

## Serie 20 Jahre Bahnreform: mofair und NEE

# Die unvollendete Reform

Das Bündnis „Bahn für alle“ sieht „ein Scheitern der Bahnreform von 1994 auf ganzer Linie“, teilte der Verband Anfang des Jahres mit. Die Deutsche Bahn ist dagegen der Auffassung, „die Bahnreform hat alle wesentlichen Ziele erreicht“; so schreibt es der Konzern in einem Positionspapier zum Thema. Im dritten Teil der PriMa-Serie „20 Jahre Bahnreform“ analysieren Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. und Wolfgang Meyer, Präsident von mofair e.V., die Entwicklungen der vergangenen Jahre und legen dar, was künftig passieren muss.

Die Ziele der Bahnreform waren Entlastung der öffentlichen Finanzen, Steigerung des Anteils (Modal Split) der Bahn am Verkehrsmarkt, Kundenfreundlichkeit und Servicequalität, sinkende Fahrpreise und Streckenerhalt.

### Ziele verfehlt?

Nach Aussage der Deutschen Bahn hat der Verkehr auf der Schiene im Personenverkehr um 36 Prozent und im Güterverkehr um 56 Prozent zugenommen. Der Modal Split ist aber ernüchternd. Der Anteil der Bahn im Personenverkehr ist nur leicht von 7,0 auf 7,5 Prozent und im Güterverkehr von 16,8 auf 17,4 Prozent gestiegen. Eine effektive Verkehrswende

sieht anders aus. Aber ohne Bahnreform wäre es wohl noch düsterer. Zur Entlastung des Bundeshaushaltes gibt die Deutsche Bahn AG an, dass seit 1994 die Aufwendungen des Bundes im Haushaltstitel „Eisenbahnwesen“ um 19 Prozent zurückgegangen seien. Die Entwicklung eines Haushaltstitels ist allerdings ein unzuverlässiger Maßstab. Tatsächlich waren die finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen in etwa gleichbleibend zwischen 16 und 18 Milliarden Euro pro Jahr.

Zu Kundenfreundlichkeit, Fahrpreisentwicklung und Streckenstilllegungen äußert sich die Deutsche Bahn nicht. Aus Sicht der Bundesregierung

ist der mit der Bahnreform begonnene Prozess noch nicht abgeschlossen und wird konsequent weiterverfolgt. Bei den Zielsetzungen der Bahnreform soll es bleiben.

Kundenzufriedenheit ist subjektiv. Es gibt jedoch eine in der Bevölkerung und Politik weit verbreitete Unzufriedenheit mit den Leistungen der Deutschen Bahn, wenn man an die Verspätungen, Zugausfälle, Klimaanlage und den Bahnhof Mainz denkt. Zur Fahrpreisentwicklung gibt es statistische Zahlen. Der Verbraucherpreisindex im Eisenbahnverkehr ist zwischen 1996 und 2011 von 80,5 auf 120,6 oder um knapp 50 Prozent gestiegen und damit etwa doppelt so stark wie der Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte. Von stabilen oder gar sinkenden Fahrpreisen kann also keine Rede sein.

Das Streckennetz der DB AG wurde zwischen 1993 und 2011 von 40 400 Kilometern auf 33 600 Kilometer reduziert, also um 17 Prozent. Zudem wurden zwischen den Jahren 1994 und 2012 9 539 Gleisanschlüsse stillgelegt, was einem Rückbau von 82 Prozent entspricht. Ähnliches gilt für Überholgleise und Weichen.

