

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Egbert Nitsch (Rendsburg), Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg), Angelika Beer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fahrweg-Monopol der Deutschen Bahn AG und mögliche Verhinderung von Wettbewerb auf der Schiene am Beispiel der Strecke Hamburg – Lübeck

Ein Ziel von Bahnstrukturreform und Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) war es, über Wettbewerb auf der Schiene für sinkende Kosten und ein verbessertes Angebot zu sorgen. Ergebnis war allerdings bisher nur ein stark verzerrter Wettbewerb im Transportbereich, weil die Deutsche Bahn AG (DB AG) gleichsam als Monopolist sowohl im Infrastruktur- wie im Transportbereich dominiert; Wettbewerb im Infrastrukturbereich wurde trotz der Notwendigkeit, gerade dort die Kosten zu senken, überhaupt nicht realisiert. Für die weitere Entwicklung des SPPV drohen damit erhebliche Gefahren, denn es ist zu befürchten, daß die künftige Netz AG (Fahrweg) und die Regio AG (Personennahverkehr) im Rahmen der DB Holding sehr eng zusammenarbeiten und Wettbewerb verhindern werden. Daraus ergeben sich möglicherweise nachteilige Folgen für

- konkurrierende Eisenbahnunternehmen im SPPV, die aus dem Markt ferngehalten werden,
- für die Länder bzw. Aufgabenträger des SPPV, die aufgrund des verhinderten Wettbewerbs höhere Kosten zu zahlen haben, und
- für die heutigen, aber auch alle potentiellen Kundinnen und Kunden der Bahn.

Selbst der Wissenschaftliche Beirat des Bundesministeriums für Verkehr hat unlängst deutlich darauf hingewiesen, daß auch die künftige DB Holding keinen Ausweg aus der Misere bieten wird: Der diskriminierungsfreie Zugang zur Schieneninfrastruktur und damit der Wettbewerb auf der Schiene wird durch das Monopol der DB AG bzw. der späteren DB Holding im Bereich des Fahrwegs massiv gefährdet.

Gleichsam postwendend hat „DIE WELT“ am 13. Dezember 1997 bestätigt, daß die DB AG in der Tat plant, ihre Monopolstellung im Fahrwegbereich auch für den Wettbewerb im Nahverkehr zu nutzen: Die Strecke Hamburg – Lübeck soll nur dann zur Kapazitäts- und Angebotsverbesserung elektrifiziert werden, wenn die Lan-

desregierung „die Forderung der Bahn akzeptiert, die Strecke (. . .) für 20 Jahre aus dem Wettbewerb konkurrierender Nahverkehrs-Anbieter herauszunehmen“. In der Konsequenz bedeutet das Vorgehen der DB AG gegenüber Schleswig-Holstein, daß die Bahn versucht, Investitionen zugunsten der Nahverkehrsinfrastruktur durch die künftige Netz AG an das Wohlverhalten der Aufgabenträger bei Bestellungen für die Regio AG zu koppeln. Soll irgendwo eine Zweigstrecke in ihrem Bestand gesichert werden, droht folglich immer die Gefahr, daß sich die DB AG bzw. Holding dafür zunächst im Gegenzug den Nahverkehr auf den „Filetstücken“ im Bereich dieses Aufgabenträgers sichert. Darüber hinaus handelt es sich bei dem beschriebenen Vorgehen um eine offenkundig ungesetzliche Quersubventionierung zwischen Transport- und Infrastrukturbereich, die durch das Allgemeine Eisenbahngesetz in § 9 Abs. 1 ausdrücklich untersagt wird.

Das Bundesministerium für Verkehr hat zwar in einer Stellungnahme auf die Empfehlungen seines Wissenschaftlichen Beirates „sein Interesse an einem funktionierenden Wettbewerb der Transportunternehmen auf dem Schienennetz“ beteuert und versichert, die Bundesregierung werde „im Aufsichtsrat der DB AG darauf achten, daß die AG-internen Trennungslinien im Verlauf der Ausgliederungen möglichst eindeutig werden“; das in Schleswig-Holstein offenkundig gewordene Vorgehen der DB AG macht jedoch deutlich, daß die Zusagen des Bundesverkehrsministeriums in der Praxis keine Bedeutung haben werden.

Um so notwendiger scheint es, die künftige Netz AG aus dem Unternehmensverbund der DB Holding auszugliedern und die Verantwortung für das Schienennetz an die öffentliche Hand – entsprechend dem Grundgesetzauftrag von Artikel 87e – zurückzugeben. Ein entsprechender Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Schaffung einer Schieneninfrastruktur AG, der bereits im März 1997 eingereicht worden war (Drucksache 13/7283), wurde zwar in der Sitzung des Deutschen Bundestages vom 12. Dezember 1997 abgelehnt. In dieser Sache findet dieser Vorstoß inzwischen aber immer größeren Zuspruch bis hin zu eher unvermuteten Unterstützern wie dem Bundesverband Spedition und Logistik (Verkehrs-Rundschau 47/1997). Der Handlungsdruck auf den Bundesministerium für Verkehr wächst also, das Deutsche Bahn Gründungsgesetz entsprechend den neueren Erkenntnissen – nicht zuletzt seines eigenen Wissenschaftlichen Beirates – zu korrigieren. Auch einem sich abzeichnenden Eingriff des Bundeskartellamtes kann so begegnet werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. a) Sieht die Bundesregierung aufgrund des in „DIE WELT“ beschriebenen Vorgehens der DB AG in Schleswig-Holstein Handlungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf kartellrechtliche Probleme?

Wenn nein, warum nicht?

