

■ Aktuell

Anhörung im Bundestag zur Bahnreform

aus SIGNAL 02/2004 (April/Mai 2004), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10003064)
DBV Bundesverband

Mehrheit für Trennung von Fahrweg und Verkehrsdurchführung

Vor gut zehn Jahren wurde von der Politik die Bahnreform auf den Weg gebracht. Aus den Behördenbahnen Bundesbahn und Reichsbahn wurde die Deutsche Bahn AG geschmiedet. Doch die Bahnreform sollte und wollte mehr erreichen.

Ziele waren die Entlastung öffentlicher Haushalte, die Regionalisierung des Nahverkehrs und damit die Übertragung der Verantwortung auf die Länder, das DB-Streckennetz und anderer Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für Verkehrsleistungen durch Dritte zu öffnen und insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Schienen-Fernverkehr gibt es nur noch auf lukrativen Verbindungen. Oft müssen die Ländereien Nahverkehrs-Ersatzangebot organisieren. »Aus betriebswirtschaftlicher Sicht macht das durchaus Sinn«, so Professor Gerd Aberle von der Julius-Liebig-Universität in Gießen. Gerade dieses hat jedoch zu einer Abbestellung zahlreicher Nebenstrecken geführt.

Ein Kernpunkt der Bahnreform, die einige Gesetzesänderungen erforderte, war die Aufteilung der Deutschen Bahn in eigenständige Bereiche, wie Personennah- und -fernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg. Diese sollten, so der ursprüngliche Gedanke, als selbstständige Gesellschaften agieren, vorerst unter dem Dach einer Holding, die aber später ganz entfallen sollte.

Heute ist die Bahn in unzählige Tochtergesellschaften zersplittert. Doch nach zehn Jahren wird die Bahn straff geführt. Zwar sind die Bereiche Nahverkehr und Fernverkehr formal eigenständige Aktiengesellschaften, werden aber vom DB-Vorstand in Personalunion verwaltet.

Trennung von Netz und Betriebsdurchführung

Für den Verkehrsausschuss des Bundestages war das zehnjährige Jubiläum Ende März Anlass, über das weitere Schicksal der Bahnreform in einer öffentlichen Anhörung zu debattieren.

Besonders geteilt ist die Meinung der Bundestagsfraktionen zum Thema der vollständigen unternehmerischen Trennung des Netzes von der Durchführung des Schienenverkehrs. Hauptargument der Befürworter der Trennung, CDU/CSU, FDP und auch des Regierungspartners Bündnisgrüne, ist, dass durch die immer noch vorhandene Monopolstellung der Deutschen Bahn AG ein diskriminierungsfreier Zugang des Netzes erschwert wird.

Besonders die Abgeordneten Dirk Fischer (CDU) und Albert Schmidt (Bündnisgrüne) wiesen auf die dritte Stufe der Bahnreform hin, in der diese Trennung ohnehin vorgesehen sei.



Die Mehrheit des Deutschen Bundestages ist für die Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdurchführung zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene. Derzeit mauern aber noch neben der DB AG die SPD. (Foto: DB AG, Bearbeitung: GVE)

SPD für Mehdorns Position

Die SPD-Fraktion vertritt indes jedoch die Linie von Bahnchef Hartmut Mehdorn, der eine »Trennung von Netz und Betrieb" vehement ablehnt. Die SPD-Obfrau im Ausschuss, Karin Rehbock-Zureich verwies darauf, dass durch das Errichten einer so genannten »Chinese Wall" zwischen DB Netz und DB Holding direktes Eingreifen auf die Netzpolitik durch den Gesamtvorstand nicht zu erwarten wäre.

Wie die meisten der angehörten Experten wollte auch Aberle die SPD-Argumentation nicht gelten lassen. »Die Eingriffsmöglichkeiten sind da". Er betonte, dass die Bahnreform nicht nur die Deutsche Bahn, sondern das ganze System Schiene umfasse. Ein eigenständiges Netz ist unverzichtbar für die diskriminierungsfreie Produktion von Verkehrsleistungen auch durch Dritte", stellte er klar. Das Ergebnis der von der Bahn eingerichteten Task Force zum Thema Netztrennung nannte Aberle unbefriedigend.

Zudem befand er, dass die Bahn den Schienenpersonenverkehr ohnehin zu teuer produziere. Aus diesem Grunde sei Wettbewerb unabdingbar.

Dirk Flege von der »Allianz Pro Schiene" führte aus, dass der Erfolg der Bahnreform daran abzulesen sei, wie hoch der Marktanteil der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern ausfalle.

Einen Wettbewerb auf der Schiene gebe es aber nur im Güterbereich und im Nahverkehr bedauerte Jens Jahnke von der OHE, die auch den Metronom-Verkehr Bremen - Hamburg - Uelzen mit anderen Partnern betreibt. Der Zugang zur DB-Infrastruktur ermögliche es kleinen Bahngesellschaften erst, am Markt zu agieren und zu expandieren. Für den Erfolg sei es unabdingbar, dass das Netz aus der DB-Holding zu lösen. Weitere Investitionen sollten dem Schienenausbau zufließen, forderte Jahnke, weil trotz der Neubaustrecken der vergangenen Jahre viele Fahrzeiten heute gar unter denen der 1980er Jahre lägen. »Die DB muss ein Angebot an alle machen", forderte Jahnke, dazu gehören mehr Reserven im Netz.

Bahn für Börse nicht sexy genug

Die meisten Experten waren sich darin einig, dass das Netz, das kaum Gewinne erwirtschaften könne, für den geplanten Börsengang ein Hindernis sei. Schon jetzt reiche die Summe vom Bund für Instandhaltungen des Netzes und den Neubau von Strecken nicht aus. Ohne ausreichende Gewinnmargen sei die Bahnaktie für den Anlegermarkt uninteressant. » Für den Börsengang ist die Bahn AG nicht sexy genug" brachte es Thomas Rössler von Uniconsultauf den Punkt,.

Das Verbleiben des Netzes bei der DB AG bezeichnete der Grüne Schmidt als Vollkaskotalität. »Irgendwann müsse der Bund dann doch das Netz übernehmen, weil der DB AG der Unterhalt zu teuer wäre". Er warnte vor britischen Verhältnissen in Deutschland.

Allerdings müsse das Netz nicht allein vom Bund übernommen werden, gab Aberle zu bedenken. Er schlug vor, dass neben dem Bund auch die Länder, die DB AG, sowie private Bahnen mit in die Verantwortung geholt werden könnten. Zur EU-Vorgabe zur Trennung von »Netz und Betrieb" appellierte Aberle an alle, dem Geist und nicht

nur allein dem Text zu folgen.

Einige Experten fragten danach, ob eine der DB AG untergeordnete und weisungsgebundene Netz AG überhaupt bereit sein, Infrastrukturwünsche dritter Bahnen und damit Wettbewerbern am Markt ernsthaft nachkommen zu wollen. Besonders dann, wenn eigene Interessen der DB AG berührt werden, sei dies fraglich. Trotz dieser einsichtigen Argumente blieb die SPD bei ihrer Position.

Einige Teilnehmer und Zuhörer meinten am Rande der Anhörung hinter vorgehaltener Hand » ... erst wenn eine Kanzlerin Merkel Mehdorn in die Wüste schickt, wird der Weg zur Trennung von Betrieb und Netz wohl frei".

Deutschland ist Vorreiter

Einig waren sich die meisten Beteiligten der Anhörung, dass Deutschland richtigerweise Vorreiter bei der Öffnung des Schienennetzes für Dritte spiele. Andere Länder, insbesondere Frankreich und Belgien, hätten noch großen Nachholbedarf. Ein Experte brachte es auf den Punkt: »Bei uns engagieren sich große französische Konzerne im Bahnverkehr, aber umgekehrt ist der Markt verschlossen", hieß es.

Verkehrsverlagerung auf die Straße in den Beitrittsländern befürchtet

Vor anderen Gefahren warnte Wilhelm Pällmann, der frühere DB-Vorstand und ehemalige Vorsitzende der Regierungskommission zur Infrastrukturfinanzierung. Nach dem EU-Beitritt der meisten osteuropäischen Staaten werde die gleiche Entwicklung wie in den neuen Ländern nach der Wende eintreten. »Der Güterverkehr dort wird rapide von der Schiene zur Straße gehen." Pällmanns düstere Version lautete: »Die Autobahnen sind bei uns noch längst nicht voll, "(mkv)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003064>.

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