



Gutachten zum Börsengang der DB AG:

Je mehr Trennung, um somehr Verkehr auf der Schiene

Eindeutiges Ergebnis – schwierige Entscheidung

> Je unabhängiger das Schienennetz von den Verkehrsunternehmen wird, um somehr Verkehr kommt auf die Schiene. Das ist das Ergebnis des von der Bundesregierung eingeholten Gutachtens „Privatisierungsvarianten mit und ohne Netz“ (kurz: PRIMON-Gutachten) zum Börsengang der Deutschen Bahn AG. Trotz der Zweifel an der Unabhängigkeit einiger Berater und trotz Schwärzungen im Gutachten ist das Ergebnis eindeutig: Der Börsengang setzt dauernde Staatsverpflichtungen voraus. Als Gegenleistung bietet die DB fragwürdige Dividenden aus dem Logistikgeschäft und die Stilllegung von 6.000 Kilometer Bahnlinien. Der Bundestag kann kaum noch für den Börsengang des Bahnkonzerns mit Netz votieren. Er steht vor der Entscheidung zwischen „mehr Zukunft für die Schiene“ und „vielleicht etwas mehr Geld in die Staatskasse“.

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- | | | |
|---|---|-------|
| → | Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... | S. 5 |
| → | PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung | S. 12 |
| → | Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? | S. 16 |
| → | Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still | S. 19 |
| → | Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang | S. 22 |
| → | Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? | S. 27 |

■ Die Bahnreform und das Gutachten

Die Väter der Bahnreform von 1994 gingen davon aus, dass die Holding „Deutsche Bahn AG“ nur eine Übergangslösung sein sollte und nach einigen Jahren die Unternehmensteile Personenverkehr, Güterverkehr und Netz selbstständig am Markt agieren sollten. Auf Druck der Bundesländer wurde aber eine Sperrklausel für den Verkauf des Netzes ins Grundgesetz geschrieben: Mehr als 49 Prozent der Aktien des Netzes darf der Bund nicht verkaufen. Alle Befürworter der Bahnreform glaubten damals, dass nach dem Ende der „Beamtenbahn“ ganz von selbst mehr Verkehr auf die Schiene kommen würde.

Schon die „Zwischenbilanz der Bahnreform“, die der Deutsche Bundestag im Jahr 2000 mit einer Anhörung von Experten, darunter auch Joachim Kemnitz von PRO BAHN, zog, brachte an den Tag, dass nur die Regionalisierung des Nahverkehrs einen wirklichen Fortschritt gebracht hatte. Der Fernverkehr schrumpfte, der Güterverkehr trat auf der Stelle. Zugleich zeichnete sich ab, dass das britische Modell, nämlich die sofortige Zerlegung des Unternehmens British Rail und der Börsengang der Netzgesellschaft Railtrack, in große Probleme münden würde.

Während so im Parlament und außerhalb des Parlaments die Zweifel wuchsen, wie die Bahnreform weitergeführt werden sollte, und angesehene Gutachter wie das Baseler Prognos-Institut gegen die Einheit von Netz und Verkehrsunternehmen votierten, hatte Bundeskanzler Gerhard Schröder die Aufgabe des Bahnchefs an Hartmut Mehdorn übertragen. Mehdorn trat mit klaren Visionen der Entwicklung seines Unternehmens an. Das Endziel war für ihn der Börsengang der DB als Ganzes. Während die Grünen recht offen und die SPD-Abgeordneten grummelnd und still Zweifel an der Richtigkeit dieser Strategie anmeldeten, maßregelte Schröder seinen Verkehrsminister Kurt Bodewig, der für die Trennung von Netz und Verkehr votiert hatte, und setzte eine „Task-Force“ ein, in der als einziger Bahnunternehmer

Hartmut Mehdorn saß. Natürlich kam sie zu dem Ergebnis, dass Netz und Verkehr eine Einheit bleiben und die DB als Ganzes an die Börse gehen solle.

Doch das genügte nicht, um die Kritiker ruhig zu stellen. Die Oppositionsparteien verlangten laut und unüberhörbar mehr Wettbewerb auf der Schiene. Und Schritt für Schritt wurde ihr Ruf lauter, dass die marktbeherrschende DB nicht mit Netz an der Börse verkauft werden dürfe. Nicht einmal die Abgeordneten der eigenen Partei konnte Schröder auf seinen Kurs zwingen. So forderte erst der Verkehrsausschuss des Bundestages und dann das Plenum die Bundesregierung auf, ein unabhängiges Gutachten über die Form des Börsengangs einzuholen.

Die Financial Times Deutschland schreibt am 7. Juni 2004: „Mit der Ausschreibung des Gutachtens fügt sich Bundeskanzler Gerhard Schröder dem wachsenden Druck der Verkehrspolitikern. Bahnexperten aus allen politischen Lagern hatten moniert, dass der Bund ausschließlich die von Bahnchef Hartmut Mehdorn verfochtene Privatisierungsvariante mit Netz prüfen ließ. Die nach monatelanger Wartezeit vor zwei Wochen vorgestellte Untersuchung der US-Investmentbank Morgan Stanley hatte ausschließlich diese Variante eines Börsengangs geprüft.“

■ Unabhängige Gutachter?

Mit dem PRIMON-Gutachten wurde die Beraterfirma Booz Allen Hamilton beauftragt. Dieses Unternehmen wurde 1914 in Chicago gegründet und ist seit 1965 auch in Deutschland tätig. Es zählt mit Büros auf sechs Kontinenten zu den international führenden Management- und Technologieberatungen.

Namentlich zeichnet Gerd Wittkemper für die Gesamtverantwortung. Wittkemper ist Wirtschaftswissenschaftler und Kernphysiker. Bevor er zu Booz Allen Hamilton ging, arbeitete er als Produktionsleiter bei Procter & Gamble und leitete die Unternehmensplanung in der Holding des deut-



Ergebnis des Gutachtens: Mehr Güter auf die Schiene durch ein unabhängiges Netz.

schen Philips-Unternehmens. Das Gutachten nennt insgesamt acht Unterauftragsnehmer verschiedener Fachrichtungen, darunter das Beratungsinstitut Morgan Stanley.

Vor allem hinsichtlich der Unterauftragsnehmer machen Kritiker Bedenken gegen die Unabhängigkeit geltend. So hatte die Investmentbank Morgan Stanley nicht nur das Gutachten erstellt, das den integrierten Börsengang der DB befürwortete. Die Bank ist auch sonst vielfach als Auftragnehmerin der DB tätig geworden, so bei der Beratung beim Verkauf von Scandlines und als Mitglied im Konsortium für eine 800-Millionen-Euro-Anleihe der DB AG zum Kauf des US-Logistikers Bax. Morgan Stanley gilt auch als Interessent für das Management des Börsengangs der DB AG selbst. Auch für das Verkehrsministerium hat Morgan Stanley gearbeitet, und Winfried Wolf, Verkehrsexperte der PDS, berichtet davon, dass das Ministerium dafür gesorgt habe, dass Morgan Stanley „durch die Hintertür“ in das Beratergremium eingeschleust wurde. Damit nicht genug: Auch andere Unterauftragsnehmer haben schon für die DB und das Ministerium gearbeitet. Angesichts der von Wolf genannten Quellen und der sonst bekannten Verfahrensweise des Ministeriums sind diese Hinweise mit hoher Wahrscheinlichkeit richtig: Wo viel Geld bewegt wird, gibt es ein Netz zwischen den „Großen“ dieser Gesellschaft, in dem einer dem anderen zuarbeitet.

Dennoch: Das Gutachten brachte nicht das Ergebnis, das sich diese „Großen“ erhofft hatten. Das spricht dafür, dass das Ergebnis wohl so zwingend war, dass man Angriffsflächen geboten hätte, wenn man zu anderen Ergebnissen gekommen wäre.

■ Unabhängige Daten?

Dass die Datengrundlage nicht unabhängig gewonnen wurde, steht schon im Vorwort des Gutachtens. Dort heißt es wörtlich: „Der Auftragnehmer und seine Unterauftragsnehmer haben sich auf die ihnen von der Deutschen Bahn AG und von den Vertretern der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellten Informationen ohne unabhängige Prüfung verlassen, soweit die Informationen nicht offensichtlich unplausibel waren.“

Der DB wurde wiederholt vorgeworfen, ihre Zahlen geschönt zu haben, um die Voraussetzungen des Börsengangs, die Kapitalmarktfähigkeit, nachzuweisen. Das Gutachten setzt dem keine Prüfung entgegen, die diese Vorwürfe entkräfteten. Wahrscheinlich hätte eine genauere Prüfung auch in dem anvisierten Zeitrahmen nicht durchgeführt werden können – aber natürlich gab es – jedenfalls zur Zeit der Auftragsvergabe – auch kein politisches Interesse, die Daten der DB zu hinterfragen.

Dennoch haben die Gutachter an einigen Stellen die Zahlen der DB kritisch analysiert und sind, beispielsweise bei den Kosten der Trennung, zu überraschend klaren Aussagen gelangt.

Hätte das Gutachten den integrierten Börsengang befürwortet, so wäre es von den Kritikern wahrscheinlich – mit Recht – als wertloses Papier bezeichnet worden. Mit dem Ergebnis, das tatsächlich im PRIMON-Gutachten steht, eignet es sich bestens für den Nachweis, dass die Unternehmenspolitik der DB mehr von Illusionen lebt als von Fakten.

Einflussmodell

Die beschriebene Verbesserung des Cashflows führt bis 2009 zu einer vollständigen Rückführung der Nettofinanzschulden der Transportgesellschaft, die zum Trennungzeitpunkt EUR [REDACTED] betragen.²⁰⁰ In 2009 ergibt sich bei der unterstellten vollständigen Rückführung der Verschuldung ggf. auch vor dem Fälligkeitszeitpunkt eine Nettoliquidität von ca. EUR [REDACTED]. Allerdings hat die Transportgesellschaft noch die Leasing-Verpflichtungen und Pensionsrückstellungen in Höhe von zusammen ca. EUR [REDACTED] in 2009 sowie die kapitalearte Pacht in Höhe von ca. EUR [REDACTED] in 2009 zu tragen.

Zur deutlichen Verbesserung der Kreditkennzahlen im Zeitablauf trägt eine Erhöhung der Profitabilität bei, die sich einerseits in einer verbesserten Eigenkapitalposition (mit der Folge einer Verbesserung des *Gearings*²⁰¹), andererseits auch in einem verbesserten operativen Cashflow (mit der Folge einer Verbesserung der *Tilgungsdeckung*²⁰²) niederschlägt.

Die folgende Abbildung 84 verdeutlicht die Entwicklung von *Gearing* und *Tilgungsdeckung* im Mittelfristplanungszeitraum. Eine Fokussierung bestehender Verbindlichkeiten mit dem Ziel der Sicherstellung der Dividendenzahlungsfähigkeit (vgl. Abschnitt „Positiver Cashflow und Dividendenzahlungsfähigkeit“) würde jedoch zu einer Verschlechterung der Kreditkennzahlen führen, die aber in ihrer Wirkung nicht den Verlust der Kapitalmarktfähigkeit bedeutet (genaue quantitative Analyse zum Privatisierungszeitpunkt notwendig, Abhängigkeit von Privatisierungsform, Kapitalmarktbedingungen).

■ Schwarzes Loch Deutsche Bahn?

Schon im Vorwort des PRIMON-Gutachtens heißt es: „Ein Teil der Informationen wurde aus besonderen Vertraulichkeitsanforderungen der Deutschen Bahn AG nur dem Auftragnehmer und selektiv einzelnen Unterauftragsnehmern zugänglich gemacht. Auf die im Gutachten gemachten Annahmen wird hingewiesen.“

In die Öffentlichkeit und an die Abgeordneten des Bundestags gelangte nur eine Fassung des PRIMON-Gutachtens, in dem diese Daten geschwärzt sind. Das führte bei der ersten Beratung des Gutachtens im Verkehrsausschuss des Bundestags zu einem ziemlich einmaligen Eklat (siehe „Eklat im Bundestag“ auf Seite 11).

Zwar betreffen diese Schwärzungen nur einen kleinen Teil, aber auch Daten zum Umsatz und zur Rendite für 2006 wurden unkenntlich gemacht.

Passagen mit entscheidenden Daten zum Verständnis der finanziellen Situation bzw. zur Berechnung von Renditen, Rendite-Erwartungen und Höhe der Schulden sind weitgehend geschwärzt. Die meisten Daten kommen aus der Mittelfristplanung der DB AG. Auf Seite 20 des PRIMON-Gutachtens bezeichnen die Gutachter diese Mittelfristplanung als eine „sehr anspruchsvolle Planung“.

Das sagt eigentlich schon alles. Selbst wenn – wie Beobachter vermuten – die kritische Wertung der Gutachter ebenfalls geschwärzt ist: Wenn schon die ambitionierten Planungen der DB den integrierten Börsengang nicht rechtfertigen, wie soll dann die Börsenfähigkeit bei vorsichtiger Einschätzung gerechtfertigt werden?

■ Die Modelle

Die Einflussnahme auf ein Gutachten beginnt bereits mit dem Auftrag. Auch hier ist der Versuch spürbar, das gewünschte Ergebnis zu ermöglichen. Nicht geprüft wurden Modelle einer Teilprivatisierung des Güter- und Logistikbereichs oder die weitergehende Aufspaltung der DB in min-

