

Editorial

Matthias Gastel, MdB*

Eine Bahnreform II als Startschuss für eine starke Schiene

Mit der demnächst zu Ende gehenden Legislaturperiode des 18. Deutschen Bundestages ist ein geeigneter Zeitpunkt, um den Stand des Eisenbahnsektors in Deutschland zu analysieren, aber auch Herausforderungen sowie denkbare politische und regulatorische Handlungsoptionen für die nächste Wahlperiode aufzuzeigen:

1. Die Überregulierung im Eisenbahnmarkt muss abgebaut werden. Erst vor gut einem Jahr wurden mit dem ERegG wesentliche Anpassungen des regulatorischen Rahmens an das veränderte EU-Recht vollzogen. Trotz zahlreicher Klagen über die überbordende, kaum noch überschaubare Fülle an Bestimmungen im Eisenbahnmarkt tut sich die große Koalition schwer, eine schlanke Eisenbahnregulierung umzusetzen. So zählen die Trassenpreise zu den wesentlichen Veränderungen des regulatorischen Rahmens, welche von einem streckenabhängigen hin zu einem marktsegmentabhängigen Preissystem umgestellt worden sind. Noch vor Inkrafttreten des neuen Trassenpreissystems 2018 plant die Bundesregierung nun erneute Veränderungen bei den Trassenpreisen, die in der Summe den erst 2016 gefundenen Vollkostenansatz grundsätzlich in Frage stellen. Die unionsrechtlich vorgesehenen und niedrigeren Grenzkosten als Ansatz für die Trassenpreise scheinen daher nach meinem Dafürhalten die transparentere und ökonomisch für den Markt bessere Lösung zu sein.

2. Vor diesem Hintergrund darf auch der heutige Konzern der Deutschen Bahn (DB) bestehend aus Infrastruktur- und Verkehrssparten nicht als „heilige Kuh“ behandelt werden. Es muss erlaubt sein, eine sachliche Debatte über eine Trennung von Netz und Betrieb im Bahnsektor zu führen. Der Vergleich innerhalb der EU zeigt, dass erfolgreiche Bahnländer wie Schweden oder auch das Vereinigte Königreich mit dem Trennungsmodell über die Zeit höhere Wachstumsraten auf dem Bahnmarkt vorweisen konnten als Deutschland.



3. Zu einer Marktbelebung in dem bis heute de facto monopolistisch organisierten Personenfernverkehr kann hierbei auch eine wettbewerbliche Vergabe von Fernverkehrslinien führen. Denkbar ist hierzu ein Fernverkehrsplan, der ein flächendeckendes Grundangebot für alle deutschen Großstädte vorsieht. Derzeit lässt sich die DB Fernverkehr den formal „eigenwirtschaftlichen“ Fernverkehr auf einigen Linien durch Regionalisierungsmittel der Länder bezuschussen und nutzt damit ihre marktbeherrschende Stellung zulasten des Steuerzahlers aus. Um diesen Subventionswettbewerb zu beenden und Fernverkehr unternehmensneutral zu entwickeln, bräuchte es hierfür eines Aufgabenträgers im Fernverkehr.

4. In den letzten Jahren wurde versäumt, mit verkehrspolitischen Zielen und klaren Strukturen für den Bahnmarkt die Teilerfolge aus der Bahnreform 1994 auszubauen und zu verstetigen. Allein mit den drei vorgenannten Vorschlägen würden einige Ideen der Bahnreform 1994 im Sinne eines belebenden Wettbewerbs weitergedacht und vorangetrieben. Zugleich bedürfen diese eines eingehenden Dialogs mit allen Beteiligten im Eisenbahnsektor. Als Grüne wollen wir daher eine Bahnreform II in einer Reformkommission vorbereiten, die Wissenschaft, Umwelt- und Verbraucherverbände sowie die Akteure der Verkehrswirtschaft zusammenführt.

Ich bin der Überzeugung, dass der Eisenbahnsektor neue Wachstumsimpulse benötigt, die auch zielgerichtet von der Politik flankiert werden. Eine solche Bahnreform II kann den Startschuss geben, um die Schiene als wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger zu stärken.

* Sprecher für Bahnpolitik der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.