

■ Pro & Contra

CONTRA: Gesetzentwurf mit erheblichen Risikenaus SIGNAL 04/2007 (August/September 2007), Seite 21 (Artikel-Nr: 10000335)
Berliner Fahrgastverband IGEB**Andere Länder haben die Privatisierung ihrer Staatsbahnen bitter bereut. Aus diesen Fehlern sollte man lernen und sie nicht ignorieren...**

Viele Gutachter, Fahrgast- und Umweltverbände ebenso wie Wirtschaftsverbände haben eine DB-Privatisierungsvariante, bei der das Netz zwar formal im Bundesbesitz verbleibt, der Deutschen Bahn jedoch das Nutzungs-/Bilanzrecht bzw. die Bewirtschaftung für insgesamt 15 Jahre zugestanden wird, kritisiert.

Infrastrukturbetreiber und Transportunternehmen verbleiben damit de facto in einem Konzern. Aber der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht nun genau dieses vor, so dass zu hoffen bleibt, dass er im Bundestag oder spätestens im Bundesrat noch gestoppt wird.



Nur das Trennungsmodell sichert dauerhaft den diskriminierungsfreien Netzzugang und schafft damit faire Wettbewerbsbedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Bild zeigt einen Zug der Schleswig-Holstein-Bahn GmbH in Büsum. (Foto: Christian Schultz, Juli 2007)

Der Berliner Fahrgastverband IGEB lehnt die integrierte Privatisierung von Netz und Transport, auch in der nun vorgesehen Variante, ab und befürwortet das Trennungsmodell. Wie in SIGNAL 1/2006 bereits ausgeführt, wäre die ordnungspolitisch sauberste Lösung - die auch EU-Vorgaben optimal erfüllt - eine Herauslösung der DB Netz AG aus dem DB-Konzern. Das Eigentum an der Schieneninfrastruktur muss auch deshalb ungeteilt beim Staat verbleiben, damit die entsprechende grundgesetzliche Verantwortung für die Schieneninfrastruktur zukünftig überhaupt umfassend sichergestellt werden kann.

Bei dem jetzt vorliegenden Gesetzentwurf zur DB-Teilprivatisierung verbleibt nunmehr ein erhebliches Diskriminierungspotenzial. Warum sollte bei einem praktisch integrierten Konzern die DB AG bei Strecken, auf denen z. B. ihre Transportgesellschaften selbst nicht oder nur in geringem Umfang fahren, ausgerechnet den Konkurrenten attraktive Trassen anbieten? Warum sollte die DB Netz AG einem Wettbewerber womöglich sogar bessere Trassen anbieten, als den DB-Transportgesellschaften? Gerade beim Eintritt privater Investoren wird der Druck auf den Konzern noch deutlich zunehmen, die Effizienz zu steigern, Kosten zu senken bzw. Profite zu erwirtschaften und alle Wettbewerber auf größtmögliche Distanz zu halten.

Ähnlich wie in den letzten Jahren geschehen, dürften sich mit einem de facto integrierten Netz die Infrastrukturkapazitäten und Investitionsschwerpunkte auch weiterhin an den DB-Unternehmensbereichen des Personen- und Güterverkehrs orientieren. Der Kahlschlag bei der Schieneninfrastruktur, z. B. die Demontage von Kreuzungsgleisen oder die Demontage von Verlademöglichkeiten in Bahnhöfen, wird aus Effizienzgründen unvermindert weitergehen.

Bedenklich sind in diesem Zusammenhang auch die im Vorfeld der Privatisierung festgestellten Qualitätsmängel im Bereich der Schieneninfrastruktur. Brisant ist hier der entsprechende Bericht des Bundesrechnungshofs, in dem neben einer Vielzahl von Langsamfahrstellen auf etliche sicherheitsrelevante Mängel hingewiesen wurde, wie z. B. auf nicht funktionsfähige Heißläuferortungsanlagen, unzureichende Vegetationskontrolle, Beeinträchtigung der Standsicherheit von Signalen durch stark

korrodierte Ankerschrauben der Signalerdfüße und systematischer Verzug bei der Beseitigung von festgestellten Mängeln an Brücken. Bei der seitens der Politik gewählten Form der Bahnprivatisierung ist eher eine Verstärkung derartiger Mängel zu befürchten als eine Verringerung. Es bleibt fraglich, inwieweit hier mit dem angekündigten Schienenwegkataster tatsächlich ausreichende Regelungen geschaffen werden.

Infrastruktur und Transport tatsächlich untrennbar?

Für das jetzt gewählte Modell der faktisch integrierten Bahnprivatisierung gibt es keinerlei Sachzwänge. U. a. fährt auch die Deutsche Bahn mit ihren Transportunternehmen mittlerweile im Ausland bzw. drängt weiter in benachbarte Märkte vor, auch wenn sie die dortige Infrastruktur nicht selbst betreibt. Jüngstes Beispiel ist der Verkehr mit ICE 3 MF zwischen Frankfurt am Main Hbf und Paris Est. Die Trennung von Schieneninfrastruktur und Transportunternehmen ist damit selbst bei komplexen, grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehren bereits Realität! Einen Nachteil hat das System Schiene damit sicherlich nicht erfahren, im Gegenteil.

Mit einem unabhängigen Netzbetreiber (der sogenannten vertikalen Trennung) besteht die Möglichkeit, die Trassenkapazität neutral und effizient zu vermarkten. Ein unabhängiger Netzbetreiber unterliegt zudem keiner Konzernräson, der Anreiz von Quersubventionierungen ist gering. Die institutionelle Trennung von Fahrweg und Fahrbetrieb schafft daher die vergleichsweise günstigsten Rahmenbedingungen für einen funktionierenden, effizienten Wettbewerb bzw. zur Stimulierung der Nachfrage. Ob die Bundesnetzagentur bei der nunmehr geplanten Lösung den freien Zugang zum Schienennetz tatsächlich umfassend kontrollieren kann, ist angesichts der bereits heute anstehenden Aufgaben bei der Kontrolle allein des Strom- und Gasmarktes fraglich.

Trennung von Fahrweg und Betrieb - in Schweden bereits seit 1988 Realität

In Schweden ist die nationale Behörde Banverket Eigentümerin der staatlichen Eisenbahninfrastruktur und unterhält diese auch. Diese Reform hat sich seither im Wesentlichen bewährt. Die Sicherheit des Systems Schiene ist durch die erfolgte Trennung nicht gesunken. Alle Teile des Schienennetzes wurden zwischenzeitlich klassifiziert, wodurch für jede Strecke definierte und veröffentlichte Streckenstandards festliegen. Bahnunternehmen, die das nationale schwedische Schienennetz nutzen möchten, benötigen einen Schienenzugangsvertrag bzw. eine Vereinbarung über die Fahrplantrassen mit Banverket. Warum sollten politische Entscheidungsträger in Deutschland von der nunmehr fast 20-jährigen Praxis (!) bzw. Erfahrung in Schweden nicht profitieren?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000335>.

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