



Kontra Holding-Modell:

Gefahren übermäßig dramatisiert

**Die staatliche Steuerung
entscheidet**

> *Der Privatisierung der Verkehrsgesellschaften der DB nach dem Holding-Modell werden viele Gefahren zugeschrieben. Tatsächlich treffen viele Argumente, die gegen die Privatisierung mit Netz zu Recht ins Feld geführt wurden, nicht zu, wenn Kapitalgeber sich an den Verkehrsgesellschaften beteiligen können. Andere Gefahren, etwa für Umfang und Angebot im Fernverkehr, sind zwar gegeben, lassen sich aber mit staatlicher Steuerung beherrschen. Bleibt die staatliche Steuerung aus – wie es gegenwärtig der Fall ist –, dann entwickelt sich die Deutsche Bahn AG für ihre Kunden negativ. Und zwar unabhängig davon, ob die DB-Verkehrsunternehmen staatlich bleiben oder nicht.*

■ Viele Argumente taugen nicht

Zahlreiche Argumente, die gegen die Privatisierung des Schienennetzes vorgebracht wurden, taugen nicht als Argument gegen das Holding-Modell. Da das Schienennetz und die Dach-Holding staatlich bleiben, verschlechtert sich der Staatseinfluss auf die Verwendung der Gelder für das Schienennetz nicht. Wenn Entgelte für die Nutzung der Schienen und Stationen steigen, wenn Strecken stillgelegt werden, wenn das Netz auf Verschleiß gefahren wird, dann hat das mit der Beteiligung von Kapitalgebern an den Verkehrsgesellschaften nichts zu tun, sondern damit, dass die Bundesregierung die DB mit dem Netz machen lässt, was sie will.

■ Verschleuderung von Volksvermögen?

Insbesondere die „Verschleuderung von Volksvermögen“ steht unter den Argumenten weit vorn. Doch gerade dieses Argument zeigt bei näherer Betrachtung, dass die Privatisierung des Schienennetzes eine ganz andere Bewertung erfordert als die Bewertung der Verkehrsunternehmen.

Das Schienennetz besteht aus Grundstücken, die ihren Wert grundsätzlich nicht verlieren können. Da das Schienennetz mitsamt den Bahnhöfen nicht ein zweites Mal gebaut werden kann, ist sein Eigentum in Privathand ein natürliches Monopol, das zur Erpressung des Staates und zum Blockieren des Wettbewerbs geradezu herausfordert. Die wesentlichen Teile des Schienennetzes – Tunnel, Brücken, Oberbau – haben Nutzungszeiten von bis zu hundert Jahren. Bei vielen Neubauinvestitionen ist diese Nutzungszeit bei Weitem noch nicht abgelaufen.

Die Verkehrs- und Logistikunternehmen benötigen hingegen nur wenige Grundstücke und bauliche Anlagen für ihren Betrieb. Was bei ihnen ein langlebiges Wirtschaftsgut ist – Lokomotiven, Waggons, Container –, hat nur eine wirtschaftliche Lebensdauer von 30 Jahren. Diese ist vielfach schon zur Hälfte abgelaufen, etwa bei den ICE-Zügen der ersten Generation. Und die Wiederbeschaffung ist grundsätzlich möglich: Das Potenzial, damit Monopolwirkungen zu erzeugen, ist zwar fallweise gegeben, aber in jedem Fall zeitlich begrenzt. Mag ein Unternehmen mit dem vorhandenen Fahrzeugpark heute noch eine Ausschreibung des Nahverkehrs über 15 Jahre gewinnen, so ist er nach Ablauf dieser Zeit kaum noch ein Wettbewerbsvorteil.

■ Sind Staatsunternehmen besser?

Von vielen Bewunderern des schweizerischen Verkehrssystems, das wie ein Uhrwerk funktioniert, wird die integrierte Staatsbahn als Vorbild für eine deutsche Staatsbahn dargestellt. Doch Deutschland ist nicht die Schweiz. Zunächst ist die Schweiz kein Land des Automobilbaus. Anders als in Deutschland wird die Automobil-Lobby nicht von einer nationalen Industrie getragen, die mit dem Argument „Arbeitsplätze“ punkten kann.