Die untersuchten Modelle des Börsengangs					
Modell	Integriertes Modell	Eigentumsmodell	Eigentumsmodell Gestaltungsvariante	Finanzholding-Modell	Trennung von Netz und Verkehr
Beschreibung	DB bleibt, wie sie heute ist	Grundeigentum wird aus der DB gelöst	DB besorgt Netzunterhalt im Auftrag des Bundes	Bund hält Mehrheit an DB-Netz	Bund bleibt Eigentümer des Netzes
Grundeigentum	DB-Netz	Bund	Bund	DB-Netz	Bund
Bewirtschaftung Netz	DB-Netz	DB	DB im Auftrag	DB-Netz	Bund
Unterhaltung Netz	DB-Netz	DB	DB im Auftrag	DB-Netz	Bund
Anteil Privatisierung					
Grundeigentum	49,9 %*	nein	nein	49,9 %*	nein
Netzunterhalt	49,9 %*	49,9 %*	bis 100 %	49,9 %*	**
Verkehr	49,9 %*	49,9 %*	bis 100 %	100 %	100%
Gewinn aus Netz	49 % über Holding an Privataktionäre	49 % über Holding an Privataktionäre	aus Unterhalt an Privataktionäre	49 % über Holding an Privataktionäre	an Bund
Politische Entscheidungen zu Neu- und Ausbau zu Unterhalt	DB DB	Bund DB	Bund DB	DB-Netz DB-Netz	Bund Bund
Finanzierung des Netzes					
Neu- und Ausbau	Zuschuss (Vertrag)	Investition (Haushalt)	Investition (Haushalt)	Zuschuss (Vertrag)	Investition (Haushalt)
Unterhalt	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Defizitdeckung
VERKEHRSPROGNOSE 2020					
Personennahverkehr in allen Modellen keine Veränderung erwartet					
Personenfernverkehr					
Modal Split Schiene	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %	3,0 %
Verkehrszuwachs	- 10,0 %	- 9,0 %	- 9,0 %	- 8,0 %	- 8,0 %
Marktanteil Wettbewerber	1,0 %	1,5 %	4,8 %	4,4 %	5,8 %
Umsatz DB AG	+ 6,25 %	+ 5,2 %	+ 4,2 %	+ 4,0 %	+ 3,9 %
Güterverkehr					
Modal Split Schiene	14,8 %	15,0 %	16,6 %	16,4 %	17,1 %
Verkehrszuwachs	+ 23,0 %	+ 24,0 %	+ 37,0 %	+ 36,0 %	+ 41,0 %
Marktanteil Wettbewerber	40,0 %	44,0 %	48,0 %	47,0 %	50,0 %
Umsatz DB AG	+ 30,0 %	+ 30,0 %	+ 28,0 %	+ 24,5 %	+ 23,5 %
KAPITALMARKTWERT DES DB-UNTERNEHMENS UND EFFEKTE FÜR DEN STAATSHAUSHALT					
Verkaufserlös					
Mrd. Euro für	5,0 bis 8,7 49 % der Holding	6,1 bis 8,6 49 % des Konzerns ohne Grundeigentum	10,4 bis 14,6 100 % des Konzerns ohne Grundeigentum und Netzverwaltung	8,2 bis 13,2 Konzern mit 49 % der Netzgesellschaft	9,4 bis 13,3 Konzern ohne Netz
Dividenden an Staatskasse bis 2020					
Mrd. Euro	9,2 bis 14,6	9,4 bis 13,0	0	0	0
Buchwert der nicht verkäuflichen Unternehmensanteile und des Netzes nach Kapitalmarktgrundsätzen*					
Mrd. Euro	5,0 bis 8,7	3,4 bis 8,8	- 2,7 bis 0,4	- 1,4 bis 0,0	- 4,9 bis - 2,7
Ersparte Regionalisierungsmittel					
Mrd. Euro	0	1,3	2,6	2,3	3,3
Verbesserung des Staatshaushalts einschließlich Dividenden					
Mrd. Euro	14,2 bis 23,3	14,1 bis 23,1	10,3 bis 17,6	9,1 bis 15,5	7,8 bis 13,9
SICHERE VERBESSERUNG DES STAATSHAUSHALTS – OHNE DIVIDENDEN					
Mrd. Euro	5,0 bis 8,7	7,4 bis 9,9	13 bis 17,2	10,5 bis 15,5	12,7 bis 16,6
*) aus verfassungsrechtlichen Gründen muss die Mehrheit im Staatsbesitz bleiben					
**) Der Netzunterhalt kann privatisiert werden (Ausschreibung wie Nahverkehr)					

destens vier verschiedene Unternehmensbereiche, wie sie noch die Bahnreform 1994 vorgesehen hatte.

Die fünf untersuchten Modelle gehen vom derzeitigen Status des DB-Konzerns aus und trennen Schritt für Schritt das Netz aus dem Konzern:

- Das integrierte Modell geht davon aus, dass der DB-Konzern, wie er derzeit besteht, als Ganzes an die Börse geht. In diesem Fall kann nur ein Anteil von höchstens 49,9 % privatisiert werden – der Bund bleibt Mehrheitsaktionär aller Konzernteile einschließlich der Logistikunternehmen Schenker und Bax, der Bahnbusunternehmen und sonstiger Unternehmensteile.
- Das Eigentumsmodell löst das Grundeigentum aus dem DB-Konzern, belässt aber alle anderen Funktionen des Netzbetreibers im Konzern. Auch hier muss der Bund mit 50,1 % Mehrheitsaktionär bleiben.
- Das Eigentumsmodell – in der Variante Gestaltungsmodell – überträgt auch die Bewirtschaftung des Netzes an den Bund, der auf vertraglicher Basis die DB damit beauftragt. Hier kann der verbleibende DB-Konzern zu 100 % privatisiert werden, aber die DB ist, was das Netz angeht, nur noch Auftragnehmer.
- Das Finanzholdig-Modell geht einen anderen Weg, um die Verkehrs- und Logistikunternehmen zu 100 % zu privatisieren: Der Bund bleibt nur bei DB-Netz (einschließlich Stationen) zu 50,1 % beteiligt. In diesem Fall darf die Holding aber keine Beherrschungs- und Steuerungsfunktion über das Netz ausüben.
- Das Trennungsmodell schließlich steht „am anderen Ende“ der Gestaltungsmöglichkeiten und geht davon aus, dass Netz und Verkehr getrennt werden. Damit können die Verkehrsunternehmen der DB zu 100 % privatisiert werden.



Börsengang mit Netz: Der Bund müsste zu 50,1 Prozent Eigentümer von Logistikunternehmen bleiben, hier die Stinnes-Zentrale in Mülheim an der Ruhr.

■ Das Ergebnis

So, wie die Gutachter das Ergebnis formuliert haben, scheint es eindeutig zu sein: Je weniger vom Netz verkauft wird, desto geringer fällt nach Auffassung der Gutachter der Vorteil für den Staatshaushalt aus. So ist es anfangs in der Öffentlichkeit breit gestreut worden, aber gerade dieses Ergebnis hat das Gutachten nicht erbracht, denn eine genauere Analyse des Gutachtens zeigt, dass die behaupteten Vorteile vor allem in Dividenden aus dem Logistikgeschäft bestehen.

Die anderen Ergebnisse des Gutachtens sind hingegen in der öffentlichen Darstellung weitgehend untergegangen, aber sie sind nachvollziehbar:

Bei einer Trennung des Netzes vom Transport ergibt sich nach Auffassung der Gutachter vor allem im Schienengüterverkehr ein markanter Zuwachs des Marktanteils der Schiene. Zwar würde der Schienengüterverkehr aufgrund des allgemeinen Wachstums der Transportmengen bis 2020 noch um 23 % wachsen, der Marktanteil der Schiene ginge aber von 15,8 % auf 14,8 % zurück. Die Trennung des Netzes hingegen ließe den Marktanteil auf 17,1 % ansteigen, das entspräche einer Zunahme der Schienentransporte um 41 %. Anders ausgedrückt: Der integrierte Börsengang würde allein der DB AG nützen, weil der Wettbewerb weitgehend blockiert bliebe. Der Verkehrsanteil der Schiene aber würde weiter schrumpfen.

Im Schienenpersonennahverkehr erwarten die Gutachter hingegen keine Einflüsse durch die Gestaltung der Privatisierung. Im Schienenpersonenfernverkehr bliebe die DB aufgrund der schon etablierten Stellung Marktführer. Allerdings erwarten die Gutachter mehr regionale Initiativen von Anbietern des Nahverkehrs.

■ Dividenden kontra Verkaufserlös

Die Gutachter behaupten, dass die Privatisierung der Hälfte der integrierten DB mehr in die Haushaltskasse bringe als die Trennung. Sie rechnen dafür Verkaufserlöse, ersparte Regionalisierungsmittel und Dividenden aus den zwangsweise beim Staat bleibenden Unternehmensanteilen zusammen. Besieht man sich die Zahlen näher, so kommt ans Licht, dass das integrierte Modell sehr hohe Risiken enthält, weil nicht sicher ist, ob die DB die errechneten Dividenden – die im Logistikgeschäft erwirtschaftet werden müssen – tatsächlich erzielt. Das Trennungsmodell hingegen erbringt sehr viel höhere sichere Erlöse und wird nur vom Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante knapp übertroffen. In der öffentlichen Diskussion werden allerdings nur die fragwürdigen Rechenergebnisse aus der Summe von Äpfeln und Birnen genannt.

■ DB bleibt auf Wachstumskurs – trotz Trennung und Wettbewerb

Ein Ergebnis haben die Gutachter nicht in den Vordergrund gestellt: Die DB bleibt in allen geprüften Modellen auf Wachstum des Umsatzes orientiert. Das Wachstum fällt im Trennungsmodell lediglich geringfügig schwächer aus – der verstärkte Wettbewerb zwingt die DB auch beim Tren-



Die Gutachter: Die DB wird mit ihrem ICE im Fernverkehr Marktführer bleiben ...



... aber Konkurrenten hätten in Nischenmärkten bessere Chancen, wenn das Netz abgetrennt wird: Interconnex in Lutherstadt Wittenberg.

nungsmodell nicht in die Knie. Trotz der schrumpfenden Verkehrsleistung im Personenfernverkehr wächst der Umsatz zwischen 6,25 % (integriertes Modell) und 3,9 % (TrennungsmodeLL), im Güterverkehr wächst der Umsatz zwischen 30 % (integriertes Modell) und 23,5 %. Ohne Netz würde die DB bis 2020 Dividenden von 14,6 bis 20,2 Mrd. Euro erwirtschaften. Das ist zwar etwa ein Drittel weniger als beim integrierten Börsengang, für den die Gutachter Dividenden von 18,4 bis 29,2 Mrd. Euro erwarten – aber kein Grund für den Staat, einen Anteil an einem Logistikkonzern zu behalten. Bezeichnenderweise muss man sich diese Daten aus den Einzeltabellen zusammensuchen, in der Kurzfassung sind sie gar nicht enthalten.

■ Trennungskosten zu hoch angesetzt

Das PRIMON-Gutachten zeigt eindeutig, dass die Trennung von Netz und Verkehr zwar Kosten verursacht, diese aber weitaus geringer sind als von der DB angegeben. Die DB hat in ihren eigenen Darstellungen alle Nachteile als „Trennungskosten“ bezeichnet, die sich aus einer veränderten Konzernstruktur ergeben. Tatsächlich muss diese Frage aber aus der Sicht des Eigentümers entschieden

werden, der mit der Entscheidung des Börsengangs andere Ziele verfolgt als die Unternehmensführung. Hier sind die Gutachter mit den verfügbaren Daten sehr differenziert umgegangen. Da die Daten aber von der DB kommen, sind die meisten Ausführungen dazu geschwärzt – und mithin nicht nachvollziehbar.

Die Gutachter weisen ausdrücklich darauf hin (Seite 208), dass finanzielle Nachteile, die die DB als „Verlust von Synergien“ bezeichnet, in Wirklichkeit darauf beruhen, dass die DB ihr Diskriminierungspotenzial nutzen und dadurch Vorteile gegenüber Wettbewerbern realisieren kann.

■ Rahmenbedingungen noch wichtiger

Eines haben die Gutachter aber auch unmissverständlich ausgeführt: Die Verzerrungen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern belasten den Wert der DB sowohl mit als auch ohne Netz erheblich und die Verbesserung dieser Wettbewerbsbedingungen würde erheblich mehr Verkehr auf die Schiene bringen als das insoweit erfolgversprechendste Modell des Börsengangs. Auf Seite 457 des PRIMON-Gutachtens heißt es:

„Es stellte sich heraus, dass es wohl Unterschiede zwischen den Strukturmodellen gibt, ihre Unterschiede allerdings nicht so gravierend sind, wie die politisch geführte Diskussion vermuten lässt. [...] Allerdings ist das Marktpotenzial durch intermodalen Wettbewerb, so wie es heute ersichtlich ist, relativ begrenzt, insbesondere im Vergleich zum intramodalen Wettbewerb, der gerade in schienenaffinen Marktsegmenten des SGV und im Ausschreibungswettbewerb des SPNV erhebliche Ausmaße erlangen kann. Hier werden sich die Strukturmodelle auswirken; perfekte Märkte lassen sich jedoch mit keinem Strukturmodell erreichen.“

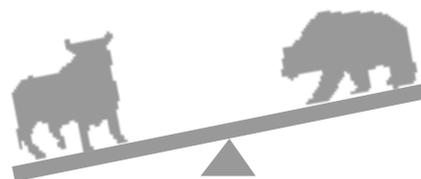
■ (K)Ein Fazit

Die PRIMON-Gutachter haben auftragsgemäß keine Empfehlung für ein bestimmtes Modell gegeben. Sie sollten die erforderliche politische Debatte nicht vorwegnehmen. Doch sie haben den Politikern aufgegeben, sehr ernsthaft mit der Entscheidung umzugehen. Sie schreiben:

„Das System Bahn Deutschland ist einmalig auf der Welt; die große Netzstruktur, die Lage Deutschlands als Transitland und seine Rolle innerhalb Europas erfordern seine sehr spezifische Strategie mit einem entsprechenden Strukturmodell. Ihre Festlegung und Umsetzung hängt stark ab von dem Grad und der Art der Risikobereitschaft der Politik, dem Wunsch oder der Notwendigkeit, auf der Zeitachse Umstrukturierungen vorzunehmen, und der gewünschten Rolle der Bahn innerhalb Europas, die in jedem Modell weiterhin eine dominierende Rolle haben wird.“

Grund genug, die Ergebnisse selbst und politisch zu werten – darüber lesen Sie in den folgenden Beiträgen.

(red)



Schwärzungen: Eklat im Bundestag

➤ Das PRIMON-Gutachten wurde auch den Abgeordneten des Deutschen Bundestags nur in einer teilweise geschwärzten Form vorgelegt. Das führte zu empörten Reaktionen der Abgeordneten aller Fraktionen. Die Geheimhaltung von Daten der DB berührt die Frage danach, was Abgeordnete im demokratischen Deutschland über staatseigene Unternehmen wissen dürfen. Das Verhalten von DB und Regierung stellt das demokratischen Prinzip in Frage.

Das Gutachten liegt dem Verkehrsministerium in ungeschwärzter Form vor. Somit hat das Ministerium einen Informationsvorsprung vor den gewählten Volksvertretern. Die Abgeordneten können in das vollständige Gutachten nur im Geheimschutzraum des Bundestags Einsicht nehmen, dürfen dann aber nicht daraus zitieren. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Klaus W. Lippold (CDU/CSU), lehnte daher diese Art der „Information“ ab, weil die Abgeordneten keine politische Aussage mehr machen könnten, ohne rechtliche Schritte der Deutschen Bahn AG befürchten zu müssen – ein angesichts der Prozessfreudigkeit Hartmut Mehdorns berechtigter Einwand.

Den Höhepunkt erreichte die Empörung, als der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Winfried Hermann, aus der geschwärzten Seite 203 die Pläne der DB zitieren konnte, dass nach dem Börsengang massiv Strecken stillgelegt würden. Seite 203 war der Fraktion ungeschwärzt zugespielt worden.

■ Vertrauen zerstört

Die Abgeordneten beharren auf einem vollständigen Einsichtsrecht. „Wir wollen nicht an der Nase herumgeführt werden“, sagte der SPD-Experte Uwe Beckmeyer. Die SPD-Fraktion ging daher noch einen Schritt weiter: Sie forderte für das Parlament dasselbe Recht auf Einblick in Geschäftsgeheimnisse, wie dies dem Alleineigentümer zustehe. Man habe beim Wissenschaftlichen Dienst des Bundestags ein Gutachten in Auftrag gegeben, um zu klären, ob es bei der Schwärzung tatsächlich um „übergeordnete Unternehmensinteressen“ der Deutschen Bahn gehe.

Nach Ansicht der FDP sind die Schwärzungen aus politischen Gründen vorgenommen worden. CDU-Verkehrsexperte Dirk Fischer erklärte, nun müsse erst das Vertrauen wiederhergestellt werden. Die Union verwies darauf, dass man einerseits den Ländern die Illusion vermitteln wolle, die Pflege ihres Netzes sei bei der DB AG in besten Händen, andererseits werde ein integrierter Konzern angestrebt, da nur diese Privatisierungsvariante eine Verkleinerung des Netzes gewährleiste.

