



**Deutscher Bundestag,
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Zweite öffentliche Anhörung zu dem Thema
„Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG“
am 01. Juni 2006**

Stellungnahme der BAG-SPNV

Inhalt

1. Zusammenfassende Bewertung
2. Themenschwerpunkte aus Sicht der BAG-SPNV
 - Verkehrliche Aspekte – mehr Verkehr auf die Schiene
 - Wettbewerb im SPNV – Ergebnisse und Markteintrittsbarrieren
 - Entwicklung in den nächsten 10 Jahren
3. Positionspapier der BAG-SPNV zum Gutachten „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (siehe separates Dokument)

Kontakt

BAG-SPNV, Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin

Tel. 030 / 59 00 21 27, Fax –29, www.bag-spnv.de, info@bag-spnv.de



1. Zusammenfassende Bewertung

Die BAG-SPNV spricht **sich für eine Trennung von Netz und Betrieb** auch unabhängig von einem Börsengang der DB AG aus.

Nur das Trennungsmodell sichert nach Auffassung der BAG-SPNV einen diskriminierungs-freien Netzzugang, eine effiziente Infrastruktur und weiteren Wettbewerb im SPNV.

Bei einem Börsengang der DB AG sollten daher höchstens die Transportgesellschaften, nicht aber das Netz an die Börse gebracht werden. Die Schieneninfrastruktur wird in Deutschland dauerhaft zumindest auf Investitionen der öffentlichen Hand angewiesen sein. In der Konsequenz muss der Bund dann aber auch die Möglichkeit haben, gestalterischen Einfluss auf den Ausbau und die Weiterentwicklung der Infrastruktur zu nehmen. Unter den fünf Privatisierungsvarianten schafft jedoch nur das Trennungsmodell die erforderlichen Rahmenbedingungen.

Für einen effizienten Schienenpersonennahverkehr, der für einen möglichst großen Anteil der Bevölkerung eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsträgern darstellt, ist es erforderlich, Entscheidungen über den zukünftigen Betrieb von Strecken nicht von Analysen eines Unternehmens zu Gewinn und Renditen abhängig zu machen. Und weiterer Wettbewerb ist notwendig, um die Qualität zu erhöhen und die Kosten zu senken. Nur das sichert den SPNV langfristig.

Wir appellieren an den Bund, sich für das Trennungsmodell zu entscheiden. Es vermeidet die Konkurrenz zwischen dem verkehrspolitischen Ziel (mehr Verkehr auf die Schiene) und dem finanzpolitischen Ziel des Bundes der Entlastung des Bundeshaushaltes (win-win - Situation). Andere Modelle sind - wenn man das Gutachten (Langfassung) kritisch liest - sowohl für den Bund als auch für die Aufgabenträger ungünstiger.



2. Themenschwerpunkte aus Sicht der BAG-SPNV

Verkehrliche Aspekte – mehr Verkehr auf die Schiene

Bei der Bewertung der im PRIMON-Gutachten dargestellten Strukturvarianten eines Börsenganges der DB AG, die über die Beibehaltung des Status quo bei einem Börsengang bis hin zur vollständigen Trennung von Netz und Transport reichen, ist nach Auffassung der BAG-SPNV maßgeblich das erklärte verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, zu berücksichtigen.

Die Regionalisierung des SPNV in Deutschland ist eine Erfolgsgeschichte. Das eigentliche Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, darf daher nicht aus den Augen verloren werden.

Seit der Übernahme der Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr im Jahr 1996 konnten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einen modernen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr entwickeln, der im Berufs- wie im Freizeitverkehr Maßstäbe gesetzt hat:

- Deutschlandweit wurde die im SPNV erbrachte Betriebsleistung zwischen 1996 und 2005 von unter 540 Mio. auf etwa 635 Mio. Zugkm p.a., also um fast 20 % gesteigert.
- Die Zahl der Fahrgäste im SPNV hat in diesem Zeitraum um fast 30 % zugenommen.
- Bundesweit konnten 42 Bahnstrecken mit einer Länge von 463 km für den Personenverkehr reaktiviert werden.
- 114 Mio. Zugkm p.a. sind in 86 Verfahren im Wettbewerb vergeben worden. Unter dem Druck der Ausschreibungen nimmt die Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen bei sinkendem Zuschussbedarf zu.
- Obwohl für Instandhaltung und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur die Infrastrukturunternehmen zuständig sind, betreuen 28 von 32 Aufgabenträgern des SPNV eigene Programme zur Erneuerung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV.

-
- Fast alle Aufgabenträger des SPNV beteiligen sich an Erneuerung, Aus- und Neubau der Netzinfrastruktur, die nach Ansicht von Fachleuten allein im Kernnetz mit etwa 2,5 Mrd. Euro p.a. unterfinanziert ist.
 - Der SPNV führt zu erheblichen Einsparungen an externen Kosten des Verkehrs (Kosten für Unfälle, Flächenverbrauch, Lärm, CO₂-Emissionen und Schadstoffe). Angenommen, alle seit der Regionalisierung des SPNV neu gewonnenen Fahrgäste würden statt des Zuges wieder den Kraftverkehr nutzen, entstünden der Volkswirtschaft zusätzliche externe Kosten in Höhe von 620 Mio. Euro pro Jahr.

Zur langfristigen Fortführung dieser Erfolgsgeschichte gibt es keine verkehrs- und umweltpolitische Alternative. Mit einem integrierten Börsengang werden nach Auffassung der BAG-SPNV diese Erfolge jedoch gefährdet. Investitionsentscheidungen, die von potenziellen Wachstumsraten und möglichen Renditen abhängig gemacht werden, werden in der Zukunft zwangsläufig zu veränderten Investitionsentscheidungen bis hin zu Streckenstilllegungen führen. Der Bund wird seine Infrastrukturverantwortung nicht mehr in dem Maße, wie es unter dem Gesichtspunkt der Daseinsfürsorge erforderlich wäre, wahrnehmen können.

Wettbewerb im SPNV – Ergebnisse und Markteintrittsbarrieren

Bereits 114 Mio. Zugkm des SPNV sind in 86 Verfahren im Wettbewerb vergeben worden, vorwiegend in Nebennetzen, seit einigen Jahren auch Hauptstrecken und S-Bahnsysteme. Der Wettbewerb hat zu deutlichen Verbesserungen für die Kunden durch neue Fahrzeuge, mehr Service, mehr Rechte bis hin zur Kundengarantie geführt.

Der Anteil der Nicht-DB-Verkehrsunternehmen (NE-Bahnen) an den deutschlandweit vergebenen Betriebsleistungen hat sich von 1996 bis heute von 2,5 % auf 15% der Zugkm gesteigert, bezogen auf die Verkehrsleistung liegt der Marktanteil der Dritten allerdings erst bei 6 %. D.h. der Wettbewerb hat erst begonnen und eine Intensivierung ist notwendig. Die Gründe für den bisher zögerlichen Wettbewerb sind vielfältig:

- langfristige Verkehrsverträge der Länder mit der DB AG
- hohe Investitionskosten
- Zahl und Umfang der ausgeschriebenen Leistungen
- unklare Nachfrage- und Erlöswerte
- Diskriminierungspotenziale im Trassenzugang, Tarife, Vertrieb und Infrastruktur.

Festzustellen ist, dass für die NE-Bahnen insbesondere im Bereich der Netzinfrastruktur ein erhebliches Diskriminierungspotential existiert. Dieses resultiert u.a. aus der Organisationsstruktur der DB AG als Management-Holding und den damit verbundenen Besonderheiten der Geschäftsprozesse. Beispielsweise lassen sich technische Standards und Anforderungen seitens der DB AG so definieren, dass sie für dritte Unternehmen Marktzugangsbarrieren bilden, von der DB AG kaum befahrene Strecken könnten in ihrer Unterhaltung vernachlässigt werden und auch die Entscheidungen zu Trassenpreisen, die in der Holding getroffen werden, können bei den NE-Bahnen zu Wirtschaftlichkeitsproblemen führen.

