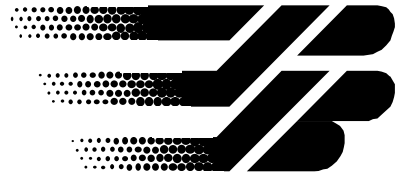


PRO BAHN

Bundesvorstand

Gemeinnütziger Fahrgastverband



Medieninformation

3. Juli 2006

Länder müssen Sparpotentiale beim Schienennetz durch Eigenregie nutzen - Gefahren für viele Bahnlinien bei integriertem Börsengang nach DB-Wünschen Der Fahrgastverband PRO BAHN warnt daher dringend davor, das Grundeigentum an Bahnlinien und Stationen an der Börse zu verkaufen

Nach Auffassung des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. müssen die Bundesländer nach der jetzt beschlossenen Kürzung der Bundeszuschüsse für den Schienen-Nahverkehr ("Regionalisierungsmittel") verstärkt die Möglichkeiten verstärkt nutzen, regionale Bahnlinien und Bahnstationen preiswerter zu betreiben als bisher. Nachdem die Bundesländer der Kürzung der Bundesmittel für den Schienenpersonennahverkehr weitgehend zugestimmt haben, wird in allen Landeshauptstädten darüber diskutiert, wo eingespart werden kann. "Dabei müssen jetzt auch die Kosten der regionalen Bahnlinien angegangen werden," fordert der verbraucherpolitische Sprecher des Fahrgastverbandes Joachim Kemnitz. "Hier liegen große Möglichkeiten, preiswerter und effizienter zu bauen und den Betrieb zu gestalten. Wenn, wie von DB-Chef Mehdorn gewünscht, das Grundeigentum an den Bahnlinien an der Börse verkauft wird, dann sehen sich die Bundesländer einem Monopol gegenüber und müssen zahlen, was gefordert wird." Einige Bundesländer haben durch die Beauftragung kommunaler und regionaler Unternehmen bereits gezeigt, dass Bahnlinien effizienter und kostengünstiger gestaltet werden können. Beispiele dafür sind die Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück mit der niedersächsischen Teil der Bahnlinie Osnabrück -Bielefeld, die Albtal-Verkehrsgesellschaft mit der Murgtalbahn Karlsruhe - Freudenstadt und die Thüringer Eisenbahngesellschaft mit dem "Sonneberger Netz" und der Pfefferminzbahn. Bereits im Jahre 2004 wurde durch ein Gutachten der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nachgewiesen, dass Bahnbauten durch regionale Unternehmen schneller und billiger möglich sind als es der Großkonzern Deutsche Bahn kann.

Das Gutachten ist unter www.bag-spnv.de > Downloads verfügbar.

Regio-Netze der DB keine Lösung

"Die DB experimentiert zwar auch mit mittelständischen Regionalnetzen, aber die Kostenvorteile kommen bisher nicht den Ländern zugute", erklärt Kemnitz. "Die Konzernspitze legt nach wie vor die Preise über sogenannte Regioanlfaktoren fest und schöpft so die Bundesmittel ab."

PRO BAHN e.V. Bundesverband, Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, Tel. (030) 2018 1742; Fax: (030) 2096 2586

Konto Postbank Köln Konto Nr. 3105 48-500 BLZ 370 100 50

Bundesvorstand: Karl-Peter Naumann, Hamburg, Joachim Kemnitz, Norderstedt, Hartmut Buyken, Erkrath, Stefan Jugelt, Dresden, Dr. Klaus Schröter, Rheinbach

Obwohl die Regio-Netze durch eine mittelständische Organisation niedrigere Kosten haben als andere DB-Strecken, sind die Trassenpreise im Bereich der Regio-Netze überdurchschnittlich hoch.

Erfolgreiche Netze in Gefahr

Weitere Gefahren sieht der Fahrgastverband darin, dass zahlreiche Bahnlinien der DB heute an erfolgreiche regionale Bahngesellschaften verpachtet sind. Dazu gehören unter anderem die besonders erfolgreichen Netze der Albtal-Verkehrsgesellschaft und der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft und der Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück.

"Wenn das Eigentum dieser Bahnlinien an der Börse verkauft wird, haben die heutigen Betreiber über die jetzige Laufzeit hinaus keine Chance mehr, die Bahnlinien langfristig weiter zu erhalten," erklärt Kemnitz. "Das Grundeigentum am Schienennetz muss daher staatlich bleiben."

Keine Stilllegungspläne bei der DB?

Die Deutsche Bahn AG hat mehrfach dementiert, dass es Stilllegungspläne für das regionale Streckennetz gebe. Es mag zwar derzeit offiziell keine Pläne geben. Wer indessen die Zusammenhänge kennt, weiß, **dass Abbestellungen von Verkehrsleistungen wegen fehlender Regionalisierungsmittel zahlreiche Bahnlinien unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze drücken werden, wenn sie weiterhin nach den Kostensätzen der DB berechnet werden. Bisher schon hat die DB bei rund 1.000 km Strecken die Infrastruktur bis zur technischen Unbefahrbarkeit abgewirtschaftet.** Das aktuellste Beispiel ist die "Kyffhäuserbahn" Artern - Sondershausen in Thüringen: Die DB fährt wegen nicht sanierter Streckenschäden nur noch einen "Notfahrplan" und hat die Stilllegung beantragt. Das Eisenbahnbundesamt hat die Stilllegung verweigert, die DB hat den Rechtsstreit dagegen in erster Instanz verloren. Dieses Vorgehen ist keine Basis für eine erfolgreiche regionale Entwicklung.

