

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(redigiertes) **Wortprotokoll**
18. Sitzung

Berlin, den 1. Juni 2006, 13.00 Uhr
Sitzungsort: Jakob-Kaiser-Haus
10117 Berlin, Dorotheenstraße 100
Sitzungssaal: 1.302

Vorsitz: Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Peter Hettlich, MdB
Renate Blank, MdB

TAGESORDNUNG:

Einzigiger Tagesordnungspunkt

S. 7

Zweite Öffentliche Anhörung zu dem Thema

"Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG"

öff.

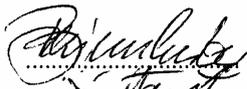
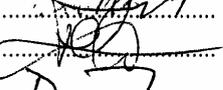
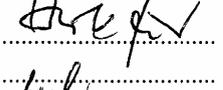
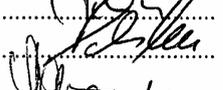
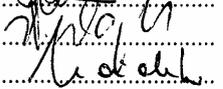
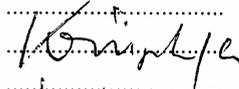
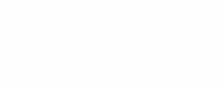
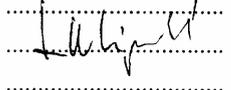
Donnerstag, 01. Juni 2006 13.00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Blank, Renate		Börnsen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Brunnhuber, Georg		Dörflinger, Thomas	.....
Deittert, Hubert		Eichhorn, Maria	
Ferlemann, Enak		Friedrich (Hof) Dr., Hans- Peter	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Heynemann, Bernd	.....
Götz, Peter		Hübinger, Anette	.....
Hofbauer, Klaus		Kammer, Hans-Werner	.....
Scheuer Dr., Andreas		Kaster, Bernhard	.....
Schmitt (Berlin), Ingo		Königshofen, Norbert	
Sebastian, Wilhelm Josef		Koepfen, Jens	.....
Storjohann, Gero		Lippold Dr., Klaus W.	
Vogel, Volkmar Uwe		Mayer (Altötting), Stephan	.....
Wächter, Gerhard		Nitzsche, Henry	.....

öf

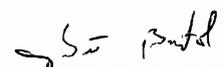
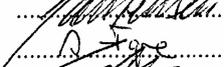
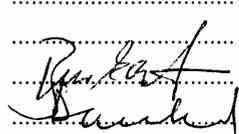
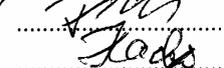
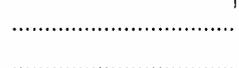
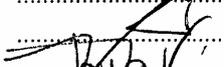
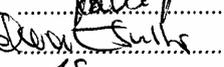
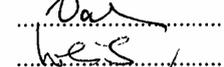
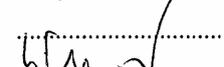
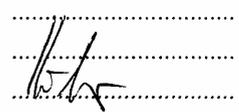
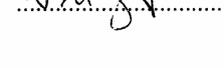
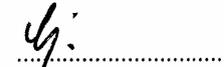
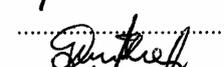
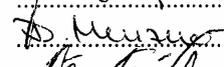
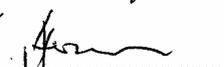
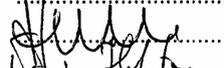
Donnerstag, 01. Juni 2006 13.00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
Bartol, Sören		Blumentritt, Volker	.....
Beckmeyer, Uwe		Brase, Willi	.....
Carstensen, Christian		Burkert, Martin	
Faße, Annette		Danckert Dr., Peter	
Fornahl, Rainer		Graf (Rosenheim), Angelika	.....
Hacker, Hans-Joachim		Grasedieck, Dieter	.....
Kranz, Ernst		Herzog, Gustav	.....
Paula, Heinz		Hilsberg, Stephan	
Schwarzelühr-Sutter, Rita		Hübner, Klaas	.....
Vogelsänger, Jörg		Müller (Chemnitz), Detlef	.....
Weis, Petra		Multhaupt, Gesine	.....
Wetzel Dr., Margrit		Ortel, Holger	.....
Wright, Heidi		Rossmann Dr., Ernst Dieter	.....
<u>FDP</u>		<u>FDP</u>	
Döring, Patrick		Geisen Dr., Edmund Peter	.....
Friedrich (Bayreuth), Horst		Goldmann, Hans-Michael	.....
Günther (Plauen), Joachim		Haustein, Heinz-Peter	.....
Mücke, Jan		Rohde, Jörg	.....
<u>DIE LINKE.</u>		<u>DIE LINKE.</u>	
Bluhm, Heidrun		Heilmann, Lutz	.....
Menzner, Dorothee		Leutert, Michael	.....
Seifert Dr., Ilja			
<u>BÜ90/GR</u>		<u>BÜ90/GR</u>	
Hermann, Winfried		Andreae, Kerstin	.....
Hettlich, Peter		Kotting-Uhl, Sylvia	.....
Hofreiter Dr., Anton		Steenblock, Rainer	.....

Verkehr, Bau u. Stadtentwicklung
(15)

Donnerstag, 01. Juni 2006 13.00 Uhr - öffentlich -

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

SPD	.....	.....
CDU/ CSU	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

SCHROLL	Die Linke	Schroll
STERNA	FDP	[Signature]
Sobanek	CDU/CSU	[Signature]
Th. Meyberg	SPD	[Signature]
Bunke	Linke	[Signature]
Odenwald	CDU/CSU	[Signature]
Gerhard	SPD	[Signature]
B. [unclear]	SPD	[Signature]

Donnerstag, 01. Juni 2006 13.00 Uhr - öffentlich -

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift)	Name (bitte Druckschrift)	Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt)	Unterschrift
BMVBS	Küpper	Ruf	[Handwritten Signature]
Bundesrechnungshof	GRUSS	Prüfer	[Handwritten Signature]
Bundesrechnungshof	Wywolski	Prüfer	[Handwritten Signature]
Bundesrechnungshof	Hecksner	Prüferin	[Handwritten Signature]
BMU	Krieger	Referent	[Handwritten Signature]
BfV	Kotze	MD	[Handwritten Signature]
II n	Harting	Leitung	[Handwritten Signature]
II	Dothler	Referent	[Handwritten Signature]
4	Meyer	Ref.	[Handwritten Signature]
BMWi	Junk	RF	[Handwritten Signature]
INE	Werner	NR	[Handwritten Signature]
BMELV	Weber-Reckers	ORK'm	[Handwritten Signature]

Bundesrat: (bitte Druckschrift)	Unterschrift	Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt)	Land
Landesrat Sachsen-Anh.	[Handwritten Signature]	MLL	Sachsen-Anh.
JAKOB	[Handwritten Signature]	RP	SL
Warneke	[Handwritten Signature]	RP	RP
Sonnenholzner	[Handwritten Signature]	VA	BW

Stand: 29. Mai 2006

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Donnerstag, dem 1. Juni 2006 ab 13.00 Uhr**

zu dem Thema **Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG**

Liste teilnehmenden Verbände / Gewerkschaften / Unternehmen

Allianz pro Schiene e.V.	Dirk Flège, Geschäftsführer <i>Ther</i>
Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG SPNV)	Bernhard Wewers, Präsident <i>Wewers</i>
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)	Dr. Kay Lindemann
Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)	Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer <i>K. Schmidt</i>
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)	Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer
Deutsche Bahn AG	Dr. Otto Wiesheu, Vorstandsmitglied Diethelm Sack, Vorstandsmitglied
Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)	Dr. August Ortmeier <i>A. Ortmeier</i>
Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)	Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer
Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER - The Community of European Railway and Infrastructure Companies-)	Dr. Johannes Ludewig, Executive Direktor <i>J. Ludewig</i>
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)	Manfred Schell
Gewerkschaft TRANSNET	Norbert Hansen, Vorsitzender <i>N. Hansen</i>
MOFAIR e.V.	Wolfgang Meyer, Präsident <i>W. Meyer</i>
Netzwerk Privatbahnen e.V. - Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen	RA Arthur-Iren Martin <i>A. Martin</i>
PRO BAHN e.V.	Joachim Kemnitz, Stv. Bundesvorsitzender <i>J. Kemnitz</i>
Pro Mobilität e. V. - Initiative für Verkehrsinfrastruktur	Dr. Peter Fischer, Präsident <i>P. Fischer</i>
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	Matthias Raith, Geschäftsführer <i>M. Raith</i>
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.	Günter Elste, Präsident <i>G. Elste</i>
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. - vzbv	Dr. Holger Krawinkel <i>H. Krawinkel</i>
Ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	Stefan Heimlich <i>S. Heimlich</i>
Verein Bürgerbahn statt Börsenbahn c/o UMKEHR e.V.	Dr. Winfried Wolf <i>W. Wolf</i>
Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe e.V.	Daniela Henze Michael Holzhey <i>M. Holzhey</i>
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)	Heidi Tischmann, Bahnreferentin <i>H. Tischmann</i>
Verkehrsgewerkschaft GDBA	Klaus-Dieter Hommel <i>K. Hommel</i>

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Zweite öffentliche Anhörung zu dem Thema; „Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie bitten, Platz zu nehmen! Wir stehen vor einer etwas längeren Sitzung, die bedauerlicherweise, weil wir sie auf den heutigen Tag verlegen mussten, verschiedentlich durch namentliche Abstimmungen unterbrochen wird. Dafür bitte ich um Verständnis. Darauf hatten wir keinen Einfluss, genauso wenig wie auf die Verschiebung. Und der Sachverhalt der Verschiebung erklärt auch, dass wir Ihnen keine anderen Räumlichkeiten anbieten können, als wir sie zurzeit hier haben. Das ist bedauerlich, aber unabänderlich. Und deshalb hat es keinen Zweck darüber noch lange zu klagen, es ist so! Wir haben heute mit der Anhörung eines der zentralen Themen unseres Ausschusses erneut in der Diskussion. Wir haben uns damit mehrfach auseinandergesetzt. Wir haben heute einen großen Kreis von Anzuhörenden. Und ich darf deshalb als Vertreter der Verbände, Unternehmen und Gewerkschaften ganz herzlich begrüßen: Von der Allianz pro Schiene e.V. Herrn Dirk Flege, für die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V. Herrn Bernhard Wewers, für den Bundesverband der Deutschen Industrie Herrn Dr. Kay Lindemann, für den Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. Herrn Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, für die Deutsche Bahn AG Herrn Dr. Otto Wiesheu, für den Deutschen Industrie- und Handelskammertag Herrn Dr. August Ortmeier, für den Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. Herrn Heiner Rogge, für die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) Herrn Dr. Johannes Ludewig, für die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer Herrn Manfred Schell, für die Gewerkschaft TRANSNET Herrn Norbert Hansen, für den Interessenverband MOFAIR e.V. Herrn Wolfgang Meyer, für das Netzwerk Privatbahnen e. V. Herrn Arthur-Iren Martini, für PRO BAHN e. V. Herrn Joachim Kemnitz, für Pro Mobilität e. V. Herrn Dr. Peter Fischer, für die Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH Herrn Matthias Raith, für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. Herrn Günter Elste, für die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. Herrn Dr. Holger Krawinkel, für die Gewerkschaft Ver.di Herrn Stefan Heimlich, für den Verein Bürgerbahn statt Börsenbahn e. V. Herrn Dr. Winfried Wolf, für den Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterem Verhaltens im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbes e.V. Herrn Michael Holzhey, für

den Verkehrsclub Deutschland e.V. Frau Heidi Tischmann, für die Verkehrsgewerkschaft GDBA Herrn Klaus-Dieter Hommel. Seien Sie alle ganz herzlich begrüßt! Ich danke Ihnen, dass Sie sich hier Zeit nehmen, um uns mit Ihrem Sachverstand in einer wichtigen Frage zu helfen. Wir glauben, dass es mehr als notwendig ist, dass wir zu diesem hoch komplexen Thema die unterschiedlichsten Aspekte ausleuchten können, mit Ihnen auch ausleuchten wollen, so, wie wir das in der Vergangenheit in verschiedenen Diskussionen gemacht haben. Zum Ablauf würde ich gerne festhalten, dass wir - und ich bitte dafür um Verständnis bei der großen Anzahl der Anzuhörenden, obgleich es eine Zumutung ist - jedem nicht mehr als fünf Minuten für das Einführungsstatement zur Verfügung stellen. Wobei Sie davon ausgehen können, dass wir die Unterlagen, die Sie uns hereingereicht haben, auch gelesen haben. Das erleichtert das Verständnis dessen, was Sie dann in komprimierter Form sagen, so dass Sie auch Akzentuierungen bringen können, die gegebenenfalls in Ihren schriftlichen Verlautbarungen so nicht direkt ersichtlich sind, die Sie aber für wesentlich halten. Wir werden für die Abgeordneten, wobei ich also Abgeordnete aus benachbarten Ausschüssen begrüße, die hier selbstverständlich wie immer Rede- und Fragerecht haben, pro Fragesteller nur eine Frage an jeweils maximal zwei Sachverständige stellen. Ich sage das noch mal an die Damen und Herren Kolleginnen und Kollegen, zwei Adressaten, klar benannt, eine Frage und sofortige Antwort durch diejenigen, die befragt worden sind. Die Anhörung wird im Fernsehkanal übertragen. Das führt zu einigen Einschränkungen hier und dort. Aber, ich glaube, dass das jetzt nicht weiter sehr schwierig ist. Ich darf direkt jetzt mit der Anhörung beginnen und würde gerne Ihnen, Herr Flege, als erstem das Wort geben. Noch mal herzlichen Dank, dass Sie hier sind – herzlich begrüßt – Sie haben das Wort!

