

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Jörg van Essen, Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Cornelia Pieper, Dr. Rainer Stinner, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Einsetzung einer Kommission der Bundesregierung zur Fortsetzung der Bahnreform

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

eine Kommission einzusetzen,

um die Bahnreform fortzuführen. Dies beinhaltet:

1. die Bahnreform nach den Grundzügen des Gutachtens des wissenschaftlichen Beirats zur Bahnstrukturreform fortzusetzen. Dies bedeutet
 - die Trennung von Netz und Betrieb, um für einen diskriminierungsfreien Zugang für andere Anbieter zu sorgen und
 - die Auflösung der Holding DB AG und die tatsächliche Privatisierung der Transportbereiche;
2. im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnverkehrs die Öffnung des deutschen Schienennetzes für alle in der EU zugelassenen Eisenbahnunternehmen voranzutreiben.

Berlin, den 12. November 2002

Horst Friedrich (Bayreuth)

Rainer Brüderle

Jörg van Essen

Hans-Michael Goldmann

Birgit Homburger

Dr. Werner Hoyer

Günther Friedrich Nolting

Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Eberhard Otto (Godern)

Cornelia Pieper

Dr. Rainer Stinner

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Wichtige Vorhaben der Bahnreform von 1994 wurden realisiert, bei einigen Punkten ist die Reform ins Stocken geraten. Zwar wurden die Zugangsmöglichkeiten für Dritte zum nationalen Schienennetz geöffnet und Regelungen zur Einführung eines möglichst diskriminierungsfreien Trassenpreissystems schrittweise getroffen. Doch kürzlich wurde im Bundesrat eine Neuordnung der Auftragsvergabe bei Regionalstrecken verabschiedet, durch die der Wettbewerb im Regionalverkehr zum Teil wieder eingeschränkt wurde. Im Personenfernverkehr wird der einzige andere Anbieter immer noch diskriminiert.

Bei dem neuen Tarifsystem der Deutschen Bahn AG, das am 15. Dezember 2002 gültig wird, sind die Konsequenzen der Monopolstellung des Konzerns noch deutlicher geworden. Die Kunden der Bahn haben keine andere Wahl, als auf die Verteuerung der Preise für ihre Fahrkarten einzugehen, da es keine Alternative gibt. Auch das Bundeskartellamt mahnt, dieses Monopol zu zerschlagen, um wirklichen Wettbewerb auf der Schiene zuzulassen.

Es moniert ebenfalls, dass die DB AG mit der Monopolstellung bei Netz und Schiene in einer Holding die Möglichkeit zu Quersubventionierungen und Kostenvertuschungen hat. Auch wenn 1999 durch die Umwandlung der Geschäftsbereiche in fünf rechtlich selbständige Aktiengesellschaften die zweite Stufe der Bahnreform vollzogen wurde, so verblieben sie doch unter einer Managementholding mit koordinierenden und auch kontrollierenden Aktivitäten. Formalrechtlich bestehen die fünf Aktiengesellschaften noch, faktisch sind sie aber wieder Geschäftsbereiche mit an den Holdingvorstand weisungsgebundenen Gremien. Das Netz ist unter den Geschäftsbereichen ein herausragendes strategisches Element und wird entsprechend gehandhabt. Aber eine unabhängige Netzgesellschaft könnte für eine optimale Investitionspolitik sorgen, die sich am Bedarf aller Eisenbahnverkehrsunternehmen orientiert.

Die starke Marktposition des Unternehmens einerseits führt jedoch andererseits nicht zu einem akzeptablen Betriebsergebnis. Der Verkehrsträger Schiene ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch immer nicht hinreichend wettbewerbsfähig. Der Anteil der Schiene im gesamten Verkehrsaufkommen ist nicht gestiegen, während der motorisierte Individualverkehr zunimmt.

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 Marktverstellung des Netzbetreibers behindert wird.

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

Der wissenschaftliche Beirat hat gleichzeitig die Wichtigkeit eines liberalisierten europäischen Schienenverkehrsmarktes betont. Auch im Hinblick auf die EU-Osterweiterung wäre es in Deutschland dringend notwendig, die Liberalisierung des Schienenmarktes in die Praxis umzusetzen.

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.