



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretärin

An den
Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp
Landeshaus
Düsternbrooker Weg



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 16/1095

24105 Kiel

Kiel, 18. August 2006

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Schleswig-Holsteinische Landtag hat auf Antrag der Fraktion von Bündnis90/Die Grünen am 22. Februar 2006 die Thematik „Privatisierung bzw. Börsengang der Deutschen Bahn AG (AB AG)“ debattiert. Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr hatte zugesagt, den erbetenen schriftlichen Bericht zu den im Antrag aufgeworfenen Fragen (Drucksache 16/560) dem Wirtschaftsausschuss nach der parlamentarischen Sommerpause vorzulegen.

Die 8 Fragen möchte ich wie folgt erläutern:

1. Bei welchen geplanten Investitions-, Erhaltungs- und Rückbauentscheidungen liegen die DB Netz AG und das Land Schleswig-Holstein derzeit im Dissens?

Zwischen der DB Netz AG und der Landesregierung besteht bei den aufgeführten Entscheidungen kein Dissens. Natürlich gibt es unterschiedliche Positionen über die zeitliche Umsetzung von Projekten. Das MWV strebt eine zeitnahe Umsetzung insbesondere der im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bzw. der im Landesverkehrsprogramm verankerten Projekte an. Demgegenüber kann die DB Netz AG - auch bei finanzieller Unterstützung durch das Land - nur Investitionsvorhaben realisieren, für die sie Bundesmittel erhält.

2. Wie bewertet die Landesregierung die Investitions-, Erhaltungs- und Rückbauentscheidungen der DB Netz AG in Schleswig-Holstein in jüngerer Zeit?

Die DB Netz AG hat in den letzten Jahren umfangreiche Investitionsvorhaben durchgeführt bzw. begonnen. Zu nennen sind insbesondere die Reaktivierung der Strecke Neumünster-Segeberg, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde sowie zahlreiche Oberbauerneuerungen auf der Marschbahn sowie der Strecke Hamburg-Flensburg (z.B. Beseitigung einer Torflinse bei Owschlag).

Außerdem schreitet die Modernisierung der Bahnstationen in Schleswig-Holstein weiter voran: Kiel Hbf wurde gerade fertig gestellt, die Bauarbeiten im Lübecker Hauptbahnhof laufen planmäßig. Ebenso werden momentan die Bahnhöfe Ahrensburg, Reinbek und Bad Schwartau umfassend modernisiert. Land und die für Bahnhöfe zuständige DB Station&Service arbeiten kontinuierlich an der Verbesserung der Stationen. Kurzfristig stehen Baumaßnahmen in Rendsburg (Modernisierung Hallendach), Elmshorn (Einbau Aufzug, neuer Zugang) und Flensburg (Aufzüge) an. Eine zwischen Land und DB Station&Service geschlossene Planungsvereinbarung sieht in den kommenden Jahren weitere Modernisierungen der mittleren Knotenbahnhöfe (u.a. Niebüll, Heide, Büchen) vor. Die DB Station&Service hat hierfür erste Planungsaufträge vergeben. Das Land übernimmt hier die Vorfinanzierung der Planungen.

Nach mehrjährigen Verzögerungen werden die Eisenbahnhochbrücken in Hochdonn und Rendsburg grundlegend saniert. In der Planung befindet sich derzeit die erste Ausbaustufe für die Ertüchtigung der Strecke zwischen Kiel und Lübeck.

Rückbauentscheidungen in jüngster Zeit sind nicht bekannt.

3. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass der geplante integrierte Börsengang der Bahn bereits dazu geführt hat, dass die DB Netz AG Infrastruktur zurückbaut und Investitionen unterlässt?

Nein, das MWV teilt diese Auffassung nicht. Der Zusammenhang zwischen dem avisierten Börsengang und dem Zustand des Schienennetzes erscheint spekulativ. Konkrete Fälle, die auf eine Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur aus diesem Grund schließen lassen, sind in Schleswig-Holstein nicht festzustellen.

Die DB AG ist ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen. Das MWV hat daher nur wenig Erkenntnisse über die tatsächliche Verwendung der Trassenentgelte bei der DB AG und kann von daher nicht beurteilen, ob ihr eine höhere bzw. zügigere Investitionsbereitschaft möglich wäre.

4. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung darüber, dass die DB Netz AG seit 2001 insgesamt 2,1 Milliarden Euro an Bundesmitteln nicht verbauen konnte? Welche Projekte in Schleswig-Holstein waren ggf. davon betroffen?

Für die in Kooperation mit dem Land durchgeführten Ausbauprojekte (insbesondere die Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg, die Elektrifizierung Hamburg-Lübeck-Travemünde, die Ertüchtigung Kiel-Lübeck) wurden bzw. werden die Bundesmittel vollständig abgerufen.

In der Instandhaltung und Modernisierung des Netzes, die von der DB Netz AG eigenverantwortlich ohne Abstimmung mit dem Land durchgeführt werden, hat es vereinzelt Verzögerungen gegeben. Ob diese Verzögerungen auch darauf zurückzuführen sind, dass die DB Netz AG Bundesmittel zu einem späteren Zeitpunkt abgerufen hat als ursprünglich geplant, kann von der Landesregierung nicht beurteilt werden.

5. Wie beurteilt die Landesregierung die Ergebnisse des Booz-Allen-Hamilton-Gutachtens zu Privatisierungsvarianten der DB AG mit und ohne Netz im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums?

Das vorgenannte Gutachten verdeutlicht die Komplexität der Thematik, die bislang häufig einseitig diskutiert worden ist und dabei auf die beiden grundlegenden Modelle – den Börsengang des Integrierten Konzerns (einschließlich des Schienenweges) und die vollständige Trennung von Netz und Betrieb – begrenzt war. Das Gutachten zeigt, dass es nicht nur diese beiden Modelle gibt, sondern auch dazwischen liegende Lösungen denkbar sind (das Eigentumsmodell in zwei Varianten und das Finanzholdingmodell).

Nach Auffassung der Gutachter hat keines der Modelle in allen Untersuchungskriterien herausragende Vorteile gegenüber den übrigen Modellen. Die Gutachter kommen daher zu keiner Empfehlung, sondern überlassen es der Politik, eine Gewichtung der einzelnen Aspekte vorzunehmen.

Im Ergebnis dürfte das Gutachten eine geeignete Grundlage für eine sachliche Entscheidungsfindung darstellen.

6. Teilt die Landesregierung die Auffassung der Gutachter, dass nur das Modell der organisatorischen Trennung von Netz und Transportbetrieb zu mehr Verkehr auf der Schiene führt – insbesondere beim SPNV und beim Güterverkehr - , während dem integrierten Modell die schlechteste Entwicklung der Verkehrsmarktanteile zugeordnet wird?

Die Gutachter haben für die Bewertung der Strukturmodelle mehrere Kriterien herangezogen. Neben den Kriterien Wettbewerb und verkehrliche Effekte wurden die Auswirkungen auf Kapitalmarktfähigkeit, Haushalt und Institutionelle Rahmenbedingungen bewertet. Nach Feststellung der Gutachter weist im Ergebnis keines der Strukturmodelle in allen Kriterien herausragende Vorteile gegenüber den übrigen Modellen auf, d. h. alle Modelle haben in einigen Kriterien Vorteile und in anderen Nachteile.

Die Feststellung der Gutachter, wonach das Getrennte Modell zu einer höheren intramodalen Wettbewerbsintensität (d. h. innerhalb des Eisenbahnverkehrsmarktes) führen würde, erscheint nachvollziehbar. Die Gutachter weisen aber auch darauf hin, dass die Effekte im intermodalen Wettbewerb (d. h. mit anderen Verkehrsträgern) überschaubar bleiben. Eine bedeutende Modalsplit-Verschiebung zugunsten der Schiene erwarten die Gutachter auch bei dem Getrennten Modell nicht; allenfalls im Güterverkehr könnte eine leichte Trendwende eintreten. Eine der Zielsetzungen der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, kann von daher auch bei dem Getrennten Modell nur sehr begrenzt erreicht werden.

Den Vorteilen, die das Getrennte Modell unter (intramodalen) Wettbewerbsaspekten bietet, stehen allerdings auch gravierende Nachteile gegenüber. So befürchten die Gutachter, dass sich eine im Staatsbesitz befindliche Infrastrukturgesellschaft zu einer „Behörde alten Stils“ zurück entwickeln könnte. Diese würde möglicherweise weniger effizient agieren als ein Privatunternehmen und Investitionsentscheidungen nicht nur nach verkehrswirtschaftlichen, sondern auch nach politischen Kriterien treffen.