Zweitens ist der Einfluss der Bürger vor allem auf die Investitionspolitik weitaus stärker als in Deutschland. Das geniale System „Bahn 2000“ ist dem Umstand zu verdanken, dass die Bürger die Kredite für die großen Investitionen in direkter Abstimmung bewilligen müssen. Also musste man die stimmberechtigten Bürger durch ein System gewinnen, das allen Landesteilen etwas bringt. So entstand „Bahn 2000“, nachdem ein reines Schnellverkehrskonzept an mangelnder Akzeptanz gescheitert war.

In Deutschland hingegen verwirklichen DB und Politik Hand in Hand Prestigeprojekte, bei denen für die Bürger kaum eine Verbesserung herauskommt.

Und schließlich hat Deutschland keinen Benedikt Weibel, der als „König Salomo der Eisenbahn“ ein echter Glücksfall für die Schweiz war. Hartmut Mehdorn hat vielmehr einen Geist in die Deutsche Bahn getragen, der Monopolgehabe fördert und bei Vertrieb und Service so manchen Fahrgast verzweifeln lässt.

■ Integrierter Konzern als Wert?

Von vielen Gegnern jeglicher Privatisierung wird gesagt, dass ein integrierter Bahnkonzern einen Eigenwert habe und die erfolgreichen Eisenbahnen integrierte Eisenbahnen seien. Als Beweis werden sowohl die integrierten Staatsbahnen in Europa wie die integrierten Privatbahnen in den USA genannt und es wird auf das abschreckende Beispiel der britischen Bahnprivatisierung verwiesen.

Doch diese Argumentation zeugt von Unkenntnis. Das britische System scheiterte an der Privatisierung des Netzes – seitdem dieser Fehler behoben ist, ist es im Aufschwung. Gegenüber der Blütezeit der integrierten Eisenbahn haben sich die politischen und technischen Rahmenbedingungen in den vergangenen zwei Jahrzehnten grundlegend verändert.

Technisch hat die Revolution der Datentechnik die Vorteile der integrierten Bahn beseitigt. Wichtigster Vorteil der integrierten Bahn war nämlich der Datenfluss im geschlossenen System zur Erstellung und Durchführung des Fahrplans und zur Organisation des Fahrzeugumlaufs. Transport und Verarbeitung der dafür erforderlichen Daten waren zur Zeit von Karteikarten und Streckenfahrplänen, die auf Papier gezeichnet wurden, außerordentlich aufwendig. Hätten Daten von verschiedenen Bahnunternehmen zusammengeführt werden müssen, so hätte das einen dramatischen Effizienzverlust bedeutet. Doch heute läuft der Datenfluss auf elektronischem Wege: Die Verarbeitung von Daten verschiedener Herkunft ist kein Hindernis mehr, ihre Transportgeschwindigkeit ist von Wochen auf Sekunden geschrumpft.

Politisch setzt die Europäische Union auf die Öffnung der Schienenwege für Wettbewerber – sie hält es also für möglich, dass Züge nicht integrierter Verkehrsunternehmen mit Zügen integrierter Verkehrsunternehmen konkurrieren können. Die integrierten Staatsbahnen sind zur wichtigsten Bremse der Entwicklung eines effizienten europäischen Eisenbahnsystems geworden. Diese Bremse wirkt so stark, dass sich bereits bisher engagierte Kreise von der Förderung des Schienenverkehrs abwenden, weil sie keine Erfolge sehen. Eine endgültige Trennung von Netz und Verkehr würde sogar die Integration des Schienennetzes fördern, wenn Verkehrsunternehmen über die Grenzen hinweg tätig sind und Druck machen, um nationale Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

■ Schlechtere Angebote für Fahrgäste?

Auf den ersten Blick sind die Veränderungen, die bei den Verkehrsunternehmen der DB nach der Beteiligung von Kapitalgebern eintreten können, nicht von der Hand zu weisen: Höhere Fahrpreise für mehr Rendite, schlechterer Service, Flickenteppich beim Tarif, Sozialdumping. Betrachtet man diese Argumente näher, dann zeigt sich, dass sie entweder durch staatliche Steuerungsmaßnahmen in den Griff zu bekommen sind oder keine wirklichen Gefahren darstellen.

Den Flickenteppich beim Tarif und Vertrieb gibt es schon. Das britische Beispiel zeigt, dass es möglich ist, die Bahnunternehmen zu verpflichten, Fahrkarten über alle Verkehrsunternehmen hinweg einheitlich auszustellen und zu verkaufen. Das britische Kursbuch ist vollständiger als das deutsche. In Deutschland verhindert gerade die beherrschende Stellung der DB AG, dass die Regierung das Problem erkennen und in Angriff nehmen will. Das Eigentum der Stationen in der Hand der DB und ihr Vertriebsmonopol in den Bahnhöfen behindert Wettbewerber nachhaltig. Auch die Aussage, dass die DB beschleunigt Fernverkehrsangebote reduziere, wenn Investoren an DB-Fernverkehr beteiligt sind, ist ein Kurzschluss. Diese Entwicklung, die schon lange in Gang ist, ist weitgehend unabhängig vom Einfluss von Kapitalgebern und beruht auf der Vorgabe, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich erbracht werden soll. Diese Rahmenbedingung kann der Gesetzgeber ändern – unabhängig davon, ob es ein staatliches Fernverkehrsunternehmen gibt.

Und wie man gegen Sozialdumping vorgeht, hat die Regierung gerade am Beispiel der Briefzusteller gezeigt und Mindestlöhne eingeführt.

■ Gefahren durch Heuschrecken?

Einer der Gründe, weshalb gegen die Privatisierung der Verkehrsunternehmen Stellung genommen wird, ist die negative Erfahrung mit dem aktuellen Wirtschaftssystem. Kritiker warnen vor der Bildung eines Oligopols der Anbieter, wie es im Strommarkt entstanden ist, und vor der Übernahme des Schienenverkehrs durch andere Verkehrsträger – mit dem Ziel der Vernichtung der Schienenwege. Doch diese Argumente sind nur bedingt stichhaltig.

Tatsächlich haben Auto- und Ölkonzerne in den USA den städtischen Schienennahverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg zerstören können, aber nur, weil die politische Stimmung es zuließ. Eine Staatsbahn ist immer der Spielball der politischen Interessen – erst recht dann, wenn Netz und Verkehrsunternehmen in einer Hand sind – und daher keine Sicherheit gegen Übergriffe. Ein Oligopol privater Eisenbahnunternehmen kann zwar auch zum Problem werden, aber nur dann, wenn es das Netz beherrscht. Bleibt das Netz staatlich, so ist das Oligopol von der staatlichen Steuerung abhängig. Großbritannien zeigt gerade: Wenn man auf einem staatlichen Schienennetz Geld verdienen kann, dann interessieren sich sogar Busunternehmen für Eisenbahnen. Das gegenwärtige Wirtschaftssystem zeigt seine negativen Wirkungen vor allem im Bereich der Produktion von Waren und Verbrauchsgütern, am sichtbarsten zurzeit an „Nokia“. Hier wird das Know-how einfach exportiert – damit wandern auch die Arbeitsplätze ab – und die Endprodukte werden schließlich wieder importiert. Beim Verkehr funktioniert das so nicht: Verkehr kann man nicht „exportieren“ und „reimportieren“. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es logischer, die deutsche Eisenbahnindustrie zu verstaatlichen, denn dort könnte das Know-how sehr wohl exportiert und ICE-Züge aus China könnten reimportiert werden. Eine Gefahr bleibt allerdings: Es ist möglich, dass die Kapitalgeber das Netz zugunsten der Verkehrsgesellschaften auszuhebeln versuchen. Investitionsstau und nachlassende Netzqualität wären die Folge. Doch das ist gerade ein Problem des integrierten Konzerns. Strenge staatliche Aufsicht kann das verhindern und die Trennung von Netz und Verkehr würde das Problem beseitigen. Kurzum: Die berechtigte Kritik an gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Zuständen sucht sich in der Stellungnahme gegen die Privatisierung der Verkehrs- und Logistikunternehmen der DB ein wenig geeignetes Feld.

■ Entscheidend: staatliche Steuerung

Entscheidend für die Qualität und den Erfolg des Schienenverkehrs ist die staatliche Steuerung.

Diese ist möglich über

- das Eigentum am staatlichen Schienennetz,
- die Steuerpolitik und
- ordnungspolitische Maßnahmen auf zahlreichen Feldern, die vom Allgemeinen Eisenbahngesetz bis zu Bestimmungen über Mindestlöhne reichen.

Alle drei Steuerungsinstrumente werden von der deutschen Politik seit der Bahnreform von 1994 nicht genutzt, in dem Glauben, Privatisierung und Wettbewerb würden alle Probleme lösen.

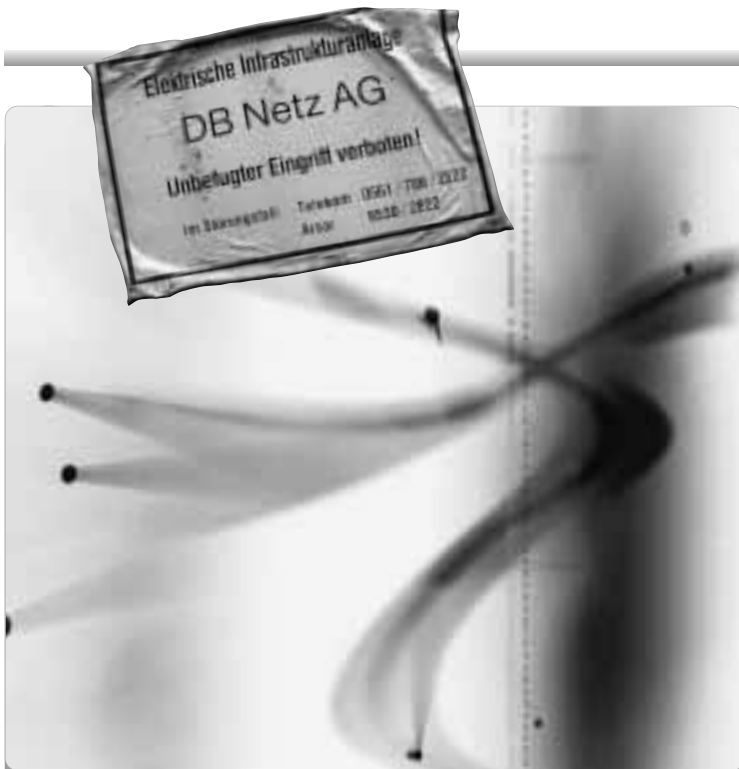
Eigentlich wollen die, die gegen das Holding-Modell Stellung nehmen, eine bessere staatliche Steuerung im Sinne der Fahrgäste und Güterkunden. Es verwundert, dass die Gegner des Holding-Modells glauben, eine bessere staatliche Steuerung erreichen zu können, wenn die DB so bleibt, wie sie ist – eine integrierte staatliche Bahn mit Monopolcharakter und dem Auftrag, Rendite aus dem Netz zu erwirtschaften.



Die Deutsche Bahn AG wirbt für die Konkurrenz auf der Straße. Schützt Staatseigentum davor, von anderen Verkehrsträgern „überfremdet“ zu werden?



Integrierte Staatsbahnen behindern das europäische Schienennetz. Nur mit Sonderausrüstung und erst nach einem langwierigen Zulassungsverfahren durfte dieser Triebwagen über die Grenze ins französische Strasbourg fahren.



Pro Holding-Modell:

Chancen auf Veränderung

Kapitalgeber verändern die DB von innen

➤ Die Verwirklichung des Holding-Modells bietet mehr Chancen, das System Schiene zu stärken, als von den Befürwortern genannt werden. Denn der Eintritt von externen Kapitalgebern in die DB-Verkehrs- und Logistikgesellschaften verändern nicht nur das Innenleben des Konzerns, sondern auch seinen politischen Einfluss. Wenn die Politik darauf richtig reagiert, ist die Wirkung positiv.

■ Neue Interessen in der Führungsetage

Das Holding-Modell wird an der Deutschen Bahn AG zunächst nicht viel verändern. Der Konzern bleibt integriert, der DB-Chef heißt weiter Hartmut Mehdorn. Die nachgeordneten Betriebe machen weiter wie bisher. Auf die Konzernspitze hätten die neuen Kapitalgeber keinen direkten Einfluss. Und doch: Die DB wird sich verändern – von innen.

Denn mit dem Eintritt von Kapitalgebern in die Verkehrsunternehmen kommt ein neuer Machtfaktor in die DB. Welche Ziele er verfolgt, ist nicht bekannt, weil man die Kapitalgeber nicht kennt – das macht den Bürgern Angst. Hartmut Mehdorn scheint davor aber keine Angst zu haben. In aller Regel ist das Interesse an Rendite der Antrieb. Rendite wird in zweierlei Hinsicht erzielt: durch unmittelbare Gewinnausschüttungen (Dividenden) und durch einen steigenden Aktienkurs. Für die Gewinnausschüttung sind

aktuelle Gewinne erforderlich, für einen steigenden Aktienkurs genügt bereits nur der Glaube daran.

■ Gewinnverschiebung vom Netz zum Verkehr

Damit wird ein Gegensatz in den DB-Konzern einbezogen, der dort bisher unbekannt ist. Bisher war es weitgehend unbedeutend, ob Gewinne bei der Netzgesellschaft oder bei den Verkehrsunternehmen anfielen. Sie konnten sich gegenseitig ausgleichen und landeten alle in der Konzernspitze. Dieses Endergebnis wurde von Hartmut Mehdorn als Nachweis für die Börsenfähigkeit vorgezeigt.

Das ändert sich mit dem Holding-Modell grundlegend. Da die Kapitalgeber nicht an der Holding beteiligt sind, sind für sie Gewinne, die dort entstehen, auch nicht interessant. Sie müssen darauf setzen, dass die Verkehrs- und Logistikgesellschaften Gewinne erzielen – Verluste beim Netz gefährden die Börsenfähigkeit nicht, sondern verärgern ausschließlich den Finanzminister.

Das klingt ganz harmlos, hat aber weitreichende Folgen. Zunächst wird die Verkehrs- und Logistikgesellschaft schnell begreifen, wo und wie man Gewinne erwirtschaften kann. Im Logistikgeschäft und im Auslandsgeschäft, aber auch im Busverkehr in Stadt und Regionen sind die Unternehmen nicht vom Netz abhängig – sie brauchen es nicht oder kaum für ihr Geschäft. Die Kapitalgeber werden es auch nicht interessant finden, dass Gewinne aus dem Logistikbereich Verluste aus den Verkehrsgesellschaften ausgleichen, während das Netz mit hohen Entgelten für die Benutzung von Stationen und Strecken Gewinn macht. Beim Schienenverkehr sind die Verkehrsunternehmen hingegen existenziell auf das Schienennetz angewiesen. Entgelte für Trassen, Stationen und Anlagen machen einen Großteil des Aufwands aus. Jeder Euro, um den die Trassen- und Stationsentgelte sinken, kommt bei den Verkehrsunternehmen als Gewinn an. Der Effekt: Die neuen Herren legen Wert auf günstige Entgelte für die Benutzung der Schienenwege.

■ Schluss mit Verkehrsverhinderung

Bislang haben hohe Entgelte für Trassen und Stationen vor allem dazu gedient, die Regionalisierungsmittel des Bundes für den Nahverkehr in die Kasse des Netzes zu leiten und der DB ermöglicht, mit minimalem Aufwand hohe Einnahmen zu erzielen. Diese Strategie nützt den Kapitalgebern nichts, weil die Gewinne nicht bei ihrer Gesellschaft entstehen, und Kapitalgeber können mit Zügen, die wegen hoher Trassenentgelte herumstehen, auch nichts verdienen.

Für Kapitalgeber ist es daher interessant, dass die Züge das Netz zu Grenzkosten benutzen dürfen. Dann kann man auch noch am frühen Morgen und späten Abend einige Euro damit verdienen. Für Kapitalgeber zahlt sich also ein Trassenpreissystem aus, das nach Grund- und Grenzkosten differenziert und gemeinwirtschaftlich orientiert ist. Dasselbe gilt für die Stationspreise.

Dass günstige Trassen- und Stationsentgelte auch Wettbewerber begünstigen, ist keine Frage. Aber das wird Kapitalgeber nicht hindern, sich an den DB-Verkehrsgesellschaften zu beteiligen: Die Motivation kann allerdings

Lesen Sie auf Seite 20 weiter.

Holding-Modell:

Neue Chancen für Forderungen der Fahrgäste

Die Forderungen der Fahrgäste	Der Ist-Zustand der Deutschen Bahn AG	Verbesserungen unter dem Holding-Modell
Viele Verbindungen, auch zu nachfrageschwachen Zeiten	Das derzeitige System der Trassen- und Stationsentgelte mit „Stückkosten“ verhindert neue Verkehrsangebote und damit mehr Verkehr auf der Schiene.	Verkehrsunternehmen sind an günstigen Trassen- und Stationsentgelten interessiert. Staatlicher Einfluss durch Finanzierungsinstrumente oder gesetzliche Vorgaben können das Netz gesamtwirtschaftlich ausrichten.
Ausreichendes Fernverkehrsangebot	Der Fernverkehr hat sich aus vielen Regionen zurückgezogen oder ist lückenhaft. Das Tarif- und Vertriebsmonopol verhindert, dass Wettbewerber in diesen Markt eindringen.	Günstigere Rahmenbedingungen fördern auch den Fernverkehr. Direkter Einfluss durch den Bund ist vielfältig gestaltbar (Vergabe, Aufgabenträgerschaft).
Gute Anschlüsse, insbesondere dort, wo die Züge seltener fahren.	Der integrale Taktfahrplan (ITF) ist keine Richtschnur der Investitionen in das Netz und seiner Instandhaltung. Nutzer haben zu wenige politische und finanzielle Möglichkeiten, Verbesserungen der Infrastruktur durchzusetzen. Zuschläge zu Trassenentgelten werden ohne Rücksicht auf ITF berechnet.	Verkehrsunternehmen haben ein natürliches Interesse an Einnahmen durch mehr Fahrgäste. Dieses Interesse kann durch effiziente Fahrgastrechte, staatlichen Einfluss über die Finanzierung des Netzes und auf die Gestaltung der Trassen- und Stationsentgelte gefördert werden.
Sicheres und zuverlässig verfügbares Netz	Das Netz ist verkehrssicher, aber Unterhaltungsmängel belasten Fahrpläne und Pünktlichkeit.	Gesetzesänderung: effiziente Fahrgastrechte, effiziente Rechte der Trassenbesteller, besser ausgestattete Aufsicht über Netzzustand.
Günstige Fahrpreise	Fahrpreise werden durch hohe Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer und hohe Trassen- und Stationsentgelte hochgetrieben.	Gesetzesänderung: ermäßigte Mehrwertsteuer auf Fahrkarten, ermäßigte Mineralölsteuer, günstige Trassen- und Stationsentgelte. Private Verkehrsunternehmen sind natürliche Verbündete für diese Forderungen.
Durchgehende Fahrkarten	Die DB AG verkauft immer weniger direkte Fahrkarten, weil sich die Wettbewerber dem Tarif- und Vertriebsmonopol der DB nicht unterordnen.	Gesetzesänderung: Eisenbahnen müssen verpflichtet werden, Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen in durchgehende Fahrkarten einzurechnen und zu verkaufen.
Verkauf von Fahrkarten für alle Züge im Bahnhof	Das Vertriebsmonopol liegt bei DB-Fernverkehr und wird in den Stationen durch DB Station&Service durch Verkaufsverbote abgesichert.	Gesetzesänderung: Das Vertriebsrecht in den Bahnhöfen muss auf DB Station&Service übergehen und wettbewerbsneutral gestaltet werden.
Saubere Züge	Die Fernzüge der DB sind als sauber zu bezeichnen. Im Regionalverkehr gibt es regionale Mängel.	Gesetzesänderung: effiziente Fahrgastrechte und von der Aufsicht kontrollierbare Mindeststandards auch im Fernverkehr. Im Regionalverkehr Kontrolle durch Aufgabenträger.
Einheitliche Fahrplanauskunft über alle Verkehrsunternehmen hinweg	Die elektronische Auskunft ist fast vollständig. Wettbewerber können allerdings nicht frei auf die Daten zugreifen, Kursbücher und Printmedien sind unvollständig.	Das Wettbewerbsrecht sichert den Ist-Zustand. Die Datengrundlage muss auf DB-Netz verlagert werden, von wo sie jedem Unternehmen zugänglich sein muss.
Einheitliche Auskunft über aktuelle Betriebslage und Verspätungen	Sie ist bei den DB-Verkehrsunternehmen angesiedelt und daher nicht für alle Unternehmen verfügbar.	Gesetzesänderung: Datengrundlage muss beim Netz angesiedelt und allen Verkehrsunternehmen zugänglich sein.

nicht die Ausnutzung eines Infrastrukturmonopols sein – diese Gefahr bestand real bei einer Beteiligung privaten Kapitals am Schienennetz.

■ Investieren in die Beseitigung der Engpässe

Die Bahnreform von 1994 ging davon aus, dass auch bei der Benutzung der Schienenwege der „Markt“ gelten solle. Knappe Trassen sollten zu Höchstpreisen versteigert werden. Im Prinzip gilt das bis heute – und verhindert die zügige Beseitigung von Engpässen. Außerdem eignen sich Engpässe hervorragend zur Behinderung von Wettbewerbern, die neu in den Markt eintreten.

Ist das Unternehmen aber darauf ausgerichtet, dass Gewinne nicht beim Netz entstehen sollen, so ist die Verknappung von Trassen keine sinnvolle Strategie. Dadurch wandern die Gewinne vom Verkehrsunternehmen zum Netz ab, und zugleich sinkt die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern. Also liegt es nahe, dass die staatlichen Mittel so eingesetzt werden, dass sie möglichst schnell Gewinn in die Verkehrsunternehmen bringen. Im Holding-Modell hätte der Ausbau der Oberrhein-Strecke eindeutig Priorität, weil dort mehr verdient werden kann. „Stuttgart 21“ wäre hingegen bedeutungslos, weil durch die Verlegung des Bahnhofs unter die Erde



Verschleuderung von Volksvermögen? Beim Holding-Modell können sich Kapitalgeber am Hauptbahnhof in Berlin nicht beteiligen.



Rendite vom Netz? Daran haben Kapitalgeber, die sich an den DB-Verkehrs- und Logistikgesellschaften beteiligen, kein Interesse. Auch Wettbewerber (im Bild ein Abellio-Zug in Wattenscheid) würden von der Rendite profitieren.

kein einziger Zug zusätzlich fahren wird und die knappe Bahnsteigkapazität Mehrverkehr auch dauerhaft verhindert.

■ Vom Duckmäuser zum Akteur

Auch der Druck auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr wird steigen. Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer und andere finanzielle Rahmenbedingungen sind so schlecht, wie sie schon bei der Bahnreform 1994 waren. Hier hat sich die DB als Duckmäuser gegenüber der Regierung erwiesen und die Kräfte im Stich gelassen, die Änderungen wollen. Zwar hatte Hartmut Mehdorn zum Anfang seiner Amtszeit gewagt, diese Forderungen im Bundestag zu präsentieren, und dabei sogar Zahlen von PRO BAHN vorgestellt, aber die Bundesregierung hatte ihn schnell ruhiggestellt. Das wird mit privaten Kapitalgebern so einfach nicht funktionieren.

■ Vom Schutzgut zum normalen Unternehmen

Das Holding-Modell wird auch einen Wandel der Politik einleiten. Heute ist die Deutsche Bahn AG ein Schutzbefehlener der Bundesregierung, der vor Verbrauchern und Wettbewerbern zu bewahren ist – damit das politische Ziel der Kapitalprivatisierung erreicht werden kann. Ist das Ziel aber erreicht, so wird sich die Einstellung zum Unternehmen ändern, auch wenn die DB allein aufgrund ihrer Größe ein Machtfaktor bleiben wird, aber die Interessen werden denen anderer Wirtschaftsunternehmen ähnlich, etwa der Deutschen Post oder den Stromversorgern.

Auch im Schienenverkehr wird dann klarer zutage treten, wo der Staat steuernd eingreifen muss. Die Interessengegensätze zwischen Verkehrs- und Netzunternehmen, die heute noch durch den Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn allein und hinter verschlossenen Türen entschieden werden, werden öffentlich diskutiert werden, weil sich Kapitalgeber nicht auf Dauer mundtot machen lassen.

Einstieg in die Trennung

Dieser Interessengegensatz wird schließlich zwangsläufig in die Trennung des staatlichen Netzes von den privaten Verkehrsunternehmen münden.

Wann dieser Zeitpunkt eintritt, kann niemand vorhersagen – zu viele Faktoren spielen dabei eine Rolle. Aber dass der Staat die Verkehrsunternehmen zur Gänze „zurückholt“, ist unwahrscheinlich. Eher werden andere Wege der Einflussnahme auf den Verkehrsmarkt gewählt.

Das gilt auch und gerade dann, wenn die neuen Kapitalgeber nicht ernsthaft am Schienenverkehr interessiert sind, sondern Rendite nur über die Ausbeutung der Ressourcen der Schienenverkehrsgesellschaften erzielen wollen.

Dann werden zwar einige negative Wirkungen, die die Gegner befürchten, rasch eintreten und nicht – wie derzeit – schleichend. Umso schneller wird aber auch die Richtung sichtbar, in die die Politik die Weichen mit der Bahnreform 1994 gestellt hat, und umso größer wird die Chance, dass die Weichen umgestellt werden. Privates Kapital nur für das Güter- und Logistikgeschäft würde den Erkenntnisprozess erheblich verzögern. Politiker lernen oft erst aus Fehlentwicklungen.