

08.06.2004

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Zehn Jahre Deutsche Bahn AG – Wie wird die Bahnreform fortgesetzt?**

I.

Die Deutsche Bahn AG hat im Januar 2004 ihr zehnjähriges Bestehen gefeiert. Die Deutschen Bahn AG nahm dies zum Anlass, die "Erfolge" ihrer Arbeit der vergangenen Jahre der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen hören diese Erfolgsbotschaften – ihre alltäglichen Erfahrungen mit der Deutschen Bahn AG stehen hierzu jedoch oftmals im Widerspruch.

Dabei sind sie es, die die Deutsche Bahn AG mit viel Geduld, Toleranz, Verständnis, weitgehend fehlenden Kunden- und Verbraucherrechte, durch Fahrpreiszahlungen aber insbesondere auch durch Steuergelder unterstützen:

Die Deutsche Eisenbahn kostet den Steuerzahler jährlich rund 23 Milliarden Euro – das entspricht etwa dem Etat der Bundeswehr. Die Hälfte dieses Betrages wird benötigt, um die bis zur Bahnreform am 1.1.1994 angefallenen Verpflichtungen (Altlasten) abzutragen. Die andere Hälfte von etwa 11 Mrd. Euro kommt jährlich unmittelbar der Bahn zugute.

Den größten Anteil hiervon machen die Regionalisierungsmittel aus, mit denen die Länder Nahverkehrsleistungen bestellen, deren Kosten nur etwa zu 30% durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Der zweitgrößte Posten dieses Etats wird für die Erhaltung und Instandsetzung und in geringem Maße auch für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes verwendet. Der Umsatz des DB-Konzerns von etwa 16 Mrd. Euro beinhaltet somit etwa 11 Mrd. Euro direkter öffentlicher Fördermittel.

Die Deutsche Bahn AG ist also dem Bahnkunden, dem Steuerzahler und der Politik nicht nur lieb, sondern vor allem auch teuer!

Vor diesem Hintergrund drängt sich die Frage auf, welche Leistungen bei diesem Mitteleinsatz tatsächlich dem Bahnkunden zugute kommen und inwieweit durch diesen Mitteleinsatz das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Verkehrsströmen von der Straße auf die Schiene erreicht wird.

Datum des Originals: 08.06.2004/Ausgegeben: 08.06.2004

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen.

Das ursprüngliche Ziel des Deutschen Bundestages bei der Bahnreform war es, das öffentliche Monopol "Bahnverkehr" in eine leistungsfähige Wettbewerbsbranche - vergleichbar den Bereichen Telekommunikation und Postwesen - zu überführen, um so über Innovations- und Kostensenkungswettlauf besseren und preiswerteren Bahnverkehr zu erzielen.

Das aktuelle Ziel ist nach den Darstellungen der DB AG die so genannte "dritten Stufe der Bahnreform" für das Jahr 200X mit dem Börsengang eines integrierten Bahnunternehmens, dass – über den gesamten Schienenverkehr – fast 95% Marktanteil hat und schon allein damit die Wettbewerbsbedingungen in der Schieneninfrastruktur bestimmt.

Es ist unklar, ob das ursprüngliche und das aktuelle Ziel der Bahnreform noch im Einklang stehen. Daher ist eine Neubesinnung des Bundesgesetzgebers hinsichtlich der aktuellen Ziele der Bahnreform notwendig.

Festzustellen bleibt auch, dass gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland die Schieneninfrastruktur überwiegend im Eigentum des Bundes verbleiben muss. Maximal 49,9% der Netzgesellschaft dürfte der Bund – mit Zustimmung der Länder – an private Investoren verkaufen bzw. an die Börse bringen.

Diese verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes für Schieneninfrastruktur bedarf jedoch der näheren Definition. Deshalb muss der Bund in differenzierten Zielvereinbarungen mit der DB AG den Umfang und die Standards der Schieneninfrastruktur festlegen.

