



### **Antworten des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. zur Anhörung des Wirtschaftsausschusses zur Bahnreform am 29.09.2004**

#### **Vorbemerkung:**

Die Tatsache, dass öffentlicher Verkehr überhaupt nur angeboten wird, um das Beförderungsbedürfnis der Fahrgäste zu befriedigen, wird in der Diskussion um die Strukturen und Finanzierungswege in diesem Wirtschaftszweig oft vernachlässigt. Der Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Fahrgäste, also eben dieser Endverbraucher, für die öffentlicher Verkehr angeboten wird.

#### **Zu Frage 1, 2 und 4:**

Die bisherige Bahnreform hat einen Weg beschritten, der die Interessen des Verkehrsunternehmens Deutsche Bahn AG optimal berücksichtigt, da sie als Netzeigentümer über ein faktisches Monopol im intramodalen Bereich verfügt.

Die Interessen des Staates (Raumordnung, Strukturpolitik und Daseinsvorsorge) und der Fahrgäste bleiben weitestgehend unberücksichtigt, weil diese dem Monopolisten ausgeliefert sind.

Insbesondere die Bundesländer haben keinerlei Einfluss auf den Erhalt und den Ausbau von notwendiger Infrastruktur, obwohl der überproportionale Anteil der Bestellerentgelte im Nahverkehr direkt an den Netzbetreiber durchgereicht werden. Schleswig-Holstein muss einerseits die Regionalfaktoren für die Nahverkehrsstrecken im Land ungefragt hinnehmen, muss andererseits dagegen hilflos zusehen, wie die Deutsche Bahn AG z.B. die Elektrifizierung Hamburg - Lübeck immer wieder dem Konzernergebnis und ihrem Börsengang unterordnet.

Deshalb erscheint die Herauslösung des Bereiches Netz aus dem Konzernverbund der Deutschen Bahn AG mehr als geboten. Eine reine Trennung von Netz und Verkehr bliebe jedoch suboptimal, da der Staat weiterhin keine Einflussmöglichkeiten auf die Netzbetreiber hätte. Nach deutschem Verfassungsrecht genießt der Infrastrukturbetreiber Schutz. Kommt er seinen Verpflichtungen nicht nach, so muss er letztlich

enteignet werden, was sowohl wirtschaftspolitisch fragwürdig wäre, als auch sehr lange dauern würde. Eine rasch wirksame Aufsicht muss somit andere Durchsetzungsmittel haben. Wie wenig durchsetzungsfähig bereits das heutige Eisenbahnbundesamt trotz klarer gesetzlicher Vorgaben ist, zeigen die illegalen Stilllegungen z.B. im „Sonneberger Netz“ durch die Deutsche Bahn AG.

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt deshalb folgenden Lösungsansatz vor: Der Staat (Bund oder Länder) bleibt im Besitz von Grund und Boden und vergibt die Netzbewirtschaftung über Ausschreibungen (zeitlich befristete Verträge und Kündigung bei Unzuverlässigkeit) an Infrastrukturgesellschaften, die wie die Deutsche Bahn AG auch Anbieter von Verkehr sein können.

Wie der Staat dabei die Planung organisiert, muss sich zeigen. Da sich die Organisationsstruktur im Straßenbau bewährt hat, kann diese ein Vorbild sein, wobei auch bei anderen Modellen eine Regionalisierung der Verantwortung für die Planung im Nahverkehr nach den guten Erfahrungen im Bereich Verkehr ein wichtiger Bestandteil sein sollte. Unterschiedliche Regionen können so individuelle und effiziente Lösungen entwickeln.

Eine gesonderte Trassenvergabeagentur wäre bei der oben vorgeschlagenen Trennung nicht mehr zwingend notwendig, da die beauftragten Infrastrukturgesellschaften aus eigenem ökonomischen Interesse eine optimale Auslastung zum Ziel haben werden und in Problemfällen vom Grundeigentümer gekündigt werden können.