DB hemmt regionale Entwicklung oder läßt sie sich teuer bezahlen

Ein eindrucksvolles Bild von der Art und Weise, wie die Deutsche Bahn AG das regionale Interesse an der Modernisierung der Schieneninfrastruktur umgeht, zeichnet der freie Journalist Michael Schwager über die Stadtbahn Heilbronn - Öhringen in Baden-Württemberg. Hier explodierten die Kosten des Infrastrukturausbaues auf dem der DB gehörenden Teilabschnitt. Andere Streckenabschnitte kann die Albtal-Verkehrsgesellschaft in eigener Regie betreiben und kommt mit weitaus geringeren Mitteln aus (Anlage, Quelle <http://www.scritti.de/Stadtbahn/info2.html>).

Ein weiteres Beispiel ist die Pfefferminzbahn in Thüringen, die von der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft (ThE) in kürzester Zeit instandgesetzt wurde, nachdem die DB sie herunterkommen ließ. Während die ThE die Strecke jetzt mit den zugehörigen Trassenpreisen kostendeckend betreibt, empfand die DB die gleichen Einnahmen nicht als auskömmlich.

Ein Beispiel dafür, dass unter der Regie der Deutschen BAHN AG die Sanierung regionaler Bahnlinien verzögert und verteuert wird, ist die Bahnlinie Bielefeld - Paderborn (Sennebahn), NRW. Seit Jahren wird an dieser Strecke immer wieder in kleinen Teilabschnitten gebaut, ein Ende ist nicht abzusehen. Die Deutsche Bahn AG verlangt, dass ihr alle Planungskosten vorgeschossen werden, damit sie überhaupt zu planen beginnt - trotz überdurchschnittlicher hoher laufender Trasseneinnahmen. Während die Anliegergemeinden inzwischen Bahnhofsumfelder und teilweise auch Bahnstationen saniert haben, ist die Signaltechnik immer noch in einem Stand vom vor 100 Jahren, so dass die Höchstgeschwindigkeit nicht heraufgesetzt werden kann. Es gibt kein Gesamtkonzept für Finanzierung und vollständiger Sanierung. Die vergleichbar strukturierte Bahnlinie von Osnabrück nach Dissen-Bad Rothenfelde (Niedersachsen) konnte hingegen durch die Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück binnen eines Jahres auf den neuesten technischen Stand gebracht und in Betrieb genommen werden.

Regionalisierungsmittel, Trassenpreise und Verkehrsverträge

Die vergleichsweise hohen Trassenpreise der Deutschen Bahn AG werden auch für Strecken minderer und minderer Qualität verlangt. Die hohen Trassenpreise beruhen vielfach darauf, dass regionale Bahnlinien nicht modernisiert sind und noch einen sehr hohen Personalaufwand haben.

Diese Trassenpreise werden von den Verkehrsunternehmen erbracht, die ihrerseits Bestellerentgelte von den Aufgabenträgern des Schienenpersonenahverkehrs erhalten **In den meisten Verkehrsverträgen der Bundesländer mit der DB AG sind diese hohen Trassenpreise pauschal abgegolten, so dass die Bundesländer die Höhe der Trassenpreise gar nicht offen zur Kenntnis nehmen. Bei künftigen Ausschreibungen werden aber die Trassenpreise offenbar werden.**

Regionalisierung der Infrastruktur offen halten und fördern

Das sogenannte "Eigentumsmodell", das für die Privatisierung der Deutschen Bahn AG in Betracht kommt, hält die Option einer Regionalisierung der regionalen Schienenwege offen. **Wird hingegen das Grundeigentum an Bahnlinien und Stationen auch nur teilweise - unter Beachtung des Art. 87e Grundgesetz - an die Börse gebracht, so kann nur noch eine Enteignung nach Art. 14 Grundgesetz die Regionalisierung des Schienennetzes möglich machen.**

Der Fahrgastverband PRO BAHN warnt daher die Bundesländer eindringlich vor einer Zustimmung zum "integrierten Börsengang" unter Einschluss des Grundeigentums der Deutschen Bahn AG.

Kontakt:

PRO BAHN Bundesverband

Joachim Kemnitz, Verbraucherpolitischer Vorstand, 0173-/4736354, Festnetz 040-5226702

Rainer Engel, Referent für Recht und Grundsatzfragen, 0173-5454559

Hartmut Buyken, Pressesprecher, 0170-9154784

PRO BAHN e.V. Bundesverband, Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, Tel. (030) 2018 1742; Fax: (030) 2096 2586

Konto Postbank Köln Konto Nr. 3105 48-500 BLZ 370 100 50

Bundesvorstand: Karl-Peter Naumann, Hamburg, Joachim Kemnitz, Norderstedt, Hartmut Buyken, Erkrath, Stefan Jugelt, Dresden, Dr. Klaus Schröter, Rheinbach