

# **Zehn Fragen und Antworten zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG**

September 2007

### 1. Die BAG-SPNV befürchtet erhebliche Kostensteigerungen nach einer Privatisierung der DB AG. Woraus ergibt sich dies?

Zur „Börsenstory“ des DB-Konzerns tragen heute maßgeblich die Monopolgewinne aus dem Nahverkehr bei. Über 600 Mio. Euro werden von DB Regio aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes, also aus Steuergeldern, als Gewinn an den Konzern abgeführt.

Die Mittelfristplanung der DB AG sieht vor, dass das bislang chronisch defizitäre Schienennetz binnen fünf Jahren jährlich 570 Mio. € Gewinn machen soll. Dies geht nur, wenn Trassenpreise steigen und das Netz radikal verkleinert wird. Auch für den Betrieb der Bahnhöfe ist eine analoge Strategie geplant.

Die Aufgabenträger und damit die Steuerzahler werden finanziell mehrfach belastet:

- Erhöhte Trassen- und Stationspreise
- Preiserhöhung für Vorleistungen wie Abstellanlagen, Bahnstrom oder Vertrieb
- Verschiebung der Investitionen ins Regionalnetz zu Lasten der Länder und Kommunen

In Summe gehen konservative Schätzungen derzeit bis 2011 von einem Mehraufwand von jährlich 250 Mio. Euro (5 %) aus, der langfristig auf bis zu 15% ansteigen wird.

### 2. Was bedeutet dies konkret für die Fahrgäste im Nahverkehr?

Auf einem kleineren Netz werden weniger Züge fahren, die nicht mehr alle derzeitigen Bahnhöfe bedienen können. Wir rechnen damit, dass nach einer Privatisierung etwa ein Viertel des Streckennetzes (ca. 9.000 km) und Bahnhöfe mit weniger als 100 Reisenden pro Tag in ihrem Bestand gefährdet sind.

Der Erhalt dieser Strecken wird nur bei einem finanziellen Beitrag von Ländern oder Kommunen möglich sein. Dieses Geld fehlt dann an anderer Stelle zur Bestellung der Zugleistungen.

Es entsteht eine Abwärtsspirale, die durch die steigenden Trassen- und Stationspreise verstärkt wird. Langfristig ist jeder sechste Zug von der Abbestellung bedroht.

Der DB-Konzern kann den sinkenden Nahverkehr auf der Schiene verschmerzen, da er die Verluste im Fern- und Güterverkehr kompensieren kann.

### 3. Die DB AG lobt in ihrem Netzzustandsbericht die Entwicklung der Infrastruktur. Wie bewerten dies die Aufgabenträger des SPNV?

Der Zustand von Schienennetz und Bahnhöfen ist aus unserer Sicht Besorgnis erregend.

Die DB AG beschönigt in ihrem Netzzustandsbericht die Situation des Eisenbahnnetzes in Deutschland:

- Sie führt an, dass durch Langsamfahrstellen ein Fahrzeitverlust von nur 2,4 % entsteht. Die tatsächlichen Werte sind mindestens um den Faktor Drei höher, da die DB AG Brems- und Beschleunigungsverluste bei ihrer Rechnung unterschlägt.
- Das Durchschnittsalter des Netzes in Deutschland steigt. Das Durchschnittsalter der Gleisanlagen stieg von 2005 bis 2006 um 0,2 Jahre an. Dies bedeutet, dass zu wenig reinvestiert wird.
- Die DB AG nennt nur Durchschnittswerte. Die „Rennstrecken“ sind meist in einem zufrieden stellenden Zustand - die Regionalstrecken dafür oft in einem sehr schlechteren Zustand.

Mit der geplanten Privatisierung des Netzes wird sich die Entwicklung fortsetzen, dass nur noch die lukrativen Strecken auf einem hohen Qualitätsniveau gehalten werden. Regionale Strecken werden in der Qualität weiter absinken.