## II.

Für das Land Nordrhein-Westfalen ist vor allen Dingen der Personennahverkehr von Bedeutung.

Im Personenfernverkehr wie auch im Güterverkehr schrumpft - trotz erheblichen Mitteleinsatzes (wie z. B. durch den Kauf teurer ICE-Züge und den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken) - der Marktanteil der Bahn gemessen am wachsenden Gesamtverkehrsmarkt.

Nur der Personennahverkehr expandiert: Ausgehend von 32 Mrd. Personenkilometern im Jahr 1994 auf etwa 40 Mrd. Personenkilometer im Jahr 2003.

Etwa 65% der Trassenerlöse werden im Nahverkehr erzielt, den die Länder zahlen. Den Rest teilen sich etwa je zur Hälfte der Fern- und der Güterverkehr.

Das einstige "Sorgenkind Nahverkehr" hat sich daher zur zentralen Einnahmequelle der DB AG entwickelt und subventioniert über den Umweg des Netzes in Form der Trassenpreise insbesondere den ICE. Denn der ICE entrichtet Trassenpreise, die die von ihm verursachten Kosten nicht ansatzweise decken.

Und das Luftverkehrsangebot der Low-Cost-Carrier steht in direkter Konkurrenz zum Schienenfernverkehr und entzieht ihm zunehmend Kundschaft, was aus ökologischer Sicht keine begrüßenswerte Entwicklung darstellt.

Somit ist der Nahverkehr insbesondere in den Ballungszentren die zentrale Einnahmequelle der DB AG, die alle ihre übrigen Sparten bahnintern subventioniert. Entgegen dieser Tatsache - oder gerade deshalb? - wird der Nahverkehr im Hinblick auf die verkehrliche Qualität von Seiten der DB jedoch erheblich vernachlässigt.

## III.

Der nordrhein-westfälische Landtag und die nordrhein-westfälische Landesregierung haben wiederholt die Lösung der vielfältigen Qualitätsprobleme der DB AG eingefordert.

Hierzu wird insbesondere die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene als entscheidende Voraussetzung einer Qualitätsverbesserung gesehen. Denn erst im Wettbewerb erhält der

Kunde aber auch die öffentliche Hand eine optimale Gegenleistung für ihren Mitteleinsatz, da der Wettbewerb Mängel letztlich mit Umsatzverlusten an die Konkurrenz bestraft. Und erst im Wettbewerb um den Kunden steht dieser endlich im Zentrum des Leistungsangebotes.

Auch die EU-Kommission verfolgt dieses Wettbewerbsverständnis und fordert von den nationalen europäischen Eisenbahnen, dass sie ihre Netze konsequent vom Transportbetrieb trennen.

In Deutschland soll dies im Rahmen der aktuellen Novellierung des Allgemeinen Eisenbahn Gesetzes durch die Schaffung der Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturbereiches von den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie durch eine "Trassenagentur" erreicht werden.

Als Ergebnis der Analyse des dringend verbesserungswürdigen Zustandes im Schienenverkehr, der unabhängig von den jeweiligen Regierungsparteien im Bund und in den Ländern entstanden ist, steht die zentrale Forderung einer wettbewerbsneutralen und wettbewerbsichernden Organisation des Netzes, so wie es sich bei den Telekommunikationsnetzen mit der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post bewährt hat.

Sollte die Intention der AEG-Novelle, nämlich die rechtliche, organisatorische, wirtschaftliche und personelle Trennung von Netz und Transportbetrieb und damit insbesondere die Weisungsunabhängigkeit der Holding gegenüber der ihr nachgeordneten Aktiengesellschaften in absehbarer Zeit nicht erreicht werden, ist eine klare institutionelle Trennung von Netz und Transportbetrieb zu realisieren. Dann kann eine Wettbewerbsneutralität des Netzes nur bewirkt werden, wenn dieses aus dem DB-Konzern ausgegliedert wird.