■ Gründe nicht akzeptiert

„Ich bitte Sie zu akzeptieren, dass wir Ihnen im Moment aus aktientechnischen Gründen ein geschwärztes Gutachten vorgelegt haben“, beharrte Rechtsanwalt Werner Michael Waldeck auf der Position der PRIMON-Gutachter. Doch die Abgeordneten akzeptierten diese Erklärung nicht. Die Sitzung des Ausschusses wurde schließlich unterbrochen.

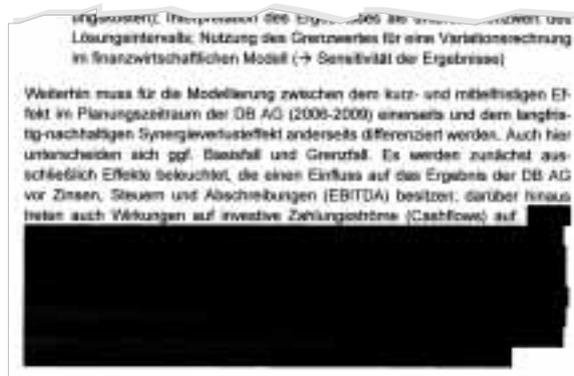
■ DB bleibt bei Geheimhaltung

Die Deutsche Bahn AG beeilte sich aufgrund der nun zu erwartenden weiteren Verzögerung einer Entscheidung über den Börsengang zu erklären, dass sie die Schwärzungen nicht abgesegnet habe. Die DB habe im Zuge der Konsultationen durch die Gutachter „lediglich darum gebeten, vertrauliche Unternehmensinformationen zu schützen“. Insbesondere geht es dabei um die mittelfristige Finanzplanung, die auf Wunsch der DB auch nicht allen Subunternehmern im Gutachterkonsortium zugänglich gemacht wurde.

■ Abgeordnete bleiben unzufrieden

Die DB ist zwar bereit, unkritische Passagen des Gutachtens freizugeben, und hat dieses auch mittlerweile getan. Grundsätzlich soll es bei der Geheimhaltung sensibler Daten bleiben. Eine Fassung mit reduzierten Schwärzungen wurden dem Bundestag Anfang März vorgelegt. Doch die Abgeordneten sind weiterhin unzufrieden. Der CDU-Verkehrsexperte Dirk Fischer und die Sprecher der FDP Horst Friedrich und der Grünen Wilfried Hermann forderten die vollständige Offenlegung.

Sichtbar wurde nun auch, dass die DB mit den Daten, die dem Gutachten zugrunde liegen, von Leistungen des Bundes ausgeht, die aufgrund der Sparbeschlüsse nicht mehr zur Debatte stehen. Möglicherweise ist das Gutachten in den Prognosezahlen daher bereits Makulatur und die DB nicht mehr börsenfähig, weil der Bund beim Netz spart.





Die Bewertung des PRIMON-Gutachtens:

Alle Pluspunkte für die Trennung

Mit dem integrierten Börsengang soll der Staat an Schenker und Bax verdienen

➤ Das PRIMON-Gutachten hat reichlich Pluspunkte für die vollständige Trennung von Netz und Verkehr zutage gefördert. Als einzigen Pluspunkt für den von der DB gewünschten integrierten Börsengang mit Netz führt das Gutachten den höheren Erlös für die Staatskasse an – aber genau hier stehen die Berechnungen der PRIMON-Gutachter auf tönernen Füßen: Sie beruhen auf der Erwartung, dass die DB im Logistikgeschäft satte Dividenden erwirtschaftet, an denen der Staat teilhaben soll.

Außerdem basieren die „Erlöse“ auf einer Verpflichtung des Staates, jährlich mindestens 2,5 Mrd. Euro für das Schienennetz zuzuschießen.

Auch andere Ausführungen des PRIMON-Gutachtens greifen zu kurz, und eine nähere Beschäftigung mit den vor allem politischen Wirkungen hätte noch weitere Vorteile der Trennung zutage gefördert. Die Gutachter haben vor allem die Tatsache nicht ausreichend gewürdigt, dass das Schienennetz ein Monopol ist. Wir bewerten das Gutachten aus Sicht der Fahrgäste – und des Steuerzahlers.

■ Trennung bringt mehr Güter auf die Schiene

Das eigentlich Neue am PRIMON-Gutachten lässt sich in einem Satz zusammenfassen: „Je mehr Trennung von Netz und Betrieb – um so mehr Verkehr kommt auf die Schiene.“ Der Grund ist eindeutig: Wettbewerber der DB werden nur dann in die Schiene investieren und neuen Verkehr auf die Schiene holen, wenn sie nicht auf einen durch Eigentum oder Verwaltung des Netzes privilegierten dominierenden Konkurrenten treffen. Eine Regulierungsbehörde

reicht nicht aus, um Investoren neu in das Geschäftsfeld Schiene zu locken, das vergleichsweise hohe Investitionen in neue Fahrzeuge erfordern würde. Ohne Trennung würde es beim derzeitigen Zustand bleiben: Wettbewerb findet nur in der Verdrängung der DB aus vorhandenen Transporten statt.

Bisher waren es vor allem die konservativen Parteien und Wirtschaftskreise, die die Trennung forderten, weil der Wettbewerb durch die DB behindert sei. Die Befürworter des integrierten Börsengangs – darunter die Eisenbahnergewerkschaft Transnet – argumentierten immer damit, dass dieser Wettbewerb nur ein Verdrängungswettbewerb sei, der auf dem Rücken der Arbeitnehmer ausgetragen werde. Dieses Argument ist klar widerlegt: Mehr Wettbewerb heißt auch mehr Verkehr auf der Schiene. Das wiederum bedeutet

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- ➔ Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22
- ➔ Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

eine bessere Nutzung des Netzes, mehr Einnahmen aus Benutzungsgebühren – also ein besseres Netz auch für den Personenverkehr.

■ Integriertes Modell: Diskriminierung nicht beherrschbar

Die Gutachter lassen keinen Zweifel an dem hohen Diskriminierungspotenzial, das mit einem integrierten Konzern verbunden ist. Sie schreiben (Seite 166):

„Darüber hinaus würde man von der Bundesnetzagentur erwarten, auch alle übrigen, nicht-preislichen Diskriminierungspotenziale eines vertikal integrierten Infrastrukturbetreibers ex ante auszuschließen. Diese überaus komplexe Regulierungsaufgabe lässt sich aufgrund der vielfältigen Verhaltensspielräume und ihres zum Teil subtilen Charakters (zum Beispiel im Betriebsablauf) nur mit erheblichem Aufwand an Zeit und Personal und unter Inkaufnahme verbleibender Regelungslücken und zeitlicher Verzögerungen angehen.“

Das ist sehr vornehm ausgedrückt und heißt im Klartext: Die Diskriminierung findet auch dort statt, wo der Gesetzgeber Rechte zum Eingreifen nicht formulieren kann, und sie findet so effektiv statt, dass die Regulierungsbehörde den Tätern immer nur hinterherläuft. Warum braucht man also eine voluminöse Aufsichtsbehörde, wenn der Staat die Verwaltung des Netzes gleich selbst besorgen könnte?

■ Trennung braucht weniger Bürokratie

Nur die vollständige Trennung von Netz und Verkehr schafft die vollständige Unabhängigkeit der Netzgesellschaft. Nur eine vollständig unabhängige Netzgesellschaft hat kein Interesse an der Diskriminierung der Marktteilnehmer. Damit wird die Aufsicht wesentlich entlastet und kann schlank ausgestaltet werden. Ganz eindeutig heißt es auf Seite 241 des PRIMON-Gutachtens:

„Auch im Falle eines effektiven Regulierungsmanagements der europäischen Infrastruktur wird es aufgrund der Komplexität des Trassenmanagements im Schienenverkehr weiterhin reale Spielräume zur effizienten Bewirtschaftung und damit Diskriminierungspotenziale geben.“

Weiter schafft das Trennungsmodell den geringsten Aufwand bei der tatsächlichen Durchführung des Betriebs und der Verwaltung. Der Aufwand an Verträgen zwischen Verkehrsunternehmen und Netzbetreiber ist genauso hoch wie bereits gegenwärtig zwischen dem Netzbetreiber DB AG und ihren Wettbewerbern. Flankierende weitere Verträge zwischen Staat und Netzbetreiber sind für Investitionen und Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen zwar erforderlich, aufgrund der Staatlichkeit auf beiden Seiten aber leichter zu erreichen als gegenüber einer Aktiengesellschaft mit privaten Aktionären.

■ Trennung bringt mehr Sicherheit für den Staatshaushalt

Mit einem viel beachteten Sondergutachten hat der Bundesrechnungshof Anfang März der politischen Öffentlichkeit vor Augen geführt, was eigentlich schon lange bekannt war:

Mit langjährigen Verpflichtungen soll der Bund die Dividenden der DB AG absichern. Nichts anderes steht auch im PRIMON-Gutachten:

Alle „Privatisierungsmodelle“, die das Netz mehr oder weniger einschließen, gehen davon aus, dass der Staat sich verpflichtet, jährlich mindestens 2,5 Mrd. Euro für das Netz zur Verfügung zu stellen.

Auf Seite 146 schreiben die PRIMON-Gutachter:

„Unterschiede zwischen den Modellen bestehen in Hinblick auf das Erfordernis einer langfristigen staatlichen Verpflichtung zur Mittelbereitstellung.“

In den nächsten Sätzen wird sehr gewunden ausgedrückt, was eigentlich schon immer klar war: „Der Staat muss sich verpflichten, jährlich Geld für die Schienenwege in vorher berechenbarer Größe zur Verfügung stellen, sonst ist die DB mit Schienennetz unverkäuflich.“

Natürlich wären die Verkehrsunternehmen ohne Netz auch unverkäuflich, wenn die Regierung beschließen würde, dass sich das Netz selbst finanzieren muss. Doch einen solchen Beschluss gibt es nicht.

Der wesentliche Unterschied: Alle vertraglichen Verpflichtungen sind einklagbar. Da gibt es kein Wenn und Aber. Auch eine miserabel wirtschaftende DB könnte das Geld auf Heller und Pfennig einklagen.

Eine politische Verpflichtung hingegen muss auch politisch durchgesetzt werden und diese Kraft hängt davon ab, ob der Wirtschaftszweig seine Wichtigkeit und Leistung im Streit mit anderen Interessenten durchsetzen kann. Überzeugen kann man insoweit nur durch Leistung – nicht mit Paragrafen und Anwälten. Die Chancen stehen gut, dass sich durch den Wettbewerb der Verkehrsunternehmen herausstellt, dass sie viel Leistung für günstige Preise bieten können – die Chancen stehen sogar viel besser als bei einer DB, die mit dem Netzmonopol den Wettbewerb unterdrückt.

Das hieße letztlich mehr Geld für die Schiene als heute, weil eine wirksame Lobby, die vom Staat unabhängig ist, dafür sorgt, dass genug Geld für das Netz zur Verfügung steht.

Andererseits behält die Politik die Hoheit über die Geldausgaben. Da der Netzbetreiber im Trennungsmodell kein privater Dritter ist, könnten notwendige Haushaltseinschnitte gegenüber der Netzgesellschaft auch durchgesetzt werden.

Bereits jetzt stehen die Bundesländer vor dem Problem, dass die DB für Investitionen ins Netz selbst dann, wenn sie bezuschusst werden, 20-jährige Bestellgarantien fordert, während gleichzeitig der Bund die dafür zur Verfügung stehenden Mittel kürzen will. Die unselige Diskussion über die Regionalisierungsmittel würde völlig anders geführt als heute, wenn klar wäre, dass Betroffener die staatliche Netzgesellschaft wäre.

■ Nur Trennung ermöglicht Regionalisierung des Schienennetzes – Gutachter greifen zu kurz

Die PRIMON-Gutachter sind der Auffassung, dass eine Regionalisierung des Schienennetzes in allen Modellen grundsätzlich möglich sei (Seite 474). Doch diese Aussage ist im Ergebnis falsch. Entweder haben an dieser Stelle Gutachter gearbeitet, die keine Ahnung vom Verfassungsrecht

haben, oder aber es ist eine vornehme Verschleierung des wahren Sachverhalts.

Denn ist die Infrastruktur erst einmal in das Eigentum oder auch nur in den Besitz von privaten Unternehmern gelangt, so müssen Verträge gekündigt werden (im Eigentumsmodell) oder gar Enteignungen durchgeführt werden (im integrierten Modell und im Finanzholding-Modell).

Nur über eine zu 100 % staatliche Netzgesellschaft kann der Bundestag durch Gesetz verfügen, ohne dass Reparationsforderungen und Rechtsstreitigkeiten drohen. Selbst die immer noch zu 100 % bundeseigene DB AG führt ja vor, dass sie sich nicht einmal vom Gesetzgeber beeindrucken und es darauf ankommen lässt, dass das Parlament zeigt, wer eigentlich der Herr im Haus ist.

Bevor das Netz an die Börse gelangt, muss die Regionalisierung der Infrastruktur durchgeführt werden. Nachträgliche Korrekturen sind so gut wie unmöglich. Strukturveränderungen verlangen aber eine ständige Anpassung der Eigenschaften der Strecken. Auch zwischen Bundes- und Landstraßen gibt es ständig Veränderungen.

Ein besonderes, von den PRIMON-Gutachtern offenbar gar nicht gesehenes Problem stellen die Bahnlinien dar, die die DB inzwischen an andere Betreiber verpachtet hat. Die DB würde zum privatisierten Großgrundbesitzer, der Betreiber, Länder und Kommunen unter Druck setzen kann, wenn die derzeitigen Pachtverträge auslaufen. Dagegen sieht das Allgemeine Eisenbahn-Gesetz keine Handhabe vor.

■ Trennung bringt interregionalen Verkehr voran

Mit Recht weist das PRIMON-Gutachten (Seite 532) darauf hin, dass mit einer Trennung von Netz und Verkehr der interregionale Verkehr wieder verstärkt eigenwirtschaftlich möglich sein wird. Derzeit wird der interregionale Verkehr durch die DB massiv eingeschränkt, um Fahrgäste auf die eigenen ICE-Linien umzulenken oder die Bestellung von subventionierten Nahverkehrszügen zu erreichen.

■ Trennung bringt neue Spielräume für effizientere Finanzierung der Infrastruktur – das haben die Gutachter nicht erörtert

Das Gutachten vergleicht die Wirkungen der Unternehmensstruktur unter gleich bleibenden Rahmenbedingungen. Nur das Trennungsmodell eröffnet dem Gesetzgeber aber die Möglichkeit, die Finanzierung der Infrastruktur neu so zu ordnen, dass die Wettbewerbsbedingungen weiter verbessert werden. Beispielsweise wäre es möglich, die Regionalisierungsmittel, die faktisch zu 50 % an das Netz weitergereicht werden, direkt für das Netz zur Verfügung zu stellen und so die „Trassenentgelte“ zu entlasten. Durch auf diese Weise geringere nominelle Trassenentgelte würde die Schwelle der Eigenwirtschaftlichkeit von Schienentransporten im Güterverkehr und im Schienenpersonenverkehr sinken und weitere Verkehrsmengen auf die Schiene verlagert und heute noch zuschussbedürftige Regionalfernverkehre wieder eigenwirtschaftlich werden.

