

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jorzig, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Bahnreform fortsetzen, Schienenverkehr stärken – vom Staatsbahnmonopol zum europäischen Wettbewerb um den Eisenbahnkunden

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Bahnreform nach den Grundzügen des Gutachtens des wissenschaftlichen Beirats zur Bahnstrukturreform fortzusetzen. Dabei ist vor allem
 - die Netz AG sofort aus dem Konzernverbund der DB AG herauszulösen und
 - den restlichen Konzernverbund aufzulösen und bis zum Ende des Jahres 2003 vollständig zu privatisieren;
2. noch während der portugiesischen Ratspräsidentschaft eine Initiative zur weiterführenden Liberalisierung des europäischen Eisenbahnverkehrs vorzulegen. Das deutsche Schienennetz ist vorab und ab sofort für alle in der EU zugelassenen Eisenbahnunternehmen zu öffnen;
3. den Öffentlichen Personennahverkehr durch Maßnahmen zur Liberalisierung des Wettbewerbsrahmens zusätzlich zu stärken.

Berlin, den 22. Februar 2000

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die mit der seit 1994 in Kraft getretenen ersten Etappe der Strukturreform der Bundeseisenbahnen hat mit der Aufteilung der DB AG in ihre bestehende Holding-Struktur Anfang 1999 ihren vorläufigen Abschluss gefunden. Die mit der Strukturreform geplanten Ziele wurden zu einem großen Teil erreicht.

- Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn wurden in eine privatrechtliche Unternehmensform überführt, die sie in die Lage versetzt, im Verkehrsmarkt flexibel und dynamisch zu agieren.
- Das Unternehmen wurde weitgehend entschuldet und Altlasten durch Zuschüsse kompensiert, die mit dem Beamtenstatus eines Teils des Personals verbundenen Fragen wurden gelöst.
- Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs wurde die Verantwortung für diesen Sektor erfolgreich auf die nun zuständigen Bundesländer übertragen.
- Die Zugangsmöglichkeiten für Dritte zum nationalen Schienennetz wurden geöffnet und Regelungen zur Einführung eines möglichst diskriminierungsfreien Trassenpreissystems schrittweise getroffen.

Gerade wegen der heute zu erkennenden Fortschritte auch innerhalb des Unternehmens DB AG besteht nun weiterer Handlungsbedarf. Die Bahnreform darf nicht stecken bleiben, sondern muss konsequent weitergeführt werden. Bisher war die Bahnreform stark auf die Umstrukturierung und Entlastung der heutigen DB AG ausgerichtet. Der nächste Schritt muss sich nun auf die notwendige materielle Privatisierung und zusätzliche Schritte zur Liberalisierung des Wettbewerbs auf der Schiene konzentrieren. Die noch immer im vollständigen Eigentum des Bundes befindliche DB AG zeigt nach wie vor monopolartiges Verhalten im Bereich des Schienenverkehrs. Die starke Marktposition des Unternehmens einerseits führt jedoch andererseits nicht zu einem akzeptablen Betriebsergebnis. Gleichzeitig ist der Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch immer nicht hinreichend wettbewerbsfähig. Der Anteil der Schiene am gesamten Verkehrsaufkommen sinkt.

Der wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im November 1997 bereits aufgezeigt, welche weitere Entwicklung die Bahnstrukturreform in Deutschland zu nehmen hat. Dabei hat er sich im Wesentlichen auf Empfehlungen zur Weiterentwicklung der DB AG und Vorschläge zur Verbesserung des Wettbewerbsrahmens auf dem Schienennetz beschränkt. Der wissenschaftliche Beirat hat empfohlen,

- die Netz- und die Betriebsgesellschaften zu trennen, um die Diskriminierungspotentiale zu Lasten Dritter zu verringern und
- auch die Betriebsgesellschaften nicht im Unternehmensverbund zu führen, weil dann der Wettbewerb um knappe Trassenzugänge zu Lasten der Marktposition des Netzbetreibers behindert wird.

Diesen Empfehlungen ist zu folgen. Je zügiger die notwendigen Prozesse in Gang gesetzt werden, desto besser für die Verkehrsträger Schiene.

Der wissenschaftliche Beirat hat gleichzeitig die Wichtigkeit eines liberalisierten europäischen Schienenverkehrsmarktes betont. Bedauerlicherweise hat die EU seither nur bescheidene Fortschritte zur Liberalisierung des Trassenzuganges innerhalb der Europäischen Gemeinschaft erzielt, deren Grundzüge sogar hinter dem bestehenden deutschen Eisenbahnrecht zurückstehen. Deutschland muss daher ein Interesse haben, schnellstmöglich auf EU-Ebene Fortschritte zur weiteren Liberalisierung des Trassenzuganges zu erzielen. Um den gehemmten Wettbewerb konkurrierender Eisenbahnverkehrsunternehmen auf

dem bestehenden deutschen Netz zu beschleunigen, ist es zusätzlich erforderlich, über die bestehenden Beschlüsse der EU hinaus allen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Zulassung grundsätzlich und ohne die bisher erforderliche Gegenseitigkeit den Zugang zum deutschen Eisenbahnnetz zu ermöglichen.

Im Zuge der Bahnreform wurde gleichfalls ein Paket von gesetzlichen Regelungen verabschiedet, die den Öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr betreffen. Ein zentraler Punkt dieser Regelungen ist das Regionalisierungsgesetz, das die Länder zum Bedarfsträger und zum Besteller für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr machte und für den Bund finanzielle Zuwendung an die Länder festlegt. Die finanzielle Regelung im Regionalisierungsgesetz ist zu straffen, um die bisherige Praxis der Länder zu verhindern, die Zuwendung des Bundes nicht für den schienengebundenen Personennahverkehr zu verwenden. Gleichzeitig sind die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes zu liberalisieren, um im stärkeren Maß als bisher die Einbeziehung privater Verkehrsunternehmen bei der Ausführung und Planung der Nahverkehrsleistungen möglich zu machen.

Der Verkehrsträger Schiene wird seine Leistungsfähigkeit nur steigern und an Attraktivität gewinnen, wenn die Bahnreform konsequent fortgesetzt wird und sich zukünftig mehrere Unternehmen im Wettbewerb um den potentiellen Eisenbahnkunden bemühen.

