

Diese Kopie wird nur zur rein persönlichen Information überlassen. Jede Form der Vervielfältigung oder Verwertung bedarf der ausdrücklichen vorherigen Genehmigung des Urhebers © by the author

S Ü D W E S T R U N D F U N K
F S - I N L A N D
R E P O R T M A I N Z

S E N D U N G: 11.10.1999

<http://www.swr-online.de/report>

**Herr der Schienen - Deutsche Bahn
erpreßt die private Konkurrenz**

Bericht: Thomas Reutter
Kamera: Christian Saal
Hans E. Vennegeerts
Schnitt: Marcus Kaul

Moderation Bernhard Nellessen:

In der letzten Ausgabe von REPORT Mainz hatten wir berichtet, dass die Deutsche Bahn ältere Loks verschrottet, statt sie gewinnbringend zu verkaufen. Inzwischen beschäftigt das Thema den Bundesverkehrsminister, den Rechnungshof und den Haushaltsausschuss im Bundestag.

Im folgenden Beitrag geht es wieder um den Schienenverkehr. Der sollte ja - wie die Telekommunikation und der Strommarkt - für den Wettbewerb geöffnet werden. Doch die Signale der Bahn stehen weiterhin auf Rot. Und weil das so ist, verstopfen immer mehr LKW unsere Straßen. Seit 1990 hat sich der Marktanteil der Bahn an Gütertransporten praktisch halbiert. Zwei Drittel aller Güter in Deutschland werden von Brummis befördert. Ein Grund dafür sind die hohen Trassenpreise der Bahn. Thomas Reutter berichtet.

Bericht:

Dies ist die Geschichte von Georg Goller, einem Spediteur, der Konkurs anmelden musste. Schuld daran, glaubt Goller, ist die Deutsche Bahn. Er hatte nämlich etwas besonderes gewagt: Güterverkehr von der Straße auf die Schiene holen, aber nicht mit der bundeseigenen Bahn. Denn die war ihm schlicht zu teuer. Als Spediteur ging Goller zu einer Privatbahn. Und das kam so: Der Hamburger Hafen 1994. Viele der Container, die mit dem Schiff ankommen, nehmen ganz regelmäßig immer den selben Weg, mit der LKW-Flotte zum Zielort. Eigentlich ideal für den Schienenverkehr, dachte Goller und beauftragte ein neues, privates Eisenbahnunternehmen. Das transportierte für ihn zuletzt rund 10.000 Container pro Jahr zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Auf einem ausrangierten Bundeswehrgelände betrieb seine Spedition einen eigenen Umschlagplatz. Die Kunden waren zufrieden, die Straße vom Schwerverkehr entlastet. Rundum eine gute Sache, auch für die Umwelt.

Sorgen machte Goller nur die Bahn. Von der war der Spediteur nämlich abhängig, obwohl sie keinen einzigen Container für ihn transportierte. Doch in Deutschland gehört der Bahn das Gleis. Genauer gehört es der DB Netz AG. Sie besitzt das ganze deutsche Schienennetz, muss es warten und instand halten. Dafür darf sie von den Nutzern Miete verlangen. Zum Beispiel von ihren Schwestergesellschaften DB Cargo, DB Reise & Touristik und DB Regio. Sie alle gehören der DB Holding an. Das Mietgeld bleibt also im Konzern. Die Netz AG vermietet aber auch an private Eisenbahnunternehmen, doch zu ganz anderen Konditionen. Das hält der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, für den entscheidenden Konstruktionsfehler der Bahnreform. Schmidt, der auch im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn sitzt, fordert eine Regulierungsstelle für den Schienenverkehr.

O-Ton, Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90/ Die Grünen im Bundestag:

»Wir sind das einzige Land Europas, das mit deutscher Gründlichkeit ausgerechnet von der umweltfreundlichen Bahn verlangt, für die eigenen Wegekosten in vollem Umfang aufzukommen, über eine Schienenmaut, genannt Trassenpreise. Kein anderes Land in Europa tut dies. Parallel dazu von dem LKW-Verkehr auf der Straße wird das nicht verlangt. Da denkt gar niemand daran. Das kann auf die Dauer nicht gut gehen und das wird dazu führen, dass immer noch weniger Verkehr, Güterverkehr vor allem auf der Schiene fährt.«

Das Monopol auf der Schiene hat also nach wie vor die Deutsche Bahn. Wer wie Goller die Gleise nutzen will, muss zahlen, Maut für den Marktbeherrscher Deutsche Bahn. Sich selbst gewährt der Schienengigant natürlich großzügig Rabatte.