In Großbritannien ist dieser Weg bereits beschritten worden. Dort werden die für erforderlich gehaltenen Infra-

strukturen zunehmend direkt alimentiert, um Güterverkehr günstiger möglich zu machen. Der erhebliche Anstieg des Güterverkehrs ist die Folge.

■ Trennung macht mehr Verkehr durch Änderung der Struktur der Benutzungsentgelte der Infrastruktur möglich – auch das wurde nicht erörtert

Das PRIMON-Gutachten (Seite 158) analysiert die bisher aufgetretenen Probleme in der Gestaltung der Entgelte für die Benutzung der Infrastruktur und bestätigt die Kritik von PRO BAHN, dass die Trassenpreis- und Stationspreissysteme der Deutschen Bahn AG leistungsfeindlich sind und mehr Verkehr auf der Schiene verhindern. Konsequenzen nennt das Gutachten allerdings nicht.

Auch hier gilt: Nur bei einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft ist es dem Gesetzgeber möglich einzugreifen. Durch solche Eingriffe können beispielsweise Wettbewerbsverzerrungen ausgeglichen werden, aber es kann auch eine leistungsorientierte Struktur der Entgelte durchgesetzt werden. Beispielsweise kann vorgeschrieben und durchgesetzt werden, dass die Stationsentgelte wieder gemeinwirtschaftlich berechnet werden (mehr Zughalte haben geringere spezifische Kosten zur Folge). Die DB hat dieses bis 2004 geltende gemeinwirtschaftliche Berechnungsmodell abgeschafft. In ähnlicher Weise ist es möglich, bestimmte Verkehre zu Grenzkosten zu ermöglichen.

■ Trennung macht Personenbahnhöfe attraktiver

Zum Netz gehören auch die Stationen. Nur eine staatliche Netzgesellschaft wäre bei entsprechender gesetzlicher Grundlage flexibel in der Lage und zu verpflichten, Grundstücke und Gebäude an Kommunen und andere Träger abzugeben mit dem Ziel, die Attraktivität der Stationen zu sichern und zu verbessern. Dieser Weg wurde bis zur DB-Privatisierung von der Deutschen Bundesbahn erfolgreich beschritten. Die Privatisierung hat diese Entwicklung abgebrochen und belastet die Entwicklung der Stationsbereiche mit unglaublich langen Verhandlungen und hohen Kaufpreisforderungen (bis hin zum finanziell abenteuerlichen Engagement von „First Rail Estate“). Eine staatliche Netzgesellschaft könnte hingegen Gebäude und Flächen langfristig ohne Kaufpreisforderungen zur Verfügung stellen.

■ Trennung bringt strategische Netzplanung für alle Verkehrsunternehmen

An mehreren Stellen weisen die Gutachter deutlich auf das im Netz liegende Diskriminierungspotenzial hin. Auf Seite 462 kommt dann der entscheidende politische Hinweis:

„Auch sollte die Verkehrspolitik eigenständige Ziele verfolgen können, diese sind nicht grundsätzlich mit den strategischen Zielen der Bahn gleichzusetzen. Die Diskussion über die Wahl eines Strukturmodells führt dann zu einem vorhersehbaren Ergebnis, wenn die derzeitige Strategie der Bahn als Richtschnur für die Bewertung dieser Modelle postuliert wird.“

Wie wahr: Derzeit bestimmt ausschließlich das Verkehrsunternehmen Deutsche Bahn AG – unter Ausschluss der Wettbewerber – darüber, wie das Schienennetz ausgestaltet und ausgebaut wird. Eine Diskussion mit den Wettbewerbern hierüber findet seitens der DB nicht statt. Der so genannte „Netzbeirat“ der DB AG hat nur sehr geringen Einfluss, da die Strategie letztlich vom Vorstand der DB-Holding vorgegeben wird.

Zwar entscheidet die Politik über die Finanzierung von Neu- und Ausbauten, aber sie verfügt nicht über eigenständige, ihnen zuarbeitende Planungsorganisationen. Durch die Einheit von Netz und Verkehrsunternehmen werden zusätzliche Abhängigkeiten erzeugt. Wird das Netz auch nur teilweise privatisiert, so dienen die staatlichen Mittel letztlich zur Erhöhung der Dividende der Anleger. Das hat schon die britische Netzgesellschaft Railtrack in den Ruin getrieben.

■ Trennung bringt mehr Geld in die Staatskasse!

Den Verkaufserlös von 49,9 % der Aktien der integrierten DB schätzen die PRIMON-Gutachter auf ganze 5 bis 8,7 Mrd. Euro. Der Verkauf der DB-Verkehrsgesellschaften zu 100 % würde hingegen 9,4 bis 13,3 Mrd. Euro einbringen. Allein dieses Ergebnis sollte den Staat veranlassen, die Verkehrsunternehmen ohne Netz zu verkaufen. Was der Staat aus dem Verkauf der Verkehrsunternehmen erlöst, hat er in der Tasche. Ein anderes Ergebnis errechnen die Gutachter nur, weil sie künftige Dividenden hinzurechnen. Die zu erwartenden Dividenden, die im Wesentlichen bei Schenker und Bax im Logistikbereich erwirtschaftet werden, sind aber keine sichere Größe.

Man kann das Geschäft des integrierten Börsengangs auch mit den UMTS-Lizenzen für den Mobilfunk vergleichen. Die UMTS-Lizenzen hat der Staat versteigert und den Erlös vereinnahmt – was die Telefongesellschaften daraus machen, konnte dem Fiskus grundsätzlich gleichgültig sein. Der integrierte Börsengang der DB wäre vergleichbar mit einem Angebot des Staates, die Lizenzen gegen Aktien der Telefongesellschaften zu tauschen, um nachher Dividenden zu kassieren. Niemand ist bisher ernsthaft auf diese Idee gekommen – aus guten Gründen.

Nur der Vollständigkeit halber soll darauf hingewiesen werden, dass es sehr ernst zu nehmende Hinweise darauf gibt, dass die PRIMON-Gutachter die günstigeren Wirkungen des integrierten Börsengangs für den Staatshaushalt damit erzielt haben, dass sie unrealistische Zinssätze verwendet haben, die dieses Modell „liften“. Mehr dazu ist bei Berschin und Anders in Bahnreport 2/2006 auf Seite 23 nachzulesen.

■ Trennung sichert die Zukunft der Schiene

Das Schienennetz hat einen sehr viel höheren Sachwert, als Verkaufserlös und Unternehmenswert aussagen. Auf diesen Umstand weist Bodack (*im nachfolgenden Beitrag ab Seite 16*) zu Recht hin. Sollte die DB schlecht wirtschaften, so wird das Schienennetz genau so in den Staatsbesitz zurückgeholt werden müssen wie in Großbritannien.

Vorher aber hat der Netzeigentümer die Möglichkeit, die langlebige Infrastruktur herunterzuwirtschaften. Dann ist

sie zwar nicht mehr viel wert, eignet sich aber immer noch als Faustpfand für einen hohen Verkaufspreis bei der Abgabe, und den Wiederaufbau muss der Staat dann zusätzlich bezahlen. Wer glaubt, dass man mit dem in Aussicht genommenen Leistungsvertrag zwischen Staat und DB das Abwirtschaften verhindern könne, der irrt: Verträge können nur die Oberfläche der Leistung regeln, beispielsweise bestimmte Geschwindigkeiten, die zu fahren sind. Eine Weile geht das gut, auch wenn am Unterhalt gespart wird, und dann kommt das böse Erwachen.

Daher ist die Zukunft der Schienenwegen nur gesichert, wenn kontinuierlich repariert und investiert wird.

■ Politische Fazit

Das PRIMON-Gutachten bestätigt die Vorbehalte aller Parteien von ganz links bis zu den Konservativen gegen den von DB-Chef Mehdorn gewünschten Börsengang der Bahn mit Netz. Es bestätigt auch, dass die DB als Unternehmen durch die Abtrennung des Netzes geschwächt wird – aber nicht so sehr, dass eine DB ohne Netz nicht lebensfähig wäre.

Die Entscheidung liegt bei der Politik. Eine wirtschaftlich dominierende Deutsche Bahn AG ist kein Selbstwert, der eine Entscheidung für den integrierten Börsengang und eine Staatsbeteiligung an Logistikunternehmen rechtfertigen würde.

Alles, was gegen den integrierten Börsengang spricht, ist aber auch kein Argument gegen den Börsengang der Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsunternehmen sind privatisierbar, und es gibt keinen Grund, warum der Staat länger Verkehrsunternehmen besitzen soll, die sich im weltweiten Wettbewerb tummeln.

Rainer Engel

Aufgrund einer Bitte der Deutschen Bahn geben wir hier ein Zitat aus der Berliner Zeitung nicht mehr wieder. In einem Interview mit der Ostsee-Zeitung hat Hartmut Mehdorn die ihm unterstellte Äußerung dementiert und erklärt, er habe von der "Küste" Mecklenburg-Vorpommerns gesprochen.

Die durch den seinerzeitigen Bericht ausgelösten heftigen Reaktionen gehen an die falsche Adresse: Eine kritische Haltung zu parallelen Investitionen in Schiene und Straße ist für ein börsenorientiertes Unternehmen zwingend.

Wo nach den Prognosen der Wissenschaft die Bevölkerung zurückgeht und die Wirtschaft schrumpft, ist nichts zu verdienen, und dort darf eine Börsenbahn auch nicht investieren. Eine Börsenbahn muss Rendite erwirtschaften.

Die Politik steht jetzt vor der Frage, ob sie diese Börsenbahn will.

Privatisierungserlös aus Staatsvermögen

Wird die Deutsche Bahn AG unter Wert verkauft?

Karl-Dieter Bodack

> Das PRIMON-Gutachten (1) rechnet bei einem Verkauf von 49 % einer integrierten Deutschen Bahn AG mit einem Erlös von 5 bis 8,7 Mrd. Euro, beim Verkauf der Verkehrsgesellschaften ohne Netz mit 4,6 bis 6,5 Mrd. Euro. Ist die DB wirklich so wenig wert?

Dieses gravierende Problem wurde im PRIMON-Gutachten nur aus der Sicht von Investoren, nicht jedoch aus der Sicht der Eigentümer – das sind die Bundesregierung und die Bürger dieses Landes! – erörtert. Im Folgenden soll abgeschätzt werden, wie hoch der tatsächliche Wert der DB AG ist. Damit dies nachvollziehbar und verständlich wird, muss hier auf viele Details verzichtet werden: Alle Daten stellen deshalb nur Größenordnungen dar.

■ Unterbewertung des Vermögens bei der Gründung der DB AG

In der konsolidierten Bilanz der DB und der DR vom 31.12.1993 wird ein Anlagevermögen von (umgerechnet) 56,7 Mrd. Euro ausgewiesen; in der Eröffnungsbilanz der DB AG zum 1.1.1994 13,3 Mrd. Euro. In der Realität hat die DB „über Nacht“ keineswegs 43,4 Mrd. Euro, entsprechend 76,5 % ihres Anlagevermögens verloren. Tatsächlich handelt es sich hier um Bewertungen im Zuge der Gründung der DB AG, die keinesfalls der Realität entsprechen. Vermutlich wurde das Vermögen der DB AG deshalb so extrem niedrig bewertet, damit Investoren durch einen weit unter dem realen Wert liegenden Kaufpreis eine hohe Rendite erreichen können. Bestätigt sich dies, so muss vermutet werden, dass damit öffentliches Vermögen weit unter dem realen Wert „verschleudert“ wird.

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten: Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung: Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ **Der Wert des Netzes: Verkauf unter Wert? S. 16**
- ➔ Regionales Netz: Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ Gewerkschaften: Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22
- ➔ Rad und Schiene: Technik kontra Politik? S. 27

■ Investitionen ohne Wert?

Durch massive Investitionen von über 100 Mrd. Euro hat sich das Anlagevermögen in der Bilanz der DB AG bis Ende 2004 auf rund 40 Mrd. Euro erhöht (2). Zusammen mit dem o. g. Wert der buchmäßigen Reduktion ergibt sich als erste Abschätzung ein realer Wert der Sachanlagen von 83 Mrd. Euro. Unter Einbezug der inzwischen erworbenen Transport- und Logistikunternehmen ergäbe sich damit ein Wert von nahezu 100 Mrd. Euro.

Eine weitere realitätsnahe Bewertung erscheint auf der Basis der im Konzernabschluss nach IFRS (2) der DB AG ausgewiesenen Abschreibungen möglich. Unter den Prämissen, dass Anlagen (Schienennetz und Bauten) in 24 Jahren, Fahrzeuge und Einrichtungen in 12 Jahren linear abgeschrieben werden und Anlagen einen durchschnittlichen Restwert von 20 %, Fahrzeuge von 40 % der Erstellungswerte haben, ergeben sich aus (2) 2004 die folgenden Werte:

	Abschreibungen (2) x Nutzung	aktueller Wert
Anlagen	9,0 Mrd. Euro/Jahr x 24 Jahre x 20 %	43 Mrd. Euro
Fahrzeuge	9,1 Mrd. Euro/Jahr x 12 Jahre x 40 %	43 Mrd. Euro
Grundstücke und weitere Vermögenswerte		9 Mrd. Euro
Aktueller Wert des Anlagevermögens Schienensparte		95 Mrd. Euro

Unter den dargestellten Prämissen ergibt sich mit den ausgewiesenen Werten der Abschreibungen (2) als Schätzung für den aktuellen Wert des Anlagevermögens der DB AG eine Größenordnung von 95 Mrd. Euro.

Der hier ermittelte Wert der Anlagen wird indirekt bestätigt durch das Eisenbahn-Bundesamt (4). Es beziffert den Wiederbeschaffungswert der Anlagen des Netzes der DB AG auf 136 Mrd. Euro: Die hier genannten 43 Mrd. stellen mit 31,6 % eine plausible Größe für den aktuellen Wert dar.

Ergänzt man den Wert der Speditions- und Logistikunternehmen, ergibt sich ein Gesamtwert für die DB AG von über 100 Mrd. Euro.

Ein weiteres Indiz dafür, dass das Vermögen der DB AG unterbewertet wird, gibt der Wert des „Kapitalumschlags“, das Verhältnis Umsatz/Kapital (3). Er beträgt bei Bahnen in der Regel 0,1 bis 0,2. Die ÖBB haben einen Wert von 0,16. Da die DB wegen der Neubaustrecken und Hochgeschwindigkeitszüge mehr Kapital gebunden hat, erscheint für sie der Wert von 0,15 realitätsgerecht. Damit ergibt sich aus dem Umsatz der DB AG im Schienenverkehr von 16 Mrd. Euro ein Wert für das Sachanlagevermögen des Schienenverkehrssektors von 107 Mrd. Euro.

Die im PRIMON-Gutachten genannten Bewertungen lassen die Gefahr eines Unterwertverkaufs dramatisch erscheinen: Der Besitzanteil von 49 % der DB AG wird mit 5,0 bis 8,7 Mrd. Euro ausgewiesen. Mit der Übernahme von 49 % der aktuellen Verbindlichkeiten in Höhe von 25,5 Mrd. Euro würden de facto Werte von 17,3 bis 21,0 Mrd. Euro erreicht. Realitätsnahe Werte für diesen Anteil – nach drei Methoden ermittelt – betragen mit 41,5 bis 53,5 Mrd. Euro das Zweieinhalbfache!

