



Schwärzungen aufgedeckt:

Börsenbahn legt forciert still

6.000 Kilometer Strecke in Gefahr

> Was Kenner der Materie schon immer vorausgesagt hatten, steht auch im PRIMON-Gutachten: Eine Börsenbahn legt forciert Bahnlinien still. Die betreffende Passage war geschwärzt und damit Bundestagsabgeordneten und der Öffentlichkeit vorenthalten worden. Die Börsenbahn nutzt aber auch ganz andere Methoden als es ein gemeinnütziger Staatsbetrieb tun sollte: Sie setzt auf die Länge des Rechtswegs und schafft unterdessen vollendete Tatsachen.

■ Höhepunkt des Eklats

Der Höhepunkt der Verärgerung der Abgeordneten über die Schwärzungen im PRIMON-Gutachten war die Information des verkehrspolitischen Sprechers der Grünen-Fraktion Winfried Hermann. Dieser gab im Verkehrsausschuss des Bundestages am 15. Februar aus dem Inhalt der geschwärzten Seite 203 folgende Passage bekannt: „Den größten Anteil am Effekt ‚Investive Fehlallokation‘ hat nach Einschätzung der DB AG eine Verlangsamung bzw. Verminderung der Stilllegung unwirtschaftlicher Teile des Schienennetzes nach einer Trennung. Eine eher staatsnahe Infrastrukturgesellschaft wäre – so die Argumentation – nicht in der Lage, Rationalisierungen des Netzes in dem Ausmaß und der Geschwindigkeit wie ein privatisierter, integrierter Konzern vorzunehmen.“ Tatsächlich kommt dieser Inhalt auch an anderen Stellen des Gutachtens zum Ausdruck, denn immer wieder verweisen die PRIMON-Gutachter darauf, dass eine staatliche Infra-

strukturgesellschaft nicht so effizient arbeite wie eine private. Doch ineffizient in diesem Sinne heißt immer: im Sinne des Kapitalmarktes. Effizient ist nur, womit im Augenblick Geld verdient wird. Vorsorge für morgen ist einem börsenorientierten Unternehmen fremd.

■ Richtig geschlossen

„Daraus ergibt sich der logische Schluss, dass die Deutsche Bahn nach einem integrierten Börsengang eben solche Streckenstilllegungen im großen Umfang plant.“

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- ➔ Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22
- ➔ Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

Herr Mehdorn hat in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass ihn politische Vorgaben wenig scheren. Die strategische Überlegung, das Schienennetz auf das betriebswirtschaftliche Optimum für die Transporttöchter der Deutschen Bahn zu Lasten der Wettbewerber zu schrumpfen, ist mehr als ernst zu nehmen,“ erklärte Hermann.

■ Auf Kosten der Länder

Die eigentliche Dramatik liegt darin, dass Eisenbahnen heute nur noch sehr eingeschränkt und mit langen Planungsvorläufen gebaut werden können. Hätte die DB mit ihren Stilllegungsplänen Erfolg gehabt, so wäre so manches Vorhaben nicht realisierbar gewesen, das heute als Vorzeigeprojekt für erfolgreichen Personen- oder Güterverkehr dient. Ob die Stadtbahn nach Wildbad oder die Regio-S-Bahn von Neuß nach Kaarst: Dem Großkonzern Deutsche Bahn fehlte es an Innovationsfähigkeit, um den Wert solcher Bahnlinien zu erkennen. Für den Güterverkehr gilt das in gleicher Weise: Ein aktuelles Beispiel ist die Rübelandbahn – eine Million Tonnen Kalkstein jährlich genügen der DB AG nicht, um die Strecke zu behalten. Jetzt müssen die Felswerke die Strecke selbst kaufen, die sie für den Transport benötigen.

Daraus folgt zwar nicht, dass jeder Meter Schiene mit Zähnen und Klauen verteidigt werden muss, wohl aber, dass ein privatwirtschaftliches Unternehmen kein Garant für ein zukunftsfähiges Schienennetz ist.

■ Abschöpfen, erpressen, zerstören

Der Infrastrukturbetreiber hat es nämlich selbst in der Hand, über die Gestaltung der Benutzungsentgelte die Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur zu beeinflussen und da-

mit auch eigenmächtig die Voraussetzungen für Wirtschaftlichkeit zu schaffen. Das hat die DB bereits mit zwei Maßnahmen zu Lasten der Bundesländer getan:

- durch einen Zuschlag von 65 % auf die Trassenpreise für Taktverkehre und
- durch die so genannten Regionalfaktoren, mit denen regionale Strecken künstlich weiter verteuert wurden.

Auch bei den Stationspreisen hat die DB ein System eingeführt, das intransparent ist und letztlich dazu führen kann, dass Bahnhöfe und Haltepunkte „unwirtschaftlich“ werden.

Die DB weiß sehr genau, dass die Besteller des Nahverkehrs erpressbar sind und dass man so die Regionalisierungsmittel abschöpfen kann. Muss denn jedes Mal die Aufsicht oder das Kartellamt tätig werden, um die Entgelte für die Infrastruktur zu überprüfen?

■ Wo sind Stilllegungen zu erwarten?

Die Untersuchungen anlässlich der Einführung der Regionalfaktoren (*derFahrgast* 4/2002 Seite 11 ff.) haben zutage gefördert, dass der Aufwand für ein modernes Regionalnetz je Streckenkilometer ungefähr 50.000 Euro jährlich beträgt. Legt man diesen Betrag und die Trassenpreise der DB zugrunde, dann ist die Wirtschaftlichkeit einer Strecke erreicht

- mit 40 Güterzügen je Werktag und Richtung oder
- mit 18 Reisezügen je Tag und Richtung (= stündlich ein Zug je Richtung von 6 bis 23 Uhr).

Diese Kriterien zeigen, dass wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit

- alle regionalen Güterstrecken, die nicht auch von Reisezügen befahren werden,
- alle regionalen Bahnlinien, auf denen weniger als ein Stundentakt angeboten wird,

Börsenbahn reißt ab, was gerade nicht gebraucht wird:

Musterbeispiel Aulendorf – Kißlegg

Zu den Bahnlinien, die auf der Liste der Stilllegungen stehen würden, gehört auch die Verbindung von Aulendorf nach Kißlegg. Die 30 Kilometer lange Verbindung liegt zwischen den Achsen Ulm – Friedrichshafen und München – Lindau und ist zwischen Ulm und Bodensee die einzige Spange über die Landesgrenze zwischen Württemberg und Bayern. Im Allgäu-Schwaben-Takt hat sie eine wichtige Funktion. Das Land Baden-Württemberg hat wegen (angeblich) mangelnder Nachfrage Züge abbestellt, sodass jetzt nur noch alle zwei Stunden ein Zug über die Grenze fährt. Die DB reagiert mit dem Abriss des Kreuzungsbahnhofs Wolfegg, der notwendig ist, um die Strecke stündlich zu befahren, und begründet das damit, dass die altertümlichen Stellwerke nicht mehr besetzt werden müssen. Weichen und Stellwerke einstweilen einfach liegen zu lassen würde die Bilanz der Börsenbahn belasten. Wenn das Land Baden-Württemberg den Stundentakt wieder einrichten möchte, geht das nur noch mit öffentlichen Fördermitteln.

Der Vorgang zeigt:

- Die Abbestellung von Zügen zur Einsparung von Geldern ist unseriös, weil sich dadurch die Kosten für den Betreiber der Strecke nicht reduzieren. Es handelt sich um einen Verteilungskampf, bei dem die nicht leistungsgerechte Struktur der Trassenpreise der DB – hier zu ihren Lasten – genutzt wird.
- Ein gerade nicht genutzter Kreuzungsbahnhof ist ein unproduktives Anlagevermögen, das die Bilanz der Börsenbahn belastet, und ist sofort zu beseitigen.
- Zur Verhinderung des Eintritts eines Wettbewerbers im Bereich Infrastruktur wird zunächst nur dieser Kreuzungsbahnhof beseitigt.
- Die Gesamtstrecke ist aber unwirtschaftlich und wird nach dem Börsengang – dann aber bereits weitgehend demontiert – ganz stillgelegt und damit der öffentlichen Hand überantwortet.

Die Börsenbahn und der Rechtsweg: Musterbeispiel Zwingenberg

Das Stellwerk Zwingenberg an der Bergstraße brannte ab. Ein Überholgleis für Güterzüge ist nicht mehr benutzbar. Zwingenberg liegt an der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt und Heidelberg, einer der am stärksten belasteten Bahnlinien in Deutschland. Was tut die DB?