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, die Entscheidung über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn ist eine Chance. Eine Chance für die Rückkehr zu einer eigenständigen Bahnpolitik des Bundes. Einer der am 10. Mai geladenen Sachverständigen hat es professoral vornehm ausgedrückt: Die Bahnpolitik des Bundes habe sich in den vergangenen Jahren durch Passivität ausgezeichnet, heißt es in der Stellungnahme von Prof. Rotengatter. Wir von der Allianz pro Schiene formulieren das etwas deutlicher: Der Bund hat keine bahnpolitische Strategie. Schlimmer noch, der Bund hat nicht einmal eigenständige bahnpolitische Ziele, weder

quantitativer noch qualitativer Art. Kein modal-split-Ziel, kein Tonnenkilometerziel. Kann man in einer solchen Situation eine so weit reichende Strukturrentscheidung treffen, in welcher Form der bundeseigene Anbieter des Schienenverkehrs privatisiert werden soll? Wir meinen nein! In der Wirtschaft gilt der Grundsatz „structure follows strategy“. Diesen Grundsatz sollte auch die Politik beherzigen. Wir müssen wegkommen von einer Modelldiskussion, hin zu einer Strategiediskussion. Nun könnte man ja fragen, reicht es denn nicht, wenn das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG eine Unternehmensstrategie hat? Klare Antwort auch hier: Nein, das reicht nicht! Eine kapitalprivatisierte Deutsche Bahn gehorcht den Gesetzen des Marktes, auch bei der Infrastruktur. Ich werfe es dem Management der DB nicht vor, dass das Schienennetz in Deutschland schon jetzt stark schrumpft. Bei verzerrten Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger mögen Stilllegungen betriebswirtschaftlich folgerichtig sein. Aber wollen wir das? Wollen wir in Zeiten steigender Öl- und Spritpreise, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Schiene der einzige Verkehrsträger mit schrumpfender Infrastruktur ist. Unabhängig von der Modellwahl und auch bei einem Verzicht auf eine materielle Teilprivatisierung der Infrastruktur ist eine Konkretisierung des Gemeinwohlaufrages in Bezug auf das Schienennetz dringend erforderlich. Genau hier sehen wir die Chance in der gegenwärtigen Debatte über die Kapitalprivatisierung. Wenn Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, es mit der Privatisierung Ernst meinen, dann müssen Sie den Investoren und der Bevölkerung sagen, welches Schienennetz Sie in Deutschland in den nächsten Jahren und Jahrzehnten haben wollen. Eine fortdauernde Laissez-faire-Politik wäre, egal bei welcher Modellvariante, verantwortungslos und nicht im Sinne des Grundgesetzes. Was können wir Ihnen als Allianz pro Schiene für die anstehende Gestaltungsaufgabe und die anstehenden Grundsatzentscheidungen mit auf den Weg geben? Keine einfachen Wahrheiten, aber immerhin den Konsens aller Non-Profit-Organisationen in Deutschland, die sich aktiv für eine Stärkung des Verkehrsträger Schiene einsetzen, von den Gewerkschaften über die Fahrgastverbände bis hin zu den Umweltverbänden. Berücksichtigt haben wir dabei auch die Bandbreite unserer 70 Fördermitglieder, die unsere Arbeit finanzieren. Und das Spektrum reicht von unserem größten Beitragszahler, der Deutschen Bahn AG, deren Förderbeitrag übrigens – aktienrechtlich gesprochen – unterhalb der Sperrminoritätsgrenze liegt, über Veolia bis hin zu Arriva und der Bahn- und Bauindustrie. Mit auf den Weg geben möchten wir Ihnen fünf verkehrspolitische Eckpfeiler, an denen wir jede Privatisierungsentscheidung

messen werden. Diese Eckpfeiler für die Politik lauten im Telegrammstil: 1. Mehr Verkehr auf die Schiene, wobei dieses Ziel prinzipiell mit verschiedenen Privatisierungsvarianten realisierbar ist. Keinesfalls darf die Privatisierungsdiskussion ausschließlich unter den Gesichtspunkten des intramodalen Wettbewerbs oder finanzwirtschaftlicher Aspekte geführt werden. Beides wird dem Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ nicht oder nur bedingt gerecht. 2. Weitere Netzschumpfung verhindern, wobei bei allen Strukturmodellen eine gleichwertige Notwendigkeit besteht, Bestandsnetzinvestitionen durch den Gesetzgeber über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abzusichern. Diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung muss jetzt unverzüglich auf den Weg gebracht werden. Sie ist Voraussetzung für die anstehenden Entscheidungen. Klare Verantwortlichkeiten als dritter Punkt. Das jährlich wiederkehrende Schwarze-Peter-Spiel zwischen Bund und DB über die Ursachen der unvollständig abfließenden Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur muss schnellstmöglich durch klare Verantwortlichkeiten und richtige Anreize beendet werden. 4. Die Korrekturmöglichkeiten müssen erhalten bleiben. Das heißt, die Modellwahl darf nicht unumkehrbar sein. 5. Der Verkehrsträger Schiene braucht starke Unternehmen, die Angebote im gesamten Spektrum des Schienenverkehrs machen können. Die Deutsche Bahn ist ein solches starkes Unternehmen und muss auch nach der Kapitalprivatisierung ein solch starkes Bahnunternehmen bleiben. Ein wahlloses Herauslösen einzelner Unternehmensteile und deren direkter Verkauf an Großinvestoren je nach Kassenlage des Bundes, lehnt die Allianz pro Schiene ab. Wenn der Bund die Signale bei der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG auf Grün stellt, dann bitte nur mit einer eigenständigen bahnpolitischen Strategie, die über die Unternehmensstrategie der DB AG oder die Forcierung des Wettbewerbs der Bahnen untereinander hinausgeht. Ohne Gemeinwohl darf es kein Börsenwohl geben. Für das Börsenwohl ist die Deutsche Bahn AG verantwortlich, für das Gemeinwohl der Deutsche Bundestag. Meine Damen und Herren Abgeordnete, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Besten Dank, Herr Flege! Und ich gehe direkt über zu Herrn Wewers. Sie haben das Wort!

Bernhard Wewers (BAG SPNV): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich, dass ich hier die Besteller des SPNV, die BAG, vertreten darf. Wenn Sie so wollen sind wir diejenigen, die jeden Tag den Schienenpersonennahverkehr

gestalten und bestellen. Wir haben ganz einfache Ziele. Wir wollen mehr Menschen in den Zügen. Wir wollen das erreichen mit einer hohen Qualität des Angebotes und wir müssen das natürlich zu möglichst geringen Kosten einkaufen. Damit erreichen wir, glaube ich, und haben das in den letzten vier Jahren gezeigt, dass wir mehr Menschen in den Zügen haben. 30 % mehr Fahrgäste sind da. Hohe Investitionen sind dadurch möglich geworden, in Anlagen und Fahrzeuge und, ganz wichtig, Arbeitsplätze sind gesichert worden im SPNV. Wir haben deswegen mit unserer Position, die wir vor einigen Wochen veröffentlicht haben zum Privatisierungsgutachten, auch sehr provozierend und prononciert Stellung genommen, weil hier ein Nerv getroffen wird für das, was wir wollen. Ich würde mich jetzt gerne beschränken auf zwei Punkte.

Vorsitzender: Darf ich Sie, Herr Wewers, kurz unterbrechen. Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe vorhin schon gesagt. Wir haben hier keinen sonderlich glücklichen Saal. Und deshalb wäre ich sehr froh, wenn wir mit hoher Konzentration den Vortragenden zuhören würden, denn sonst ist ein Durchkommen nicht gewährleistet. Entschuldigung Herr Wewers, aber ich glaube, es ist für Sie hilfreich.

Bernhard Wewers (BAG SPNV): Vielen Dank! Kein Problem! Das Gutachten trifft den Nerv der BAG und der Besteller und, wir glauben, auch der Fahrgäste. Und deshalb haben wir auch sehr heftig Stellung genommen. Ich würde mich gerne heute auf zwei Punkte beschränken: Auf das Thema Wettbewerb im SPNV und das Thema regionale Infrastruktur. Beim Wettbewerb können wir sagen, überall da, wo er stattgefunden hat, ist er erfolgreich. Wir haben mehr Menschen in den Zügen, wir haben neue Fahrzeuge im Markt, wir haben eine ganz andere Qualität, wir haben neue Verträge bis hin zu neuen Themen wie Kundengarantie, die gerade aktuell hier eingeführt worden sind, und wir haben einen langsam sich ändernden Markt, von einem Monopol-Markt zu einem Anbieter-Markt, das heißt, es findet auch Wettbewerb zwischen den Unternehmen statt. Ein Blick auf die Zahlen ist wichtig. Man muss natürlich genau hingucken, was die Zahlen sagen. Es sind etwa 17 % der Zugkilometer bis heute ausgeschrieben worden, in zehn Jahren Regionalisierung, 17 % von 635 in etwa 90 Verfahren. Das klingt viel. Das klingt aber dann nicht mehr so gewaltig, wenn man hinschaut, welche Linien ausgeschrieben worden sind. Von der so genannten Verkehrsleistung, also wo wirklich viele Menschen unterwegs sind, sind deutlich weniger Leistungen ausgeschrieben worden und hier hat sich auch der Markt deutlich geringer bewegt. Im Bereich der Zugkilometer gibt es Dritte in der Größen-

ordnung von fast 15 % auf dem Markt, im Bereich der eigentlichen Verkehrsleistung geht das runter auf 6 %. Das heißt, die wirklich spannenden, guten Strecken konnten bisher nicht ausgeschrieben werden. Auch die hohe Zahl der Unternehmen, die ja gerne geltend gemacht wird von der Deutschen Bahn AG, über 300 Unternehmen, sagt nichts über die Qualität des Wettbewerbes aus. Wir haben im Prinzip nur drei große Gruppen von Anbietern, das ist die Deutsche Bahn AG, das sind die kommunalen und die Landesunternehmen und die Privaten wie Connex und ein bisschen Arriva. Das ist noch nicht, was wir einen Anbieter-Markt nennen würden. Wenn Sie so wollen, würde ich das gerne damit bezeichnen, dass wir im Wettbewerb in Deutschland etwas versuchen, ein bisschen schwanger zu sein. Wir haben ein bisschen gemacht, aber noch nicht deutlich genug. Woran liegt das? Nach Gesprächen mit den Unternehmen, auch mit vielen ausländischen Unternehmen, sagt man uns: Ihr schreibt zu wenig aus, eure Lose sind zu klein, eure Verträge sind zu kurz. Die hohen Investitionskosten sind natürlich ein Problem für jeden Anbieter in diesem schwierigen Markt, aber vor allen Dingen befürchtet man Diskriminierungen der Deutschen Bahn AG und man sieht, dass die Länder langfristige Verkehrsverträge geschlossen haben, die kaum Möglichkeiten für große Ausschreibungen lassen. Diese Verträge sind auch entstanden, weil die Deutsche Bahn AG mehr bieten kann als nur Schienenpersonennahverkehr. Wir meinen deswegen, gerade mit Blick auf das, was in den nächsten 10 Jahren passiert, dass Wettbewerb intensiviert werden muss. Wir sehen in den Jahren 2014/2015, auch nach den Aussagen der Studie, ein Marktvolumen in diesen zwei Jahren von etwa 250 Millionen Zugkilometer. Das ist ein Marktvolumen, was der Markt so nicht aufnehmen kann. Was dazu führen wird, dass wiederum lange Verträge mit der Deutschen Bahn AG geschlossen werden. Das kann nicht Ziel der BAG und der Aufgabenträger sein, wenn man sieht, wie erfolgreich Wettbewerb war. Wir sehen uns auch gestützt durch Dinge, die in dem Gutachten stehen. Das will ich jetzt gar nicht zitieren. Aber es gibt auch hier eine deutliche Aussage: Maximale Belegung des Wettbewerbes durch das Trennungsmodell. Mein zweiter Punkt ist das Thema regionale Infrastruktur, also Strecken, Anlagen, Stationen, die nicht in einem guten Zustand sind, die unterfinanziert sind und die wesentlich die Kosten des SPNV bestimmen. Wenn wir heute einen Kilometer einkaufen für sechs oder sieben Euro Zuschuss, dann gehen etwa vier bis fünf Euro in die Trassen- und in die Stationsmiete. Wenn Sie die Energiekosten noch dazu nehmen, dann sind 60 % der Kosten durch die Bieter nicht beeinflussbar. Das ist eine kriti-

sche Konkurrenzsituation für den SPNV, gerade in der Fläche, weil wir in Kostengrößen geraten, wo der Bus in vielen Fällen auch ein sehr gutes Angebot macht. Wir müssen also dringend Kosten senken. Und das müssen wir tun, nicht nur im Bereich des Betriebes, durch Wettbewerb, wir müssen es tun auch im Bereich der Infrastruktur. Deswegen meinen wir, dass wir ein Modell brauchen, wo die regionale Infrastruktur, auch regional gestaltet werden kann, in Verantwortung der Länder und der Aufgabenträger. Darüber gibt es viele Modelle. Es gibt die Modelle der Bahn, es im Konzern zu machen. Wir würden es gerne auch als Länder- und Aufgabenträger in einem eigenen Modell machen. In der Summe - ich hoffe, ich bin noch pünktlich, es sieht so aus, fünf Minuten ist ja die Pünktlichkeit der Eisenbahner, die halte ich ein - in der Summe sehen wir nur das Trennungsmodell wirklich in der Lage, uns bei einem diskriminierungsfreien Netzzugang, bei einer effizienten Infrastruktur und bei weiterem Wettbewerb im SPNV zu unterstützen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Sie hätten noch 15 Sekunden gehabt. Das halte ich Ihnen später zugute. Herr Lindemann!