Hintergrund für diese – gemessen am realen Wert drastische – Unterbewertung ist die Erwartung potenzieller Investoren, Kapitalrenditen in der Größenordnung von 8 % zu erreichen (1). Bei einem Gewinn in der Größenordnung von 400 Mio. Euro (2005) im Schienenverkehr beträgt sie gemessen am ausgewiesenen Anlagekapital (2) nur 1 %. Bei realisti-

scher Bewertung des Anlagevermögens in Höhe von z. B. 100 Mrd. Euro würde sie nur 0,4 % betragen: Die DB AG wäre damit unverkäuflich!

■ Aus der Sicht des Kapitalmarkts ist die DB AG nahezu nichts wert!

Realistisch bewertete Infrastruktursysteme schaffen wegen extrem hoher Kapitalbindungen nirgendwo die erwarteten Kapitalrenditen von 8 % (3). Bei einem Verhältnis Umsatz zu Kapitaleinsatz von 0,15 müsste eine Umsatzrendite von 53 % erreicht werden – das muss bei einer Bahn unter unseren Marktbedingungen als völlig ausgeschlossen erscheinen! Mit diesen ganz real wirkenden Gegebenheiten ist eine Bahn mit Infrastruktur

Das Anlagevermögen der DB AG: Neubaustrecken, Bestandsnetz, Personen- und Güterbahnhöfe. Hier hat die DB gerade erst investiert:



1: Neubaustrecke Köln – Frankfurt. 2: Sanierung des Loreley-Tunnels. 3: Frankfurt (Main) Hbf: Elektronisches Stellwerk und Dachsanierung. 4: Güterbahnhof Köln-Gremberg: modernste Rangiertechnik.



für den Erwerb und Besitz durch private Investoren völlig ungeeignet.

Der Weg, den die Gutachter auf der Basis der von der DB AG bilanzierten Werte vorschlagen, um dennoch die erwarteten Kapitalrenditen zu erreichen, sieht eine offensichtlich krasse Unterbewertung der realen Vermögenswerte vor. Dies wird erreicht,

- indem bei der Gründung der DB AG der Wert des Anlagevermögens um 76,5%, das sind 43,3 Mrd. Euro buchmäßig herabgesetzt wurde (5),
- und die mit zinslosen Darlehen und Baukostenzuschüssen des Bundes erstellten Anlagen in der Bilanz nicht aktiviert, also de facto ignoriert werden (6).

Allein im vergangenen Jahrzehnt haben Bund und die DB AG in der Größenordnung von 100 Milliarden Euro in die Bahn investiert – nun soll das halbe Unternehmen gerade einmal 20 Milliarden Euro wert sein? Hier geht es doch ganz offensichtlich nur darum, Renditen für globale Investoren zu schaffen! Sie werden damit reich, indem sie nicht nur Gewinne kassieren, sondern auch die wertvollsten, zu einem Bruchteil ihres Werts erworbenen Anlagen (Bahnhöfe in guten Stadtlagen, neue Fahrzeuge ...) verkaufen und

die übrigen Anlagen mit minimaler Instandhaltung auf Verschleiß betreiben und nach einigen Jahren den Rest dem Bund zurückgeben ... ■■

Quellen:

- (1) Booz Allen Hamilton: *Privatisierungsvarianten der DB AG „mit und ohne Netz“*, Januar 2006.
- (2) *Geschäftsberichte der DB AG 1994 und 2004*.
- (3) Dieter Pfaff, Gerd Peters: *Controlling, Das Einmaleins renditeorientierter Entscheidungen*, Zürich 2005 (Versus Verlag), Teil 5 Beitrag 4.
- (4) Peter Schäfer, Eisenbahnbundesamt, auf dem Symposium „Ansätze zu alternativen Finanzierungen in der Schieneninfrastruktur“ am 1. und 2. Februar 2006 in Dresden: Anlagevermögen 136 Mrd. Euro, davon Bahnstrom 3%, Leit- und Sicherheitstechnik 18%, Stationsanlagen 9%, Oberbau 25%, Brücken und Tunnel 44%, Sonstiges 1%.
- (5) Booz Allen Hamilton (1) S. 56.
- (6) Booz Allen Hamilton (1) S. 469.

Anzeige

Bitte einsteigen



Ihr Zug kommt *nicht* von allein.

Gute Zeiten für Fahrgäste?

Viele Züge sind moderner geworden. Viele Bahnhöfe sind renoviert. Straßenbahnen und Busse in Städten und Regionen sind attraktiv. Die Verkehrsunternehmen melden steigende Fahrgastzahlen. Alles in Ordnung?

Schlechte Zeiten für Fahrgäste!

Keineswegs, denn über all dem hängt das Damoklesschwert des Rotstiftes. Es muss gespart werden, die Kassen sind leer. Und wenn Sie, die Fahrgäste, sich nicht zu Wort melden, dann fährt Ihr Bus, Ihr Zug vielleicht schon morgen nicht mehr.

PRO BAHN ist Ihre Lobby

PRO BAHN ist in der Öffentlichkeit präsent, wenn es um „Bahn“ und um „Bus“ geht. PRO BAHN fordert nicht nur. Die fachkundigen Aktiven von PRO BAHN können auf Fragen Rede und Antwort stehen. PRO BAHN erarbeitet Konzepte und spricht mit Verwaltungen und Unternehmen. So manche Idee, die den öffentlichen Verkehr deutlich verbessert hat, ist bei PRO BAHN entstanden.

Verbraucherschutz kommt nicht von allein.

Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

Steigen Sie ein bei PRO BAHN!

Damit Ihr Zug, Ihr Bus auch morgen noch fährt.

PRO BAHN e.V.
Ihr Fahrgastverband



PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, PB 98, D-10117 Berlin
Tel.: 0 30/20 96 25 85, Fax: 0 30/20 96 25 86
Internet: www.pro-bahn.de, E-Mail: info@pro-bahn.de

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, PB 98, D-10117 Berlin

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (38 € jährlich) 2/06

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____



Schwärzungen aufgedeckt:

Börsenbahn legt forciert still

6.000 Kilometer Strecke in Gefahr

> Was Kenner der Materie schon immer vorausgesagt hatten, steht auch im PRIMON-Gutachten: Eine Börsenbahn legt forciert Bahnlinien still. Die betreffende Passage war geschwärzt und damit Bundestagsabgeordneten und der Öffentlichkeit vorenthalten worden. Die Börsenbahn nutzt aber auch ganz andere Methoden als es ein gemeinnütziger Staatsbetrieb tun sollte: Sie setzt auf die Länge des Rechtswegs und schafft unterdessen vollendete Tatsachen.

■ Höhepunkt des Eklats

Der Höhepunkt der Verärgerung der Abgeordneten über die Schwärzungen im PRIMON-Gutachten war die Information des verkehrspolitischen Sprechers der Grünen-Fraktion Winfried Hermann. Dieser gab im Verkehrsausschuss des Bundestages am 15. Februar aus dem Inhalt der geschwärzten Seite 203 folgende Passage bekannt: „Den größten Anteil am Effekt ‚Investive Fehlallokation‘ hat nach Einschätzung der DB AG eine Verlangsamung bzw. Verminderung der Stilllegung unwirtschaftlicher Teile des Schienennetzes nach einer Trennung. Eine eher staatsnahe Infrastrukturgesellschaft wäre – so die Argumentation – nicht in der Lage, Rationalisierungen des Netzes in dem Ausmaß und der Geschwindigkeit wie ein privatisierter, integrierter Konzern vorzunehmen.“ Tatsächlich kommt dieser Inhalt auch an anderen Stellen des Gutachtens zum Ausdruck, denn immer wieder verweisen die PRIMON-Gutachter darauf, dass eine staatliche Infra-

strukturgesellschaft nicht so effizient arbeite wie eine private. Doch ineffizient in diesem Sinne heißt immer: im Sinne des Kapitalmarktes. Effizient ist nur, womit im Augenblick Geld verdient wird. Vorsorge für morgen ist einem börsenorientierten Unternehmen fremd.

■ Richtig geschlossen

„Daraus ergibt sich der logische Schluss, dass die Deutsche Bahn nach einem integrierten Börsengang eben solche Streckenstilllegungen im großen Umfang plant.“

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- ➔ Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22
- ➔ Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

Herr Mehdorn hat in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass ihn politische Vorgaben wenig scheren. Die strategische Überlegung, das Schienennetz auf das betriebswirtschaftliche Optimum für die Transporttöchter der Deutschen Bahn zu Lasten der Wettbewerber zu schrumpfen, ist mehr als ernst zu nehmen,“ erklärte Hermann.

■ Auf Kosten der Länder

Die eigentliche Dramatik liegt darin, dass Eisenbahnen heute nur noch sehr eingeschränkt und mit langen Planungsvorläufen gebaut werden können. Hätte die DB mit ihren Stilllegungsplänen Erfolg gehabt, so wäre so manches Vorhaben nicht realisierbar gewesen, das heute als Vorzeigeprojekt für erfolgreichen Personen- oder Güterverkehr dient. Ob die Stadtbahn nach Wildbad oder die Regio-S-Bahn von Neuß nach Kaarst: Dem Großkonzern Deutsche Bahn fehlte es an Innovationsfähigkeit, um den Wert solcher Bahnlinien zu erkennen. Für den Güterverkehr gilt das in gleicher Weise: Ein aktuelles Beispiel ist die Rübelandbahn – eine Million Tonnen Kalkstein jährlich genügen der DB AG nicht, um die Strecke zu behalten. Jetzt müssen die Felswerke die Strecke selbst kaufen, die sie für den Transport benötigen.

Daraus folgt zwar nicht, dass jeder Meter Schiene mit Zähnen und Klauen verteidigt werden muss, wohl aber, dass ein privatwirtschaftliches Unternehmen kein Garant für ein zukunftsfähiges Schienennetz ist.

■ Abschöpfen, erpressen, zerstören

Der Infrastrukturbetreiber hat es nämlich selbst in der Hand, über die Gestaltung der Benutzungsentgelte die Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur zu beeinflussen und da-

mit auch eigenmächtig die Voraussetzungen für Wirtschaftlichkeit zu schaffen. Das hat die DB bereits mit zwei Maßnahmen zu Lasten der Bundesländer getan:

- durch einen Zuschlag von 65 % auf die Trassenpreise für Taktverkehre und
- durch die so genannten Regionalfaktoren, mit denen regionale Strecken künstlich weiter verteuert wurden.

Auch bei den Stationspreisen hat die DB ein System eingeführt, das intransparent ist und letztlich dazu führen kann, dass Bahnhöfe und Haltepunkte „unwirtschaftlich“ werden.

Die DB weiß sehr genau, dass die Besteller des Nahverkehrs erpressbar sind und dass man so die Regionalisierungsmittel abschöpfen kann. Muss denn jedes Mal die Aufsicht oder das Kartellamt tätig werden, um die Entgelte für die Infrastruktur zu überprüfen?

■ Wo sind Stilllegungen zu erwarten?

Die Untersuchungen anlässlich der Einführung der Regionalfaktoren (*derFahrgast* 4/2002 Seite 11 ff.) haben zutage gefördert, dass der Aufwand für ein modernes Regionalnetz je Streckenkilometer ungefähr 50.000 Euro jährlich beträgt. Legt man diesen Betrag und die Trassenpreise der DB zugrunde, dann ist die Wirtschaftlichkeit einer Strecke erreicht

- mit 40 Güterzügen je Werktag und Richtung oder
- mit 18 Reisezügen je Tag und Richtung (= stündlich ein Zug je Richtung von 6 bis 23 Uhr).

Diese Kriterien zeigen, dass wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit

- alle regionalen Güterstrecken, die nicht auch von Reisezügen befahren werden,
- alle regionalen Bahnlinien, auf denen weniger als ein Stundentakt angeboten wird,

Börsenbahn reißt ab, was gerade nicht gebraucht wird:

Musterbeispiel Aulendorf – Kißlegg

Zu den Bahnlinien, die auf der Liste der Stilllegungen stehen würden, gehört auch die Verbindung von Aulendorf nach Kißlegg. Die 30 Kilometer lange Verbindung liegt zwischen den Achsen Ulm – Friedrichshafen und München – Lindau und ist zwischen Ulm und Bodensee die einzige Spange über die Landesgrenze zwischen Württemberg und Bayern. Im Allgäu-Schwaben-Takt hat sie eine wichtige Funktion. Das Land Baden-Württemberg hat wegen (angeblich) mangelnder Nachfrage Züge abbestellt, sodass jetzt nur noch alle zwei Stunden ein Zug über die Grenze fährt. Die DB reagiert mit dem Abriss des Kreuzungsbahnhofs Wolfegg, der notwendig ist, um die Strecke stündlich zu befahren, und begründet das damit, dass die altertümlichen Stellwerke nicht mehr besetzt werden müssen. Weichen und Stellwerke einstweilen einfach liegen zu lassen würde die Bilanz der Börsenbahn belasten. Wenn das Land Baden-Württemberg den Stundentakt wieder einrichten möchte, geht das nur noch mit öffentlichen Fördermitteln.

Der Vorgang zeigt:

- Die Abbestellung von Zügen zur Einsparung von Geldern ist unseriös, weil sich dadurch die Kosten für den Betreiber der Strecke nicht reduzieren. Es handelt sich um einen Verteilungskampf, bei dem die nicht leistungsgerechte Struktur der Trassenpreise der DB – hier zu ihren Lasten – genutzt wird.
- Ein gerade nicht genutzter Kreuzungsbahnhof ist ein unproduktives Anlagevermögen, das die Bilanz der Börsenbahn belastet, und ist sofort zu beseitigen.
- Zur Verhinderung des Eintritts eines Wettbewerbers im Bereich Infrastruktur wird zunächst nur dieser Kreuzungsbahnhof beseitigt.
- Die Gesamtstrecke ist aber unwirtschaftlich und wird nach dem Börsengang – dann aber bereits weitgehend demontiert – ganz stillgelegt und damit der öffentlichen Hand überantwortet.

Die Börsenbahn und der Rechtsweg: Musterbeispiel Zwingenberg

Das Stellwerk Zwingenberg an der Bergstraße brannte ab. Ein Überholgleis für Güterzüge ist nicht mehr benutzbar. Zwingenberg liegt an der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt und Heidelberg, einer der am stärksten belasteten Bahnlinien in Deutschland. Was tut die DB?

Erst beseitigt sie die Weichen, weil sie nicht mehr gestellt werden können. Dann schreibt sie das Überholgleis zur „Abgabe an Dritte“ aus. Danach stellt sie den Antrag auf Stilllegung, weil die Wiederherstellung des Stellwerks 10 Mio. Euro koste und ihr diese Investition nicht zumutbar sei. Die DB hält es nicht einmal für nötig, dem Antrag eine Kapazitätsberechnung beizufügen.

Das Eisenbahnbundesamt hat die Stilllegung abgelehnt. Der Bescheid erging im Februar 2005. Zu diesem Zeitpunkt war das dringend benötigte Überholgleis schon mehr als eineinhalb Jahre außer Betrieb. Bis zur Entscheidung eines Rechtsstreits werden weitere Jahre ins Land gehen. Selbst wenn die Stilllegung rechtskräftig abgewiesen wird, muss erst ein weiteres Verfahren mit genauso langer Dauer gegen die DB geführt werden, um sie zu zwingen, das

Stellwerk wiederherzustellen. Was nützt da ein Netzbeirat, dessen Empfehlungen die DB befolgen soll, wenn jede einzelne Empfehlung erst auf dem Rechtsweg durchgesetzt werden muss?