Erst beseitigt sie die Weichen, weil sie nicht mehr gestellt werden können. Dann schreibt sie das Überholgleis zur „Abgabe an Dritte“ aus. Danach stellt sie den Antrag auf Stilllegung, weil die Wiederherstellung des Stellwerks 10 Mio. Euro koste und ihr diese Investition nicht zumutbar sei. Die DB hält es nicht einmal für nötig, dem Antrag eine Kapazitätsberechnung beizufügen.

Das Eisenbahnbundesamt hat die Stilllegung abgelehnt. Der Bescheid erging im Februar 2005. Zu diesem Zeitpunkt war das dringend benötigte Überholgleis schon mehr als eineinhalb Jahre außer Betrieb. Bis zur Entscheidung eines Rechtsstreits werden weitere Jahre ins Land gehen. Selbst wenn die Stilllegung rechtskräftig abgewiesen wird, muss erst ein weiteres Verfahren mit genauso langer Dauer gegen die DB geführt werden, um sie zu zwingen, das

Stellwerk wiederherzustellen. Was nützt da ein Netzbeirat, dessen Empfehlungen die DB befolgen soll, wenn jede einzelne Empfehlung erst auf dem Rechtsweg durchgesetzt werden muss?



Das Ausweichgleis in Zwingenberg: Wie lange sollen Wettbewerber der DB darauf warten, dass es wieder in Betrieb geht?



Bei der DB auf der Abschussliste, unter der AVG ein Renner: Stadtbahn Pforzheim – Wildbad. Börsenfähigkeit ist kein Garant für Innovation.

- alle Bahnlinien mit überdurchschnittlichem Aufwand (Tunnels, Brücken),
- alle Bahnlinien mit schlechtem Unterhaltszustand und
- alle Bahnlinien mit vorwiegend touristischer Bedeutung stillgelegt werden könnten.

Nach diesen Grundsätzen sind nicht nur zahllose regionale Bahnen gefährdet, es müssen auch Bahnlinien von überregionaler Bedeutung dazugerechnet werden.

Hier seien als Beispiele Strecken genannt, die nur einen Bruchteil von 50.000 Euro je Jahr und Kilometer einbringen:

- Pasewalk – Stettin und Ludwigslust – Waren (Mecklenburg-Vorpommern),
- Heide – Neumünster (Schleswig-Holstein), eine wichtige Querverbindung von Küste zu Küste,
- Holzminden – Kreiensen (Niedersachsen), einzige Erschließung des Oberweserraums von der Landeshauptstadt aus,

- Bestwig – Winterberg (Nordrhein-Westfalen) mit großer touristischer Bedeutung für das Ruhrgebiet,
- Weiden – Bayreuth (Bayern), ebenfalls eine wichtige Querverbindung,
- Tutzing – Kochel (Bayern) mit erheblicher Bedeutung für Pendler und Touristen.

■ Gemeinwirtschaft statt Börsengang

Mit keinem gegenwärtig geltenden Gesetz kann die Börsenbahn gezwungen werden, Netzschlüsse zu erhalten und das Gemeinwohl zu achten. Auch beim Schienennetz gilt: Was keinen Gewinn bringt, darf die öffentliche Hand subventionieren. Einen internen Ausgleich zwischen „guten“ und „schlechten“ Risiken gibt es nicht. Die DB hat bereits bis über die Grenze der Legalität hinaus (siehe „Die Schwarze Liste“, zuletzt *derFahrgast* 2/2005 S. 5 ff.) vorgeführt, wie man sich von unliebsamen Streckenteilen trennt. Manchmal war das den Politikern, die bittere Entscheidungen sonst selbst hätten treffen müssen, nur recht. Andererseits handeln Länder, die Züge abbestellen, unseriös, wenn sie sich gleichzeitig der Verantwortung für die Infrastruktur entziehen. Genauso unseriös ist die Gestaltung der „Regionalisierungsmittel“ an sich: Die Hälfte dieser Mittel fließt in die Infrastruktur und sollte auch offen mit dieser Zweckbindung vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

Die Entscheidungen, welche Bahnlinien erhalten bleiben und wie gut sie ausgebaut werden, trifft überwiegend die Politik. Warum soll sie sich dann mit Unternehmen auseinandersetzen, deren Eigenwirtschaftlichkeit darin besteht, vor allem öffentliche Gelder abzugreifen, um daraus Dividenden zu zahlen? ■■