O-Ton, Georg Goller, Spediteur:

»Aber das, wie gesagt, kann ich nicht nachvollziehen, wenn Dritte 10 Mark für den Kilometer Trasse bezahlen, während DB Cargo nur 4,50 Mark bezahlt. Ich glaube vielmehr, dass hier diese willkürliche Preisbildung - denn ein wirtschaftliches Argument gibt es für diese Preisspreizung bei mir nicht - eher dazu gemacht worden ist, den Anteil dritter Unternehmen auf den deutschen Schienen gering zu halten.«

Harte Vorwürfe. Missbraucht die Bahn ihr Schienenmonopol? Diktiert sie willkürlich die Preise? Wir fragen den Sprecher der Deutschen Bahn AG:

O-Ton, Stephan Heimbach, Deutsche Bahn AG:

»Es gibt Verwaltungsrichtlinien des Bundes, die den Rahmen für die Trassenpreise, die die Bahn festlegt, schaffen. Und in diesem Rahmen werden Trassenpreissysteme von der Bahn erarbeitet und angewendet. Die sind transparent. Die sind übrigens auch mit dem Bundeskartellamt behandelt. Die werden von dem Bundeskartellamt beobachtet und geprüft. Und es hat bis jetzt weder aktiv von seiten des Bundeskartellamts, noch durch irgendwelche Klagen von betroffenen Unternehmen hier Auseinandersetzungen gegeben.«

Wirklich? Das Gegenteil ist der Fall: Firmen beklagen sich. Die Wettbewerbshüter sind längst aktiv. Die Europäische Kommission in Brüssel. Sie ist mit den Preisen für die Gleise der Deutschen Bahn nicht einverstanden. Ende Juli schreibt der Generaldirektor Verkehr dem Präsident des Bundeskartellamtes: „Das Tarifsysteem verhindert letztendlich effektive Konkurrenz.“ Beim Bundeskartellamt beschweren sich zuhauf private Eisenbahnunternehmen über Diskriminierung durch das Trassenpreissystem der Deutschen Bahn.

O-Ton, Dieter Wolf, Präsident Bundeskartellamt:

»Es hat vorher schon mal eins gegeben, was aufgehoben werden musste, weil es nicht diskriminierungsfrei operierte. Jetzt haben wir die Frage mit einem erneuerten, überarbeiteten System wieder auf dem Tisch. Das macht kein gutes Bild, würde ich mal sagen. Das Problem der Diskriminierung war schon bei dem alten System auf der Tagesordnung. Ich würde mir wünschen, dass nun mal endlich diskriminierungsfrei ein Preissystem errichtet wird.«

Doch das will die Deutsche Bahn offenbar nicht wahrhaben.

O-Ton, Stephan Heimbach, Deutsche Bahn AG:

»Das Bundeskartellamt hat bis jetzt keinerlei Grund gesehen, hier in irgendeiner Weise aktiv zu werden.«

Falsch. Vier Tage vor diesem Interview hat das Bundeskartellamt ein Verfahren wegen Monopolmissbrauch gegen die Deutsche Bahn eröffnet.

Im Personenverkehr - die selbe Situation: Die Deutsche Bahn fährt ermäßigt, andere müssen sage und schreibe 35 Prozent mehr für die Schienenbenutzung zahlen.

O-Ton, Dieter Wolf, Präsident Bundeskartellamt:

»Und 35 Prozent ist ja ein Wort. Ehe man eine solche Preishürde überspringt, da bedarf es besonderer Anstrengungen, und viele werden an solch einer Hürde scheitern. Das aber ist genau das, was das Diskriminierungsverbot verhindern will.«

Auch der Rechtsanwalt Hubertus Baumeister führt eine Beschwerde vor dem Bundeskartellamt. Seine Mandanten sind Zweckverbände, die Personenverkehr auf der Schiene wollen. Sie fordern echten Wettbewerb.

O-Ton, Hubertus Baumeister, Rechtsanwalt:

»Ein Wettbewerb würde bedeuten, dass nicht mehr ein Monopolunternehmen die Eisenbahnverkehrsbedienung macht, sondern dass sich viele Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerben, den Zuschlag zu bekommen. Das bedeutet, dass die Fahrgäste in der Regel viel bessere Fahrzeuge zur Verfügung haben, dass der Pünktlichkeitsgrad erhöht wird und dass auch öfter gefahren wird. Das sind alles sehr positive Effekte, die durch Wettbewerb möglich werden. Wenn man Wettbewerb aber komplett ausschließt, vergibt man sich der Chance, hier Fortschritte zu erzielen.«

Im internationalen Vergleich ist die deutsche Trasse besonders teuer. Ein echter Wettbewerbsnachteil. Am billigsten ist die Schienenbenutzung in den Niederlanden, dort kostet der Kilometer nur 50 Pfennig, 20 Mal weniger als in Deutschland.

O-Ton, Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag:

»Nach meiner Einschätzung dürfte der Trassenpreis im Güterverkehr allenfalls bei fünf bis maximal sechs D-Mark liegen, mit gewissen flexiblen Rabattierungsmöglichkeiten - 20 bis 30 Prozent - dann würde der Laden brummen, dann würden innovative Eisenbahnunternehmen auf die Schiene drängen und würden dort auch Speditionen auf der Schiene fahren.«

Doch wie gesagt: das Gegenteil ist der Fall. Längst übernehmen wieder Lastwagen die Fracht, die der Spediteur Georg Goller von der Straße dauerhaft auf die Schiene holen wollte. So quält sich nach wie vor der Schwerverkehr von den Häfen über die Straßen. Und auf den Schienen der Deutschen Bahn wird es immer stiller.