Auch ist berücksichtigen, dass technisch komplexe Entwicklungen eine enge Abstimmung von Fahrweg und Betrieb voraussetzen. So wird beispielsweise von Fachleuten bezweifelt, ob die Entwicklung des ICE mit hierfür ausgelegten Hochgeschwindigkeitstrassen bei einer Trennung von Netz und Betrieb überhaupt hätte realisiert werden können.

Ferner erscheint es keinesfalls als sicher, dass sich bei dem Getrennten Modell „automatisch“ ein fairer Wettbewerb einstellen würde, denn es kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass eine selbständige Netzgesellschaft kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber ihren Hauptkunden benachteiligen würde.

Um einer Diskriminierung entgegen zu wirken und um faire Bedingungen für die Nutzung des Schienennetzes auch durch andere Eisenbahnunternehmen zu erreichen, hat die Bundesregierung die Bundesnetzagentur eingerichtet.

7. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik des Bundesrechnungshofs am Börsengang mit Netz?

Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes hat die Bahnreform ihre Ziele bisher nicht erreicht. Insbesondere die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene sei ausgeblieben. Der Bundesrechnungshof stellt fest, dass das Schienennetz auch nach einem Börsengang auf absehbare Zeit keine ausreichenden Erträge erwirtschaften und der Bundeshaushalt weiterhin für die Finanzierung der Schienenwege erheblich belastet werde. Er hinterfragt kritisch, ob einer privatisierten DB AG eine feste Zuschussgröße aus dem Bundeshaushalt langfristig garantiert werden dürfe.

Das MWV respektiert die Kritik des Bundesrechnungshofes. Die Argumente sind allerdings nicht neu. Hier gilt es, zukunftsorientierte Lösungsansätze zu entwickeln, die einen verkehrswirtschaftlich sinnvollen Einsatz der Bundesmittel gewährleisten. Auch nach einem Börsengang würde die in Art. 87 e des Grundgesetzes verankerte Verantwortung des Bundes, im Interesse des Allgemeinwohls eine funktionierende Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, bestehen bleiben. Erforderlich ist jedoch mehr als bisher eine Verstärkung der Bundesmittel, um eine bessere Planungssicherheit – auch angesichts langer Planungsverfahren und Bauphasen - zu erreichen. Hierfür entwickeln das Bundesverkehrsministerium und die DB AG das Konzept einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die sich über mehrere Haushaltsperioden erstrecken würde. Damit werden einerseits das jährliche Entgelt des Bundes zur Sicherung des Bestandsnetzes, andererseits die damit abgegoltenen Aufgaben und die Gewährleistung der Netzqualität im Interesse der DB AG, aller Wettbewerber und letztlich auch im Interesse der Kunden festgeschrieben. Erfüllt das Unternehmen seine Aufgaben nicht im vereinbarten Umfang bzw. wird die vereinbarte Qualität nicht erreicht, sind Vertragsstrafen vorgesehen.

8. Teilt die Landesregierung die Sorge, dass private Anteilseigner am Netz versuchen würden, die betriebswirtschaftlich unattraktiven Teile des Streckennetzes

still zu legen und welche Auswirkungen hätte dies auf den Bahnverkehr in der Fläche des Landes Schleswig-Holsteins?

Die Privatisierung der Bahn darf nicht dazu führen, dass das Schienennetz auf die profitablen Strecken zwischen den Metropolen konzentriert und in der Fläche zurück gebaut wird. Unwirtschaftlich gewordene Strecken sollten erhalten werden, wenn dies aus übergeordneten verkehrswirtschaftlichen Gründen sinnvoll ist.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch ein börsennotiertes Infrastrukturunternehmen nicht eigenmächtig über die Stilllegung von Strecken entscheiden kann. Vielmehr gilt weiterhin das förmliche Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), das vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt wird. Voraussetzung ist u. a. der Nachweis, dass Dritte an der Übernahme der stillzulegenden Infrastruktur kein Interesse haben.