Die Trennung von Grund und Boden einerseits und der Netzbewirtschaftung andererseits ermöglicht zudem eine dringend notwendige Neubewertung von Kosten und Risiken. Wie bei Straßen und Wasserstraßen gibt es Risiken (geologische und topografische), die von Unternehmen nicht mehr beherrscht werden können.

### **Zu Frage 3:**

Ob ein Unternehmen privatisiert wird oder nicht, ist für den Fahrgast nachrangig von Bedeutung, so lange das Angebot davon nicht unmittelbar betroffen ist. Die Frage über einen Börsengang ist daher eine politische Entscheidung.

In der aktuellen Situation, die Fahrgast- und Umsatzzahlen gehen zurück bei gleichzeitiger Unterfinanzierung des Fahrwegs, kann ein Börsengang nicht ohne erhebliche Angebotskürzungen und Stilllegungen erreicht werden. Deshalb begrüßt der Fahrgastverband PRO BAHN die aktuelle Verschiebung des Börsenganges.

Grundsätzlich beendet die Privatisierung aller Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG die strukturelle Gefahr, dass die Politik als Eigentümer in die Wettbewerbsregeln eigennützig eingreift und ist somit anzustreben.

### **Zu Frage 5 und 6:**

Der Fahrgast erwartet für die gesamte Reisekette nur einen durchgehenden Fahrschein. Dies gilt insbesondere im regionalen Nahverkehr, wo der Wettbewerb in einigen Bundesländern bereits zu einer deutlich größeren Vielfalt von Anbietern geführt hat. Ohne einen durchgehenden Tarif würde das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr unattraktiv.

Der für Schleswig-Holstein geplante, landesweit einheitliche Tarif stellt ein bundesweit vorbildliches Modell dar, das sowohl dem Fahrgast einen durchgehenden Fahrschein bietet als auch den Unternehmen eine transparente, faire Einnahmeverteilung garantiert. Leider ist dieser Tarif bis heute nicht in vollem Umfang realisiert und ohne die Umsetzung einer zweiten Stufe zum Fahrplanwechsel droht die Einführung zu scheitern. Im Unterschied zum Nahverkehr, wo die Fahrpreise durch die Länder genehmigungspflichtig sind, kann es eine solche Bindung auf einen einheitlichen Tarif gegenüber eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsunternehmen nicht geben. Zwar wäre ein einheitlicher Tarif wünschenswert, eine Realisierung durch ein Tarifikat eines großen deutschen Bahnkonzerns darf es aber in keinem Fall geben. Ähnlich wie im Flugverkehr ist für den Fahrgast ein durchgehender Fahrschein sowie eine durchgängige Auskunft vom ersten Ansprechpartner von fundamentaler Bedeutung. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat hierfür eine private Vertriebsgesellschaft, die im staatlichen Auftrag aber unternehmensneutral arbeitet, oder auch eine Verkehrskammer für den öffentlichen Verkehr vorgeschlagen. Eine Verkehrskammer könnte neben einem durchgängigen Tarif auch eine faire Einnahmeverteilung realisieren, wie sie im SH-Tarif derzeit aufgebaut wird. Wie dringend eine transparente und faire Abrechnung sein kann, hat sich bei der Flex-AG-Insolvenz gezeigt. Fehlende Reisendenerlöszahlen in der Planungsphase und undurchschaubare sowie langwierige Abrechnungszeiträume haben die Insolvenz erheblich beschleunigt.

#### **Zu Frage 7:**

Durch die direkte Betroffenheit können Kommunen sicherlich viel näher an den tatsächlich vorhandenen Bedürfnissen vor Ort planen. Deshalb werden die Kommunen auch schon heute an der Planung der Bahnhofsumfelder beteiligt. Eine ganzheitliche Planung für Bahnhof und Umfeld ist sinnvoll. Die Übernahme des Betriebs von Bahnhöfen wird aber zu erheblichen Mehrkosten für die Kommune führen. Der Betrieb wird deshalb weiterhin von Unternehmen erbracht werden müssen, wobei die bisherige Zwangsbindung an DB Station&Service aufgegeben werden muss. Andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen können kostengünstiger bei gleicher oder höherer Sicherheit Stationen betreiben. In Schleswig-Holstein sind die Stationen der AKN ein Beispiel dafür.