Die gegenwärtige DB-Konzernstruktur entspricht den EU-Vorgaben nicht. So wurden z. B. zentrale Funktionen vom DB-Netz (nämlich Planung, Bau und Instandhaltung der Infrastruktur) auf die Konzernebene als "DB-Projektbau" verlagert. Damit ist die technische Weiterentwicklung des Netzes an den Technikvorstand des Konzerns übergegangen, so dass heute die Konzernsparte DB-Netz um die Verantwortung für seine Ressourcen beraubt ist. Diese Entwicklung konterkariert in besonderem Maße die Möglichkeit der Effektivität einer Ausgliederung von DB-Netz aus dem DB-Konzern.

Die künftige Organisationsstruktur der DB AG muss nach der AEG-Novelle wenigstens Transparenz in denjenigen Unternehmensbereichen schaffen, in die öffentliche Finanzmittel fließen.

In dem Ansatz, den Schienenwegeausbau in die Auftragsverwaltung der Länder zu geben wird eine Lösung für die Zukunft gesehen, die den Interessen der Länder entgegen kommt und dem bewährten Muster des Straßenbaus folgt. Der Bau und Ausbau der Hauptstrecken wird durch den Bundesverkehrswegeplan geregelt. Die Finanzierung erfolgt wie bisher durch den Bund. Bauplanung, Baudurchführung, Unterhalt und Instandsetzung erfolgt durch die Länder. Dabei ist eine angemessene Mittelverteilung unter den Bundesländern sicherzustellen. Der Bau und Ausbau der Nebenstrecken erfolgt autonom durch die Länder. Dafür erhalten sie einen angemessenen festzusetzenden Anteil der heutigen Mittel für Schienenverkehrsinvestitionen. Auf diese Weise können die Länder, wie auch im Straßenbau, schnell und flexibel planen und auch kleine Maßnahmen (Güteranschlussgleise für Firmen und Gewerbebetriebe, Beseitigung von Engpässen, Netzlückenschlüsse, Beschleunigung von Teilstücken usw.) zügig aufgrund des Bedarfes durchführen.

In einer Kommunalisierung der Bahnhöfe liegt ein zweiter zentraler Ansatz. Bahnhöfe gelten gemeinhin als Visitenkarten der Kommunen. Sie sind damit ein ganz wesentlicher Teil der kommunalen Infrastruktur. Niemand hat ein so großes Interesse an attraktiven Bahnhofsgebäuden wie die Kommunen und letztlich auch die Länder selbst. Die erst kürzlich gemachten Erfahrungen mit der Bahnhofs-Modernisierungsoffensive des Landes NRW hat gezeigt, wie brüchig selbst vertragliche Vereinbarungen mit der Bahn AG sein können. Hieraus resultiert die Überlegung, die Bahnhofsgebäude den Kommunen zu übereignen, um damit Investitionen in den Neubau und die Modernisierung schneller und gezielter zu aktivieren. In diesem Zusammenhang wäre ein Bahnhofsinvestitionsprogramm des Bundes (wie heute über das GVFG) erforderlich.

#### IV.

Der nordrhein-westfälische Landtag stellt fest, dass

- die Qualität und Effektivität der Schienenverkehrsleistungen der DB AG für die Kunden weiter gesteigert werden muss. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der extrem hohen öffentlichen Mittel, die die DB AG erhält und für die mehr Gegenleistung erwartet werden kann. Der Bund zahlt jährlich rund 3,8 Mrd. Euro (im Jahr 2004) aus Steuermitteln für die Infrastruktur – die Länder darüber hinaus etwa 6 Mrd. Euro für den Nahverkehr (über 90% an die DB AG, weniger als 10% an übrige Wettbewerber).
- die Qualitätsleistung der DB AG insbesondere vor dem Hintergrund absehbarer Störeeignisse wie z. B. Herbstlaub, Schmierfilm auf den Schienen und Wintereinbruch weit hinter dem zu erwartenden und finanzierten Maß zurückbleibt.
- die Bahnkunden und hier insbesondere die Berufspendler im Nahverkehr hinsichtlich Zugangebot, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Service, Platzangebot und Sicherheit nach wie vor ein attraktives Angebot vermissen und so die dringend notwendige Verlagerung von Verkehrsströmen von der Straße auf die Schiene nachhaltig erschwert wird.