Herr Dr. Kay Lindemann (BDI): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, der Bundesverband der Deutschen Industrie versammelt unter seinem Dach 36 Branchenverbände und repräsentiert damit über 100 000 Unternehmen und innerhalb des BDI ist dieses Thema natürlich sehr relevant. Warum ist das so? Weil diese Entscheidung halt nicht nur eine Privatisierungsentscheidung ist, sondern man ...

Vorsitzender: Herr Wewers, wenn Sie Ihr Mikro ausstellen, dann kommt der Herr Lindemann besser rüber.

Herr Dr. Kay Lindemann (BDI): ... diese Entscheidung des BDI wird deswegen so kontrovers und auch intensiv diskutiert, weil es nicht nur um eine Privatisierungsentscheidung geht, sondern es geht um eine Entscheidung über die Struktur des deutschen und auch des europäischen Schienenverkehrmarktes. Und die Industrie hat ein hochgradiges Interesse an einem vitalen System Schiene, das steht völlig außer Zweifel. Und vor dem Hintergrund ist es mit Sicherheit auch gerechtfertigt, davon zu sprechen, dass Sie auch vor einer Jahrhundert-Aufgabe stehen und der BDI gemeinsam mit dem DIHK auch eine Studie extra zu diesem Thema initiiert hat. Das liegt Ihnen als Stellungnahme vor. Ich möchte auf die Einzelheiten, auf die Inhalte dieser Studie, jetzt gar nicht vertieft eingehen, das können Sie nachlesen. Das haben Sie wahrscheinlich auch

schon getan. Ich möchte mich beschränken auf vier Punkte. Der erste Punkt – die Kundenperspektive. Ich glaube, dass die Kundenperspektive in der Diskussion, weil natürlich ein Unternehmen, wenn es um ein großes Unternehmen geht, häufig unterrepräsentiert ist, und ich Sie bitte, diese Kundenperspektive stärker auch in den Fokus zu rücken. Mit Kunde meine ich nicht nur die Industrie als verladende Industrie, sondern auch den Bürger, aber auch – Herr Wewers hat gerade gesprochen – sicherlich im weitesten Sinne auch die Aufgabenträger, die Verkehrsleistungen einkaufen. Das Schicksal der Eisenbahn wird von dieser Kundenwahl, von der Verkehrsträgerwahl des Kunden abhängen. Und eine ganz nüchterne Bestandsaufnahme nach 12 Jahren Bahnreform sagt, dass der Marktanteil im Güterverkehr leicht gesunken ist und im Personenverkehr stagniert er. Und diese Bilanz führt mich zu meinem zweiten Punkt, der Frage, was spricht den Kunden denn an? Und das ist natürlich Qualität und Leistung. Und diese Qualität und Leistung erzielen wir nur über mehr und intensiven Wettbewerb. Und beim Wettbewerbsprinzip, das steht beim BDI natürlich oben an, da sage ich Ihnen nichts Neues, dass das das Grundprinzip ohne Alternative ist, und für uns der Innovations- und Wachstumsmotor schlechthin. Und auf die aktuelle Diskussion bezogen möchte ich auch an die Binsenweisheit erinnern, dass die Trennung natürlicher Monopole von den darauf erbrachten Leistungen die beste Voraussetzung für mehr Wettbewerb ist. Bezug nehmend auf die PRIMON-Studie, die m. E. die Wettbewerbseffekte sehr zurückhaltend einschätzt und auch zu zurückhaltend, möchte ich doch daran erinnern, dass selbst diese PRIMON-Studie sagt, dass im Fall der Trennung wir mit einer doppelt so hohen Mengenentwicklung im Güterverkehr rechnen können und mit einem steigenden statt mit einem sinkenden Marktanteil. Und wer sich mit den Schwierigkeiten auch der Eisenbahn im Verkehrsmarkt beschäftigt, der weiß, dass solche Aussagen mitnichten überschaubare Wettbewerbseffekte sind, sondern das sind ganz elementare Erfolge, selbst was dort in der PRIMON-Studie gesagt wird. Wir vermissen innerhalb dieser PRIMON-Studie Angaben über die indirekten Wohlfahrtseffekte des Wettbewerbs. Die sind bedauerlicherweise in die Studie und auch in die Monitorisierung der Studie nicht eingeflossen. Vom Wettbewerb komme ich zu meiner dritten Frage: Wie gelingt es denn, diesen Wettbewerbe zu intensivieren? Und damit bin ich bei einem Stichwort, nämlich dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit. Im aktuellen Wettbewerbsbericht der Deutschen Bahn AG heißt es, dass die Bahnen in Deutschland ihr Geschäft in einem wettbewerbsfreundlichen Umfeld betreiben, weil der diskriminierungsfreie Netzzugang

konsequent umgesetzt sei. Ich möchte gar nicht beurteilen, ob das mit der Diskriminierungsfreiheit den Tatsachen entspricht. Das können die Praktiker, die hier heute geladen sind, viel besser tun. Aber ich möchte daran erinnern, dass ein wettbewerbsfreundliches Umfeld viel mehr ist als ein diskriminierungsfreier Netzzugang. Das sind zwei völlig verschiedene Dinge. Wenn ich von einem attraktiven Marktumfeld spreche, das Investoren und Kunden ansprechen soll, dann ist es viel zu wenig, nur über den diskriminierungsfreien Netzzugang mit allen möglichen Regulierungsfragen zu sprechen. Dann beschäftigen mich Fragen wie proaktive Trassenvermarktung, Transparenz der Fahrpläne, flexible Trassenpreisgestaltung, alles, was mit Servicementalität zu tun hat. Und mein Bild eines künftigen Trassenmanagers ist eigentlich das eines Flughafenbetreibers, der alle Kunden nicht nur mit offenen Armen empfängt, sondern sich um sie bemüht, sie zu sich ziehen will, ganz unabhängig davon, welche Etikette jeweils an dem Waggon klebt. Und damit zu meinem letzten Punkt, zu der Frage der verschiedenen Modelle. Der BDI spricht sich für die Trennung aus und hat auch abgestufte Sympathie für die Alternativmodelle, und zwar aus dem ganz primären Grund, weil, wenn es zu der Integration kommt, dann geben wir die Preisgabe dieser Perspektive, dass es einen Infrastrukturmanager gibt, der eine solche Servicementalität entwickelt, dann geben wir so eine Perspektive preis und wir können sie nur bewahren und entwickeln, wenn wir ein anderes Modell wählen. Und es gibt noch viele andere Chancen, die mit den anderen Modellen, und zwar einzig mit den anderen Modellen verbunden sind, die ich, um die Zeit nicht zu überschreiten, stichwortartig nennen möchte. Das ist die Infrastrukturverantwortung des Bundes, die gesichert bleibt. Das ist die Gefahr der Staatshaftung, die überschaubar ist. Dann die Befürchtung, die auch die Experten bei der letzten Anhörung geäußert haben, dass das Netz renditegetrieben auf Verschleiß gefahren werden kann. Dann der wichtige Punkt, dass von einem autonomen Netz ein investitionsfreundliches Signal an die gesamte Branche auch ausgesendet werden kann. Es wird häufig darüber diskutiert, wie ist die deutsche Bahn attraktiv für Investoren und dann kann man mögliche Kriterien daran knüpfen. Aber ich finde die Frage viel interessanter: Wie kann man ein Signal setzen, dass die Branche in ihrer Gesamtheit, dass das System interessant ist für Kunden und Investoren? Und last but not least, damit möchte ich auch schließen, ein Punkt, der unter Außerachtlassung sämtlicher anderer Punkte für mich die Diskussion eigentlich schon in eine Richtung lenken sollte, das ist die Erkenntnis und die Frage, ob die Bundesrepublik Deutschland wirklich langfristig

sich mit 51 % an einem weltweit agierenden Logistiker beteiligen will. Das ist eine grundsätzlich ordnungspolitische Frage. Und diese Frage für sich genommen, führt eigentlich meines Erachtens schon dazu, dass das Integrationsmodell keine Zustimmung erfahren sollte.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lindemann! Herr Professor Schmidt!

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL): Ja, danke sehr Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Mein Vorredner hat sehr viel über Wettbewerb gesprochen, deshalb möchte ich auch noch als Vorbemerkung einen anderen Aspekt hier ins Spiel bringen, nämlich das Thema Zusammenarbeit der Verkehrsträger.

Vorsitzender: Herr Schmidt, wenn Sie zu mir schauen, dann sprechen Sie am Mikrofon vorbei.

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt (BGL): Gut, dann will ich mal geradeaus sprechen. Zusammenarbeit der Verkehrsträger. Das ist nicht nur der Wettbewerb, der in Deutschland das Verkehrswesen vorangebracht hat, sondern auch die Kooperation. Und ich möchte in diesem Zusammenhang daran erinnern, das wir vor über 30 Jahren gemeinsam mit der damaligen Deutschen Bundesbahn die erfolgreichste Kombi-Gesellschaft in Europa gegründet haben. Das ganz ohne Wettbewerb. Und diese Gesellschaft ist mittlerweile so gut etabliert, dass man von einer wahren Erfolgsgeschichte reden kann. Und wir haben seinerzeit auch technologische Entwicklungen beschleunigen können. Beispielsweise die BDF-Wechselbrücke, die es heute noch gibt. Aber auch andere Normierungsvorhaben, die heute noch dem kombinierten Verkehr dienen, sind noch im Markt. Das heißt, es ist nicht nur der Wettbewerb der einzige Motor, sondern auch die Kooperation. Und wenn wir von den Verkehrsmärkten sprechen, müssen wir auch leider konstatieren, dass dort funktionsloser Wettbewerb in erheblichem Umfang ausgebrochen ist, den auch die Wissenschaft anerkennt. Hier geht es dann nur noch um Dumping und Verdrängungswettbewerb. Speziell wenn wir die internationale Komponente betrachten, so dass wir jetzt nicht den Wettbewerb per se als das große Heilmittel sehen. Und wir sind auch am Wettbewerb auf der Schiene interessiert. Das bedeutet aber nicht, auf der anderen Seite, dass wir einen wichtigen Partner auf der Schiene, der die DB AG bis heute für uns ist, zerschlagen wissen wollen. Wir hätten gerne ein paar mehr Wettbewerber, aber deswegen muss man nicht Bewährtes gänzlich in Frage stellen. Wenn man das Gutachten genau liest, dann gilt es eigentlich ein Dilemma zu entscheiden. Will man

mehr Wettbewerb oder will man mehr Haushaltsentlastung. Je weniger Wettbewerb man zulässt, umso interessanter ist die Bahn für potenzielle Erwerber, so dass dieses Dilemma zu lösen ist, welche Ziele der Bahnreform sind eigentlich vorrangig und welche könnte man eher zurückstellen. Für uns gilt es eben ein Optimum zwischen den Zielen der Bahnreform zu finden, die nach wie vor richtig sind, gerade, wenn es um eine volkswirtschaftliche sinnvolle Arbeitsteilung der Verkehrsträger geht. Und dabei sind uns bei der Bewertung des Gutachtens im Grunde fünf Parameter aufgefallen, die wir hier kurz darstellen möchten. Es geht einmal um die Reversibilität einer Privatisierungsentscheidung. Das integrierte Modell hat den großen Nachteil, dass diese Entscheidung nicht mehr reversibel ist. Für den Fall, dass die Bahn AG im integrierten Modell scheitert, bis hin zur Unterkapitalisierung und auch Konkurs, den man einschließen muss, würde es für den Steuerzahler bedeuten, dass er das heute vielleicht für einige wenige Euro privatisierte Netz teuer zurückzahlen muss. Das Beispiel England ist uns ja allen noch präsent. Man sollte also immer eine Reversibilität in der Entscheidung für das weitere Vorgehen darin haben. Dann die nächste Frage: Warum überhaupt Kapitalmarktfähigkeit, warum will man an die Börse mit der Bahn. Das kann ja im Grunde nur damit zusammenhängen, dass man privates Kapital für die zukünftige Expansion der Bahn mobilisieren möchte. Das kann man aber im integrierten Modell nicht, denn „im integrierten Modell“ würde bedeuten, damit der Bund seinem grundgesetzlichen Auftrag immer wieder nachkommen kann, dass 51 % des jeweiligen Kapitals gehalten werden müssen. Wenn also die Bahn wächst, nicht nur weil sie Bax Logistics kauft, sondern andere Akquisitionen vorhat, dafür mehr Eigenkapital braucht, müsste jeweils 51 % davon aus der Bundeskasse stammen. Also das halten wir angesichts der Haushaltssituation, in der wir heute stehen, für eine Utopie. Deshalb ist für uns ein Modell, das integratives Modell heißt, schon völlig konträr zu dem Ziel, an den Kapitalmarkt zu gehen, um private Investoren für das Unternehmen zu interessieren. Außerdem würde das integrierte Modell wegen der weit reichenden finanziellen Bindung des Bundes dafür sorgen, dass zukünftig bei Haushaltskürzungen immer nur noch die Manövriermasse Straße und Binnenschiff aus dem Verkehrshaushalt zur Verfügung stünde, während von vorneherein der Anteil des Verkehrshaushaltes für die Schiene gesetzt wäre, da vertraglich gebunden. Das Netz, das ist der dritte Aspekt, ist an sich ein Renditeblocker für die Kapitalmarktfähigkeit der Bahn. Denn das Gutachten hat hervorragend herausgearbeitet, dass private Investoren, einschließlich Risikozuschlag, in etwa die dreifachen Kapitalkosten veranschla-