### 4. Verkehrsministerium und DB AG verweisen auf gesetzliche Regelungen, die ein Schrumpfen des Netzes ausschließen. Stimmt das?

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen sind kein Schutz vor weiteren Streckenstilllegungen. Eine solche Stilllegung ist zwar nur bei Vorliegen von Rahmenbedingungen möglich. Zu deren Auslegung besteht aber ein weiter Spielraum, so dass die Deutsche Bahn AG bisher regelmäßig alle Stilllegungsvorhaben auch umsetzen konnte. Zudem wäre der Staat auch finanziell ausgleichspflichtig, wenn er die Stilllegung nicht genehmigen würde. Der Bund würde dann doppelt zahlen: die 2,5 Mrd. Euro an Zuschuss ins Netz zuzüglich dieser Ausgleichszahlungen.

Bester Beweis dafür, dass die Regelungen nicht ausreichend sind, ist die Entwicklung seit der Bahnreform: 5.000 Kilometer Schiene wurden seit 1994 stillgelegt.

**5. Die DB AG verweist darauf, dass die Bundesnetzagentur ihr genau auf die Finger schau. Kann die Bundesnetzagentur nicht höhere Trassen- und Stationspreise verhindern?**

Der Bundesnetzagentur sind bei der Kontrolle der Trassen- und Stationspreise die Hände gebunden, da der Prüfmaßstab im Gesetz unscharf formuliert ist.

Dass die Bundesnetzagentur wirkungsvoll agieren kann, wenn die Gesetze stimmen, hat sie bei der Telekommunikation eindrucksvoll bewiesen. Im Energiesektor wurden die Gesetze gerade nachgebessert, um auch hier eine bessere Kostenkontrolle über die Netzmonopole zu erhalten.

Wir sollten aus der Entwicklung im Strommarkt lernen und im Gesetz den Prüfmaßstab der „effizienten Leistungsbereitstellung“ festschreiben. Nur dann hat die Bundesnetzagentur eine Handhabe, die Trassen- und Stationspreise wirkungsvoll zu regulieren.

**6. Der Bund bleibt doch juristischer Eigentümer des Netzes. Außerdem hat er Sonderrechte bei der Besetzung des Aufsichtsrates. Hat er damit nicht genügend Einfluss auf das Netz?**

Nein. Die DB AG und ihre Kapitalgeber können alleine alle relevanten Entscheidungen zu Umfang und Qualität des Netzes vorgeben. Die Regelungen im Gesetz zur Besetzung des Aufsichtsrates bleiben in der Praxis ohne Wirkung.

Die DB AG wird zur Netzqualität allein an die Vorgaben der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gebunden sein, einem zwischen Bund und DB abgeschlossenen Vertrag, der die Zuschüsse des Bundes und die Vorgaben zur Netzqualität beinhaltet.

Die LuFV ist somit ein Schlüsselfaktor für die Zukunft des Eisenbahnnetzes. Umso unverständlicher ist, dass der aktuelle Verhandlungsstand weder Parlamentariern noch unabhängigen Experten bekannt ist. Klar ist aber, dass der momentane Entwurf nur viel zu allgemein gehaltene Qualitätsvorgaben enthält.

An die LuFV sind daher aus unserer Sicht folgende Anforderungen zu stellen:

- Streckenbezogene Vorgaben zu Umfang, Kapazität und Qualität von Netz und Bahnhöfen
- Vorlage eines aussagekräftigen jährlichen Netzstandsberichtes
- Sanktionsmechanismen bei Nichterfüllung
- Begrenzung der Trassen- und Stationspreise

**7. Was können wir aus Erfahrungen im Ausland lernen?**

In Großbritannien und in Neuseeland wurde die Infrastruktur in den 1990er Jahren materiell privatisiert. In beiden Ländern haben die privaten Investoren die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren - der Staat musste die Infrastruktur jeweils nach wenigen Jahren zu einem höheren Preis zurückkaufen.