### Zentraler Webfehler

Die Deutsche Bahn ist in den Wettbewerb als Monopolist gestartet und in Deutschland 20 Jahre später noch immer die alle und alles überragende Marktführerin. Gleichzeitig hat sie ihre Marktpräsenz in den Mitgliedsstaaten der EU und weltweit massiv ausgebaut. Dabei sollten die Ziele der Bahnreform gerade über die Stärkung des Wettbewerbs erreicht werden. Allerdings konnte die Politik sich nicht entscheiden, ob sie den öffentlichen Zielen der Daseinsvorsorge oder den wirtschaftlichen Zielen der Deutschen Bahn Vorrang einräumen sollte. Zu Beginn der Bahnreform waren noch eine Trennung des Netzes und eine Privatisierung der



*Eine Reduzierung der Trassenpreise ist möglich, und sie würde die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs erheblich verbessern, meinen NEE und mofair.*

Transportgesellschaften vorgesehen. Von der Unabhängigkeit des Netzes wurde politisch alsbald Abstand genommen.

Das ist auch der zentrale Webfehler der Bahnreform. Sie ist im Grunde unvollendet. Die finanzielle und personelle Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers steht noch aus. Gegen entsprechende EU-Richtlinien haben die Deutsche Bahn und wesentliche Teile der Politik massiven Widerstand geleistet. Dennoch zeigen sich Ansatzpunkte für Verbesserungen.

So gibt es die Absichtserklärung, die Gewinne des Netzes wieder vollständig in das Netz reinvestieren zu wollen. Zur personellen Unabhängigkeit des Netzes von den Transportgesellschaften hat sich das Bundesverwaltungsgericht im sogenannten Konzernjuristenurteil geäußert. Eine Einflussnahme muss „unterbunden“,

das heißt tatsächlich wirksam ausgeschlossen werden. Dennoch hat die Holding unverändert vollen Zugriff auf DB Netz. Sie hat entscheidenden Einfluss auf den Ausbau, den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur.

DB Schenker würde es wohl auch nicht goutieren, wenn das Straßennetz dem Konkurrenten Kühne&Nagel gehörte. Die Unabhängigkeit des natürlichen Monopols Eisenbahninfrastruktur ist die am einfachsten zu realisierende Voraussetzung für fairen Wettbewerb. Den über Regulierung erreichen zu wollen, führt nur zu mehr Bürokratie.

Aber auch unabhängig von der Frage der institutionellen Trennung von Transport und Infrastruktur muss die Politik für faire Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene und für eine leistungsfähige und bezahlbare Infrastruktur sorgen. Hier ist noch viel zu



Der Vertrieb von Fahrkarten im ÖPNV muss unabhängig gestaltet werden, fordern die Verbände.

ANZEIGE

## VisiWeb® Transportation

VisiWeb ist die modulare Produktpalette für Bahnen, Busse, Haltestellen und Bahnhöfe. Sie umfasst:

- Visuelle Fahrgastinformation
- Akustik
- Infotainment
- Redundante Ortungslösung
- Personenzählsysteme
- Videoüberwachung
- Notsprechsysteme

VisiWeb – lückenlose Fahrgastinformation



Alle Lösungen der RUF Gruppe werden in der Schweiz entwickelt und hergestellt.



Besuchen Sie uns an der InnoTrans in Berlin  
**22. – 26.09.2014,**  
**Halle 2.1, Stand 402**

tun. Viele Entscheidungen sind trotz aller Absichtserklärungen, den Verkehrsträger Schiene stärken zu wollen, gegen die Schiene gefallen: Die externen Kosten des Lärms werden der Schiene angelastet, der Straße nicht. Die EEG-Umlage wird die Schiene 80 bis 100 Millionen Euro mehr kosten. Der Straßengüterverkehr wird durch die Senkung der Maut um 1300 Millionen Euro jährlich entlastet.

### Trassenpreise senken

Für den Wettbewerb der Verkehrsträger ist die Höhe der Trassenpreise von allerhöchster Bedeutung. Die Trassenpreise sollten sinken, zumindest aber nicht mehr steigen. Dafür hat die Bundesregierung die Hebel in der Hand. Ohne dass der Deutschen Bahn Einnahmen entzogen würden, können Regionalisierungsmittel in Zuschüsse nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung umgewandelt und DB Netz zugewendet werden. Eine Halbierung der Trassenpreise wäre problemlos möglich. Das würde die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs erheblich verbessern. Die Folge wäre mehr Verkehr auf der Schiene. Im Ergebnis würden zudem die Kosten der öffentlichen Hand für den Eisenbahnverkehr sinken.

