

**Januar 2011**

## **Eine zweite Bahnreform muss auf die Tagesordnung**

**Zehn-Punkte-Programm des vzbv**

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. – vzbv  
Fachbereich Bauen, Energie und Umwelt  
Markgrafenstr. 66  
10969 Berlin  
Energie@vzbv.de  
www.vzbv.de

Das Bahn-Chaos der letzten Monate hat zentrale Schwächen der Struktur des deutschen Schienenverkehrs offen gelegt. Populistische Schuldzuweisungen und kosmetische Korrekturen reichen zur Abhilfe nicht aus. Eine funktionierende Bahn erfordert nach Auffassung des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (vzbv) mehr politische Aufmerksamkeit, klare Prioritäten und zusätzliche Mittel, mehr Transparenz mit einem effektiveren Mitteleinsatz sowie eine eindeutigeren Trennung zwischen staatlichen oder öffentlichen Aufgaben und den künftigen Wettbewerbsbereichen. Vor allem beim letzten Punkt ist die EU gefordert. Die Forderungen des vzbv im Einzelnen:

#### **1. Klare Ziele und Prioritäten**

Die Schiene ist für die Mobilität der Zukunft unverzichtbar. Wir brauchen daher klare und eindeutige politische Ziele für den Bahnverkehr. Insbesondere sollte bis 2030 der Verkehrsanteil der Schiene gegenüber dem heutigen Niveau verdoppelt werden. Die Chancen der Schiene liegen im internationalen Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie im Regionalverkehr. Dem muss auch die künftige Mittelverwendung für die Infrastruktur entsprechen. Die verkehrspolitischen Prioritäten müssen weniger aus nationaler Sicht und stärker aus europäischer sowie aus regionaler Sicht gesetzt werden.

#### **2. Änderung der EU-Bahnstrategie**

Die Europäisierung des Schienenverkehrs darf sich nicht zu einem ruinösen Wettbewerb bisheriger Staatsbahnen entwickeln. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr bedarf einer intensiveren europäischen Kooperation. Voraussetzung für mehr erwünschten Wettbewerb vor allem im Güterverkehr ist die Gründung einer europäischen Netzgesellschaft, welche die international bedeutsamen Strecken umfasst. Aus dem EU-Haushalt sind deutlich mehr Mittel für die Schieneninfrastruktur bereitzustellen.

#### **3. Transparente und ausreichende Netzfinanzierung**

Notwendig ist eine Reform der Finanzierung der Netzinfrastruktur. Auf eine Gewinnentnahme ist künftig zu verzichten, Gewinne aus der Netzsparte der Deutschen Bahn müssen der Netzinfrastruktur zu Gute kommen. Kurzfristig sind die bestehenden Gewinnabführungsverträge zwischen der DB-Netz AG und der Holding aufzuheben. Zur Verdopplung der Verkehrsanteile ist ein jährlicher Gesamtbetrag von etwa 100 Euro je Einwohner für das Schienennetz erforderlich.

#### **4. Effektive Regulierung des Schienennetzes**

Die Kompetenzen der Bundesnetzagentur sind zu stärken. Dazu gehört die Einführung einer ex-ante Genehmigung der Entgelte für die Trassen sowie für Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen. Hierzu ist eine Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. In anderen Netzsektoren ist die Vorabgenehmigung von Netznutzungsentgelten längst üblich. Gleichzeitig ist eine Europäische Regulierungsbehörde einzurichten.

#### **5. Netzentflechtung**

Eine Abtrennung der Netzsparte darf nicht länger ausgeschlossen werden. Sie ist eine wichtige Voraussetzung, damit international bedeutsame Schienenverbindungen später zu einer europäischen Netzgesellschaft zusammengeschlossen werden können. Strecken von regionaler oder lokaler Bedeutung können dagegen in das

Eigentum und die Kostenträgerschaft der Länder übergehen. Hierzu wäre ein entsprechender finanzieller Ausgleich erforderlich.

#### **6. Verbesserte Planungskompetenzen**

Viele Projekte des Netzausbaus zeichnen sich durch Verzögerungen wegen unzureichender Vorplanungen aus. Hierzu müssen die langfristigen Planungen des Gesamtnetzes durch eine konkrete Maßnahmenplanung ergänzt werden, die unmittelbar zur Baureife führt. Zusätzlich müssen mittel- und langfristige Netzausbaupläne durch öffentliche Stellen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene vorgelegt werden. Es bietet sich an, diese Aufgaben auf Bundesebene künftig in einem Infrastrukturministerium zu bündeln bzw. zu koordinieren.

#### **7. Wettbewerb und regionale Verantwortung im Nahverkehr**

Für die Bahnkunden im Regionalverkehr hat die erste Bahnreform von 1994 trotz aller momentanen Probleme wie etwa bei der Berliner S-Bahn eine deutliche Verbesserung in Quantität und Qualität durch einen intensiveren Wettbewerb gebracht. Dieser Erfolg muss durch verstärkte Ausschreibungen in den nächsten Jahren, in denen ein Großteil der bisherigen Verkehrsverträge ausläuft, fortgesetzt werden. Eine Übernahme der Verkehrsleistungen durch die Regionen beziehungsweise Länder selbst soll nicht ausgeschlossen sein, zu unterbinden ist allerdings eine Direktvergabe an Dritte.

#### **8. Deutschlandtakt im Fernverkehr**

Eine intensivere Regulierung der Trassen-Entgelte wird voraussichtlich den Fernverkehr stärker belasten und damit dessen Eigenwirtschaftlichkeit bei zahlreichen Verbindungen in Frage stellen. Im Gegenzug wird der Regionalverkehr entlastet. Dadurch kann die Schnittstelle zwischen dem Nahverkehr und dem Fernverkehr neu bestimmt werden. Damit ein hinreichendes Grundangebot auf der Schiene gewährleistet werden kann, müssen vermutlich auch Verkehrsleistungen im Fernverkehr öffentlich gefördert werden. Die öffentliche Hand hat dann auch weitere reichende Möglichkeiten, das Angebot im Fernverkehr zu steuern, insbesondere in Form einer regelmäßigen Taktung der Verkehre. Das EU-Wettbewerbsrecht ist so zu verändern, dass ein „Deutschlandtakt“ über einen Leistungsauftrag vergeben werden kann.

#### **9. Reform der Regionalisierungsmittel**

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel entspricht nicht mehr der tatsächlichen Verkehrsleistung in den jeweiligen Bundesländern. Zugleich bedarf es einer höheren Transparenz bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel. Daher sind zunächst die Verwendungsnachweise der Länder der Öffentlichkeit und einer eingehenden Evaluierung durch eine neutrale Stelle zugänglich zu machen. Im Hinblick auf die Effizienz bei den Kosten je Zugkilometer muss ein Benchmark eingeführt werden. Außerdem muss der Verteilungsschlüssel entsprechend der tatsächlich erbrachten Verkehrsleistung angepasst werden, wobei ein notwendiges Grundangebot zu berücksichtigen ist. Mittelfristig sollten für den Regionalverkehr etwa 100 Euro je Einwohner und Jahr zur Verfügung stehen.

**10. Wirksame Verbrauchervertretung**

Die derzeitigen Qualitätsprobleme zeigen auch einen Mangel an einer systematischen und unabhängig erhobenen Daten- und Informationsbasis. Auch bei der Planung der Angebote sind weit intensiver als bisher die Kunden zu beteiligen. Wegen der Langfristigkeit der Aufgabe ist eine institutionelle Verankerung bei unabhängigen Verbraucherinstitutionen erforderlich.