#### **Zu Frage 8:**

Die technischen Standards im Eisenbahnverkehr haben sich allgemein bewährt und sind für regionale Anbieter durch Länderaufsichten auch heute schon modifizierbar. Problematisch sind nur die langen Verfahrenszeiten bis Änderungen und regionale Ausnahmen zugelassen werden. Eine Regionalisierung der Verkehrsaufsichten auf die Länder kann die Effizienz und Kundenorientierung durch direkte Betroffenheit vor Ort sicher erhöhen. Die Sicherheit würde ohne Frage gewahrt bleiben, wie es z.B. die AKN in Schleswig-Holstein beweist.

Ein Grund für die hohe Sicherheit im Bahnverkehr sind nicht allein die technischen Standards und Betriebsvorschriften, sondern auch die Tatsache, dass Vorschriften, anders als im Straßenverkehr, befolgt werden. Dringenden Handlungsbedarf sieht PRO BAHN im Bereich Bahnübergänge. Die Vorschriften reichen aus, ständige und erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie die Missachtung des Rotlichtes

wurden jedoch noch nie durch die Ordnungsbehörden überprüft oder geahndet. Dies muss umgehend erfolgen.

### **Zu Frage 9:**

Der Fahrgast hat bis heute keinerlei gesetzliche Rechte und dies unterscheidet ihn von allen anderen Kunden anderer Wirtschaftszweige.

Ein besonderes Defizit besteht im Bereich Entschädigung bei Nichteinhaltung der Beförderungsverträge durch die Unternehmen. Die Deutsche Bahn AG hat zwar in ihrer Kundencharta einige bislang im Zuge der Kulanz üblichen Regeln endlich verbindlich festgeschrieben, dies kann aber nur ein erster Schritt sein. Insbesondere die Reisegutscheine bei Verspätungen und Zugausfällen sind eine Zumutung, da sie implizit nur eine Einladung darstellen, die wiederkehrenden Qualitätsmängel noch einmal zu erleben. Der Schaden für die Fahrgäste ist jedoch konkret fassbar wie z.B. Verdienst- und Geschäftsausfälle. Diese konkreten Schäden müssen auch konkret in Geldleistungen erstattet werden.

Bedauerlich ist, dass die Deutsche Bahn AG Kundengarantien als Monopolist verhindert, zu der alle ihre Konkurrenten bereit wären. Die EVUs außerhalb des DB-Konzerns haben bereits erkannt, dass man mit garantierter Qualität sehr effektiv um Kunden werben kann. Wenn der DB-Konzern weiterhin freiwillige, umsetzungsfähige Kundengarantien, wie z.B. im schleswig-holsteinischen Nahverkehr, blockiert, wird man über gesetzliche Regelungen nachdenken müssen.

### **Fazit:**

Ob die Bahnreform letztendlich noch zu einem für den Endverbraucher zufriedenstellenden Abschluss kommt oder nicht, hängt allein davon ab, ob insbesondere die Bundespolitik bereit ist, zu erkennen, dass es eine staatliche Verantwortung zur Definition fairer und unternehmensunabhängiger Wettbewerbsregeln und zur Finanzierung des Fahrwegs gibt. Eine Vollkostenfinanzierung durch alleine die Nutzer ist, ebenso wie im Straßenverkehr, nicht möglich und muss zwangsläufig zum Zusammenbruch des Bahnnetzes führen. Eine fragwürdige Prioritätensetzung bei Infrastrukturinvestitionen durch allein einen Wettbewerber erschwert dabei zusätzlich den effizienten Einsatz von öffentlichen Steuergeldern.

Für den Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg e.V.  
Bad Schwartau, den 28.09.2004

gez. Frank M. Sievert  
(Landesvorsitzender)