Unter dem Aspekt des Diskriminierungspotentials erscheint es ebenfalls problematisch, dass die Nutzung von Synergieeffekten innerhalb des DB-Konzerns immer die Gefahr der Diskriminierung dritter Unternehmen in sich birgt. So kann die DB Netz AG nicht mit den DB Transportunternehmen operieren, ohne sich dem Verdacht der Bevorzugung von DB-Unternehmen auszusetzen. Zielstellung sollte es daher sein, Synergien zu schaffen, die allen Beteiligten gleichberechtigt zugute kommen. Dies ist jedoch in einem integrierten Konzern nicht möglich. Die Nachteile, die eine operative Trennung, wie sie bei der DB AG bereits heute existiert, mit sich bringt, sollten nun auch durch eine effektive Ausnutzung der möglichen Vorteile ausgeglichen werden.

Als ein Vorteil des getrennten Modells wird im Gutachten angesehen, dass „keine Diskriminierungspotentiale mehr bestehen können“ (S. 435), wie sie dem heutigen Struktursystem noch immanent sind. Nur eine Bahn ohne Netz wird Konkurrenten der DB AG nicht benachteiligen. Damit würde eine wesentliche Voraussetzung für eine „maximale Belegung des Wettbewerbs“ (S. 435) geschaffen. Im Gutachten wird prognostiziert, dass im Jahre 2020 der Anteil der Wettbewerber an der Betriebsleistung bei einem getrennten Modell bei 50 % liegen wird, bei einem integrierten Modell hingegen nur bei 40%. Damit wäre bei dem Trennungsmodell eine signifikante Erhöhung der Betriebsleistung durch Wettbewerber möglich. Und nur mehr Wettbewerb auf der Schiene wird auch zukünftig ein hochwertiges SPNV-Angebot ermöglichen, das sich auch im intermodalen Wettbewerb behaupten kann.

Entwicklung in den nächsten 10 Jahren

Um den Erfolg der Regionalisierung auch in der nächsten Dekade fortschreiben zu können, ist es erforderlich, Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie kalkulierbar sind, ein möglichst hohes Maß an Rechtssicherheit schaffen und einen breiten Spielraum für innovative Modelle belassen. Gerade mit Blick auf den Umfang der in den nächsten zehn Jahren auszusprechenden SPNV-Leistungen (allein in den Jahren von 2012 bis 2014 laufen Verträge mit einem Umfang von über 250 Mio. Zugkm aus) sind jetzt Weichenstellungen erforderlich, dieses Marktvolumen zu gestalten.

Die BAG-SPNV ist weiterhin der Auffassung, dass zukünftig aus Wirtschaftlichkeits- und Effizienzaspekten verstärkt zu überlegen sein wird, inwieweit alternative Modelle (etwa die Regionalisierung von Infrastruktur und die Beteiligung von Privatunternehmen bei der Infrastrukturfinanzierung (PPP-Modelle)) zum Einsatz kommen können.

Bei einer Übertragung der regionalen Infrastruktur an die Länder- bzw. Aufgabenträger wäre eine Senkung der Kosten für die Infrastruktur zu erwarten, die Folgen der Entscheidungen hinsichtlich Quantität und Qualität würden dort wirksam werden, wo die sachliche und räumliche Nähe sowie die Kompetenz der Entscheidungsträger gegeben ist - in der Region. Dies ermöglicht den direkten Einfluss auf für Landes- und Regionalentwicklung wesentliche Infrastrukturen.

Das Trennungsmodell bietet auch hier die notwendigen Voraussetzungen, „die Regionalisierung der Infrastruktur erscheint grundsätzlich in allen untersuchten Strukturmodellen möglich“ (S. 474).

Ebenfalls lassen sich PPP-Modelle sowohl beim integrierten als auch beim getrennten Modell umsetzen. Allerdings ließen die zum Status quo alternativen Modelle „mehr Spielraum“ erwarten.