gen, als sie der Bund hat, wenn er auf den Kapitalmarkt geht und sich heute für die Bahn verschulden muss. Es macht also keinen Sinn, das Netz mit einer dreifachen Kapitalrentabilität auszustatten, wenn es der Bund entsprechend einfacher haben kann. Wenn man das Netz mit der Bahn integriert an die Börse gibt, bedeutet dies, da das Netz im Grunde die gleiche Rentabilität bieten muss wie jeder andere Eisenbahnbetriebsteil, dass der Steuerzahler auf Dauer die dreifache Kapitalrentabilität des Netzes bieten muss, die im normalen Verbleib in der Bundesfinanzierung aufzubringen wäre. Unter all diesen Aspekten spricht eigentlich sehr viel für die Netztrennung. Wir sind aber der Meinung, man sollte nicht den radikalen Schritt gehen und eine völlige Trennung von Netz und Betrieb vornehmen, sondern sich lieber die Stufenoption offen zu lassen, zu sagen, wir machen das Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante, wobei wir jetzt kein Netz haben wollen, das wiederum eine Behörde ist, sondern wir wollen schon einen Infrastrukturmanager bei diesem Netz. Wir wollen aber dieses Netz als Teil des Bahnkonzerns, um die dort vorhandenen Synergieeffekte, die auch das Gutachten zeigt, möglichst weitgehend zu erhalten. Wir wollen es aber nicht in der heutigen Möglichkeit der Diskriminierung und Quersubventionierung im Bahnkonzern selber, um damit möglicherweise über entsprechende netztaktische Geschäfte das Konzernergebnis zu stärken und das zu Lasten des Steuerzahlers oder auch privater Wettbewerber. Insofern wäre für uns das getrennte Modell mit entsprechender Gestaltungsvariante das Idealziel. Sollte sich herausstellen, dass der dort erzielbare Wettbewerbseffekt nicht ausreicht, könnte man immer noch die nächste Stufe anschließen und hätte – wie schon gesagt – die vollen Vorteile bei der Finanzierung erhalten und könnte sich für die Zukunft auch fit machen. Was für uns ebenso wichtig ist, nicht jetzt unmittelbar mit dem Börsengang in Zusammenhang steht, ist die EU-weite Harmonisierung der Netzzugangsbedingungen. Wir sehen, dass hier die Bundesrepublik Deutschland in gewisser Weise auch zu Lasten des DB-AG-Konzerns eine Vorreiterrolle übernommen hat. In Deutschland kann man relativ freizügig, wenn es denn genügend Slots gibt, auf dem Netz schon tätig werden, während wir immer wieder beklagen, speziell hin zu unseren französischen Nachbarn, dass uns das nicht in reziproker Weise möglich ist. Wenn nun die Bundesrepublik Deutschland vorpreschen würde und mit einer totalen Abtrennung des Netzes und, ich sage mal, zumindest einem Kostenausgleichsziel das Netz betreiben will, würde hier möglicherweise die gesamte deutsche Verkehrswirtschaft geschädigt, weil ja nicht nur unfairer Wettbewerb auf dem deutschen Bahnnetz nur die DB AG und

deutsche Eisenbahnunternehmen trifft, sondern es würde auch die mittelständische Verkehrswirtschaft treffen, die wiederum ausländische Wettbewerber zur Kenntnis nehmen müsste, die sich möglicherweise zu Lasten des deutschen Steuerzahlers, der das Netz weiter subventionieren muss, in Deutschland Wettbewerbsvorteile verschaffen. Und der letzte Aspekt, auf den wir noch mal hinweisen möchten, ist, wenn es denn zu einer entsprechenden Aufteilung der Bahn AG kommt, auch in einem entsprechendem Eigentumsmodell, ist darauf zu achten, dass die bei der Bahnprivatisierung 1994 nicht in das Anlagevermögen überführten Vermögensteile des Netzes, dass diese auch beim Netz bleiben und nicht sonst irgendwo landen. Das Gleiche gilt auch für die Schulden. Die Bahn AG hat sich in ihrer Diversifizierungsstrategie, die ja nachvollziehbar ist, durchaus auch verschuldet, mit Neuakquisitionen. Diese Schulden dürfen dann natürlich nicht anteilig zum Netz herüberkommen. Und als Beleg für diese Aussage: Die Bahn AG firmiert ja zunehmend schienenferner, auch in ihren offiziellen Verlautbarungen, sie ist der Betreiber Nr. 1 im Busverkehr, die Nr. 2. in der weltweiten Luftfracht und die Nr. 3 in der Seefracht. Diese Akquisitionen haben nichts mit dem deutschen Netz zu tun. Sollten dort Schulden entstanden sein, dann bitte nicht auf das Netz übertragen, sondern dort lassen, wo es hingehört, bei den Betriebsgesellschaften der Eisenbahn. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Gelegentlich ist der Blick zum Vorsitzenden aber doch hilfreich, denn ich habe da so ein kleines Instrument in der Hand, das die Orientierung erleichtert. Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Vielen Dank, dass die Bahn AG in dieser Diskussion auch einmal zu Wort kommt. Immerhin handelt es sich um einen Konzern mit 245.000 Arbeitnehmern, davon 200.000 in Deutschland. Damit ist er im Inland der Beschäftigungsstärkste. In diesem Jahr zu erwarten 27 Mrd. Euro Umsatz; Ebit 94 minus drei Milliarden Euro, Ebit 05 plus 1,35 Mrd. Euro. Man sieht hier eine sehr positive Entwicklung des integrierten Konzerns. Ich will mit Rücksicht auf die Zeit auf ein paar Punkte nur eingehen, die in der letzten Zeit eine Rolle gespielt haben. Das eine Argument lautet, dass der integrierte Konzern nicht mit der EU und mit den EU-Regelungen vereinbar wäre. Ich zitiere Herrn Verheugen, der sagt: die Lösung, die in Deutschland gewählt wurde, die nicht auf Trennung, sondern auf Integration setzt, ist mit dem Gemeinschaftsrecht eindeutig vereinbar. Das ist die Auffassung der Kommission. Eindeutig. In ähnlicher Weise hat sich Herr Barrot

geäußert. Also die Zweifel, ob das mit EU-Recht vereinbar ist, die kann man und soll man ad acta legen. Es gelten bestimmte Einschränkungen, die aber in Deutschland erfüllt sind. Zweiter Punkt ist die ewige Debatte um den diskriminierungsfreien Zugang. In den letzten Jahren hat sich vieles eingespield. Wir haben seit dem 1. Januar die Novellierung des AEG und damit die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde. Wir haben dort eine Kontrolle bei der Netzvergabe, ex ante und ex post. Und wenn ex ante bestimmte Dinge geregelt sind, können sie ex post wieder korrigiert werden. Wir haben keine aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Klage. Und wir müssen jeden Fall, wo abgelehnt werden soll, vorher der Regulierungsbehörde vorlegen, so dass es nicht einen Streit gibt zwischen Bahn und Wettbewerber, sondern die Regulierungsbehörde das vorher regelt. Wir haben die 300 Wettbewerber. Ich will sie zitieren. Wir haben mit 300 Wettbewerbern mehr als das übrige Europa insgesamt hat. Frage, warum kommen sie alle so gerne nach Deutschland? Die EU sagt in ihrem Bericht vom 3. Mai, dass die Regelungen in Deutschland vorbildlich sind und auch die Wettbewerbsentwicklung vorbildlich ist. Wir haben in Frankreich die Trennung von Netz und Betrieb, aber keinen Wettbewerb. Offensichtlich hängt der Wettbewerb nicht von der Frage ab, wo das Eigentum liegt. Wir haben eine gute Wettbewerbung bei uns, im integrierten Konzern. Und es hält im EU-Vergleich allem stand. Wenn man genauer hinschaut, dann sagt auch das Gutachten, das Ergänzungsgutachten, dass die Frage Trennung Netz und Betrieb auf die Entwicklung des Wettbewerbs viel weniger Einfluss hat, als meinetwegen andere Faktoren im steuerlichen Bereich oder sonstigen Bereich. Ich stelle auch fest, dass die Marktzugangsschwellen bei der Frage Kapazität im Netz eine Rolle spielen, beim Investitionsvolumen, was jeder hat, der in den Markt eintreten will, bei der Vertragsdauer auch beim Nahverkehr. Auch die Wettbewerber wollen keine Verträge auf drei und fünf Jahre. Sie wollen sie auf 15 oder 20 Jahre, weil sie sonst gar nicht abschreiben können. Und wenn hier heute gesagt wird, die Lose wären zu klein, dann muss ich sagen, ich habe immer gehört, die Lose wären oft zu groß. Denn wenn die Lose zu groß sind, kann ein Wettbewerber nicht in den Markt eintreten. Ich erinnere da an meine Zeit als Verkehrsminister. Dritter Punkt: Die Rückholbarkeit von Entscheidungen. Bei der Trennung und der Privatisierung der Transportkonzerne ist nichts mehr rückholbar, weil sie denen das Netz nicht mehr aufs Auge drücken können. Wenn sie heute aktienrechtlich mehr als 25 % vergeben, dann haben Sie eine Minderheitenposition bei den Aktionären, die sagen können, nein, wir machen diese Ausweitung nicht mehr mit. Also,

es müsste, wenn die Entscheidung bei der Trennung rückholbar sein soll, der Bund bei den Transportgesellschaften über 75 % behalten – nach Aktienrecht. Nach Grundgesetz mindestens 51 %. Wenn man das nicht will, sondern weiter privatisieren will, ist bei der Trennung die Entscheidung, das Netz zurückzugeben, in einen integrierten Konzern, nicht mehr möglich. Die Dinge liegen anders herum. Es ist faktisch so. Es ist rechtlich so. Zweifelsohne. Theoretisch kann man sagen, der Bund kann Anteile zurückkaufen. Faktisch, meine Damen und Herren, wird das nicht der Fall sein. Beim Thema integrierter Konzern gibt es entsprechende Regelungen. Sie sind vorgesehen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, dass bei einer Schlechtleistung oder Nichtleistung oder anderen Konditionen das Netz auch nach zehn Jahren per Call Option zurückgeholt werden kann, vom Bund. Das lässt sich genauer fixieren. Das lässt sich meiner Meinung nach auch gesetzlich gestalten. Von daher hat man nach der Laufzeit der LuFV eine klare Rückholbarkeit auch seitens des Bundes und keine definitive Entscheidung. Die Dinge liegen also andersherum. Vierter Punkt. Wenn ich ein paar Dinge vergleiche, integrierter Konzern, Eigentumsmodell oder Trennung. Beim Börsengang - Booz Allen Hamilton - liegen die Erlöse beim integrierten Konzern hoch, beim Eigentumsmodell offen, bei der Trennung schwierig zu bewerten. Die Dividendenerwartung beim integrierten Konzern hoch, beim Eigentumsmodell offen, bei der Trennung und Privatisierung gibt es einmal Privatisierungserlöse und dann ist es vorbei. Beim Zeitpunkt der Privatisierung: Im integrierten Konzern 2008 möglich, bei der Trennung 2012/2013, beim Eigentumsmodell offen. 15 Mrd. Kredite auf dem Netz, Herr Kollege, die bleiben beim integrierten Konzern bei der DB AG, beim Eigentumsmodell wie bei der Trennung gehen sie auf den Bund über – eindeutig. Und das sind nur die Kredite auf dem Netz, die anderen bleiben bei der Bahn, das ist keine Frage. Das ist auch so logisch geregelt. Diskriminierungsfreier Zugang, geregelt über die Regulierungsbehörde und über die gesetzlichen Grundlagen braucht man beim integrierten Konzern, braucht man genauso beim Eigentumsmodell, wo ja die DB AG die Verwaltung hätte, braucht man aber genau so bei der Trennung, weil hier ebenfalls Konflikte gelöst und geklärt werden müssten. Der Wettbewerb und die Wettbewerbsentwicklung ist beim integrierten Konzern hoch, in Deutschland am höchsten im Vergleich zu den europäischen Ländern, beim Eigentumsmodell in gleicher Weise. Beim Thema Trennung sagt das Gutachten, im Jahre 2000 hätten wir beim Güterverkehr zwei Prozent mehr. Meine Damen und Herren, meine Prognose, die werden wir zwischen 2012 und 2015 schon erreichen, die Zahlen, die hier