Das Ausweichgleis in Zwingenberg: Wie lange sollen Wettbewerber der DB darauf warten, dass es wieder in Betrieb geht?



Bei der DB auf der Abschussliste, unter der AVG ein Renner: Stadtbahn Pforzheim – Wildbad. Börsenfähigkeit ist kein Garant für Innovation.

- alle Bahnlinien mit überdurchschnittlichem Aufwand (Tunnels, Brücken),
- alle Bahnlinien mit schlechtem Unterhaltszustand und
- alle Bahnlinien mit vorwiegend touristischer Bedeutung stillgelegt werden könnten.

Nach diesen Grundsätzen sind nicht nur zahllose regionale Bahnen gefährdet, es müssen auch Bahnlinien von überregionaler Bedeutung dazugerechnet werden.

Hier seien als Beispiele Strecken genannt, die nur einen Bruchteil von 50.000 Euro je Jahr und Kilometer einbringen:

- Pasewalk – Stettin und Ludwigslust – Waren (Mecklenburg-Vorpommern),
- Heide – Neumünster (Schleswig-Holstein), eine wichtige Querverbindung von Küste zu Küste,
- Holzminden – Kreiensen (Niedersachsen), einzige Erschließung des Oberweserraums von der Landeshauptstadt aus,

- Bestwig – Winterberg (Nordrhein-Westfalen) mit großer touristischer Bedeutung für das Ruhrgebiet,
- Weiden – Bayreuth (Bayern), ebenfalls eine wichtige Querverbindung,
- Tutzing – Kochel (Bayern) mit erheblicher Bedeutung für Pendler und Touristen.

■ Gemeinwirtschaft statt Börsengang

Mit keinem gegenwärtig geltenden Gesetz kann die Börsenbahn gezwungen werden, Netzschlüsse zu erhalten und das Gemeinwohl zu achten. Auch beim Schienennetz gilt: Was keinen Gewinn bringt, darf die öffentliche Hand subventionieren. Einen internen Ausgleich zwischen „guten“ und „schlechten“ Risiken gibt es nicht. Die DB hat bereits bis über die Grenze der Legalität hinaus (siehe „Die Schwarze Liste“, zuletzt *derFahrgast* 2/2005 S. 5 ff.) durchgeführt, wie man sich von unliebsamen Streckenteilen trennt. Manchmal war das den Politikern, die bittere Entscheidungen sonst selbst hätten treffen müssen, nur recht. Andererseits handeln Länder, die Züge abbestellen, unseriös, wenn sie sich gleichzeitig der Verantwortung für die Infrastruktur entziehen. Genauso unseriös ist die Gestaltung der „Regionalisierungsmittel“ an sich: Die Hälfte dieser Mittel fließt in die Infrastruktur und sollte auch offen mit dieser Zweckbindung vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

Die Entscheidungen, welche Bahnlinien erhalten bleiben und wie gut sie ausgebaut werden, trifft überwiegend die Politik. Warum soll sie sich dann mit Unternehmen auseinandersetzen, deren Eigenwirtschaftlichkeit darin besteht, vor allem öffentliche Gelder abzugreifen, um daraus Dividenden zu zahlen? ■■



Foto: DBAG

Die Welt ist zu Gast – und die Eisenbahner streiken?

Streikdrohung der Eisenbahner:

Erst für, jetzt gegen Börsengang

Gewerkschafter verwechseln Erhalt des Konzerns mit sicheren Arbeitsplätzen

➤ *Einige Gewerkschafter der Eisenbahner drohen mit Streik – erst für, jetzt gegen den Börsengang der Deutschen Bahn AG. Der plötzliche Kurswechsel wird verständlich, wenn man sich die Landschaft der Gewerkschaften genauer ansieht. Denn die Gewerkschaften der Eisenbahner sind gespalten. Die drei Eisenbahnergewerkschaften haben unterschiedliche Ziele, unterschiedliche Strategien und unterschiedliche Gründe für ihre Stellungnahmen zur Bahnreform.*

■ Angst vor Folgen der Bahnreform

Lange trat der Chef der Gewerkschaft Transnet Norbert Hansen zusammen mit DB-Chef Mehdorn für den Börsengang der Deutschen Bahn mit Schienennetz ein und sprach von „Zerschlagung“, sobald andere Ideen in die Diskussion kamen. Dafür drohte Hansen auch mit Streik und erhielt Unterstützung von Klaus-Dieter Hommel, Chef der Gewerkschaft GdBA. Seit dem 17. Februar 2006 ist Hansen plötzlich gegen den Börsengang, da nun abzusehen ist,

dass ein Börsengang der integrierten Deutschen Bahn AG politisch nicht mehr mehrheitsfähig sein wird. Die Streikdrohung erhält Hansen aufrecht und wird von Hommel

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- ➔ Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- ➔ PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- ➔ Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- ➔ Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- ➔ **Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22**
- ➔ Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

weiterhin unterstützt. Mit Zuspitzungen schürten sie die Angst der Eisenbahner um ihre Arbeitsplätze.

Davon setzte sich die Gewerkschaft der Lokführer (GdL) deutlich ab und bezeichnete die Streikdrohungen als „pure Effekthascherei“. In einer Erklärung der GdL vom 26. Januar 2006 heißt es: „Wer jedoch der Privatisierung der Bahn zugestimmt hat, übrigens im Gegensatz zur GdL, darf sich heute nicht über die Tragweite seiner damaligen Entscheidung und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Beschäftigten wundern. Die immer wieder öffentlich getätigte Behauptung, dass allein durch die Trennung von Netz und Betrieb 50.000 Arbeitsplätze bei der Bahn gefährdet seien, schürt Angst und verunsichert zahlreiche DB-Mitarbeiter und deren Familien.“

■ Das Dilemma der Betriebsgewerkschaft

Mehrere Gewerkschaften in einer Branche sind in Deutschland etwas Ungewöhnliches. Dass es bei den Eisenbahnern mehrere Gewerkschaften gibt, hat historische Gründe:

- Transnet hieß früher „Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands“ und vertrat vor allem die Interessen der Arbeiter.
- Die Verkehrsgewerkschaft GdBA hieß früher „Gewerkschaft der Bundesbahnbeamten und Angestellten“.
- Die Gewerkschaft der Lokführer (GdL) vertritt vor allem das fahrende Personal.

Die Transnet gilt in Fachkreisen als „Betriebsgewerkschaft der Deutschen Bahn AG“. Sie ist daher in besonderem Maße von Strukturveränderungen im Bereich des Unternehmens betroffen. Bei einer Teilung der DB in einen privaten und einen staatlichen Bereich würden sich die Mitglieder neu sortieren. Es geht also auch um die Existenz von Transnet.

Doch es gibt weitere Unterschiede in der Orientierung: Während die GdL politisch dem linken Flügel der CDU/CSU nahe steht, orientierten sich die Gewerkschaften Transnet und GdBA in Richtung der SPD. Das führte unter der Kanzlerschaft Schröders dazu, dass Transnet und GdBA der Regierung nahe standen, während die GdL politisch auf der „Oppositionsbank“ saß. Mit der großen Koalition ist diese Rollenverteilung plötzlich nicht mehr wirksam. Das gilt auch für das „Wie“ des Börsengangs und erklärt die plötzliche Kehrtwende von Transnet-Chef Hansen. Während er vorher auf den von Bundeskanzler Schröder forcierten Börsengang der Bahn mit Netz setzte, setzt er nun auf den „Plan B“ – nämlich kein Börsengang. Dann müsste der Bund alleiniger Aktionär der DB bleiben – und die Arbeitsplätze garantieren. Das meinen jedenfalls die Gewerkschaften Transnet und GdBA.

■ 50.000 Arbeitsplätze gefährdet?

Das Schlagwort „Die Spaltung des Unternehmens gefährdet 50.000 Arbeitsplätze“ wird in der Transnet-Gewerkschaftszeitung „inform“ 1/2006, Seite 10, so erläutert: „Eine Vielzahl an Interessen sind (an der Diskussion um das Schienennetz, erg. durch Red.) beteiligt. So auch die der Industrie und der Dienstleistungsbranche, die längst ein Auge auf die lukrativen Nebengeschäfte der Bahn wie etwa Fahrzeuginstandhaltung, Reinigung oder Sicherheit geworfen haben.“

Ohne Erklärung bleibt, warum die auch bei der DB in vollem Gange befindliche Entwicklung dadurch gestoppt werden kann, dass das Netz Teil des Unternehmens bleibt. Darauf weist die Gewerkschaft GdL zu Recht hin und fragt, warum denn bisher der Verlust von zehntausenden Arbeitsplätzen bei der DB ohne Streikdrohung hingenommen wurde.

Denn die DB muss sich mit ihren Verkehrsunternehmen, die auch Reinigung, Werkstätten und Sicherheitsdienste beinhalten, dem unmittelbaren Wettbewerb stellen. Die Verkehrsunternehmen können es sich gar nicht leisten, Kostensparpotenziale nicht zu nutzen. Lediglich die „großen“ Verkehrsverträge im Nahverkehr haben sie vor der vollen Kostenwahrheit bewahrt, doch diese Zeit wird zu Ende gehen.

■ Privates Netz sichert Arbeitsplätze?

Netz und Stationen werden nicht im direkten Wettbewerb betrieben. Dennoch läuft das Sparen bei der DB auf vollen Touren. Servicepersonal im Bereich der Stationen wird bereits jetzt von der DB massiv abgebaut, Servicepoints und Sicherheitszentralen werden geschlossen. Darüber berichtet das Transnet-Magazin „inform“ in derselben Ausgabe nur wenige Seiten weiter unter dem Titel „Service im Sparwahn“. Für den weiteren Personalabbau im Bereich der Bahnhöfe hat der Mehdorn-Vorstand schon die Weichen gestellt. Seit 2005 berechnet die DB die Stationsabgaben, die für jeden Zughalt entrichtet werden müssen, nach einer einheitlichen Preisliste ohne Rücksicht darauf, welche Kosten tatsächlich entstehen. Damit kann die DB die Kosten senken, ohne die Preise senken zu müssen. Noch bis Ende 2004 verwendete die DB ein Stationspreissystem, bei dem der tatsächliche Aufwand auf die Zughalte umgelegt wurde – weniger Servicepersonal führte damals zu Preissenkungen. Dieses System hat die DB abgeschafft, um für den Börsengang mehr Gewinn zu machen.

■ Von Stilllegungsplänen völlig überrascht

Weiter gehende Hinweise darauf, wo die DB Mitarbeiter entlassen könnte, sucht man in den Transnet-Veröffentlichungen hingegen vergebens. Völlig überrascht ist Hansen



Angst vor billigeren Arbeitskräften: Die DB übertrug ihre Schmalspurbahnen zuerst an ihre Tochter „Bahnreinigung“ und verkaufte sie dann ganz.

von Plänen, 6.000 km Bahnstrecken stillzulegen, und natürlich wird das in der gegenwärtigen Situation von der DB-Führung auch dementiert. Doch Glauben schenken darf man dem nicht. Unter Kennern der Materie ist es ein offenes Geheimnis, dass eine Börsenbahn das Streckennetz dramatisch reduzieren würde.

■ Wichtige Rechte verschlafen

Den deutschen Eisenbahnergewerkschaften (und den Gewerkschaften anderer Branchen) ist es nicht gelungen, die Arbeitsplätze gegen Privatisierung und Ausschreibung zu sichern. Sie haben die Folgen von Ausschreibungen im staatlich finanzierten Dienstleistungsbereich unterschätzt und regelrecht verschlafen. In Dänemark gilt beispielsweise eine Pflicht, die Arbeitnehmer nach dem Gewinn einer Ausschreibung zu übernehmen. Wäre die Dienstleistungsrichtlinie der EU, die im Februar beraten wurde, so beschlossen worden, wie die EU-Kommission sie vorgelegt hatte, wären auch diese Sicherungen gefallen – aber das Europäische Parlament in Straßburg hat durchgesetzt, dass die nationalen Standards für die Arbeitnehmer eingehalten werden müssen. Doch Standards, die Beschäftigung sichern, sind in Deutschland jetzt nur noch schwer durchzusetzen.

■ Fahrgäste gegen Streik

Völliges Unverständnis äußerte Transnet-Chef Hansen gegenüber PRO BAHN, nachdem der Fahrgastverband darauf hingewiesen hatte, dass Hansen mit einem illegalen

politischen Streik drohe. Dürfen Gewerkschafter Solidarität von denen erwarten, die sie am Bahnsteig stehen lassen?

Zwangsläufig gehen die Interessen von Gewerkschaften und Fahrgästen auseinander, wenn es um Arbeitskampf geht. Dass Verbraucher sich gegen Streiks zur Wehr setzen, ist ungewöhnlich. Denn meistens können Verbraucher dem Streik mit Konsumverzicht oder der Verschiebung von Konsumbedürfnissen begegnen, und es trifft den Arbeitgeber tatsächlich. Im öffentlichen Verkehr ist hingegen der Verbraucher der Dumme, während die öffentliche Hand Ausgleichszahlungen für Züge und Busse einspart, die nicht fahren. Vor diesem Hintergrund fällt ein Schulterschluss zwischen Verbrauchern und Arbeitnehmern schwer.

Vor allem werden immer wieder die Pendler von Streiks und Warnstreiks getroffen, wenn der öffentliche Verkehr in den frühen Morgenstunden lahm gelegt wird – sie können ihren Lebensunterhalt nicht verdienen, wenn sie nicht zur Arbeit kommen. Ist das den Gewerkschaftern überhaupt klar? Als vor kurzem in München ein Streik den Stadtverkehr betraf, hat eine deutliche Stellungnahme von PRO BAHN zu Unmut bei Gewerkschaftern geführt. Aber es ist doch eine berechtigte Frage: Müssen Gewerkschaften immer direkt gegen die Fahrgäste streiken, statt Fahrkartenverkauf, Kontrollen und Verwaltung einzustellen?

■ Sichere Arbeitsplätze – wie?

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt durchaus für sichere Arbeitsplätze der Eisenbahner ein. Gesichert werden die Arbeitsplätze der Eisenbahner aber nur durch mehr Verkehr

Wie werden Arbeitsplätze sicher?



auf der Schiene. Dazu gibt das von der Bundesregierung eingeholte Gutachten zwei eindeutige Antworten:

- Mehr Verkehr kommt auf die Schiene durch die Trennung von Netz und Verkehr.
- Noch viel mehr Verkehr kommt auf die Schiene durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Verkehrsmittel Schiene.

Bei den Rahmenbedingungen beißen alle Interessenten bei der Politik seit Jahrzehnten auf Granit. Selbst die Lkw-Maut soll durch Subventionen für die deutschen Spediteure ausgehöhlt werden. Der DB-Chef hat sich die zu Anfang seiner Amtszeit gestellte Forderung durch mehr Geld für Investitionen in die Schiene abkaufen lassen. Und auch jetzt kommt in diese Richtung keine Diskussion in Gang.

Es bleibt also nur „mehr Verkehr auf die Schiene durch Trennung von Netz und Verkehr“. Das erfordert einen Umbruch im Unternehmen Deutsche Bahn.

