

Positionspapier zum Börsengang der Deutschen Bahn AG

Mai 2006

1. Das Interesse der Fahrgäste muss im Zentrum der Bahnpolitik stehen.

Züge fahren für Menschen. So selbstverständlich das ist, so wenig wird es derzeit bei den Überlegungen für einen Börsengang der Deutschen Bahn AG beherzigt. Die Perspektive der Fahrgäste muss eindeutig Vorrang haben vor der Perspektive des Konzerns und vor der vom Staat beabsichtigten Haushaltssanierung. Langfristig ist die Perspektive der Fahrgäste auch für das Unternehmen und für die Staatsfinanzen die einzig richtige, weil nur eine kundengerechte Bahn wirtschaftlich erfolgreich sein kann.

2. Die Verengung der Debatte auf die gesellschaftsrechtlichen Aspekte eines Börsengangs verstellt den Blick auf die wirklichen Fragen.

Fahrgäste und Steuerzahler erwarten, dass die Politik sich der Verantwortung für die Zukunft der Eisenbahn stellt. Anders als die gegenwärtige Debatte über den Börsengang der DB AG suggeriert, ist es mit der Klärung von gesellschaftsrechtlichen Modalitäten eines Börsengangs nicht getan. Vorrangig ist die Entscheidung, was der Bahnverkehr für die Fahrgäste leisten soll, insbesondere wie das Schienennetz Deutschlands im 21. Jahrhundert aussehen soll. Wenn das Pferd nicht von hinten aufgezäumt werden soll, muss dies vorab geklärt werden.

3. Die Politik schuldet den Fahrgästen bei der Sicherung der Schieneninfrastruktur Taten statt Worte.

Politische Bekenntnisse zur Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene haben in Deutschland Tradition. Auch der Koalitionsvertrag der Großen Koalition versichert: „Wir werden Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Schiene weiter stärken. Für den Erhalt und Ausbau der Schienenwege sowie für die Planungssicherheit des Netzbetreibers müssen die Mittel für die Eisenbahninfrastruktur deutlich erhöht und dauerhaft auf dem erhöhten Niveau verstetigt werden.“

Diesen Worten müssen Taten folgen. Die Politik schuldet den Fahrgästen ein verbindliches zukunftsfähiges Konzept für das Schienennetz, das der Verteuerung und Verknappung der Treibstoffe für den PKW-Verkehr und dem demographischen Wandel Rechnung trägt.

Derzeit belegt Deutschland bei den Investitionen in die Schienenwege mit 39 Euro pro Kopf und Jahr einen der hintersten Plätze in Europa, noch hinter Slowenien (41 Euro) und weit hinter Spanien (101 Euro), Großbritannien (116 Euro) und Schweden (124 Euro)¹. Die niedrigen Investitionssummen können auch nicht mit dem Argument begründet werden, dass der Zustand der Schienenwege in Deutschland so gut sei – denn zunehmend kommt es hierzulande zu Problemen bei der Instandhaltung der Gleisanlagen².

Dazu kommt, dass ein Großteil der Investitionsmittel in Prestigeprojekten mit zweifelhafter verkehrlicher Wirkung gebunden ist (ICE-Strecken Nürnberg-Erfurt und Nürnberg-Ingolstadt-München); andernorts fehlen diese Mittel bei der Instandhaltung des Netzes und bei der Behebung von Verkehrsengpässen an Knotenpunkten. Selbst mit dem gegenwärtigen Finanzaufwand wäre ein erheblich leistungsfähigeres Schienennetz machbar. Das haben der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) mit seiner Studie „Bahn 21“³ und der Fahrgastverband PRO BAHN mit seiner Veröffentlichung "Der letzte Fahrplanwechsel"⁴ * demonstriert."

4. Die Fahrgäste erwarten ein integriertes Angebot, d.h. Fahrplankoordination, einheitliches Vertriebssystem, europaweites Schienennetz.

Die Fahrgäste erwarten ein integriertes Angebot im Bahnverkehr. Integration aus Sicht der Verbraucher gedacht, heißt aber nicht „Integration von Netz und Betrieb“, sondern:

- Fahrplankoordination, Fahrplaninformationen und Fahrkartenvertrieb aus einer Hand
- Einheitlicher Fahrausweis vom Anfang bis zum Ende der Reisekette.
- Einheitliches, europaweit verbundenes Schienennetz

5. Die Eisenbahninfrastruktur muss in öffentlicher Hand bleiben.

Es ist Konsens, dass die Politik die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur trägt und auch in Zukunft tragen wird. Das erkennen indirekt auch die Befürworter eines „integrierten Börsengangs“ an, wenn sie als Voraussetzung des Börsengangs vom Bund eine „langfristige Finanzierungsvereinbarung“ fordern, durch welche der Bund die Mittel für den Unterhalt der Schienenwege bereitstellen soll.

Eine gefährliche Illusion wäre es zu glauben, der Kapitalmarkt werde der Politik nach einem „integrierten Börsengang“ die ungelösten Probleme der Eisenbahninfrastruktur abnehmen. Eine Beteiligung des Kapitalmarktes an der Infrastruktur würde im Gegenteil dazu führen, dass die Politik diese Probleme einige Jahre später in verschärfter Form zurückbekäme. Das

¹ Quelle: Allianz pro Schiene, Der Blick über die Grenzen – Parlamentarischer Abend „Integrierte Verkehrspolitik am Beispiel Spanien“, Vortrag vom 6.04.2006, im Internet unter http://www.allianz-pro-schiene.de/pdf/PM060407/Praesentation_ApS.pdf

² Vgl. die VDV-Umfrage 2004 „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“, im Internet unter http://www.vdv.de/medienservice/stellungnahmen_entry.html?nd_ref=2424

³ VCD, Bahn 21 (2004), im Internet unter <http://vcd.org/bahn21.html>

⁴ PRO BAHN (2000), im Internet unter http://www.pro-bahn.de/pbz/itf_broschuere.pdf

lehrt die Erfahrung aus der fehlgeschlagenen Netzprivatisierung der britischen Eisenbahnen. Der Bundesrechnungshof hat in einem Sondergutachten deutlich gemacht, dass in Deutschland nichts anderes zu erwarten ist⁵.

Die Renditeerwartungen privater Investoren würden die falschen Anreize für Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes setzen. Ein börsennotiertes Eisenbahnunternehmen wäre von Seiten der Aktionäre dem Druck ausgesetzt, sich Gemeinwohlverpflichtungen zu entziehen, das Schienennetz massiv auszudünnen und gleichzeitig möglichst hohe staatliche Zuwendungen in Anspruch zu nehmen. Investiert würde allenfalls in aufkommensstarke Verbindungen zwischen Großstädten. Sollte die Politik versuchen, über vertragliche Festlegungen eigene Vorstellungen von Ausbau und Unterhaltung des Netzes durchzusetzen, so müsste sie damit ständig gegen das ökonomische Eigeninteresse des börsennotierten Bahnunternehmens ankämpfen. Wenn der Bund der Börse die Schieneninfrastruktur überantworten würde, hieße das also nichts anderes, als einen Blankoscheck auf Kosten der Steuerzahler auszustellen.

Abzulehnen ist aus Sicht der Fahrgäste auch eine Privatisierung der immateriellen Infrastruktur. Wenn renditeorientierte Investoren über Fahrplanerstellung, Fahrplaninformationen und Fahrkartenvertrieb sowie Tarifbedingungen entscheiden würden, so müssten sich die Fahrgäste mit einer „Kleinstaaterei“ verschiedener Verkehrsunternehmen auseinandersetzen – es gäbe ein Tarifwarr wie heute im Telekommunikationsmarkt, nur mit dem Unterschied, dass die Folgen für die Verbraucher im vernetzten System des öffentlichen Verkehrs weitaus gravierender wären.

Dem Modell eines „integrierten Börsengangs“ muss daher eine klare Absage erteilt werden. Die Eisenbahninfrastruktur einschließlich der immateriellen Infrastruktur muss in öffentlicher Hand bleiben.

6. Eine Trennung von Infrastruktur- und Transportunternehmen wird Wettbewerb und Effizienz im Eisenbahnverkehr befördern.