Fehler erstmalig zu machen, ist nicht verwerflich. Aus Fehlern anderer nicht zu lernen, ist jedoch sträflich. Die Lehre aus diesen Erfahrungen muss sein: Hände weg von einer Privatisierung der Infrastruktur.

**8. Wie wird sich das Angebot im Fernverkehr entwickeln?**

Mit der Abschaffung des InterRegio hat ein Rückzug des Fernverkehrs aus der Region begonnen. Städte wie Chemnitz, Siegen oder Gera sowie Urlaubsregionen im Schwarzwald, Nord- und Ostsee sind gar nicht mehr an den DB-Fernverkehr angebunden.

Es droht eine weitere Rückzugswelle. Bereits heute ist bekannt, dass die InterCity-Verbindungen Trier - Koblenz, Berlin - Stralsund und Dortmund - Erfurt auf der Streichliste stehen.

Die Väter der Bahnreform wollten, dass sich im Fernverkehr gute und schlechtere Strecken ausgleichen und am Ende unterm Strich eine „Schwarze Null“ schreiben. Mit einem privaten Investor ist dies aber nicht zu machen. Er wird die schlechten Risiken schnell abstoßen und sich auf die „Cash-Cows“ konzentrieren.

**9. Ist es nicht notwendig, der Bahn mit „frischem Geld“ neue Impulse zu geben?**

Kein Investor hat Geld zu verschenken. Die privatisierte Bahn wird ihr Geld nur dort investieren, wo hohe Renditen zu erwarten sind: im ICE-Verkehr und in der weltweiten Logistik. Kleinstadtbahnhöfe oder Regionalbahn-Strecken werden leer ausgehen.

Der Rückzug der Bahn aus der Fläche hat um das Jahr 2000 begonnen. Seit diesem Zeitpunkt macht sich die Bahn „fit für die Börse“. Die Konzentration auf die Paradestrecken ist der Vorbote der Privatisierung.

Wir sind uns sicher, dass diese Konzentration auf das lukrative Kerngeschäft sich mit der Privatisierung rasant fortsetzen wird. Im Gesetzentwurf sind jedenfalls keine Anker eingebaut, die dies verhindern könnten

#### **10. Möchte die BAG-SPNV eine Revertstaatlichung und zurück zur „guten, alten Staatsbahn“?**

Der von Mehdorn gern benutzte Kampfbegriff der „Revertstaatlichung“ ist irreführend. Die Bahn ist heute in 100-prozentigem Besitz des Bundes. Insofern kann es gar keine Re-Verstaatlichung geben.

Wir sprechen uns nicht grundsätzlich gegen eine Privatisierung von Teilen der DB AG aus. Nur das Netz darf nicht an die Börse.

Im Gegensatz zu anderen Branchen wie der Telekommunikation benötigt der Verkehrssektor staatliche Zahlungen: Vor allem Infrastruktur und Nahverkehr können ihre Kosten nicht allein aus den Einnahmen der Nutzer tragen - dies gilt für Straße und Schiene gleichermaßen.

Im Nahverkehr hat sich das Be- und Erstellerprinzip bewährt: Die staatlichen Aufgabenträger (Besteller) bestimmen Umfang und Qualität der Angebote und suchen sich hierzu Unternehmer (Ersteller), die diese Leistung in ihrem Auftrag erbringen.

Dieses Prinzip muss auch auf die Bereiche Netz und Bahnhöfe ausgeweitet werden, da diese dauerhaft auf staatliche Zahlungen angewiesen sind.

Dies wäre relativ einfach möglich, indem die DB Netz AG im Eigentum des Bundes verbleiben würde und zwischen beiden Partnern ein Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen würde.

Vorteil wäre, dass der Bund unmittelbare Steuerungsmöglichkeiten hätte. Nachteile für das Eisenbahnwesen in Deutschland ergeben sich nicht.

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.

Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin  
Tel. 030 590021-27  
Fax 030 590021-29  
info@bag-spnv.de  
www.bag-spnv.de