Die Gewerkschafter stehen vor dem Dilemma: Jetzt die vorhandenen Arbeitsplätze sichern oder langfristig mehr Eisenbahner haben.

■ Alles gesichert durch mehr Verkehr?

So einfach ist es auch nicht. Dass durch einen Umbruch beim Unternehmen DB Arbeitsplätze gefährdet sind, steht außer Frage – aber nicht wegen der Aufspaltung des Unternehmens, sondern wegen der verstärkten Wirkung der Privatisierung. Eine wichtige Rolle beim Abfedern dieser Wirkungen spielt derzeit der interne Arbeitsmarkt bei der

DB mit einer eigenen internen Arbeitsvermittlung. Darauf weisen die Gutachter der Bundesregierung ausdrücklich hin. Auch darauf hat PRO BAHN in seiner Stellungnahme zum Gutachten ausdrücklich aufmerksam gemacht. Es ist Aufgabe des Parlaments, nicht nur Verkaufsgewinne aus dem Börsengang einzustecken, sondern die Sicherheit der Arbeitsplätze der Eisenbahner daraus zu finanzieren – direkt durch Strukturhilfen oder indirekt durch Arbeitsplatzgarantien über den Börsengang hinaus. Denn mehr Verkehr mit neuen Arbeitsplätzen kommt nicht sofort, sondern erst nach einigen Jahren.

■ Mit oder gegen die Fahrgäste?

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt für bessere Rahmenbedingungen für die Bahn ein. Das sichert Arbeitsplätze nachhaltig. Doch was hier an Solidarität zwischen Verbänden, Gewerkschaften und Unternehmen aufgebaut worden ist, wird von Seiten des Unternehmens DB durch die Verweigerung angemessener Fahrgastrechte und von den Gewerkschaften Transnet und GdBA mit Streikdrohungen wieder zerstört.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist durchaus bereit, zusammen mit den Gewerkschaften um sichere Arbeitsplätze zu kämpfen. Denn nur Eisenbahner, die keine Angst um ihren Arbeitsplatz haben, können ihre verantwortungsvolle Arbeit zuverlässig leisten. Ein auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragener Streik zerstört aber die Solidarität zwischen den Eisenbahnern und denen, für die sie ihre Arbeitsleistung erbringen. ■■



Fotos: DB AG

Ein Kapitel Verfassungsrecht:

Warum ist politischer Streik illegal – und wann ist ein Streik politisch?

■ Streikrecht und Arbeitgeber

Das Streikrecht ist im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland in Artikel 9 indirekt verankert. Das Recht der Arbeitnehmer, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen, dient dem Ziel, gegenüber dem Arbeitgeber Forderungen durchzusetzen. Ein zulässiges Mittel des Arbeitskampfes ist der Streik. Ziel eines Streiks ist es, Forderungen durchzusetzen, die mit den Mitteln des kollektiven Arbeitsrechts, also mit einem Tarifvertrag, geregelt werden können. In einem Tarifvertrag wiederum kann alles geregelt werden, worüber der Arbeitgeber verfügen kann – Lohn, Arbeitsbedingungen und auch Arbeitsplatzgarantien.

■ Streikrecht und Demokratie

Ein Arbeitskampf, der ein Ziel verfolgt, das mit einem Tarifvertrag nicht geregelt werden kann, sondern Gesetzgebung, Verwaltung, Rechtsprechung oder Dritte (beispielsweise die Presse) zu bestimmten Regelungen oder Entscheidungen zwingen will, ist nicht zulässig. Die rechtsstaatliche Verfassung gewährleistet ein politisches Widerstandsrecht nur im Rahmen des Artikels 20 Abs. 4 des Grundgesetzes: Gegen jeden, der es unternimmt, die im Grundgesetz geregelte demokratische Ordnung zu beseitigen, haben alle Deutschen das Recht zum Widerstand, wenn andere Abhilfe nicht möglich ist.

Der Grund der Beschränkung des zulässigen Arbeitskampfes liegt in der Systematik der Verfassung: Die Gewalt geht vom Volke aus. Das Volk wählt den Deutschen Bundestag und die Landtage. Diese beschließen nach den Bestimmungen der Verfassung mit demokratischer Legitimation die Gesetze und wählen Bundes- und Landesregierungen. Ein Arbeitskampf, der eine Entscheidung des demokratisch legitimierten Gesetzgebers erzwingen oder verhindern will, richtet sich mithin gegen das Volk als Ganzes und seine verfassungsgemäß gewählten Vertreter und ist damit genauso verfassungswidrig wie etwa ein Staatsstreich des Militärs, mit dem verfassungsgemäß gewählte Organe abgesetzt werden sollen.

Zwar steht jedem – auch den Gewerkschaften – das Recht zu, gegen den Gesetzgeber zu demonstrieren und alle anderen Mittel der politischen Einflussnahme zu nutzen. Es ist aber unzulässig, die Mittel des Arbeitskampfes zu politischen Demonstrationen einzusetzen. Das hat beispielsweise das Arbeitsgericht Lörrach mit Urteil vom Oktober 1996 entschieden: Damals hatte die Gewerkschaft „nur“ dazu aufgerufen, die Arbeit niederzulegen, um gegen ein bestimmtes Gesetz zu demonstrieren. Solche Entscheidungen haben keineswegs Seltenheits-

wert. Es kommt häufiger vor, dass die Gewerkschaften die Grenzen des Streikrechts überschreiten. In solchen Fällen können die Arbeitgeber Schadensersatz von den Gewerkschaften fordern.

■ Streik, Staat und Deutsche Bahn

Auch die Tatsache, dass die Bundesrepublik Deutschland der Eigentümer der Deutsche Bahn AG ist, berechtigt nicht zu einem Streik wegen der Bahnreform. Denn die Zustimmung des Bundestags zum Börsengang lässt sich nicht durch einen Tarifvertrag zwischen Gewerkschaft und Bahnvorstand regeln.

■ Streik und der Tarifvertrag mit der DB AG

Kompliziert wird die Lage aber dadurch, dass Gewerkschaften und DB einen Tarifvertrag geschlossen haben, in dem eine Arbeitsplatzgarantie vereinbart wurde – unter der Bedingung, dass die DB-Holding unverändert erhalten bleibt. Das ist an sich rechtlich unbedenklich, denn nur für diesen Fall kann der Arbeitgeber die Arbeitsplatzgarantie kalkulieren. Darf deswegen gestreikt werden, wenn sich abzeichnet, dass die Holding aufgelöst wird?

Das kommt darauf an – und zwar darauf, ob der Arbeitgeber die Arbeitsplatzgarantie auch für den Fall der Auflösung aufrechterhalten soll oder ob der Eigentümer gezwungen werden soll, auf die Aufspaltung zu verzichten.

■ Vom illegalen zum legalen Streik?

Bringt Hansens Kurswechsel die Wende vom illegalen zum legalen Streik? Der juristische Trick ist in den Veröffentlichungen schon erkennbar: Es könnte dafür gestreikt werden, dass die DB die Arbeitsplätze unabhängig davon garantiert, ob sie gespalten oder teilweise verkauft wird. Das wäre ein legales Streikziel. Aber solange dieser Streik damit begründet wird, dass Bundesregierung und Parlament in bestimmter Weise entscheiden sollen, ist der Streik politisch – und damit illegal. ■■



Trennung zwischen Rad und Schiene:

Technik kontra Politik?

Gerät der Schienenverkehr mit der Trennung aufs Abstellgleis?

> Aus technischer Sicht scheint sich die Einheit von Rad und Schiene, von Transport und Schienennetz aufzudrängen. Eine wohl begründete Analyse des Verhältnisses von Netz und Transport ergibt, dass das Netz das Bahnwesen dominiert, weil hier die Signale und Weichen gestellt und die Fahrpläne realisiert werden. Ergibt sich daraus zwingend, dass das Schienennetz im DB-Konzern verbleiben muss? Wir setzen uns mit den Argumenten des Eisen-

bahnbetriebswissenschaftlers Prof. Jörn Pachl, TU Braunschweig, auseinander. Das Ergebnis: Was aus technischer Sicht wünschenswert ist, ist volkswirtschaftlich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht tragbar. Da die Politik diese Rahmenbedingungen auch nicht durchgreifend ändern wird, müssen wir uns darauf einrichten, das System Schiene gleichzeitig technisch weiterzuentwickeln und bezahlbar zu machen.

Prof. Jörn Pachl:

→ Die vollständige unternehmerische Trennung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ist zwar grundsätzlich möglich, hat aus Sicht der Betriebsführung aber vor allem Nachteile bei Betriebsstörungen. Störungen im Fern- und Ballungsnetz erfordern oft unter großem Zeitdruck Entscheidungen mit netzweiten Auswirkungen, beispielsweise das Umleiten von Fernverkehrszügen oder der kurzfristige Einsatz von Ersatzzügen. Da betriebsregelnde Entscheidungen der Betriebsleitstellen des Infrastrukturbetreibers erhebliche Auswirkungen auf die Prozessabläufe der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben können, z. B. auf die Anschlussbedienung und die Fahrzeug- und Personalumläufe, würde eine unternehmerische Trennung an dieser sensiblen Schnittstelle in solchen Fällen zu einem enormen Abstimmungsbedarf mit vielen vermeidbaren Reibungsverlusten führen. Demgegenüber wäre ein integriertes Betriebs- und Transportmanagement mit Entscheidungsfindung aus einer Hand im Interesse des Kunden ausgesprochen vorteilhaft.

Die Zitate sind aus einem Interview der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“ mit Prof. Dr. Ing. Jörn Pachl, Direktor des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung der TU Braunschweig entnommen, IVW 2005 (Nr. 11, November 2005, S. 510 ff).

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... S. 5
- PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung S. 12
- Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? S. 16
- Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still S. 19
- Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang S. 22
- Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? S. 27

PRO BAHN meint:

→ Grundsätzlich trifft es zu, dass die Trennung von Netz und Verkehr Abstimmungsbedarf erzeugt. Doch mit dem freien Netzzugang hat die EU diesen Abstimmungsbedarf unvermeidbar gemacht. Es geht also nur darum, ob ein Verkehrsunternehmen dadurch privilegiert wird, dass es auch unternehmerisch das Netz beherrscht.

Der Abstimmungsbedarf ist durch die nationale Politik durchaus beeinflussbar. Die britische Bahnreform hat den Abstimmungsbedarf dadurch minimiert, dass im Personenverkehr für ein bestimmtes Netz nur ein Betriebsführer beauftragt wird und auch der Fernverkehr in diese Beauftragung eingeschlossen ist. In Deutschland ist mit der Bahnreform 1994 hingegen die Entscheidung für einen hohen Abstimmungsbedarf gefallen: eigenständiger Personenfernverkehr, linienbezogene Vergabe von Nahverkehrsleistungen, freier Wettbewerb im Güterverkehr.

Den Abstimmungsbedarf dadurch zu vermindern, dass der Netzbetreiber zugleich das größte Verkehrsunternehmen unterhält, entspricht weder der durch die Bahnreform 1994 geschaffenen Rechtslage noch einem fairen Wettbewerb.

Das Problem des Abstimmungsbedarfs ist also kein geeignetes Argument für die derzeit geführte Diskussion, könnte aber ein Grund sein, die Bahnreform von 1994 grundsätzlich zu überdenken und die Frage zu diskutieren, ob flächenbezogene Ausschreibungen und eine großzügigere Definition des ausschreibungspflichtigen „Nahverkehrs“ Vorteile gegenüber einer linienbezogenen Vergabe und einem ständig abbröckelnden interregionalen Verkehr haben.



Prof. Jörn Pachl:

→ Ein weiterer Aspekt ist die Infrastrukturplanung. Die Strategie des weiteren Ausbaus der Infrastruktur erfordert eine sorgfältige Abstimmung auf die künftigen Angebotskonzeptionen der großen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Eine Optimierung des Systems Bahn am Kundennutzen ist nur im Rahmen einer Gesamtstrategie möglich, die Infrastruktur und Zugverkehr als eine integrale Einheit betrachtet. Diese Koordinierungsfunktion wird heute von der Konzernebene der Deutschen Bahn AG wahrgenommen. Im Fall einer Herauslösung des Netzes aus dem Konzernverbund müsste diese dann keineswegs entbehrliche Koordinierungsfunktion einer neu zu schaffenden Instanz in Form einer Art „Strategiebehörde“ übertragen werden, was neue, in ihren Konsequenzen noch gar nicht absehbare Schnittstellenprobleme nach sich zöge.

→ In der politischen Diskussion wird oft der nicht zutreffende Eindruck erweckt, als gäbe es bei der DB AG noch keine Trennung zwischen Infrastruktur und Zugverkehr, so dass man diese erst durch die unternehmerische Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzernverbund herbeiführen müsse.

→ Dass sich integrierte Bahnunternehmen und Wettbewerb keinesfalls ausschließen, zeigt auch ein Blick ins Ausland. So stehen z. B. die hoch profitablen nordamerikanischen Güterbahnen als integrierte Bahnunternehmen in einem harten Wettbewerb. Die auch dort in großem Stil übliche gegenseitige Netzbenutzung durch Vergabe so genannter „trackage rights“ wird nicht auf der Basis eines vom Staat erzwungenen freien Netzzugangs geregelt, sondern durch bilaterale Verträge zwischen den Bahnunternehmen individuell vereinbart.



Das Netz dominiert die Bahn: Hier werden die Signale und Weichen gestellt.

PRO BAHN meint:

→ Auch das ist grundsätzlich richtig – aber kein Argument gegen die Trennung von Netz und Verkehr. Zunächst beweist der Hinweis auf die „Abstimmung auf die künftigen Angebotskonzeptionen der großen Eisenbahnverkehrsunternehmen“, dass die derzeitige Situation den Wettbewerb behindert, da es nur ein „großes Verkehrsunternehmen“ gibt. Die Wettbewerber müssen sich der Strategie des größten Verkehrsunternehmens unterordnen. Eine gleichberechtigte Einflussnahme auf die Strategie des Netzausbaus ist unmöglich. Der jetzt bei der DB eingerichtete „Netzbeirat“ ist eine Notlösung. Die Wirksamkeit seiner Empfehlungen muss mit Verwaltungszwang abgesichert werden.

Das setzt die Investitionsbereitschaft sowohl des Staates in das Netz wie von Wettbewerbern in den Verkehr erheblich herab. Entsprechend schwach ist der Zuwachs des Schienenverkehrs schon bisher ausgefallen und auch die Prognose des PRIMON-Gutachtens bestätigt diese Einschätzung.

Pachl unterstellt weiter, dass die DB eine „Gesamtstrategie“ verfolgt und auf Dauer verfolgen wird. Das trifft schon heute nicht zu, und wenn die DB in der Hand privater Anleger ist, wird erst recht die Rendite und nicht der Nutzen anderer Schienenverkehrsanbieter den Unternehmenskurs bestimmen.

→ Auch das ist richtig. Doch gerade dieses Argument beweist, dass der ins Feld geführte Abstimmungsbedarf schon vorhanden ist.

Und was berechtigt dann noch den Konzernchef des DB-Verkehrsunternehmens, die Strategie für den Netzausbau unter Ausschluss der Wettbewerber zu bestimmen?

→ Die Kooperationen US-amerikanischer Unternehmen basieren auf Gegenseitigkeit. Die meisten Wettbewerber der DB AG haben in der Regel kein eigenes Schienennetz, können Gegenseitigkeit also nicht bieten.

