

■ Pro & Contra

PRO: Eine Chance auch für Bahnkunden

aus SIGNAL 04/2007 (August/September 2007), Seite 20 (Artikel-Nr: 10000334)
Deutscher Bahnkunden-Verband



Zurück zur Behördenbahn oder vorwärts in den Wettbewerb? Angesichts der Erfahrungen seit der Bahnreform 1993 muss es eine klare Richtung geben; Kompromisse haben sich stets als wackelig erwiesen. Das Wagnis der Teilprivatisierung kann angesichts einer 15-jährigen Bedenkzeit des Bundes über die endgültige Zukunft der verfassungsmäßigen Bahnressourcen durchaus eingegangen werden.

Der Bahnkunde (Fahrgast und Güterkunde) ist im Grunde auf den Verkehr und weniger auf die Infrastruktur fixiert. Wer der Betreiber oder Besitzer der Eisenbahninfrastruktur ist, ist für den Bahnkunden als Konsument einer Verkehrsleistung eher zweitrangig. Durch die geplante Beteiligungsmöglichkeit Dritter an den konzern eigenen Verkehrsgesellschaften erwartet der DBV weitere Impulse hinsichtlich kundenorientierter Angebote. Unter Bezugnahme auf Artikel 87e Abs. 3, 4 des Grundgesetzes (GG) wäre aus DBV-Sicht jedoch eine unbegrenzte Beteiligungsmöglichkeit für Dritte zumindest bei den Verkehrsgesellschaften des SPNV wünschenswert.

Betrachtet man Eisenbahnverkehrsunternehmen als Bahnkunden, d.h. als Kunden der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen, so ist ihre Rechtsstellung bezüglich der Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur bereits durch umfassende Regelungen in den Eisenbahngesetzen hinsichtlich des Gebots der Diskriminierungsfreiheit abgesichert. Hier kann der eminente Rückgang von Diskriminierungspotenzial durch die inzwischen spürbaren Auswirkungen der Beaufsichtigung und Regulierung des Eisenbahnnetzes durch das Eisenbahnbundesamt und die Bundesnetzagentur angeführt werden.

Auch die Novellierung des § 11 AEG (bekannt als Stilllegungsparagraph) hat sich zugunsten des Streckenerhalts und damit der Aufrechterhaltung des Streckenzugangs, unabhängig von Eigentums- und Besitzverhältnissen, ausgewirkt. Der DBV hat daher seine, noch im Rahmen der Verbändeanhörung zur Bahnreform 1993 im Bundesverkehrsministerium in Bonn dargelegte Position des ausschließlichen Verbleibs der Eisenbahninfrastruktur in öffentlicher Hand, nunmehr revidiert und schließt sich grundsätzlich der im Gesetzentwurf dargelegten Teilprivatisierung der Bahn an. Allerdings besteht noch Nachbesserungsbedarf hinsichtlich der Berücksichtigung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Einseitige Gesetzgebung

Der Bund verweist in der Gesetzesvorlage auf die Vorgabe des Artikels 72 Abs. 2 GG und die Notwendigkeit der Bundesgesetzgebung auch für den Bereich der NE-Bahnen. Damit sollen »uneinheitliche Regelungen« und »Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen« vermieden werden. Das gesamte vorgelegte Gesetzgebungswerk bezieht sich jedoch fast ausschließlich auf die Eisenbahnen des Bundes und stellt gerade damit uneinheitliche Regelungen auf. Die Anwendung der Bestimmungen auf die NE-Bahnen wird gar nicht geregelt.

Finanzierung

Da die NE-Bahnen im Rahmen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (besonders § 14 AEG) und des eisenbahntechnischen Rechts (z. B. Eisenbahnbau- und -betriebsordnung EBO etc.) dieselben Pflichten wie Bundeseisenbahnen haben, müssen diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch bei der Finanzausstattung zur Vorhaltung ihrer öffentlichen Schienenwege berücksichtigt werden. In die künftige Leistungs- und Finanzierungsverordnung des Bundes für seine Eisenbahnen müssen daher die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen einbezogen werden.

Die nach § 11 AEG mögliche und auch in Artikel 87e Abs. 5 GG ermöglichte Abgabe von Eisenbahninfrastruktur an Dritte zum Zwecke des Weiterbetriebs muss im übertragenen Sinne als Geschäftsbesorgung für die Eisenbahnen des Bundes betrachtet werden. Nichtbundeseigene Eisenbahnen setzen im Übrigen auch den interparteilichen politischen Anspruch der Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene durch Vorhaltung der entsprechenden Eisenbahninfrastruktur, insbesondere in der Fläche, bereits umfassend um.

Die zweckgebundene Übertragung von Schienenwegen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Weiterbetrieb darf daher nicht zu einer Herausnahme dieser Schienenwege aus der öffentlichen Finanzierung führen. Es muss an dieser Stelle verdeutlicht werden, dass es praktisch keinerlei vergleichbare Finanzierungsinstrumente für den Erhalt und den Ausbau der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur gibt. Dieses läuft der im Gesetzentwurf geforderten Wettbewerbs- und Chancengleichheit zuwider.

Erhaltung der Schienenwege

Zu begrüßen ist die Pflicht zur Aufstellung eines Schienenwegekatasters. Der DBV fordert hier, dass auch alle stillgelegten (also nach wie vor gewidmeten) Eisenbahnstrecken bzw. jene, die zur Stilllegung vorgesehen sind, aufgeführt werden. Hierfür bedarf es übrigens auch einer Statusregelung unter Erweiterung des § 11 AEG. Eine Stilllegung bezieht sich im Prinzip auf die Betriebspflicht; ein Grundstücksgeschäft dürfte demnach erst nach der Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG (Entwidmung) ermöglicht werden. Stillgelegte Strecken dürften bei Abgabe an einen Dritten zum Zwecke der Wiederaufnahme des Betriebes nur zu den Bedingungen des § 11 AEG (Ertragswert) abgegeben werden.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband ist davon überzeugt, dass jede Zwitterform zwischen Staatsbahn und Wirtschaftsunternehmen immer wieder zu Konflikten führt, die sich letztendlich zu Ungunsten der Bahnkunden auswirken. Daher wird die Fortführung der Bahnreform vom DBV als Chance gewertet, zu mehr Wettbewerb und somit günstigeren Verbraucherpreisen zu kommen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000334>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten