

9. Oktober 2007

## Die Pläne zur Teilprivatisierung der Bahn aus Verbrauchersicht

### Ausverkauf von öffentlichem Eigentum

Die Vorstellung, dass sich die Steuerzahler nach 15 Jahren im Sinne der so genannten Wertausgleichsregelung das von ihnen selbst finanzierte Netz zurückkaufen müssen, ist absurd. Darüber hinaus wird es kein Finanzminister wagen, das Netz für ca. 7,5 Mrd. Euro zurückzukaufen, wo bei der angestrebten Teilprivatisierung gerade einmal mit Erlösen von voraussichtlich nur acht Milliarden Euro für 49 Prozent der gesamten Deutschen Bahn AG (DB) zu rechnen ist. Der Bund scheint die Rücknahme des Netzes gar nicht in Erwägung zu ziehen, vielmehr will er sich der finanziellen Verantwortung für das Netz entledigen. Damit bedeutet der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form die faktische Übertragung der Eisenbahninfrastruktur auf die Deutsche Bahn AG, das heißt einen Ausverkauf staatlichen Eigentums weit unter Preis und eine Verschleuderung von Steuergeldern.

Werden die derzeitigen Pläne des Bundesverkehrsministers umgesetzt, werden die Steuerzahler in den nächsten 15 Jahren 37,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung des Netzes und die Bahnhöfe an die teilprivatisierte DB AG zahlen. Hinzu kommen weitere 15 Milliarden Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen – alles in allem über 52 Milliarden Euro. Angesichts der von der Deutschen Bahn AG erhofften Gewinne aus dem Netz würden von diesen Bundeszuschüssen laut Ländergutachten über 20 Prozent aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung laut Ländergutachten über 20 Prozent zur Finanzierung der privatwirtschaftlichen Renditeanforderungen eingesetzt werden.

### Bis zu 10.000 km stillgelegte Strecken und zehn Prozent weniger Nahverkehr

Ein aus Verbrauchersicht entscheidendes Problem ist die befürchtete Erhöhung der Trassenpreise, welche in erheblichem Umfang Streckenstilllegungen in der Fläche, Einbußen im Nahverkehr und steigende Fahrpreise erwarten lässt. Während das Netz in den letzten Jahren Verluste erwirtschaftet hat, soll es im Jahr 2011 neben der Logistik zum größten Gewinnbringer des Konzerns ausgebaut werden. Dies wird nur mit einer Erhöhung der Trassenpreise realisierbar sein. Bis zu 10.000 km, das heißt ein knappes Drittel des Streckennetzes, stehen laut Ländergutachten zur Dispositi-

on wie auch bis zu zehn Prozent des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs. Dies erinnert an das „betriebswirtschaftlich optimale Netz“ aus den siebziger Jahren, auf dem beispielsweise die Universitätsstadt Gießen mit dem Zug nur noch aus Frankfurt am Main zu erreichen gewesen wäre.

Zu befürchten ist eine Ausdünnung des Streckennetzes besonders in den ländlichen Regionen in Flächenländern von Bayern über Nordrhein-Westfalen und Mecklenburg-Vorpommern bis Sachsen. Um hier gegenzusteuern, müssten die Regionalisierungsmittel von heute ca. sieben Milliarden Euro um mindestens eine Milliarde aufgestockt werden. Neben den Steuerzahlern müssten die Bahnkunden die höheren Trassenpreise über steigende Fahrpreise finanzieren.

### **Hohe Fahrpreise durch die Privatisierung eines natürlichen Monopols**

Es ist zu befürchten, dass neben den steigenden Trassenpreisen auch der mangelhafte Wettbewerb auf der Schiene unnötig hohe Fahrpreise provozieren wird. Das Schienennetz ist ein natürliches Monopol, das durch die Realisierung des Gesetzentwurfs privatisiert und damit kaum noch zu kontrollieren sein wird. Wettbewerb auf der Schiene kann zahlreiche Vorteile für den Fahrgast bezüglich Angebot und Fahrpreise mit sich bringen. Doch bedarf es dazu einer fairen Abstimmung zwischen den Konkurrenten. Insbesondere bei einer fehlenden Trennung von Netz und Betrieb ist eine starke Regulierung notwendig, um eine faire Trassenvergabe und angemessene Trassenentgelte zu gewährleisten. Es muss ein Weg eingeschlagen werden, mit dem in Zukunft die Überwachung des diskriminierungsfreien Trassenzugangs und der diskriminierungsfreien Fahrplangestaltung organisiert werden kann, um die Vorteile von Wettbewerb für den Fahrgast auch Realität werden zu lassen. Die dazu wichtige Trennung von Netz und Betrieb darf durch die Umsetzung des Gesetzentwurfs nicht torpediert werden, da hier aus Kundensicht Chancen des Wettbewerbs auf der Schiene verspielt werden.

### **Servicequalität steht auf dem Spiel**

Sowohl die Deutsche Bahn AG als auch der Bundesverkehrsminister als Kontrollorgan schulden den Bürgern Rechenschaft über die verkehrspolitisch sinnvolle und effektive Verwendung der Infrastrukturgelder. Diese Gelder dienen der Servicequalität der Bahnhöfe und den Qualitätsstandards im Netz, welche sich direkt auf Pünktlichkeit und Fahrzeiten auswirken. Daher ist eine mangelhafte Kontrolle der Gelder aus der Perspektive des Verbrauchers nicht hinnehmbar. Bereits heute ist die Kontrolle des Bundes über die Verwendung der Steuergelder für das strukturell von finanziellen Zuschüssen abhängige Netz laut Bundesrechnungshof mangelhaft. Wird der Gesetzentwurf Realität wird der Bund über das Eigentumssicherungsmodell faktisch auch die Möglichkeit zur Kontrolle verlieren. Die

Bahn weigert sich bislang eine bestimmte Streckenqualität zu garantieren, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird hier keine positive Verbesserung bringen. Dabei handelt es sich in den nächsten 15 Jahren um finanzielle Zuschüsse in Höhe von insgesamt 37,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung des Netzes und der Bahnhöfe und weitere 15 Milliarden Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen – insgesamt über 52 Milliarden Euro.

Nicht hinnehmbar ist auch die Tatsache, dass sich der Bund gegenüber der Deutschen Bahn AG mit der Wertausgleichsregelung seiner wichtigsten Sanktionsmöglichkeit bezüglich des Netzes beraubt. Ist der Bund mit der Qualität der Infrastruktur nicht zufrieden, wird er seinen Trumpf, der Deutschen Bahn AG das Netz ganz oder auch nur teilweise zu entziehen, aufgrund des finanziellen Hindernisses nicht ausspielen können. Damit entzieht sich der Bund eigenmächtig der Möglichkeit, als Kontrollorgan effektiv auf Servicequalitäten wie Versorgung in der Fläche, Pünktlichkeit, Taktung oder Bahnhofqualität einwirken zu können.

### **Die nachhaltige Mobilitätsalternative Bahn in Gefahr**

Mit dem Gesetzentwurf muss befürchtet werden, dass die Mobilitätsalternative Bahn aufgrund steigender Fahrpreise und Streckenstilllegungen für große Teile der Bevölkerung verloren gehen wird. Dies ist gerade angesichts des Klimawandels und der steigenden Energiepreise fatal. Es hat sich gezeigt, dass der alternative Busverkehr für die Fahrgäste weniger attraktiv ist als eine Bahn die erstens fährt und zweitens gut getaktet ist. Die Bahn muss zum Herzstück einer umfassenden und zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie werden. Dabei brauchen wir den Erhalt und Ausbau eines flächendeckenden und sinnvoll ausgebauten Schienennetzes anstelle der Finanzierung von Prestigeobjekten. Im Interesse der Bahnkunden muss der Infrastrukturausbau zur Optimierung der Fahrpläne genutzt werden. Es kann nicht im Sinne der Fahrgäste sein, dass Fahrpläne an die zum Teil mangelhafte Infrastruktur angepasst werden.

Die Politik entledigt sich mit diesem Gesetzentwurf ihrer Gestaltungsmacht, Verkehrspolitik mehr als bisher strategisch zu steuern. Dabei ist eine strategische Verkehrsplanung im Sinne nachhaltiger Mobilität unabdinglich, um auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse der Verbraucher zu befriedigen, ohne dass der Verkehr langfristig Mensch, Umwelt und Klima übermäßig belastet.

Berlin, den 09.10.2007