Der nordrhein-westfälische Landtag begrüßt, dass durch den vorliegenden Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nunmehr die EU-Richtlinien 2001/12 bis 14 sowie die Vorschläge der Task Force "Zukunft Schiene" in deutsches Recht umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung stellt einen ersten und wichtigen Schritt zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Netzinfrastruktur, zu diskriminierungsfreien Trassenpreisen sowie hinreichender Transparenz dar.

Der nordrhein-westfälische Landtag spricht sich gegen die von der DB AG im Rahmen der "dritten Stufe der Bahnreform" für 200X geplante - die Infrastruktur umfassende - materielle Privatisierung im Wege des Börsenganges aus und fordert eine klare Trennung von Netz und Transportbetrieb.

Die verkehrspolitischen Erwartung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, muss bei allen Überlegungen für einen Börsengang der DB AG und für die Zeit danach Priorität haben.

Der nordrhein-westfälische Landtag wird die von ihm gesetzten Rahmenbedingungen der Bahnpolitik verstärkt an Qualitäts- und Wettbewerbskriterien ausrichten. Quantitative Festlegungen wie das im ÖPNV-Gesetz verankerte Mindestangebot an SPNV-Leistungen sind durch qualitative Zielvorgaben zu ergänzen, um so unmittelbar auf gesetzlicher Basis auf Qualitätseinbußen reagieren zu können. Zudem sind klare Regelungen zur Rückforderung von öffentlichen Mitteln bei mangelhafter Leistungserbringung zu treffen.

Der nordrhein-westfälische Landtag fordert die Landesregierung auf,

- die Fahrgastrechte zu stärken,
- die von der Bundesregierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften angestrebte Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Netzinfrastruktur zu unterstützen; sollte das Ziel der damit angestrebten Unabhängigkeit des Netzes nicht erreicht werden, muss das Netz aus dem DB-Konzern institutionell ausgegliedert werden,
- für den Börsengang der DB AG bzw. der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften die erforderliche Zustimmung im Rahmen der dazu notwendigen Gesetzgebungsverfahren davon abhängig zu machen, dass insbesondere
  - der grundgesetzlich festgelegte Verbleib der Schieneninfrastruktur beim Bund, bzw. bei den Ländern
  - in Verbindung damit die institutionelle Sicherung des fairen Netzzuganges
  - der Vorrang des verkehrspolitischen Oberzieles, mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagerngesetzlich gesichert sind.
- im Rahmen einer Bundesratsinitiative die regionalen Kompetenzen für die Schienenverkehrsinfrastruktur bei Sicherstellung der finanziellen Verantwortung des Bundes entsprechend dem Grundgesetz sowie für die Schaffung so genannter regionaler Netze in Nordrhein-Westfalen zu stärken
- im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der Länder eine Arbeitsgruppe damit zu beauftragen, den Ansatz des Schienenwegeausbaus in die Auftragsverwaltung der Länder zu übertragen und den Ansatz der Kommunalisierung der Bahnhofsgebäude im Hinblick auf die Umsetzung intensiv zu prüfen sowie Vorschläge für den gesetzlichen Novellierungsbedarf zu entwickeln und über die Ergebnisse dem Landtag NRW zu berichten.

Edgar Moron  
Carina Gödecke  
Gerd Wirth

und Fraktion

Sylvia Löhrmann  
Johannes Remmel  
Oliver Keymis

und Fraktion