



Kontra Holding-Modell:

Gefahren übermäßig dramatisiert

**Die staatliche Steuerung
entscheidet**

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

■ Viele Argumente taugen nicht

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

■ Verschleuderung von Volksvermögen?

Insbesondere die „Verschleuderung von Volksvermögen“ steht unter den Argumenten weit vorn. Doch gerade dieses Argument zeigt bei näherer Betrachtung, dass die Privatisierung des Schienennetzes eine ganz andere Bewertung erfordert als die Bewertung der Verkehrsunternehmen. Das Schienennetz besteht aus Grundstücken, die ihren Wert grundsätzlich nicht verlieren können. Da das Schienennetz mitsamt den Bahnhöfen nicht ein zweites Mal gebaut werden kann, ist sein Eigentum in Privathand ein natürliches Monopol, das zur Erpressung des Staates und zum Blockieren des Wettbewerbs geradezu herausfordert. Die wesentlichen Teile des Schienennetzes – Tunnel, Brücken, Oberbau – haben Nutzungszeiten von bis zu hundert Jahren. Bei vielen Neubauinvestitionen ist diese Nutzungszeit bei Weitem noch nicht abgelaufen.

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

■ Sind Staatsunternehmen besser?

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

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

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

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

■ Integrierter Konzern als Wert?

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

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

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

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

■ Schlechtere Angebote für Fahrgäste?

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

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

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

■ Gefahren durch Heuschrecken?

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

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

■ Entscheidend: staatliche Steuerung

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

Diese ist möglich über

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

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

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



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



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