Auf jeden Fall muss eine echte Anreizregulierung Platz greifen. Die Bundesnetzagentur muss alle Kosten prüfen dürfen und die Trassenpreise vorab genehmigen müssen. Für die Höhe der Trassenpreise sind die Finanzierung des Netzes und die Zinssatz für das eingesetzte Kapital von größter Bedeutung.

Anders als die Deutsche Bahn behauptet, fehlt jeder objektive Beweis dafür, dass sie das Eigenkapital des Netzes auf eigene Kosten bereitgestellt hat. Davon unabhängig ist die Frage nach der Verzinsung des Eigenkapitals. Die Deutsche Bahn erwartet eine Verzinsung von sechs Prozent. Bei der Schieneninfrastruktur handelt sich um eine öffentliche Infrastruktur, die dem Gemeinwohl dienen soll. Bei der Lkw-Maut wird auch

keine entsprechende Verzinsung in Ansatz gebracht.

### Schieneninfrastruktur verbessern

Nicht nur die Trassenpreise entscheiden über die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen. Mindestens genauso wichtig sind leistungsfähige Trassen und Bahnhöfe. Es wurde seit der Bahnreform nicht nur zu wenig in das Netz investiert, sondern es wurden zahlreiche Strecken stillgelegt, Überholgleise und Gleisanschlüsse abgebaut. Langsamfahrstellen, Verspätungen und längere Fahrzeiten sind die Folge. Die Daehre-Kommission hat einen Finanzbedarf für die jährliche Unterhaltung von 3,35 Milliarden Euro und einen jährlichen Nachholbedarf von 1,4 Milliarden Euro für die bundeseigene und die nichtbundeseigene Schieneninfrastruktur ermittelt. Hier muss die Politik dringend handeln.

### Energiekosten senken

Es wird erheblicher Aufwand mit öffentlichen Mitteln betrieben, um Elektromobilität auf der Straße zu fördern. Auf der Schiene wird sie seit Jahrzehnten praktiziert. Durch die Belastung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene mit EEG-Umlage, Umlage aus dem KWK-Gesetz, Offshore-Haftungsumlage und Abschaltumlage finanziert die Schiene die Energiewende mit. Das Ergebnis wird eine Verkehrsverlagerung auf die Straße und auf Dieseltraktion

sein, was dem Ziel eines umweltfreundlichen Verkehrs zuwiderläuft.

### Wettbewerb stärken

Die Integration des Netzes in die Holding bietet viele Möglichkeiten der Diskriminierung. In langen Auseinandersetzungen konnten einige der Diskriminierungen beseitigt werden. So müssen Verkehrsverträge ausgeschrieben werden.

Die Versorgung mit Bahnstrom durch Dritte wird möglich; die Rabatte beim Bahnstrom wurden im Gefolge des EU-Kartellverfahrens abgeschafft und sogar der Bremsstrom soll zukünftig besser vergütet werden. Die Trassen- und Stationsentgelte sind unbillig, wie Gerichte entschieden haben.

Dennoch gibt es für den Gesetzgeber noch genug zu tun. So muss der Vertrieb unabhängig gestaltet werden. Es muss für alle Zugang zu den Fahrkartenautomaten bestehen. Zumindest muss der Verkauf von Fahrkarten an zentraler Stelle auf den Bahnhöfen möglich sein.

Die Einnahmenaufteilung muss fair geregelt werden. Durchtarifierungen sind ebenso erforderlich wie eine diskriminierungsfreie Gestaltung des Tarifs des Tarifverbandes der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE). Nicht zuletzt müssen Querfinanzierungen, wie im Elektronetz Nord in Sachsen-Anhalt, zwischen DB Netz und den Transportgesellschaften, wirksam unterbunden werden. ■



**Wolfgang Meyer**  
Präsident  
mofair e. V.



**Ludolf Kerkeling**  
Vorstandsvorsitzender  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.