

Presseinformation



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

24. Januar 2013

**VBB-Chef, EMTA-Präsident und BAG-SPNV
Präsidiumsmitglied Hans-Werner Franz wirbt für Trennung
von Netz und Betrieb und für ein Ende der Diskriminierung
über Monopolpreise
Druck der DB auf Bundeskanzlerin Merkel ist Offenbarungseid
und nicht im Interesse der Fahrgäste, des Systems Bahn und
des Wirtschaftsstandorts Deutschland**

Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

Telefon 0 30-25 41 40
Telefax 0 30-25 41 41 12
info@VBB.de
VBB.de

Bahn- und Busanbindung:
S+U Zoologischer Garten Bhf

Das Ziel des 4. Eisenbahnpaketes, die Unabhängigkeit des Schienennetzes von den Bahnunternehmen, hält Hans-Werner Franz, VBB-Geschäftsführer, Präsident der Verbände europäischer Metropolregionen (EMTA) und BAG-SPNV-Präsidiumsmitglied, für den richtigen Weg in der Bahnpolitik. Die in der Presse kolportierte Drohung des DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Grube, zurückzutreten, wenn Netze und Stationen in staatlicher Hand bleiben und von DB Mobility Logistics getrennt werden, sei ein Offenbarungseid: „Nur dem Monopolisten gefällt das Monopol. Die Fahrgäste und die Steuerzahler zahlen die Zeche von vielen hundert Millionen Euro jährlich, die aus dem System abgezogen und im Ausland investiert werden. Die Fahrgäste haben ein Recht darauf, dass diese Mittel wieder dem Bahnsystem zu Gute kommt. Auch der Wirtschaftsstandort Deutschland wird dadurch seit Jahren zurückgeworfen. Es hilft nur eine Auftrennung des DB-Konzerns.“

Das steuerfinanzierte Strecken- und Stationsnetz gehört auch nach der Bahnreform 1993/94 der Deutschen Bahn AG. Alle Züge, die die Trassen und Haltepunkte nutzen, müssen jährlich steigende Gebühren an den Bahn-Konzern zahlen. Die DB Netz AG als Konzerntochter reinvestiert jedoch nicht den Gewinn, sondern führt diesen an den Mutterkonzern ab (2010: 818 Millionen Euro,

Pressesprecher

Eike Arnold
VBB
Tel.: 030 - 25 414 - 130
Fax: 030 - 25 414 - 112
Arnold@VBB.de

Geschäftsführer
Hans-Werner Franz
Aufsichtsratsvorsitzender
Staatssekretär
Rainer Bretschneider

Handelsregister
HRB 54 603
Amtsgericht
Charlottenburg

Bankverbindung
Berliner Volksbank eG
BLZ: 100 900 00
Konto: 8 848 174 000
USt-IdNr.: DE 170 900
133



44 Prozent vom Gesamtgewinn; 2011: 941 Millionen Euro, 41 Prozent vom Jahresgewinn; 2012: weitere Gewinnsteigerungen geplant).

Gleichzeitig liegt eine lange Liste von sehr wichtigen Bauvorhaben wie die Elektrifizierung Berlin – Stettin, Berlin – Cottbus – Breslau oder der Ausbau der Strecke über die Karniner Brücke seit Jahren und für die nächsten Jahrzehnte auf Eis. Darüber hinaus ist ein Großteil von Langsamfahrstellen, Weichen- und Signalstörungen sowie verzögerte Bauarbeiten auf den unvollständigen Rückfluss der Gebühren in das System zurückzuführen. Das Durchschnittsalter von Gleisen und Weichen steigt von Jahr zu Jahr. Die Unpünktlichkeit als Folge ungenügender Investitionen erleben die Fahrgäste, ob in der S-Bahn oder im Regionalexpress.

Haupteinnahmequelle ist der Regionalverkehr (RE, RB, S-Bahn), also die steuerfinanzierten Zuschuss-Leistungen der Länder Berlin und Brandenburg. Jährlich werden die Nutzungsgebühren für die Trassen- und Stationsnutzung angehoben, so dass die Länder gezwungen sind, wichtige Linien auszudünnen oder Züge komplett abzubestellen, zum Leidwesen der Fahrgäste vor Ort, die auf das Angebot angewiesen sind. Die Finanzierungsquelle für die Bestelleistungen, die Regionalisierungsmittel des Bundes, steigt in geringerem Maße als die Gebühren der Bahn-Infrastrukturtochter.

Neben den erzwungenen Abbestellungen wirkt diese Preispolitik diskriminierend für die Wettbewerber der Deutschen Bahn, wie z. B. ODEG, NEB, Keolis oder Netinera. Die gleiche Entwicklung ist bei DB Energie zu beobachten: Während sich die DB-Töchter Regio und Fernverkehr unter dem Konzerndach schadlos halten, werden die Wettbewerber mit höheren Energiepreisen an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz gedrängt, zum Nachteil der Fahrgäste.



In der Öffentlichkeit wenig bekannt ist das konzerninterne Verrechnungspreissystem: Bauleistungen werden beispielsweise zwischen den einzelnen Konzerntöchtern jeweils mit einem Gewinn weitergereicht, sodass die häufig steuerfinanzierten Investitionen überteuert sind.

Hans-Werner Franz: „Wichtig ist, dass jetzt die Weichen in ganz Europa richtig gestellt werden. Das hätte spürbar positive Auswirkungen für unsere Fahrgäste. Der von der Kommission geplante Entwurf war ja schon ein Kompromiss, der der DB lange Übergangsfristen einräumt. Auf alle Zeit einen integrierten Konzern fortzuführen, der seine Monopolgewinne weltweit in Zukäufe von Logistik- und Verkehrsunternehmen einsetzen darf, ist im Interesse der Fahrgäste nicht akzeptabel.“