So wichtig die öffentliche Verantwortung für die Infrastruktur ist, so sinnvoll ist andererseits das unternehmerische Engagement der Privatwirtschaft bei der Erbringung der Verkehrsdienstleistung dem Fahrgast gegenüber. Es handelt sich hierbei um klassisches Dienstleistungsgeschäft, vergleichbar etwa dem Flugverkehr oder der Veranstaltung von Pauschalreisen. Hier gibt es keinen Grund, weswegen der Staat diese Leistungen selbst erbringen müsste. Im Gegenteil ist von einer materiellen Privatisierung ein Zugewinn an Kundennähe und Effizienz zu erwarten. Die Fahrgäste erwarten auch im Schienenverkehr das beste Angebot zum günstigsten Preis.

Für die Fahrgäste wird sich eine Privatisierung der Transportunternehmen vor allem deswegen positiv auswirken, weil der Wettbewerb im Eisenbahnverkehr an Intensität

⁵ Bundesrechnungshof (Hrsg.), Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung der Bundesschienenwege, 8. März 2006, im Internet unter <http://www.bundesrechnungshof.de/veroeffentlichung/1024.html>

gewinnen wird. Die Deutsche Bahn AG argumentiert zwar, mit 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen habe Deutschland schon heute einen lebhaften Wettbewerb im Eisenbahnverkehr. Viele dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen sind jedoch Museumsbahnen, Werksbahnen oder Fremdenverkehrsbahnen ohne wirkliche verkehrliche Bedeutung. Gemessen in Trassenkilometern, haben die Konkurrenten der DB AG nur einen Marktanteil von 8,7 %⁶. Immerhin belegen aber heute schon die Erfolge der im Wettbewerb vergebenen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr den Nutzen des Wettbewerbs für die Fahrgäste.

Eine durchgreifende Intensivierung des Wettbewerbs ist im Eisenbahnverkehr nicht zu erwarten, solange die DB AG das Schienennetz kontrolliert. Auch die 2005 eingeführten Regulierungsbefugnisse der Bundesnetzagentur werden nicht verhindern können, dass die DB AG ihr Potential zur subtilen Behinderung des Wettbewerbs nutzt – etwa durch die Vernachlässigung ihrer Infrastrukturverantwortung, wenn ein Nahverkehrsauftrag an ein Konkurrenzunternehmen gegangen ist.

7. Die Transportunternehmen der Deutschen Bahn AG dürfen nicht unter Wert verkauft werden.

Der Wert der Transportunternehmen der DB AG wird im Gutachten von Booz Allen Hamilton mit 9,4 bis maximal 13,3 Milliarden Euro veranschlagt. Es ist kritisch zu prüfen, ob das den tatsächlichen Wert des Bahnbetriebs angemessen wiedergibt. Die Transportunternehmen dürfen nicht unter Wert verkauft werden. Das gebietet schon das Interesse der Steuerzahler. Außerdem ist es riskant, private Investoren durch einen künstlich heruntergerechneten Verkaufspreis anzulocken. Die Investoren würden dann vor allem versuchen, den realen Wert des Erworbenen durch Weiterverkauf realisieren, sie würden sich aber nicht auf ein dauerhaftes Engagement im deutschen Schienenverkehr einlassen.

8. Ein funktionierender Wettbewerb im Schienenverkehr erfordert eine starke öffentliche Infrastruktur und starke Aufgabenträger.

Das Modell des Schienenpersonennahverkehrs weist die Richtung für den zukünftigen Wettbewerbsrahmen im Schienenverkehr: Starke Aufgabenträger definieren die Anforderungen an die Verkehrsleistungen, auch im Sinne der Wahrung von Umwelt- und Sozialstandards. Das Netz wird in öffentlicher Verantwortung geführt; in öffentlicher Verantwortung liegt auch die Koordination von Fahrplänen, Tarifen und Fahrplaninformation. Nicht im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher ist es, dass verschiedene Anbieter Züge im direkten Wettbewerb gegeneinander fahren lassen – das würde die Koordination des Gesamtangebots zulasten der Verbraucher erschweren.

⁶ DB AG, Wettbewerbsbericht 2005, im Internet unter http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht_2005.pdf

9. Verbraucherzentrale Bundesverband, VCD und PRO BAHN bieten ihre Mitwirkung an.

Die Zukunft des Eisenbahnverkehrs in Deutschland ist für die Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland von weitreichender Bedeutung. Der Verbraucherzentrale Bundesverband und seine Mitgliedsverbände PRO BAHN und VCD bieten daher ihre Mitwirkung bei den weiteren Beratungen des Bundestags an.