



## Resolution

### **des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelskammertages zur Trennung von Netz und Betrieb auf der Schiene**

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) bejaht den Wettbewerb auf der Schiene und eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Um beide Ziele dauerhaft sichern zu können, ist eine Herauslösung des Netzes und Überführung in eine unabhängige Betreibergesellschaft, die die Trassen aktiv vermarktet, unverzichtbar. Der Verkehrsausschuss fordert deshalb eine Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr. Keinesfalls sollte durch einen überstürzten Börsengang der Status Quo auf Dauer zementiert werden. Unterstützt wird der Entschließungsantrag des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 5. Mai 2004, in dem vor einer Privatisierung eine ergebnisoffene Prüfung verschiedener Alternativen gefordert wird. Der Verkehrsausschuss des DIHK ist davon überzeugt, dass sich bei dieser Prüfung die folgenden Gründe für eine Herauslösung des Netzes durchsetzen werden:

#### **⇒ Das Netz bleibt auf Dauer auf Zuschüsse angewiesen**

Die DB AG wird auch in Zukunft nicht allein über Netzzumfang und Netzqualität entscheiden können. Das Schienennetz ist Teil des Bundesverkehrswegeplans, dessen Ausbaumaßnahmen im parlamentarischen Verfahren als Gesetz beschlossen werden. Netzdichte und –qualität ergeben sich neben den verkehrlichen Ansprüchen auch aus den regional-, sozial- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen. Das Netz wird daher auf Dauer öffentlich alimentiert werden müssen. Neubaustrecken werden ohnehin durch Baukostenzuschüsse des Bundes finanziert. In vielen Fällen sind diese Strecken nicht betriebswirtschaftlich rentabel zu betreiben. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist die Verbindung Köln – Frankfurt am Main. Eine integrierte Lösung birgt immer die Gefahr, dass die Verluste im subventionierten Bereich ausgewiesen werden.

Vergleiche mit Bahnen in den USA, die ihre Strecken eigenwirtschaftlich betreiben, lassen sich nicht auf Deutschland übertragen. Die dortigen Netze sind weitmaschig und für langsam verkehrende Güterzüge ausgelegt.

#### **⇒ Netzoptimierung und Chancengleichheit beim Netzzugang – ein unlösbarer Konflikt**

Sollte die DB AG das Schienennetz behalten, wird sie es aus Kostengründen im Rahmen der politischen Vorgaben weiter „verschlanken“ müssen. Diese betriebswirtschaftlich nachvollziehbare Netzoptimierung wird zu einem Rückbau von Überholgleisen, Abstellgleisen, Rangierbahnhöfen und Betriebswerken führen, die die Bahn für ihre Geschäftsbereiche nicht mehr benötigt. Es ist der Bahn kein Vorwurf zu machen, wenn sie Anlagen beseitigt, die nicht in ihrem wirtschaftlichen Interesse liegen. Damit werden aber

auch Anlagen irreversibel beseitigt, die mögliche Wettbewerber künftig für ihre Verkehre benötigen werden.

### ⇒ **Das Netz in Händen des marktbeherrschenden Unternehmens birgt Diskriminierungspotenziale**

Die Kritik anderer Nutzer am Verhalten der DB Netz hat in der letzten Zeit nachgelassen. Ihr derzeitiges Verhalten wird überwiegend als fair bezeichnet und die Bemühungen des Wettbewerbsbeauftragten um Klärung von Streitfällen anerkannt. Es bleibt aber die Gefahr einer jederzeit möglichen Strategieänderung von DB Netz. Wer als marktbeherrschendes Unternehmen über das Netz bestimmt, kann Drittnutzer auf vielfältige Weise beeinträchtigen. Dies betrifft nicht nur die Beseitigung von Anlagen, an deren Nutzung Dritte Interesse haben könnten. Die Palette möglicher Diskriminierungen reicht von Verzögerungen und Verweigerung beantragter Trassen, dem Aufbau bürokratischer Hürden bis zum Problem der frühzeitigen Kenntnisnahme anderer Geschäftsbereiche über Planungen ihrer Wettbewerber. Hinzu kommt die Verquickung der Vergabe von Nahverkehrsleistungen an DB Regio mit der Durchführung von Netzinvestitionen. Diese Probleme lassen sich durch gesetzliche Regelungen nicht wirksam ausschließen.