Zudem werden Umfang und Qualität des Schienennetzes in der vorgenannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verhandelt und festgelegt. Die Zahlungen des Bundes erfolgen für die vertraglich festgelegte Qualität und den vertraglich festgelegten Netzumfang. Für den Fall, dass die DB AG die vertraglich fixierten Leistungen nicht erfüllt, sind Sanktionen vorgesehen. Negative Auswirkungen auf den Bahnverkehr in der Fläche des Landes Schleswig-Holsteins sind daher aufgrund des geplanten Abschlusses einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zu befürchten.

Fazit:

Die vollständige Trennung von Transportleistung und Schienennetz bietet auf den ersten Blick viele Vorteile, insbesondere unter dem Aspekt, faire Rahmenbedingungen für einen intensiveren Wettbewerb zu ermöglichen. Aus diesem Grunde haben sich etliche Interessensverbände für das Getrennte Modell ausgesprochen. Unter diesem Blickwinkel haben es auch die Regierungsfractionen im Koalitionsvertrag formuliert.

Das Getrennte Modell hat aber auch erhebliche Nachteile, wie ich schon in der Antwort zu Frage 6 dargelegt habe. Es ist durchaus fraglich, ob sich bei diesem Modell von allein ein fairer und intensiverer Wettbewerb ergeben würde. Vielmehr dürfte weiterhin die staatliche Kontrolle durch die Bundesnetzagentur erforderlich sein. Bevor ein technisch komplexes System, das in der Eigentümerversantwortung der DB AG im Großen und Ganzen gut funktioniert, getrennt wird, sollte überlegt werden, ob die Stärkung des Wettbewerbs auf diesem Wege nicht genauso gut erreicht werden kann.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass im europäischen Ausland nicht überall die gleichen Wettbewerbsvoraussetzungen gegeben sind. Während der DB AG der Markteintritt in einigen Ländern faktisch verwehrt ist, drängen insbesondere französische und englische Verkehrskonzerne in den deutschen SPNV-Markt. Der DB AG ist es aus kartellrechtlichen Gründen hingegen kaum möglich, ihr Inlandsgeschäft durch Betriebsübernahmen im Eisenbahnbereich auszubauen. Ob es wirtschafts- und verkehrspolitisch sinnvoll ist, das heimische Eisenbahnunternehmen durch eine Trennung gegenüber ausländischen Konkurrenten zu schwächen, kann durchaus kritisch hinterfragt werden.

In der aktuellen politischen Diskussion ist das Getrennte Modell daher auch in den Hintergrund getreten. In der Diskussion sind zwei Grundmodelle verblieben: das Integrierte Modell – eventuell ergänzt um ein Heimfallrecht – und das Eigentumsmodell, bei welchem

das Eigentum am Netz an den Bund oder eine Bundeseigentumsgesellschaft übertragen wird. Bei der Eigentumsvariante sind weitere Gestaltungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Einflussnahmemöglichkeiten des Bundes denkbar: vom Abschluss eines Pachtvertrages mit extrem langer Laufzeit mit der Bahn bis hin zur Übertragung der Investitionsentscheidungen auf die Bundeseigentumsgesellschaft unter Abschluss eines „Betriebsführungsvertrages“ mit der DB AG.

Derzeit werden insbesondere von der Bundesregierung die Vor- und Nachteile der beiden Modelle mit Unterstützung von Experten vor allem im Hinblick auf Wettbewerb, Gemeinschaftsrechtskonformität, Infrastrukturverantwortung des Bundes, Wert des Eigentums bei Teilprivatisierung, Bundeshaushalt und Beschäftigungssicherung erörtert.

Einige Kriterien sind aus Landessicht natürlich anders zu gewichten als aus Bundessicht. Für die Verkehrsinteressen Schleswig-Holsteins wären insbesondere die nachfolgend aufgeführten fünf Voraussetzungen wichtig:

1. das Schienennetz darf nicht auf die profitablen Strecken zwischen den Metropolen konzentriert und in der Fläche zurück gebaut werden
2. das Land darf nicht mehr als heute zur Finanzierung von Neubau- und Sanierungsmaßnahmen heran gezogen werden
3. es muss Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb geben
4. das Schienennetz muss in einem guten Zustand gehalten werden
5. die Trassenentgelte müssen bezahlbar bleiben.

Ich werde diese Aspekte in den politischen Meinungsbildungsprozess einbringen und bitte um Verständnis, das sich die Landesregierung in der laufenden Diskussion zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht endgültig auf eines der beiden Modelle festlegen kann.

Mit freundlichen Grüßen



Karin Wiedemann