Weiter sind die privaten US-Bahnen reine Güterbahnen. Der Personenverkehr hat weitaus höhere Ansprüche an Netzqualität und Geschwindigkeit. Diese Ansprüche kann die staatliche Personenverkehrsgesellschaft Amtrak, die auf staatliche Subventionen angewiesen ist, in der Regel außerhalb ihres eigenen Netzes nicht durchsetzen. In den USA ist ein qualifizierter Reisezugverkehr in den meisten Landesteilen auch nicht notwendig.

In Europa dominiert hingegen mengenmäßig der Reisezugverkehr und bestimmt damit auch die Ansprüche an das Netz. Die hohen Standards machen wiederum erhebliche staatliche Zuschüsse und Leistungsaufträge für das Schienennetz in allen Landesteilen erforderlich. Der Einfluss des Staates hat daher in Europa einen ganz anderen Stellenwert als in den USA.

Prof. Jörn Pachl:

→ Der zentrale Begriff [...] ist die Fahrplantrasse – eine im Rahmen der Bahnreform geschaffene und häufig missverstandene Wortschöpfung für das zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen gehandelte Produkt. Unter einer Fahrplantrasse versteht man die im Fahrplan vorgesehene räumliche und zeitliche Inanspruchnahme der Infrastruktur durch eine Zugfahrt. [...] Eine Fahrplantrasse ist im Unterschied zum Slot kein einfaches Zeitfenster, sondern ein recht komplexes Gebilde, dessen Struktur neben den fahrdynamischen Daten des Zugs maßgeblich vom Signalsystem der Strecke beeinflusst wird. Weiterhin hängt die Anzahl der konstruierbaren Fahrplantrassen maßgeblich von der Struktur der Zugfolge ab, d. h. dem Grad der Bündelung von Zügen gleicher Geschwindigkeit oder – auf eingleisigen Strecken – Richtung.

→ Diese Struktur der Zugfolge ergibt sich jedoch erst im Prozess der Fahrplanerstellung, wenn die Trassenwünsche der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen koordiniert werden. Es gibt daher für eine Eisenbahnstrecke keine im Voraus feststehende Anzahl zu vergebender Fahrplantrassen.



Innovation und freie Fahrt in weiter Ferne? Nur Zusammenarbeit bringt die Bahn voran.

→ Dies ist eines der entscheidenden Argumente, die gegen die Übertragung der Trassenvergabe an eine externe Institution sprechen. Es würde letztlich bedeuten, dass man dieser Institution die gesamte Fahrplanerstellung übertragen müsste.

→ Die Fahrplanerstellung ist jedoch auf das Engste mit der unmittelbaren Steuerung des Bahnbetriebs verbunden. Die heutigen Systeme zur rechnergestützten Fahrplankonstruktion wachsen mit fortschreitender Einführung der fahrplanbasierten Zuglenkung immer enger mit den Leitsystemen der Betriebszentralen zusammen. Bei kurzfristig bestellten Sonderzügen werden die Fahrplantrassen sogar direkt mit den Dispositionssystemen der operativen Betriebsführung eingelegt. Die Fahrplanerstellung kann daher letztlich nur vom Betriebsführer der Infrastruktur wahrgenommen werden.

PRO BAHN meint:

→ *Das ist richtig beobachtet. Der Betreiber des Netzes hat eine sehr stark dominierende Stellung gegenüber den Verkehrsunternehmen. Bisher war Voraussetzung für die Nutzung der Schienenwege die Einhaltung sicherheitstechnischer Parameter. Soll das Schienennetz aber schlank sein und dennoch effizient genutzt werden, so muss der Netzbetreiber auch aus Gründen der Kapazitätssicherung Vorgaben machen, beispielsweise für Beschleunigung und Traktionsleistung. Für die Funktionsfähigkeit von „Bahn 2000“ in der Schweiz ist die Einhaltung solcher Voraussetzungen unumgänglich. Nur der Staat kann solche Voraussetzungen absichern. Werden sie von einem Netzunternehmen gesetzt, das zugleich Verkehrsunternehmen ist, so kommt sofort der Vorwurf der Wettbewerbsverzerrung, und die Aufsichtsbehörde tritt auf den Plan.*

→ *Das Gegenteil ist richtig! Auf einer eingleisigen Strecke mit weit auseinander liegenden Kreuzungsstellen gibt es nur einen einzigen Fahrplan, der funktioniert, sobald die Auslastung ein gewisses Maß übersteigt. Die Leistung der langsamsten Lokomotive determiniert dabei den Fahrplan. Auf dem Prignitz-Express und der Bahnlinie Rostock – Wismar hat die DB dieses Prinzip exemplarisch vorgeführt – die Bahn fährt dort wie eine Standseilbahn mit zwei Wagen, die untereinander mit festen Seilen verbunden sind.*

Für stärker belegte zweigleisige Strecken in dem durch die DB geschaffenen Rückbau-Zustand gilt das in gleicher Weise. Zwischen zwei Knoten ist oft keine Überholung mehr möglich. Mit Recht beklagen die Güterverkehrsunternehmen, dass es auf vielen Strecken so gut wie unmöglich ist, Güterzüge in angemessener Zeit an ihr Ziel zu bringen.

→ *Die Übertragung der gesamten Fahrplangestaltung an „eine einzige Institution“ ist bereits Fakt. Für das Verkehrsunternehmen DB ist sie intern – für alle ihre Wettbewerber extern. Gleichberechtigung gibt es nicht.*

Allerdings ist es eine berechtigte Frage, wie „extern“ die Institution sein sollte. Es könnte durchaus der Effizienz dienen, wenn es eine gemeinnützige Einrichtung wäre, auf die alle Verkehrsunternehmen gleichberechtigt Einfluss nehmen können.

Entscheidend ist das Selbstverständnis dieser Institution, nicht die Frage der Integration in ein einzelnes Verkehrsunternehmen.

→ *Richtig beobachtet!*

Prof. Jörn Pachl:

→ Für den diskriminierungsfreien Netzzugang ist dies kein Hindernis, wenn die Trassenvergabe durch eine unabhängige Institution überwacht wird. Dies ist in Deutschland durch die Bundesnetzagentur gegeben.

→ Bei der bisherigen Umsetzung der Bahnreform wurde mit Sachverstand Wert darauf gelegt, die Einheit der Betriebsführung in der Hand der DB Netz AG zu erhalten. Jeglichem Ansinnen, die Trassenvergabe mit dem vorgeschobenen Argument der Diskriminierungsfreiheit von der Betriebsführung zu trennen, ist auch künftig entschieden entgegenzuwirken!

→ Die Eisenbahn ist ein hoch komplexes System, in dem Infrastruktur und Zugverkehr über technische, betriebliche und kommerzielle Schnittstellen in vielfältiger Weise miteinander verknüpft sind. Bei der Weiterentwicklung des Systems Bahn ist eine Suboptimierung einzelner Komponenten ohne Rücksicht auf die Wirkungen im Gesamtsystem nicht zielführend. Systemführerschaft meint daher, dass es eine Instanz geben muss, die sich für die Koordinierung von Forschung und Entwicklung für das Gesamtsystem Bahn verantwortlich fühlt und dafür auch das erforderliche Systemwissen vorhält.

Es gibt unterschiedliche Auffassungen, welche Institution dafür am besten geeignet ist. In einigen europäischen Ländern haben sich die Bahnen aus dieser Rolle zurückgezogen und überlassen die Systemführerschaft der Bahnindustrie. Auch in Deutschland gab es nach der Bahnreform Befürworter eines solchen Modells. In der Umsetzung zeigten sich jedoch bald ernste Probleme, die daraus resultierten, dass eine nach Techniksparten organisierte Industrie naturgemäß den oben erwähnten Suboptimierungen zuneigt. Folge des vorübergehenden Rückzugs der DB AG aus der Systemführerschaft waren erhebliche Qualitätseinbrüche, insbesondere bei neuen Fahrzeugentwicklungen. Erinnert sei hier vor allem an das Desaster mit neuen Neigetechnik-Fahrzeugen. Die Deutsche Bahn AG zog daraus die richtige Konsequenz, die Systemführerschaft wieder in die eigene Hand zu nehmen und organisatorisch mit einer eigenen Einheit in der Konzernebene anzusiedeln.



PRO BAHN meint:

→ *Falsch! Die Bundesnetzagentur überwacht allenfalls die Vergabe der Trassen, die auf der vorhandenen Infrastruktur möglich sind. Sie hat keinen Einfluss darauf, ob mehr Trassen geschaffen werden können – entweder durch Verbesserung der Infrastruktur oder durch bestimmte Mindestanforderungen für Triebfahrzeuge. Ein großer Teil des Einflusses, den das Netzunternehmen ausüben kann, entzieht sich der Aufsicht. Das ist auch im PRIMON-Gutachten nachzulesen.*

→ *Falsch! Es ist Tatsache, dass die Väter der Bahnreform von 1994 die DB-Hoolding nur als Übergangslösung sahen, die nach einigen Jahren aufgelöst werden sollte.*

Erst Hartmut Mehdorn hat erkannt, dass die Ausgliederung des Netzes eine erhebliche Schwächung seines Verkehrsunternehmens bedeuten würde. Mehdorn verfolgt damit aber allein unternehmerische Interessen, nicht aber das öffentliche Interesse an einem leistungsfähigen Schienenverkehr.

→ *Ein wirtschaftlich unabhängiger Systemführer, der das Gesamtsystem optimiert, ist ein Idealbild, das bei der Eisenbahn fast überall Wunschtraum geblieben ist. Auch die DB ist nicht wirtschaftlich selbstständig, sondern vom Staat abhängig – der Börsengang setzt eine Verpflichtung zur dauerhaften Leistung von Staatszuschüssen voraus. Das hat Konsequenzen.*

Die Komplexität des Eisenbahnsystems hat vor Jahrzehnten in Europa und Japan dazu geführt, die Eisenbahn in staatliche Hand zu überführen. Nur so konnte der hohe technische Standard gesichert werden. In anderen Kontinenten befindet sich das System Bahn auf einem deutlich niedrigeren Niveau, teilweise weil die Staatsmittel für die Bahn gering sind (Südamerika, Afrika), teilweise weil ein technisch bescheideneres System sich gerade noch gegenüber den konkurrierenden Systemen behaupten kann (Güterbahnen USA).

Kommerziell wurden technisch hoch stehende Schienenverkehrssysteme nur unter den besonderen Bedingungen einer extremen Bevölkerungsballung wie in Japan wirtschaftlich selbstständig.

Alle anderen Bahnen sind auf erhebliche Staatsmittel angewiesen, übrigens auch die japanischen Bahnen in den weniger dicht besiedelten Regionen. Der Staat entscheidet also, welches Geld er für die Schiene ausgibt und welche Leistung er dafür erwartet.

Damit unterscheidet sich das System Eisenbahn von fast allen anderen Technikbereichen: Nicht der Unternehmensgewinn, sondern der volkswirtschaftliche Nutzen ist wesentliche Triebfeder für die technische Fortentwicklung.

Die Systemführerschaft einem einzigen börsenorientierten Unternehmen zu überlassen führt daher bei der Eisenbahn ebenfalls zu einer suboptimalen Entwicklung.

*Innovation nur durch ein einziges Unternehmen?
Talgo-Technik ohne Chance in Deutschland: Talgo 350.*

Prof. Jörn Pacht:

→ Die Wahrnehmung der Systemführerschaft durch den Bahnbetreiber ist auch insofern nahe liegend, als der Bahnbetreiber unmittelbar mit den Bedürfnissen seiner Kunden konfrontiert wird und diese daher bei der Anforderungsspezifikation neuer Systeme am besten berücksichtigen kann.

→ Bei einer Herauslösung der DB Netz AG aus dem DB-Konzern gäbe es in Deutschland keinen Bahnbetreiber mehr, der die Systemführerschaft für das Gesamtsystem Bahn vertreten könnte.

PRO BAHN meint:

→ *Jedes Monopol neigt dazu, anderen Gesetzen zu gehorchen als denen des Marktes. Die DB beweist es tagtäglich durch ein suboptimales Tarif- und Verkaufssystem im Fernverkehr und durch Entscheidungen wie die Schließung des Fernbahnhofs Berlin Zoo. Warum dürfen nicht die Kunden entscheiden, wo sie einsteigen wollen, wenn der Zug sowie so durch den Bahnhof fährt?*

→ *Weiter oben wurde bereits festgestellt, wie stark und beherrschend die Stellung des Netzbetreibers ist. Es liegt daher nahe, dass der Netzbetreiber zum Systemführer wird – und dass die Verkehrsunternehmen ihren Einfluss auf den Netzbetreiber ausüben können und müssen. Da dieser Prozess bei einem getrennten Netz öffentlich stattfindet, ergeben sich Chancen und Gefahren zugleich. Hier liegt in der Tat noch eine wichtige Gestaltungsaufgabe.* ■■



Fotos: DB AG

Fazit

Die Trennung von Netz und Verkehr ist nicht nur eine technische Frage, sondern auch ein ökonomisches und politisches Problem. Aus technischer Sicht spricht sehr viel für die Einheit. Aber aus volkswirtschaftlicher und politischer Sicht ergeben sich die wesentlichen Gegenargumente.

Die integrierte private Bahn ist in Europa schon Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts gescheitert und sie hat auch heute ohne massive Zuschüsse keine Chance.

Die integrierte Staatsbahn in Europa ist vor allem betriebswirtschaftlich und politisch gescheitert. Die immensen Kosten ihres hohen technischen Standards konnten wegen der Konkurrenz zu ebenfalls staatlich dominierten Infrastrukturen – Straße und Wasserstraße – und zur steuerfreien Infrastruktur Luft – nicht gedeckt werden. Die steigenden Defizite drohten, die Staatshaushalte zu erdrücken. Vor 15 und zehn Jahren glaubte man, Privatisierung und Wettbewerb würden das Problem sozusagen von selbst lösen.

Doch diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. Das Problem des Schienennetzes konnte weder politisch noch finanziell beseitigt werden. Heute ist das Bewusstsein dafür geschärft, dass das Schienennetz ein Monopol ist und es

sich daher nicht für den Verkauf an der Börse eignet. Die Entscheidung für den Wettbewerb auf der Schiene ist derzeit nicht infrage gestellt und steht daher nicht zur Diskussion. Die meisten kritischen Anmerkungen von Pacht stellen aber den Wettbewerb auf der Schiene in der von der EU vorgegebenen Form infrage, denn nur ein Unternehmen kann von der Einheit von Netz und Verkehr profitieren, die anderen müssen ohnehin mit der Trennung leben und trotz der damit verbundenen Nachteile konkurrieren. Das PRIMON-Gutachten hat diesen Zusammenhang unmissverständlich aufgezeigt.

Die Analyse aus der Sicht der Eisenbahnbetriebswissenschaft genügt daher nicht, um die Frage nach der Trennung von Netz und Verkehr im DB-Konzern zu entscheiden, weil sie die volkswirtschaftlichen und ordnungspolitischen Zusammenhänge ausblendet.

Die Argumente geben aber wichtige Hinweise auf eine sinnvolle Ausgestaltung der Trennung. Es wäre verdienstvoll, wenn sich die Eisenbahnbetriebswissenschaft in einen politischen Prozess der Neugestaltung des Verhältnisses von Netz und Verkehrsunternehmen einbringen würde.