Die Argumente für einen Verbleib des Netzes in der Holding sind dagegen wenig stichhaltig:

### ⇒ **Die Systemeinheit von Rad und Schiene erfordert keine „integrierte Bahn“**

Der Bahn ist zuzustimmen, wenn sie darauf hinweist, dass das System Schiene nicht mit dem System Straße vergleichbar ist. Um auch weiterhin einen hohen Sicherheitsstandard gewährleisten zu können und Betriebsstörungen auf ein Minimum begrenzen zu können, müssen die Fahrzeuge und ihre technische Ausrüstung auf den Fahrweg und die Zugsicherungstechnik abgestimmt sein.

Hieraus dürfen aber keine falschen Schlüsse gezogen werden. Die DB AG befährt ebenso wie ihre Vorgängerbahnen DB und DR seit Jahren in Abstimmung mit ausländischen Bahnen deren Strecken. Durch Kooperationen und Bemühungen der DB AG, auf ausländischen ÖPNV- und Logistikmärkten Fuß zu fassen, werden diese Verkehre außerhalb des eigenen Netzes in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Umgekehrt verkehren in Deutschland seit Jahrzehnten Lokomotiven und Triebwagen anderer Staatsbahnen, ohne dass dies zu Problemen geführt hat. Auch war der Einsatz privater Bahnen in den letzten Jahren bisher technisch unproblematisch und verlief ohne schwerwiegende, von diesen Unternehmen zu verantwortende Unfälle. Mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die Bundesregierung eine Institution geschaffen, die über den notwendigen Sachverstand verfügt, um die hohen Standards auch künftig gewährleisten zu können. Eine unabhängige Netzgesellschaft würde in technischen Fragen auch immer einen engen Kontakt mit dem größten Nutzer pflegen. Außerdem bedeutet eine Herauslösung des Netzes keine Zerschlagung der DB Netz AG, anzustreben ist vielmehr ihre Überführung mit allen Fachleuten in eine unabhängige Netzgesellschaft.

Ein Verweis auf die Probleme in Großbritannien ist nicht gerechtfertigt. Die dortige Herauslösung des Netzes erfolgte unter der Maßgabe, größtmögliche Gewinne für die Investoren zu erwirtschaften. Derartige Pläne bestehen für Deutschland nicht.

### ⇒ **„Integrierte Bahn“ für Börsengang eher hinderlich**

Ein Börsengang der DB AG ergibt sich nicht zwingend aus der Bahnreform, wird von der Wirtschaft aber grundsätzlich befürwortet. Ein Verbleib des Netzes ist hierfür keineswegs Voraussetzung. Im Gegenteil: Es ist weder sachlich, noch haushaltsrechtlich nachvollziehbar, wie eine börsennotierte AG auf Dauer Subventionen für den betriebswirtschaftlich nicht rentablen Unternehmensbereich Netz bekommen soll. Das Netz kann auch nicht die Kapitalmarktfähigkeit verbessern, weil es nicht veräußerbar ist. Die Grundstücke sind betriebsnotwendig und können aufgrund ihrer Struktur vielfach nur begrenzt anderen Nutzungen zugeführt werden. Die in den Gleisanlagen verbauten Investitionsmittel haben außerdem zu einem großen Teil Sunk-Cost-Charakter.

Eine DB AG hat gerade ohne das defizitäre Netz als größter europäischer Schienenverkehrsanbieter eine gute Ausgangsposition auf EU-weit geöffneten Eisenbahnnetzen. Dies gilt für den Güterverkehr, den Schienenpersonennahverkehr, der zunehmend über Ausschreibungen vergeben wird, und den Personenfernverkehr gleichermaßen.

### **⇒ Herauslösung des Netzes bedeutet keine neue „Behördenbahn“**

Befürworter der integrierten Bahn sehen die Gefahr einer Rückkehr in alte Bundesbahnzeiten, in denen das Netz nicht unternehmerisch betrieben wurde und Spielball der Politik war. Dabei wird übersehen, dass die Politik bis heute im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans über größere Investitionen mitentscheidet und diese finanziert. Eine unabhängige Netzgesellschaft wird daher gegenüber dem Status Quo keine Verschlechterung mit sich bringen. Sie hätte aber den entscheidenden Vorteil, dass dann eine aktive Vermarktung des Netzes gegenüber allen Interessenten möglich wäre. Mit dem Auftrag, das Netz bestmöglich zu bewirtschaften und die Verluste stets zu minimieren, bestünde dann auch die Möglichkeit, dass vor allem der Schienengüterverkehr wieder Marktanteile hinzugewinnt.

Eine Kontrolle der Tätigkeit des Netzbetreibers ist bei einer unabhängigen Netzgesellschaft und einer in die DB AG-Holding integrierten Netz AG gleichermaßen notwendig. Letztlich stellt sich die Frage, ob einem öffentlichen oder einem privaten Monopol der Vorzug gegeben wird.

Berlin, 22.09.2004