- b) Ist angesichts dieser Vorgehensweise die Zielsetzung von Bahnstrukturreform und Regionalisierung, über mehr Wettbewerb den Schienenverkehr zu fördern, überhaupt noch realistisch?

- c) Sind der Bundesregierung mögliche Beschwerden bzw. anhängige Verfahren beim Bundeskartellamt bekannt?
Wenn ja, handelt es sich um vergleichbare Fälle?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die DB AG in anderen Ländern bzw. gegenüber anderen Aufgabenträgern ähnlich vorgeht, also ebenfalls ihre Monopolstellung im Bereich Fahrweg nutzt, um Wettbewerb im Transportbereich zu verhindern, und wenn ja, welche Möglichkeiten sieht sie einer derartigen Entwicklung entgegenzusteuern?
3. a) Auf welchen Nahverkehrsstrecken in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang Verkehrsleistungen ausgeschrieben worden?
b) Entspricht diese Zahl den Erwartungen der Bundesregierung nach mehr Wettbewerb auf der Schiene?
c) Wie viele der in 3. a) abgefragten Ausschreibungen sind zugunsten der DB AG ausgegangen?
d) Bei welchen Ausschreibungsverfahren hat die Bundesregierung über ihre Verantwortung für die Schieneninfrastruktur Kenntnis von Zusagen oder Planungsabsichten der DB AG, Geschäftsbereich Netz, im Netz des jeweiligen Aufgabenträgers bzw. bei den ausgeschriebenen Strecken Infrastrukturbesserungen vorzunehmen?
e) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus Vorgängen im Vogtland, wo die DB AG notwendige Infrastrukturbesserungen deshalb möglicherweise verzögert hat, weil ein konkurrierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nahverkehr übernehmen sollte?
4. a) Hält die Bundesregierung die in Schleswig-Holstein möglicherweise drohende Quersubventionierung zwischen Transportunternehmen (Regio AG) und Infrastrukturgeigentümer bzw. -betreiber (Netz AG) insbesondere vor dem Hintergrund von § 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für rechtlich zulässig und EU-rechtskonform, und wie reagiert sie ggf. darauf?
b) Kann sich die Bundesregierung – neben einer Quersubventionierung von Transport- und Infrastrukturbereich – andere Gründe für die Kopplung von Nahverkehrsleistungen und Infrastrukturausbau vorstellen?
Wenn ja: Welche?
c) Beabsichtigt die Bundesregierung – auch aufgrund des geschilderten Vorgangs in Schleswig-Holstein – auf der Grundlage der ihr gegebenen rechtlichen Möglichkeiten die Prüfung der wahrscheinlich allgemein überhöhten Trassenpreise für den SPNV?
5. a) Hält die Bundesregierung den Verzicht eines Aufgabenträgers auf eine Ausschreibung für 20 Jahre, der an ein Entgegenkommen eines anderen Unternehmensbereiches (Geschäftsbereich Netz bzw. Netz AG) gekoppelt ist, für wettbewerbsrechtlich zulässig?

- b) Inwiefern sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund solcher Absprachen den nach § 14 AEG geforderten diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährleistet, oder hält sie Klagen möglicher anderer Anbieter von Transportleistungen im SPNV für möglich?
6. a) Sieht sich die Bundesregierung angesichts des Vorgehens der DB AG in Schleswig-Holstein nach wie vor in der Lage, entsprechend ihren Absichten mit ihrem Sitz im Aufsichtsrat für möglichst eindeutige AG-interne Trennungslinien sorgen zu können?
- b) Falls ja, worauf baut die Bundesregierung ihre Zuversicht?
7. a) Wie soll ein Wettbewerber der künftigen DB-Regio (Nahverkehr) AG künftig nachweisen, daß er im Wettbewerb deshalb unterlegen ist, weil es Absprachen von Aufgabenträgern, DB-Netz AG und DB-Regio AG gegeben hat, obwohl solche Absprachen naturgemäß und anders als jetzt in Schleswig-Holstein normalerweise nicht bekannt werden?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung vor dem konkreten Hintergrund die Feststellungen des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesverkehrsministerium (in seinen „Empfehlungen“), daß die Verhinderung preislicher Diskriminierung durch Aufsichtsmaßnahmen „bereits schwer möglich“ ist, „bei nichtpreislichen Diskriminierungsstrategien vertikal integrierter Bahnunternehmen (aber) praktisch“ ausscheidet?
- c) Stimmt die Bundesregierung der Auffassung des Wissenschaftlichen Beirates zu, daß „das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen keinen wirksamen Schutz bietet“?
- d) Sieht die Bundesregierung eine andere Möglichkeit als der Wissenschaftliche Beirat, demzufolge „Quersubventionierung zwischen Fahrweg und Transportsparten der DB AG“ und Diskriminierung beim Infrastrukturzugang bzw. beim Wettbewerb nur durch eine „strukturelle Lösung“ zu verhindern sind, wozu „der konzernmäßige Verbund der Fahrweg-AG mit den Gesellschaften des Transportbetriebes aufzulösen“ ist?
8. Was spricht aus der Sicht der Bundesregierung dagegen, entsprechend der in den Gesetzen zur Bahnreform enthaltenen „Grundidee einer stufenweisen Entwicklung“ möglichst rasch eine dritte Stufe der Bahnreform – bzw. die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderte „Zweite Bahnreform“ – anzugehen und dabei den Bereich der Schieneninfrastruktur neu zu ordnen?

Bonn, den 18. Dezember 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Gila Altmann (Aurich)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Angelika Beer

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion