehr steigt von 15,8 auf 17,1 %.

Weniger Bürokratie

Die vollständige Trennung von Netz und Verkehr schafft die vollständige Unabhängigkeit der Netzgesellschaft. Nur eine vollständig unabhängige Netzgesellschaft hat kein Interesse an der Diskriminierung der Marktteilnehmer. Damit wird die Aufsicht wesentlich entlastet und kann schlank ausgestaltet werden (siehe u.a. Seite 241 des Gutachtens).

Weiter schafft das Trennungsmodell den geringsten Aufwand bei der tatsächlichen Durchführung des Betriebes und der Verwaltung. Der Aufwand an Verträgen zwischen Verkehrsunternehmen und Netzbetreiber ist genau so hoch wie bereits gegenwärtig zwischen dem Netzbetreiber DB AG und Wettbewerbern. Flankierende weitere Verträge zwischen Staat und Netzbetreiber sind nicht erforderlich, die notwendigen Regelungen über Finanzierung und Netzausbau sind staatsintern, Konflikte sind politisch und nicht juristisch zu lösen.

Mehr Sicherheit für den Staatshaushalt

Da der Netzbetreiber im Trennungsmodell kein privater Dritter ist, könnten notwendige Haushaltseinschnitte gegenüber der Netzgesellschaft auch durchgesetzt werden. Jede andere Gestaltung führt zu Verträgen, die das Haushaltsrecht des Parlaments einschränken.

Arbeitsplätze

Mehr Verkehr auf der Schiene schafft langfristig sichere Arbeitsplätze. In der Übergangsphase ist allerdings, vor allem durch Änderung der Unternehmensstrategie der dann privatisierten Verkehrsgesellschaften mit Unsicherheit zu rechnen. **Hierfür gilt es, geeignete Übergangsregelungen zu schaffen, die die Unternehmensteile für eine gewisse Zeit binden. Insbesondere sollte der Gesetzgeber sicher stellen, dass die Arbeitnehmer auch bei einer Trennung die gleiche Sicherheit für ihre Arbeitsplätze erhalten, die ihnen das Unternehmen DB bisher für den Fall des integrierten Börsengangs garantiert hat. Eine solche Vorgehensweise sollte, da sie zeitlich überschaubar ist, politisch konsensfähig sein.**

Synergien und Trennungskosten

Das Gutachten zeigt eindeutig, dass die Trennung von Netz und Verkehr zwar Kosten verursacht, diese aber weitaus geringer sind als von der DB angegeben. **Die Gutachter weisen ausdrücklich darauf hin, dass finanzielle Nachteile, die die DB als "Verlust von Synergien" bezeichnet, in Wirklichkeit darauf beruhen, dass die DB ihr Diskriminierungspotential nutzen kann und dadurch Vorteile gegenüber Wettbewerbern realisieren kann (Seite 208).**

Regionalisierung des Schienennetzes

Nur für eine zu 100 % staatliche Netzgesellschaft kann der Bundestag Bedingungen schaffen, unter denen regionale Schienenstrecken effizient an andere Infrastrukturbetreiber verpachtet werden können. Damit entsteht auch Wettbewerb im Bereich Infrastruktur.

Es ist hingegen nicht vertretbar, dass eine materiell privatisierte DB in großem Stil Schienenwege, die sie selbst nicht betreiben will, verpachtet, dabei die Konditionen und Laufzeiten eigenmächtig bestimmt und damit Länder und Kommunen sowie deren regionale Infrastrukturunternehmen unter Druck setzt. Derzeit befinden sich bereits regionale Strecken in erheblichem Umfang in diesem Status.

Auch das Trennungsmodell macht es bei geeigneter Gestaltung möglich, erfolgreiche integrierte mittelständische Bahnunternehmen (z.B. Usedomer Bäderbahn, einer DB-Tochter) auf der Basis einer Verpachtung zu erhalten.

Interregionaler Verkehr wieder eigenwirtschaftlich

Mit Recht weisen die Gutachter (Seite 532) darauf hin, dass mit einer Trennung von Netz und Verkehr der interregionale Verkehr wieder verstärkt eigenwirtschaftlich möglich sein wird. Derzeit wird der interregionale Verkehr durch die DB massiv eingeschränkt, um Fahrgäste auf die eigenen ICE-Linien umzulenken oder die Bestellung von subventionierten Nahverkehrszügen zu erreichen.

Die weitere Stärkung des eigenwirtschaftlichen interregionalen Verkehrs durch Veränderung der Finanzierungssysteme und der strategischen Netzplanung (siehe unten) können diese Wirkung verstärken.

Mehr Wettbewerb durch Änderung der Finanzierung der Infrastruktur

Das Gutachten vergleicht die Wirkungen der Unternehmensstruktur unter gleich bleibenden Rahmenbedingungen.

Nur das Trennungsmodell eröffnet dem Gesetzgeber die Möglichkeit, die Finanzierung der Infrastruktur neu so zu ordnen, dass die Wettbewerbsbedingungen weiter verbessert werden. Beispielsweise wäre es möglich, die Regionalisierungsmittel, die faktisch zu 50 % an das Netz weitergereicht werden, direkt für das Netz zur Verfügung zu stellen und so nicht mehr die "Trassenentgelte" damit zu belasten. Durch auf diese Weise geringere nominelle Trassenentgelte würde die Schwelle der Eigenwirtschaftlichkeit von Schienentransporten im Güterverkehr und im Schienenpersonenverkehr sinken und weitere Verkehrsmengen auf die Schiene verlagert und heute noch zuschussbedürftige Regionalfernverkehre wieder eigenwirtschaftlich werden.

In Großbritannien ist dieser Weg bereits beschritten worden. Dort werden die für erforderlich gehaltenen Infrastrukturen zunehmend direkt alimentiert, um Güterverkehr günstiger möglich zu machen. Der erhebliche Anstieg des Güterverkehrs ist die Folge.

Mehr Verkehr durch Struktur der Benutzungsentgelte der Infrastruktur

Das Gutachten (Seite 158) analysiert die bisher aufgetretenen Probleme in der Gestaltung der Entgelte für die Benutzung der Infrastruktur und bestätigt die Kritik von PRO BAHN, dass die Trassenpreis- und Stationspreissysteme der Deutschen Bahn AG leistungsfeindlich sind und mehr Verkehr auf der Schiene verhindern. Nur bei einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft ist es dem Gesetzgeber möglich, eine leistungsorientierte Struktur der Entgelte sicher zu stellen. Beispielsweise kann vorgeschrieben und durchgesetzt werden, dass die Stationsentgelte wieder gemeinwirtschaftlich berechnet werden (mehr Zughalte haben geringere spezifische Kosten zur Folge). Die DB hat dieses bis 2004 geltende gemeinwirtschaftliche Berechnungsmodell abgeschafft. Ähnlich ist es möglich, bestimmte Verkehre zu Grenzkosten zu ermöglichen.

Attraktivere Personenbahnhöfe

Zum Netz gehören auch die Stationen. Nur eine staatliche Netzgesellschaft wäre bei entsprechender gesetzlicher Grundlage flexibel in der Lage und zu verpflichten, Grundstücke und Gebäude an Kommunen und andere Träger abzugeben mit dem Ziel, die Attraktivität der Stationen zu sichern und zu verbessern. Dieser Weg wurde bis zur DB-Privatisierung von der Deutschen Bundesbahn erfolgreich beschritten. Die Privatisierung hat diese Entwicklung abgebrochen und belastet die Entwicklung der Stationsbereiche mit unglaublich langen Verhandlungen und hohen Kaufpreisforderungen (bis hin zum finanziell abenteuerlichen Engagement von "First Rail Estate"). Eine staatliche Netzgesellschaft könnte hingegen Gebäude und Flächen langfristig ohne Kaufpreisforderungen zur Verfügung stellen.

Strategische Netzplanung für alle Verkehrsunternehmen

Derzeit bestimmt ausschließlich das Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn AG - unter Ausschluss der Wettbewerber - darüber, wie das Schienennetz ausgestaltet und ausgebaut wird. Eine Diskussion mit den Wettbewerbern hierüber findet seitens der DB nicht statt. Der sogenannte "Netzbeirat" der DB AG hat nur sehr geringen Einfluss, da die Strategie letztlich vom Vorstand der DB-Holding vorgegeben wird. Da das Schienennetz überwiegend staatlich finanziert wird, muss es allen Wettbewerbern zur Verfügung stehen. Das ist nur mit dem Trennungsmodell möglich.

Infrastruktur ohne Mehrkosten sichern

Nur eine staatliche Netzgesellschaft kann in sinnvoller Weise derzeit nicht genutzte Bahnflächen für künftige Entwicklungen vorhalten. Es geht dabei insbesondere um den Abbau von Überholgleisen auf Hauptstrecken und Kreuzungsbahnhöfen auf eingleisigen Nebenbahnen. Sie werden derzeit in großer Zahl abgebaut und anschließend werden auch die Flächen für den Eisenbahnverkehr entwidmet und verkauft. Damit ist eine spätere Wiederinbetriebnahme nicht mehr möglich. Eine staatliche Netzgesellschaft kann hingegen solche Flächen für die Zukunft vorhalten, soweit die Kosten gleich oder gegen Null gehen, und diese Vorhaltung auch effizient verwalten. Derzeit müssten andere öffentliche Hände solche oft kleinen Flächen aufkaufen, um sie zu sichern, was wegen der hohen Aufwandes oder fehlender Zuständigkeit unterbleibt.

Norderstedt / Detmold, den 13. Februar 2006

Joachim Kemnitz

Rainer Engel