für 2020 zugrunde gelegt worden sind. Im Übrigen sagt hier auch das Gutachten, dass andere Faktoren wichtiger sind als die Frage Trennung von Netz und Betrieb und andere Faktoren erheblich relevanter sind. Darum frage ich mich, warum man sich an diesem Thema ganz speziell aufhängt. Weiterer Punkt, bei den Investitionen, wir haben jährlich 3 Mrd. € Investitionen ins Bestandsnetz. Davon zahlt der Bund 2,5 Mrd. €, die Bahn 500 Mio. €. Wir subventionieren das Netz – soviel zum Thema Quersubventionierung, aus den Erträgen der Transportbetriebe. Das würde beim integrierten Konzern so bleiben. Beim Eigentumsmodell macht die Bahn das nicht mehr, beim getrennten Modell auch nicht. Das bedeutet, 500 Millionen € wären für die Erhaltung des Bestandsnetzes erforderlich - pro Jahr. Zahlt es dann der Bund oder geht das über die Trassenhöhe. Kann ich zur Konkurrenz sagen: Viel Vergnügen! Wie ist es, wenn die Qualität, die vorgeschrieben wird, bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, nicht eingehalten wird? Dann ist das Risiko bei der Bahn. Beim Eigentumsmodell wird man darüber reden. Beim getrennten Modell macht es der Bund. ... Sofort, Herr Vorsitzender! Was ist, wenn Mehrkosten dadurch entstehen? Müsste im integrierten Konzern die Bahn sie tragen, beim getrennten Modell der Bund. Was ist, wenn die Mehrkosten nicht aufgebracht werden, wegen der Haushaltslage, dann leidet das Netz. Beim Thema Eigentumsmodell würde dafür die Bahn die Prügel bekommen, obwohl es ihr nicht zusteht. Dann ist es besser zu sagen, dann macht der Bund das in voller Verantwortung. Wenn daraus resultieren würden, Beschneidungen beim Netz, Stilllegungen, gilt bei der Bahn der 11 AEG. Was gilt beim Eigentumsmodell? Beim Trennungsmodell kann der Bund die Stilllegungen sich selber genehmigen. Was ist bei anderen Themen, bei der Frage Innovation und Qualität. Die Bahn hat als Betreiber, als Hauptbetreiber, Verkehrsbetreiber am meisten Interesse an Qualität und Innovation. Hat der Staat das in gleicher Weise? Wie war das vor '94, erinnern Sie sich an den Netzzustand? Ähnlich geht es weiter. Was ist denn, wenn wir das Eigentumsmodell nehmen und der Bund sagt, die Bahn soll das betreiben, den Netzbetrieb. Wie lange hält das? Und da tritt eine EU-rechtliche Frage auf. Kommt nicht die EU in zwei Jahren und sagt, ihr müsst das ausschreiben, ihr müsst das international ausschreiben? Und wenn nicht der gesamte Netzbereich ausgeschrieben werden kann ... Aber natürlich! ... Und wenn nicht der gesamte Netzbereich wegen der Größenordnung ausgeschrieben kann, dann in kleinen Brocken. Wie schaut das dann ... Natürlicherweise ist das so! ... Wie schaut das dann aus bei der Betreuung des Netzes? Wenn das nicht eine bundeseigene oder eine bahneigene Gesell-

schaft macht, dann könnte in absehbarer Zeit auch, wenn die DB Netz sich nicht in allen Fällen durchsetzt, natürlich die Netz AG ein Sanierungsfall sein. Ja bitte, dann gehen Sie mal mit unserem Thema an die Börse. Ähnlich ist es bei der Frage Synergieverlust, Koordinierungsaufwand, speziell bei Notfällen. Das wird da auch taxiert in dem Gutachten mit 500 Mio. € pro Jahr, für die ersten paar Jahre mit größeren Beträgen. Und 500 Millionen € pro Jahr sind auch etwas, was dividendenwirksam werden könnte, wenn man die Ausgaben und die Kosten vermeidet. Bei der Beschäftigung will ich nur sagen, wenn wir das Thema Eigentumsmodell und Trennung haben, sagt das Gutachten, dann wird der Einzelwagenverkehr von der DB AG nicht mehr betrieben werden können. Dann haben wir 40 000 LKW mehr auf der Straße. Verlagerung Straße – Schiene. Dann haben wir aber auch einen großen Entfall von Arbeitsplätzen. Dann haben wir hier Probleme, die in der Stellungnahme schon angedeutet sind – auf die will ich jetzt wegen der Kürze der Zeit nicht mehr näher eingehen.

Vorsitzender: Darf ich noch mal auf die Zeit hinweisen.

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Zwei Sätze noch, Herr Vorsitzender. Ich vermute, dass das Eigentumsmodell die vermuteten Schwächen des integrierten Konzerns und die tatsächlichen Schwächen der Trennung in sich vereinigt und deswegen sehr problematisch ist. Erste Bemerkung. Zweite Bemerkung: Warum wollen wir an die Börse? Sie haben Recht, weil jetzt ab 1.1. des nächsten Jahres der europäische Eisenbahnmarkt im Güterverkehr aufgemacht wird, die Bahn AG hier eine gute Voraussetzung hat, die Bahn AG hier auch im Güterverkehr und im Fernverkehr und da gehört der Güterfernverkehr drauf, auf dem Netz expandieren will und die Chancen in Europa wahrnehmen will. Bisher fährt ein LKW von Finnland bis Portugal, in Zukunft soll es die Bahn auch können. Bisher durfte sie nicht. Dafür muss man aber aufgestellt sein und dafür muss man verstärkt investieren. Genau so ist es beim Regionalverkehr und genau so ist es bei anderen Themen. Ich bedanke mich!

Vorsitzender: O. K., Herr Ortmeier!

Dr. August Ortmeier (DIHK): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich darf mit einem Bekenntnis beginnen, einem Bekenntnis zur Eisenbahn. Wir brauchen ein leistungsfähiges Schienenverkehrssystem, weil wir ansonsten das, was wir uns im Rahmen der integrierten Verkehrspolitik vornehmen, nämlich möglichst viele Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, nicht schaffen werden. Aber wenn man sich einmal anschaut,

was wir seit '94, also seit Beginn der Bahnreform, bilanzieren müssen, dann kann ich nur sagen, ist die verkehrspolitische Bilanz ernüchternd. Wir haben niedrige Anteile des Schienenverkehrs, die gesunken sind seit '94. Das hat mit dem Markt zu tun, wie er sich entwickelt hat. Das hat aber auch mit der Marktstruktur zu tun. Die Marktstruktur bestimmt auch im Wesentlichen das Marktergebnis. Das sehen wir im Bereich der Telekommunikation. Das sehen wir im Bereich der Post und das sehen wir auch hier. Und wenn die Marktergebnisse unbefriedigend sind und wir bisher keinen funktionsfähigen Wettbewerb haben, dann besteht doch nur die Chance darin, diese Marktergebnisse zu verbessern, indem wir zu Wettbewerb kommen. Das Grundproblem hier, wie im Bereich Telekommunikation und Post, besteht ja darin, dass das marktbeherrschende Unternehmen Vorleistungen hat und über diese Vorleistungen die anderen Wettbewerber kontrolliert, weil diese darauf angewiesen sind. Das hat man im Bereich Post und Telekommunikation versucht zu lösen über die Bundesnetzagentur, die den Wettbewerb reguliert. Aber ich kann nur sagen, das ist für die Bundesnetzagentur eine Sisyphusarbeit. Als Mitte der neunziger Jahre im Telekommunikationsbereich diskutiert wurde - also bevor das Telekommunikationsgesetz entstand - wie lösen wir das Wettbewerbsproblem, gab es auch die Überlegung, Betrieb und Netz voneinander zu trennen. Das hat man nicht gemacht, hat die Bundesnetzagentur eingerichtet. Ich will nur damit sagen, wenn man meint, das Wettbewerbsproblem eines marktbeherrschenden Unternehmens über eine Bundesnetzagentur lösen zu wollen, dann ist das eine Knochenarbeit. Wir haben als DIHK vorgeschlagen, Kollege Lindemann hat das schon vorgetragen, wenn es dieses Marktstrukturproblem gibt, wenn wir Wettbewerb forcieren müssen, dann gibt es eine klassische Antwort darauf und die heißt: Trennung von Netz und Betrieb. Wenn es um das Netz geht, dann geht es nicht nur um die Frage des Wettbewerbs. Ich habe die Diskussion schon lange schon verfolgt und irgendwie ist mir, dass man noch an ganz andere Aspekte denken muss. Zwei will ich noch nennen: Der Bund ist verpflichtet, über das Grundgesetz, die Mehrheit an dem Netz zu behalten. Und wenn es jetzt zu einer integrierten Lösung käme, dann bedeutet das, dass sich der Staat in Gestalt des Bundes an dieses Unternehmen bindet. Und meine Frage ist, hat der Bund einmal durchgespielt, was es bedeutet, künftig mit institutionellen Anlegern im Unternehmen zu wirken? Weiß er, was für finanzielle Unwägbarkeiten auf ihn zukommen? Hat er das durchgespielt? Und möglicherweise kommt er in eine Situation, dass er aus dem Unternehmensinteresse heraus, weil er dem unterworfen ist, Dinge mittragen muss, die er

verkehrspolitisch eigentlich ganz anders will. Der dritte Punkt ist, wenn es diese Grundgesetzverpflichtung gibt, dass der Bund die Mehrheit besitzen muss, bei einer integrierten Lösung, dann bedeutet das auch, dass der Bund weiterhin Verkehrsunternehmer spielt. Verkehrsunternehmer im Transport- und Logistikmarkt. Wir haben das schon immer kritisiert. Das ist ordnungspolitisch falsch und mit einer integrierten Lösung würde er gebunden an diese Rolle. Das heißt, er würde weiterhin auf dem Transport- und Logistikmarkt Verkehrsunternehmer sein und das ist das, was nicht akzeptabel ist. Wir haben bei Post und Telekom ja einen anderen Weg beschritten. Zunächst auch marktbeherrschende Unternehmen. Sind sie immer noch. Aber der Bund zieht sich daraus zurück. Er zieht sich zurück, verkauft die Aktienanteile und ist damit auch aus dem finanziellen Obligo heraus, diese Unternehmen zu unterstützen. Und erst dann, wenn der Staat frei von dem Unternehmen ist, ist er auch wieder frei in seinen verkehrspolitischen Entscheidungen. Ich komme zu meiner letzten Bemerkung: Dazu gehört aber auch, das klang heute schon mehrfach an, dass der Bund endlich mal sagen muss, wie viel Eisenbahn er haben will. Und er muss überlegen, wie viel Eisenbahn kann er sich heute eigentlich noch leisten. Das war es! Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Ortmeyer! Herr Rogge!

Heiner Rogge (DSLV): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich will mich hier nur zu dem Bereich Güterverkehr äußern, aus der Sicht unserer Mitglieder, und auch anschließen an das, was Herr Prof. Schmidt gesagt hat. Wir sind natürlich auch Partner der Deutschen Bahn AG – schon seit über 30 Jahren im Kombinierten Verkehr. Und es ist eben nicht so, dass die Spedition hier nur einseitig auf den Straßengüterverkehr orientiert ist, sondern sie ist in vielfältiger Weise auch im Eisenbahngüterverkehr engagiert. In hohem Maße wie gesagt über die Entwicklung im Kombinierten Verkehr. In einem weiteren Maße auch, indem seit einigen Jahren auch einige Speditionsunternehmen an privaten Eisenbahnunternehmen beteiligt sind und damit auch dieses Engagement unterstützen. In einem weiteren Maße auch, indem mehr und mehr Speditionen auch ganze Züge disponieren, sie einkaufen und die kaufmännische Verantwortung darüber tragen. Also das Engagement hat sich in den letzten Jahren deutlich verstärkt. Und das können wir aus unserer Sicht nur begrüßen. Soweit es die Deutsche Bahn AG betrifft, ist es ja so, dass nach der letzten Bahnreform die Deutsche Bahn im Güterverkehr von allen marktrelevanten Beschränkungen auch befreit ist. Und die inzwi-

schen durchgeführte Übernahme von Stinnes, Schenker und Bax verdeutlicht ja, dass die Bahn auch strategisch auf die Speditions- und Logistikmärkte sich konzentriert und hier eigentlich ihre wesentlichen Wachstumsfelder sieht. Das gilt vom Umsatz her und das gilt auch vom Ertrag her. Und deswegen sind wir der Meinung, dass dieses rein betriebswirtschaftliche Kalkül im Güterverkehr sicherlich nicht einer staatlichen Beteiligung bedarf. Unsere Branche ist, trotz einer Reihe von Global Playern - auch aus Deutschland -, nach wie vor grundsätzlich mittelständisch strukturiert. Und diese starke mittelständische Strukturierung betrifft im Übrigen auch die globalen Auslandsmärkte, vor allem im Seefracht- und im Luftfrachtgeschäft. Also es ist nicht so, als sei dieser Markt komplett und ausschließlich in den Händen von einem guten Dutzend international operierender Konzerne, sondern das wesentliche Ergebnis wird immer noch durch mittelständische, traditionell dort tätige Unternehmen auch erbracht. Und deswegen ist es für uns im Bereich der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn auch zwingend, dass wir im Ergebnis zu einem Modell kommen, dass das Dienstleistungsunternehmen im Güterverkehr auch in die Lage versetzt, zu 100 % auch privatisiert zu werden. Denn diese Märkte, um die es sich handelt, diese globalen internationalen Märkte, bedürfen eigentlich keiner staatlichen Beteiligung, ähnlich, wie das auch für die Deutsche Post gilt, die sich ja davon auch lösen wird. Wenn man mal das Ergebnis der Deutschen Bahn AG im Güterverkehr betrachtet, so ist es so, wenn ich hier richtig informiert bin, dass vom Ertrag her betrachtet 95 % des Ertrages aus der Schenker-Beteiligung stammen. Das heißt, das sind die strategischen Geschäftsfelder, um die es geht und die auch künftig weiter ausgebaut werden. Und um hier keinen Zweifel aufkommen zu lassen, Herr Dr. Wiesheu, ich gönne das natürlich auch dem Unternehmen, dass man hier entsprechend erfolgreich ist. Das heißt aber, die klare Ausrichtung ist doch für mich nicht mehr im deutschen Güterverkehr, im deutschen Schienenverkehr, sondern in den globalen Speditions- und Logistikmärkten. Und hier stellt sich nun wirklich die Frage, ob bei der weiteren Marktexpansion es Aufgabe der Bundesrepublik Deutschland ist, sich hier daran zu beteiligen. Und ich möchte auf einen weiteren Gesichtspunkt hier noch hinweisen. Es ist auch keineswegs so, als seien das diese Märkte, die immer nur renditestark wären und wo man sozusagen die Lizenz zum Gelddrucken hätte. Schauen Sie sich die seit zehn Jahren laufende Restrukturierung von ABX in Europa an, mit sehr viel staatlicher Subvention. Schauen Sie sich auch das Engagement der Deutschen Post in den USA an, das zunächst 2005 in den schwarzen Zahlen sein sollte. Das ist jetzt für

2008 geplant. Das ist alles in einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung völlig legitim. Oder betrachten Sie sich auch die Renditesituation des Nr.-1-Luftfrachtcarriers, der Deutschen Lufthansa, die im Luftfrachtgeschäft eigentlich kein Geld verdient, sondern gerade im Bereich der schwarzen Null hier operiert. Ich will nur darauf hinweisen, dass eben dieses Engagement nicht ohne weiteres dazu führt, dass man hier so von vornherein mit hohen Renditen á la Herrn Ackermann in der Deutschen Bank rechnen könnte. Soweit es das Netz betrifft, ist es doch unstrittig, und alle Modelle zeigen das ja, dass eine Weiterentwicklung weiterhin staatliche Aufgabe bleiben wird, denn auch ein privater Investor erwartet ja, dass hier der Staat und letztlich der Steuerzahler, die Bestandsentwicklung weiter mitträgt. Die wesentlichen Grundlagen werden daher für mich weiterhin in der Bundesverkehrswegeplanung beschlossen und der Bund finanziert ja auch den Netz-Ausbau mit entsprechenden staatlichen Mitteln. Dies vorausgesetzt, würde ich zu den Modellen, die hier diskutiert werden, folgendes feststellen: Es müssen hier zunächst einige Anforderungen erfüllt sein, die den notwendigen, vorher kalkulierbaren Gestaltungsspielraum für private Wettbewerber tatsächlich auch leisten können. Und da bin ich eben nicht der Meinung, Herr Dr. Wiesheu, dass es reicht, dass wir eine starke Kontrollfunktion hier ausschließlich durch die Bundesnetzagentur haben, deren Wirken ich hier gar nicht infrage stellen will, aber Wettbewerb muss hier ex ante bereits organisiert sein und den können wir auch nicht simulieren und den können wir auch durch eine noch so effiziente Kontrollbehörde letztendlich nicht in seiner Funktionsfähigkeit tatsächlich sicherstellen. Deswegen müssen einige Anforderungen – wie gesagt - erfüllt sein, die da sind: Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz in Form von Trassenvergabe, Zugang zu Schnittstellen wie Rangierbahnhöfen und Terminals muss diskriminierungsfrei erfolgen, selbstverständlich, sagen wir auch alle. Und es muss auch außerhalb des anbietenden Dienstleistungsunternehmens komplett geregelt sein. Es darf also diese Funktion nicht innerhalb eines integrierten Konzerns wahrgenommen werden. Weiterer Punkt: Ein transparentes, nachvollziehbares Preisfestsetzungssystem, das auch die Pauschalierung von Trassenkosten ausschließt - wir machen das ja auch nicht bei der Maut auf den deutschen Autobahnen - muss ebenfalls außerhalb eines anbietenden Dienstleistungsunternehmens geregelt sein. Und ein dritter wichtiger Punkt, der neutrale Zugang zur Energieversorgung - Herr Raith, das haben Sie ja auch immer beklagt - muss ebenfalls komplett freizügig sein, auch über Dritte bezogen werden können und auch ausschließlich so

organisiert sein, dass es nicht im Konzernverbund der Deutschen Bahn AG bleibt. Wie gesagt ...

Vorsitzender: Ich höre Ihnen mit solcher Faszination zu, dass ich fast die Uhr vergesse, aber der Blick auf die Uhr zwingt mich dazu.

Heiner Rogge (DSLV): Herr Vorsitzender, ich komme zum Ende. Daraus ergibt sich für mich, dass im Ergebnis diesen Vorstellungen das Trennungsmodell am besten entspricht. Ob die Politik das jetzt in einem oder in zwei Schritten durchführt, mag dahin gestellt bleiben. Wir sollten auf jeden Fall den Einstieg in die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn jetzt auch finden. Ich würde nicht vorschlagen, dass man ihn verschiebt. Aber wie gesagt, für uns ist es eben wichtig, dass im Bereich des Dienstleistungsgeschäftes letztendlich eine 100-Prozent-Privatisierung auch möglich ist, egal ob sie in ein oder mehreren Schritten durchgeführt wird. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rogge! Und jetzt hätte ich gerne Herrn Ludewig!

Dr. Johannes Ludewig (CER): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, lassen Sie mich zu Beginn betonen, dass ich nicht in meiner Eigenschaft als früherer Chef der Deutschen Bahn, sondern als Chef der Europäischen Eisenbahn heute hier eingeladen bin und Ihnen auch einiges vortragen möchte. Die Organisation, deren Chef ich bin, hat 53 Mitglieder quer durch Europa – kleine Unternehmen, große, von der Salzburger Lokalbahn bis zur Deutschen Bahn. Wir haben getrennte und integrierte Unternehmen, wir haben spezialisierte Unternehmen, die nur Güterverkehr, nur Personenverkehr machen oder beides, also alles, was es so in Europa gibt. Und ich glaube, dass wir deswegen auch einen ganz guten Überblick haben. Mein erster Punkt, den ich Ihnen vortragen möchte, das kann ich kurz machen, weil es sich inzwischen herumgesprochen hat. Wenn Sie das aus EU-rechtlicher Sicht sehen, ist es klar, dass das DB-Modell, das was wir heute haben, dieses Holding-Modell in Deutschland, vereinbar ist mit dem EU-Recht. Wenn Sie sich die Mühe machen und das mal ausführlicher nachlesen: Die Kommission, ich kann es mir einfach machen, hat ja vor kurzem einen ausführlichen Bericht dazu veröffentlicht und da steht eigentlich alles Wissenswerte drin. Herr Verheugen hat es ja noch mal selber – und ich unterstreiche noch mal, dass er ja klar gesagt hat, nicht für sich selbst, sondern die gesamte Kommission - hat das ja neulich hier am vergangenen Freitag in Berlin noch mal sehr deutlich bestätigt. Die EU-Kommission - jeder, der das vielleicht mal so im Kopfe hatte -, wird diese

Schiedsrichterrolle mit Sicherheit nicht übernehmen. Das sind Entscheidungen, die wir selber treffen müssen. Und egal was wir tun, ist das mit dem EU-Recht so oder so vereinbar. Mein zweiter Punkt ist, und das erscheint mir besonders wichtig, ich habe immer das Gefühl, dass viele Leute denken, es gibt „das“ Eisenbahnstrukturmodell – und die Antwort ist, das gibt es gar nicht. Es gibt es nicht in Europa „das“ Eisenbahnstrukturmodell. Sondern, wenn Sie mal den Bericht der Kommission lesen, das hat ja seinen Grund, die Kommission stelle nicht ab auf getrennt oder nicht getrennt. Die stellt darauf ab, ob sich eine erfolgreiche Marktentwicklung herauskristallisiert hat. Und wenn Sie mal den Bericht lesen: Im allerersten Absatz des gesamten Berichtes geht die Kommission darauf ein und sagt klar, diejenigen, die am ehesten mit diesen Reformen angefangen hat, egal, welches Modell, das sind die erfolgreichen Eisenbahnen in Europa heute. Und das - ich habe jetzt die Zeit dazu nicht -, wenn Sie mal die einzelnen Länder durchgehen: England – ein Trennungsmodell, Schweden – ein Trennungsmodell, Deutschland – integriertes Modell, die Schweiz – ein integriertes Modell. Ich habe noch nie jemanden getroffen, der nicht behaupten würde, die Schweizer hätten ein gutes Eisenbahnmodell. Das ist die am meisten integrierte Eisenbahn in Europa. Ich glaube, die Frage muss man andersherum stellen. Die Frage ist, es gibt erfolgreiche integrierte Unternehmen und nicht erfolgreiche integrierte Unternehmen. Es gibt erfolgreiche getrennte Unternehmen und es gibt nicht erfolgreiche getrennte Unternehmen. Und deswegen ist gar nicht diese Frage entscheidend, ob Sie das jetzt so.... jeder hat da seine historischen Bedingungen gehabt. Die Engländer, nach vielen Irrjahren, haben heute ein sehr gut laufendes Modell in einer Trennungsform. Wir haben uns anders entschieden. Jeder in Europa ist heute der Meinung, dass dieses Modell, was wir heute fahren, zu den erfolgreichen Modellen in Europa gehört. Die Kommission hat das gerade jüngst noch einmal bestätigt. Es kommt also darauf an, ob Modelle effizient funktionieren, ob die Schnittstelle zwischen Infrastruktur und Betrieb effizient, marktgerecht funktioniert, den Markt entwickelt, darauf kommt es an, und nicht, ob es getrennt oder integriert ist. Eine, wenn Sie mir erlauben, es so krass zu sagen, eine Scheidiskussion. Bewusst hat die Kommission - ich empfehle das wirklich zu lesen - genau darauf nicht abgestellt. Und deswegen denke ich mir, das sollte man bei der Diskussion, die wir hier führen, auch im Auge behalten. Der Ministerrat hat bei seiner Entscheidung 2001 ja bewusst diese Frage offen gelassen. Er hat dem Subsidiaritätsprinzip, dem ja sonst viele Leute immer huldigen, dem hat er gerade hier Raum geschaffen und es den einzelnen Län-

dern überlassen, welchen Weg sie gehen wollen. Er hat einige Kriterien aufgestellt, die Sie in beiden Modellen verwirklichen können. Aber er hat nicht gesagt, es gibt nur den oder den Weg. Und das, denke ich mir, sollte man dabei vielleicht nicht aus dem Auge lassen. Die Kommission hat noch mal geschlussfolgert, indem sie klar gesagt hat, es geht darum - es gibt nur eine englische Version leider bisher - ich will es wörtlich zitieren: „To ensure that progress is being made towards open and functioning markets“. Das ist das Kriterium. Und wenn Sie das in Deutschland anlagen, frage ich mich immer, als Deutscher natürlich, ist man auch ein bisschen stolz darauf, warum wollen alle ausländischen Unternehmen nach Deutschland? Es gibt kein anderes Land in Europa, wo so viele ausländische Unternehmen hin wollen wie nach Deutschland. Das muss ja irgendeinen Grund haben. In England zum Beispiel ist die Zahl derer, die das Geschäft machen, deutlich geringer als in Deutschland. Alles das sind Dinge, die man vielleicht überlegen kann. Auch die Strukturen, unabhängig vom Modell, entwickeln sich ähnlich. Gucken Sie sich mal England, Schweden, Deutschland an. Überall gibt es einen großen Marktführer im Güterverkehr. Und viele kleine teilen sich den Rest, egal, wie das Modell ist. Es gibt einen Marktführer, der bis 85 Prozent des Marktes hat, und den Rest teilen sich viele andere. Das ist egal, wie das Modell läuft. Genauso die Diskussion im Personenverkehr, über längere Verkehrsverträge, wie wir sagen würden. Die gibt es in England genauso wie in Deutschland. Ich will damit nur sagen, man muss sich ein bisschen frei machen von diesem Schablonendenken. Es kommt darauf an, dass der Markt effizient organisiert wird, egal in welchem Modell. Und dann sehen Sie, dass sich sehr ähnliche Diskussionen und Strukturen entwickeln in den verschiedenen Ländern. Mein dritter Punkt ist, noch mal empirisch gesehen, weil ich denke, das geht auch manchmal unter – egal, welche Meinung man persönlich hat -, man muss einfach wissen: Empirisch ist die große Mehrzahl in Europa und international integrierte Eisenbahnen. Die Diskussion, die wir führen, führt überhaupt niemand in der Welt, außer in Europa. Alle großen Eisenbahnen, ob das Russland, China, Indien, Nordamerika, Südamerika, Japaner nicht zu vergessen, sind integrierte Eisenbahnen. Und deswegen denke ich mir,und das ist auch noch ein Gesichtspunkt, der vielleicht für Sie interessant ist, in Europa befinden sich die getrennten Modelle mehr an der Peripherie Europas und die integrierten Modelle im wesentlichen im Zentrum Europas, mit dem beachtlichen oder wesentlichen Transitverkehr. Herr Vorsitzender, ich komme gleich zum Ende! Vielleicht gestatten Sie mir noch eine letzte Bemerkung. Diesmal vielleicht als ehemaliger

Chef dieses Unternehmens: Ich möchte Ihnen nicht verhehlen, ich bin jetzt vier Jahre in Brüssel, dass man die Diskussion hier doch manchmal mit einem gewissen Erstaunen verfolgt. Einfach deswegen: Es gibt in Europa eine einhellige Meinung, die sagt, die Deutschen haben früh angefangen, sie brauchten die Entscheidung der Bahnreform von 1994 nicht nachzujustieren. Die wesentlichen Punkte sind damals richtig getroffen worden. Ein Kompliment an die Politik, die ja damals diese Entscheidung getroffen hat - Bundestag und Bundesrat. Und danach hat sich eine fast im europäischen Maßstab ideale Zusammenarbeit ergeben zwischen Politik, die es ja begleitet hat und auf den Weg gebracht hat, Unternehmensleitung, Belegschaft und Gewerkschaften. Wenn Sie sich diese Zusammenarbeit angucken, dafür gibt es in Europa keine andere Parallele. Und wir haben es hinbekommen, dass dieses Unternehmen heute der anerkannte Marktführer in Europa ist und natürlich jeder von diesem Unternehmen erwartet heute, am 1. Januar nächsten Jahres geht der Markt auf für ganz Europa, zum ersten Mal haben wir einen gemeinsamen europäischen Güterverkehrsmarkt. Jeder in Europa erwartet, dass wir unsere Rolle dort spielen. Und kein Mensch versteht, erlauben Sie mir, dass ich das mal so etwas krass sage, kein Mensch versteht, wenige Monate, bevor diese Herausforderung kommt – die nächste Etappe – diskutieren wir in Deutschland, ob wir dieses Unternehmen auseinander nehmen und wieder neu zusammensetzen. Das versteht kein Mensch. Und deswegen möchte ich noch mal dieses Datum 1.1.2007 Ihrer geneigten Aufmerksamkeit empfehlen. Der Markt geht auf und die Marktpositionen werden verteilt. Es geht um jede Menge. Wir sind der Marktführer. Das ist Ihr Unternehmen, Sie sind mit die Anteilseigner. Und dafür Voraussetzungen zu schaffen, dass das, was alle erwarten in Frankreich, in England, kein Mensch würde eine solche Diskussion führen. Die wären alle froh, wenn sie so ein Unternehmen hätten. Und deswegen möchte ich noch mal dafür plädieren, dass wir auch sehen, dass wir hier ein sehr erfolgreiches Unternehmen haben, das jetzt in Europa seine Rolle spielen kann, wenn wir die richtigen Entscheidungen treffen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke, Herr Ludewig! Herr Schell!

Manfred Schell (GDL): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wie bekannt, hat die GDL der Privatisierung damals nicht zugestimmt. Und sie hatte gute Gründe. Ich erinnere nicht an '94, um '94 in Erinnerung zu rufen, die Beweggründe darzustellen, sondern die Tatsache, dass unsere Auffassung war, dass

die Bahn zum damaligen Zeitpunkt nicht wettbewerbsfähig war. Und ich wundere mich über vieles. Zunächst einmal darüber, dass die Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit, mit dem damit verbundenen Ziel einer Verkehrsverlagerung, nun mittlerweile seit 1994 bis heute zwar immer diskutiert wird, aber nicht behoben wurde. Erster Punkt! Zweiter Punkt: Es ist richtig, dass gesagt wurde, dass wir damals die Ersten waren. Und mein verehrter Vorredner sagt, wird die Ersten waren, das waren die Besten. Richtig ist, dass wir, anschließend, nachdem wir zum 1.1.1994 privatisiert haben, uns zehn Jahre lang darüber beklagt haben, dass das, was wir in Deutschland geschaffen haben durch die Privatisierung, wir aber nicht nach Europa tragen konnten, weil Europa uns in dieser Frage die Türen zugeschlagen hat. Es kommt ein neuer Zeitpunkt. Richtig ist auch, dass meines Erachtens, und nach meiner Erinnerung, wir damals eine andere Bahnreform vom Inhalt her beschlossen haben, als sie anschließend sich ergeben hat. Und Tatsache ist, das kann ich nun mal nicht anders deuten, dass das offensichtlich daran liegt, dass die Inhalte der Bahnreform nicht durch die Politik, nicht durch die politischen Vorgaben bestimmt werden, sondern dass sie immer abhängig sind vom jeweiligen Vorstandsvorsitzenden, der eine neue Politik einläutet. Richtig ist, das was 1994 beschlossen wurde, wurde zwar größtenteils unter Dürr noch exekutiert. Wir haben jetzt eine neue Bahn. Und wenn ich die Beweggründe mir in Erinnerung rufe, die alle damals eine Rolle gespielt haben, warum wir privatisieren müssen, nämlich die Eigenständigkeit, weg von dem „blöden“ Beamtenapparat, nicht dass jeder jedes unterschreibt, das Aufhören mit der Zentralisierung, die Eigenständigkeit der verschiedenen AGs. Davon vermag ich heute nichts mehr zu erkennen. Ich sehe heute einen Weg zurück zum Konzern. Ich will es nicht beklagen, nur ich sage, es ist damals etwas anderes beschlossen worden. Und Tatsache ist, wenn ich mir nun alles überlege, was in dieser Zeit gelaufen ist, dann fällt mir logischerweise zuerst ein, dass gesagt wird vom Konzernvorstand, dass wir seit dem Tage der Bahnprivatisierung das Wirtschaftsergebnis der Bahn jährlich um 500 Millionen € verbessert haben. Demgegenüber stelle ich natürlich auch, und das sei mir nun mal gestattet als Interessenvertreter, als Gewerkschafter, dass wir seit der Zeit 300 000 Eisenbahner abgebaut haben. Jetzt stehen wir wieder vor einer Diskussion und offensichtlich erst mal recht ausgelöst durch die Frage, durch den Kabinettsbeschluss, jetzt wird die Bahn kapitalprivatisiert. Prima! Jetzt sitzen wir als GDL vor der Frage, was sagen wir dazu. Und jetzt wird das ganze Problem darauf minimiert: Mit oder ohne Netz. Ich halte das für einen unmöglichen Vorgang. Was soll ich jetzt entscheiden? Mit

oder ohne Netz? Ohne zu wissen, was, wenn ich diese Entscheidung guten Gewissens gefällt habe, sich anschließend ereignet. Das ist für mich untragbar. Da hat schon der Eigentümer eine Rolle zu spielen und zu sagen, was er denn tut, ob mich so oder so entscheide. Denn normalerweise könnte ich ja meine Entscheidung erst dann richtig und ergiebigst fällen, wenn ich wüsste, was anschließend dann geschieht, mit dieser Bahn. Und da haben wir große Schwierigkeiten. Ich will aber auch der Politik noch ein Kompliment machen. Und das Kompliment geht dahin: Geht die Bahn an die Börse, dann sind zweifelsohne diejenigen die Kapital geben - die Investoren - die, die Kapital zurückhaben wollen. Damit gerät die Bahn unter Druck und sie hat den Investoren zu dienen. Und dann bin ich schon der Auffassung, dass dann vermehrt - vermehrt - davon Gebrauch gemacht wird, von der Regelung, die heute schon seit Jahren bei der Bahn, seit Herrn Mehdorn, nichts gegen Mehdorn, aber es ist betriebswirtschaftlich gedacht, es wird nur noch das gefahren, was sich rechnet. Dieses wird umgewandelt, schlicht und einfach, in die Tatsache, es wird nur noch das gefahren, was anschließend die Investitionen und den Investitionsgewinn steigert. Und dass wiederum, befürchte ich, das macht wieder Druck auf die Unternehmensführung, die Politik hält sich dann vornehm zurück, macht Druck auf die Unternehmensführung. Und die Unternehmensführung macht dann erst einmal, was ist nicht mehr rentabel. Dann kommen die großen Rechenkünstler der letzten 25 Jahre, dann werden Parallelverkehre gemacht, dann wird dieses gemacht, dann wird jenes gemacht. Und dann kommen wir zu einem Ergebnis, dass der Fernverkehr in weiten Bereichen unrentabel ist, dass, wenn der Fernverkehr unrentabel ist, der Güterverkehr nun allemal, die Prognosen haben noch nie gestimmt, dann kommt es zu einer Netzverkürzung, dann kommt es zu einer Verkehrsverkürzung und genau das will ich nicht. Da werfe ich wirklich den Rettungsring jetzt an die Politik und sage, hier traue ich der Politik mehr zu, das Netz betreffend, als dem jeweiligen Vorstandsvorsitzenden, der beeinflussbar ist durch andere. Und da sage ich, hier soll die Politik, weil sie auch von außen, ob das über Landräte, über Kommunen, über die Länder geht, dass die hier, ich sage mal, einen Schutzring bilden und aber auch im Vorfeld sagen, was für ein Netz, was für eine Bahn will die Bahn, wie soll die Bahn der Zukunft aussehen. Das ist eine Frage, die Sie zu beantworten haben und darum wäre ich dankbar, wenn Sie dies noch tun würden, bevor die Entscheidung mit oder ohne Netz und den Börsengang erfolgt. Danke sehr!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Schell! Herr Hansen!

Norbert Hansen (TRANSNET): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, sehr verehrte Damen und Herren! Es reizt natürlich jetzt, diese Vorrede hier, einem gewerkschaftlichen Streitgespräch nachzugeben, aber das will ich nicht tun. Da müssten Sie nachher noch Vergnügungssteuer bezahlen und das ist ja auch nicht Sinn der Übung hier heute. Ich werde mich also zusammenreißen und auf diesen Beitrag nicht eingehen. Alle Abgeordneten, Damen und Herren, haben in den letzten Jahren so ihre Erfahrungen mit der Deutschen Bahn gemacht. Und ich glaube, es ist auch eine gute Gelegenheit, einmal darauf hinzuweisen, dass das sicherlich hier und da auch sehr viel Ärgernisse gegeben hat und dass diese Ärgernisse bei Ihnen, meine Damen und Herren Abgeordneten, sich auch irgendwo im Herzen breit gemacht haben oder im Magen oder wo auch immer. Und es gab auch Situationen, wo der Umgang miteinander in der Wortwahl und in der Sprache vielleicht nicht ganz hoffähig war, aber es in der Sache dann eben notwendig war, sich auch deutlich auseinanderzusetzen. Und ich glaube, dass alle hier, bei der Entscheidung, um die es nun geht, in den nächsten Wochen und Monaten, das nicht zu ihrer Entscheidungsgrundlage machen werden, sondern sich im klaren darüber sind, dass wir hier nicht über Ärgernisse reden, die vor Ort im Wahlkreis vielleicht eine Rolle spielen, über Ärgernisse, die man persönlich erlebt hat, sondern über eine weit reichende und historische und möglicherweise nicht ...

Vorsitzender: Herr Hansen, wenn Sie das Mikro von Herrn Schell benutzen, dann können Sie die Blickrichtung weiter beibehalten.

Norbert Hansen (TRANSNET): Dann kann ich die Uhr auch sehen.und eine weit reichende Entscheidung. Und hier ist ja schon davon gesprochen worden, dass man die Möglichkeiten der Korrektur sehr genau betrachten sollte. Ich spreche für die Beschäftigten, die zu weit über 60 % in unserer Gewerkschaft vertreten sind. Die Beschäftigten sind 1994 unter unserer gewerkschaftspolitischen Verantwortung einen Weg mitgegangen, der Bahnsanierung, der bis heute nicht abgeschlossen ist. Wir haben eben nicht nein gesagt zur Organisationsprivatisierung der Bahn, sondern gesagt, wenn die Bedingungen stimmen, werden wir diesen Weg mitgehen. Dieser Sanierungsprozess, der nun seit 12 Jahren andauert, hat einiges überfordert von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Bahn und es ist sicherlich verständlich, meine Damen und Herren, dass jetzt sehr genau darauf geschaut wird, ob

man diese Leistung auch noch respektiert in der deutschen Politik, im deutschen Parlament, ob diejenigen, die diese Leistung, diese gewaltige Wertschöpfung, diesen Sanierungsprozess, dieses Ergebnis gebracht haben, auch davon profitieren werden, indem ihre Arbeitsplätze sicher bleiben, ihre soziale Situation, Einkommenssituation, geschützt bleibt. Und dafür sind eben Tarifverträge notwendig, dafür sind betriebliche Strukturen, Unternehmensstrukturen notwendig, die das stabilisieren. Wir werden in den letzten Wochen zunehmend in unserer Annahme bestätigt, und die Beiträge, die hier zum Teil bisher vorgetragen wurden, bestätigen das auch noch mal, dass es eben nicht nur schlicht um die Trennung, um die Frage geht, ob eine Trennung von Infrastruktur und Transport erfolgt, sondern dass es darüber hinaus um die Frage geht, was wird nach einer solchen Trennung mit den Nichtinfrastrukturbereichen geschehen. Und hier ist mehrfach die Forderung vorgetragen worden, dass diese Bereiche natürlich zu 100 % an den Kapitalmarkt geführt werden müssen, zu 100 % privatisiert werden müssen. Das ist für uns genau das Szenario, wo wir den Begriff Zerschlagung benutzen, weil wir nicht wissen, weil wir auch keine Garantien von der Politik dafür bekommen werden, in welche Eigentümerstrukturen anschließend diese Transport- und Dienstleistungsgeschäfte der Deutschen Bahn AG ...

Vorsitzender: Herr Hansen, ich muss Sie leider noch mal unterbrechen. Wir haben so das Gefühl, dass Ihr Mikro eine Rückkopplung hat mit dem Lautsprecher, der hinter Ihnen ist. Vielleicht war das andere Mikro doch besser, dann wären Sie verständlicher.

Norbert Hansen (TRANSNET): Haben Sie mich bis dahin verstanden. Ich fange nicht noch mal von vorne an.

Vorsitzender: Ja, aber es war schwer!

Norbert Hansen (TRANSNET): Wir haben ein großes Interesse daran, dass die Deutsche Bahn AG als integriertes Bahnunternehmen den jetzt erkennbaren Erfolgsweg weiter fortsetzen kann, in erster Linie natürlich als Gewerkschaft im Sinne einer Beschäftigungssicherung für die 240 000 Mitarbeiter, aber auch aus einer Gesamtverantwortung einer Gewerkschaft für Verkehrspolitik, für Gesellschaftspolitik. Und ich will an der Stelle ausnahmsweise ein sehr frisches Zitat vom Bundesverkehrsminister bringen, dass er vor wenigen Stunden vor mehreren Tausend Teilnehmern einer Veranstaltung unserer Gewerkschaft hier in Berlin ausgesprochen hat: Die deutsche Bundesregierung ist interessiert daran, dass der begonnene Erfolg der Deutschen Bahn AG als europäisches Mobilitätsunter-

nehmen und als globales Mobilitätsunternehmen fortgesetzt werden kann. Die deutsche Bundesregierung ist stolz darauf, dass die Deutsche Bahn AG als das beste Eisenbahnunternehmen in Europa sich entwickeln konnte. Und die deutsche Bundesregierung will, dass dieser Weg fortgesetzt wird. Meine sehr verehrten Damen und Herren, es war eine wichtige Grundlage, und das sage ich aus sehr naher Erfahrung in diesem Konzern, es war eine wichtige Grundlage für den Erfolg, dass dieses Unternehmen sich als integriertes Eisenbahnunternehmen zu einem integrierten Mobilitätsanbieter entwickeln konnte. Und Sie haben hier schon Anhörungen mit Experten geführt. Ich würde eine Anhörung mit Praktikern, sie wird ja hoffentlich noch stattfinden, mit denjenigen die das Bahnsystem führen, in Deutschland, empfehlen, um wirklich noch einmal sehr sorgfältig zu prüfen, welche Synergieverluste, oder auch Kosten, Risiken entstehen, durch verschiedene zusätzlich zu schaffende politische, organisatorische und technische Schnittstellen. Darin will ich mich jetzt aber nicht verlieren, das in der kurzen Zeit darzustellen. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Wettbewerb in Deutschland mit dem jetzt gegebenen Rechtsrahmen und mit dem, was vor allen Dingen auch innerhalb der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Wettbewerbsüberzeugung sich auch im Management darstellt, dass die Deutsche Bahn AG nicht im Widerspruch steht, zu einer Steigerung, einer weiteren dynamischen Steigerung des Wettbewerbs auf der Schiene. Die Zahlen sprechen dafür. Es sind jährlich zweistellige Steigerungsraten. Die Entwicklung ist positiv und es deutet überhaupt nichts dahin, dass dieser Trend unterbrochen werden könnte. Im Gegenteil, ich kann Ihnen das - das ist nicht geheimhaltungspflichtig, glaube ich - als Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG sagen: Die Bahn AG selbst rechnet in ihrer Mittelfristplanung mit ganz gewaltigen Steigerungen, sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im Güterverkehr, in der Kalkulation in ihrer Mittelfristplanung. Das ist nicht der alleinige Maßstab, der zu Grunde gelegt werden darf. Neben der beschäftigungspolitischen Wirkung, die eine Privatisierung, Vollprivatisierung der Nichtinfrastrukturbereiche hätte, bitte ich zu berücksichtigen, die Fragen der wirtschaftspolitischen Interessen unseres Landes, die Fragen der verkehrspolitischen Auswirkungen einer völlig veränderten Struktur in der Wirtschaft, nicht nur den intermodalen Wettbewerb auf nationaler Ebene zu betrachten, sondern den intermodalen Wettbewerb auf europäischer Ebene zu betrachten und den intramodalen Wettbewerb nicht nur national und europäisch, sondern auch global zu sehen. Eine globale Wirtschaft erfordert ein globales Mobilitätsangebot. Und die Frage, die sich am Ende stellen wird: Ist es

eine Bahn, die viel Logistik hinzugenommen hat oder wird es die Logistik sein, die ein bisschen Bahn hinzugekauft hat. Ich bin für den ersten Weg, mit der Bahn als ein Kernsystem in der Verkehrswirtschaft, die Logistik in der notwendigen Ergänzung zu betreiben – one face to the customer - für Container und für Menschen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hansen! Herr Meyer!

Wolfgang Meyer (MOFAIR): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich vertrete Unternehmen des Personenverkehrs, Wettbewerbsunternehmen des Personenverkehrs auf der Schiene und auch im Bereich des Stadtverkehrs. Herr Mehdorn hat, was die Konzernstrategie angeht, das Postulat verkündet, dass es um einen internationalen Logistikkonzern geht, wo die internationalen logistischen Aktivitäten und der Güterverkehr Vorrang haben, das war kürzlich noch so nachzulesen. Die Personenverkehrsaktivitäten geraten nach unserem Eindruck zunehmend in den Hintergrund, immer dann, wenn Ausschreibungsprozesse stattfinden, werden die Bereiche durch Aktivitäten der Direktvergabe oder sonstiger Gegebenheiten geschützt, die ertragsstark sind. Es ist nur selbstverständlich und zielgerichtet für ein Management eines Unternehmens, dass es den Versuch unternimmt, die Position dieses Unternehmens gerade in der Diskussion eines Börsengangs sauber herauszuarbeiten und auch die Potenziale für die Zukunft entsprechend positiv zu beschreiben. Man nennt das auch gemeinhin „die Braut schmücken“. Die Frage ist, inwieweit die Risiken, die bei der politisch gewollten Diskussion – ich habe manchmal den Eindruck, dass die Prämissen verschoben werden, dass die Diskussion eben jetzt originär nur noch auf diese Trennungsfrage gerichtet wird. Der Ausgangspunkt ist ja die Kapitalmarktprivatisierung der DB. Und in dem Zusammenhang die Frage, was ist politisch der richtige Weg. Und insofern kann ich alle Dinge nur wiederholen oder darauf aufbauen, die hier genannt worden sind, Stichworte Mehrheitsverhältnisse, Minderheitenschutzfragen und dergleichen mehr. Was steht an Risikopotenzialen eigentlich im Börsenprospekt? Welcher Netzzustand ist Gewährleistungszustand und welche Absicherungsvereinbarungen ergeben sich daraus für die Bundesrepublik Deutschland. Ein Integrationsmodell erfordert ein Managementverhalten im Interesse des Unternehmens, und zwar auf allen Ebenen. Wenn man sich die Vergangenheit anschaut, dann sieht man, dass es ja durchaus einige Lockangebote – ich will das mal untechnisch formulieren – gegeben hat, die am Ende dann zu Vertragsabschlüssen geführt haben. Ist das das Verhalten der Zu-

kunft, mit den gegebenen Rahmenbedingungen auch entsprechende Renditen zu erwirtschaften, oder können wir tatsächlich von einem transparenten diskriminierungsfreien Zugang des Netzes sprechen, wenn denn dann ein solches Netz mit an die Börse geht. Ich fordere für unseren Verband die Politik auf, die gewollte Regionalisierung substanziell ernst zu nehmen und die Regionalisierung des Netzes und des Betriebes aktiv zu betreiben. Unsere Unternehmen stehen bereit, Ihnen Teile des Logistikkonzerns Bahn abzukaufen. Die Summe aller Teile ist mehr Wert als das Ganze. Ich glaube, dass das ein Diskussionspunkt ist, der eine gewichtige Rolle spielen sollte. Es kommt dabei nicht auf Asset-Gewalt an, also auf das Anlagevermögen, sondern es kommt auf die Ertragskraft der Dienstleistung an. Es geht hier um eine Dienstleistungsprivatisierung, um einen Kundendienst, der mit vernünftigen Rahmenbedingungen gewährleistet werden soll. Also, ich bin damit quasi – einen Dank muss ich noch aussprechen – am Ende der Ausführungen, verweise noch mal auf unsere schriftliche Stellungnahme von MOFAIR. Herr Wiesheu, ich möchte mich bei Ihnen eigentlich ausdrücklich bedanken. Sie haben uns einige triftige Gründe für ein Trennungsmodell geliefert und deswegen kann ich da an der Stelle nur herzlichen Dank sagen!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Meyer! Der nächste ist Herr Martini!

Arthur-Iren Martini (Netzwerk Privatbahnen): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich vertrete mit dem Netzwerk Privatbahnen 23 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich im Schienengüterverkehr betätigen. Das ist eine relativ bescheidene Anzahl. Ihre Bedeutung in dem kleinen Kuchen, der von der DB auf dem Güterverkehrsmarkt übrig gelassen wird, das sind 15 %, von diesem kleinen Kuchen nehmen wir aber allein 70 % der Leistung ein. Ich möchte zunächst darauf zu sprechen kommen, auf die vielfältigen Einlassungen, dass ja das novellierte AEG ja ganz EU-konform sei. Wir teilen diese Auffassung überhaupt nicht. Heute liegt bei der EU-Kommission unsere Beschwerde vor, die moniert, dass eben das AEG die EU-Richtlinie nicht richtig umsetzt. Ich kann Ihrer ganzen Auffassung nicht folgen, dass zum Beispiel die Trassenvergabe und die Entgeltregulierung plötzlich im Konzern gemacht werden soll, statt, wie es wortwörtlich darin steht, bei einem integrierten Konzern eindeutig außerhalb des Konzerns. Also das übersteigt meine Fantasie. Und welche Rolle Herr Verheugen spielt. Der hat in diesem ganzen Thema noch nie eine Rolle gespielt, aber er war bei der Einweihung dabei, das ist ja auch in Ordnung. Aber daraus zu schließen, dass die EU-Kommission jetzt der Meinung ist, dass

Holdingmodell sei abgesegnet, meine Herren, bei allem Wohlwollen. Ich kann Ihnen positiv Folgendes sagen: Sie hat es in dem letzten Bericht nicht zerrissen. Und das, in der Tat, wäre auch diplomatisch völlig unüblich. So, deutsche Schiene, ein Wettbewerbsparadies, meine Damen und Herren? Ich habe es eben schon gesagt, eine Handvoll unserer Unternehmen, eine Handvoll von diesen 23 Unternehmen, hat überhaupt nur eine Schienenleistung, eine Transportleistung von mehr als 1 Milliarde Tonnenkilometer. Eine Handvoll! Und es gibt bei uns weitere noch sieben, acht Unternehmen, die etwas mehr, die zwischen 100 Millionen und ganz wenige bis zu 300 Millionen Transportleistung erbringen. Also, wenn wir jetzt noch mal – das sind 70 % des gesamten Marktes außerhalb von Railion in Deutschland, was wir vertreten. Jetzt addieren wir noch mal die drei Unternehmen, die namhaften, die noch dazu kommen, die nicht bei uns organisiert sind, SBB Cargo Deutschland, HDK – also Hafen- und Güterverkehr Köln und als Drittes Connex. So, diese Drei! Wir reden von vielleicht 10 Unternehmen, die 100 % des Wettbewerbs darstellen - von der Größenordnung vernachlässigbar. Unser größtes Unternehmen kommt nicht einmal an 2,5 % des Umsatzes der deutschen Railion ran. Also, jetzt reden Sie nicht mehr von einem Wettbewerbsparadies mit 300 Wettbewerbern in Deutschland. Und das 12 Jahre nach der Bahnreform – bei allem Friwohlwollen! Zur Kernfrage: Börsengang mit Netz oder ohne Netz, als integrierter Konzern oder als desintegrierter Konzern. In der Tat, Herr Dr. Ludwig, es gibt erfolgreiche integrierte Konzerne, es gibt erfolgreiche desintegrierte Bahnkonzerne, aber es gibt auf der ganzen Welt keinen privatisierten integrierten. Und warum gibt es das nicht? Estland!? Danke für das Stichwort! Wenn Sie das verfolgt hätten, da denkt man gerade darüber nach, dass man das genau wieder rückgängig macht. Können Sie nicht vergleichen mit Deutschland! Ich will mal fortfahren, wenn Sie gestatten. Weil, durch ein weiteres Interesse, wir haben jetzt schon das Interesse eines relativ aus dem Staat herausgegliederten... einem Staat im Staate, außerhalb der Bundesrepublik, das ist die DB AG. Das ist schon schwierig genug, dass sich der Staat dort wieder findet, dass der Staat dort seine Interessen reinwürgt. Jetzt kommen noch Interessen der Anleger hinzu. Wir haben heute schon einen Zustand, dass das betriebswirtschaftliche Interesse des DB-Konzerns absolut kollidiert mit dem Staatsinteresse. Das Interesse des Staates, des Gemeinwesens, ist es, mehr Verkehr auf die Schiene, weniger Contributions in das System und mehr Wettbewerb. Heute haben wir schon, sehen wir zu, dass der integrierte Konzern sich insofern selbständig macht, als radikal die Kapazität herunter geschnitten wird.

Radikal! Das die Infrastruktur nachhaltig vernachlässigt wird. Wir haben einen unglaublichen Instandhaltungsstau auf dem Netz, der totgeschwiegen wird, weil ihn einfach keiner kennt, außer der DB Netz AG. Und auf unsere Vorwürfe wird gar nicht reagiert. Das spricht dafür, dass wir völlig richtig liegen. Marktfähiges, rollendes Material, genehmigtes Material, wird zu Hunderten und Tausenden verschrotet. Warum? Damit es dem Markt nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Das Netz wird als geheime Staatsangelegenheit behandelt und es wird eine Transparenz verweigert, obwohl seit über einem Jahr im AEG steht: Transparenz ist komplett herzustellen. So! Ein Konzern mit dem natürlichen Netzmonopol und Wettbewerb scheiden einander aus. Der Gesetzgeber kann noch so viel chinese walls einbauen und noch eine dritte und eine vierte Regulierungsbehörde installieren, in einem integrierten Konzern, zudem noch an der Börse, hängen alle Mitarbeiter des Konzerns, auch die Manager der DB Netz AG an demselben Personalförderungssystem, an demselben Pensionssystem, an demselben Bonussystem, ja ich bin sicher, dass auch die Anzahl der Zylinder in den Dienst-Audis der Abteilungsleiter auch noch einheitlich geregelt ist. Und zwar übergreifend. Ich warne davor, einen riesigen administrativen Ballon aufzublasen, um nach Teilprivatisierung das betriebswirtschaftlich Gebotene in Einklang zu bringen mit dem verkehrspolitisch Gewollten. Es geht nicht! Die Realität des heutigen integrierten Konzerns gibt mir Recht. Der Spagat nach Teilprivatisierung ist um eine Potenz größer als er heute schon ist. Erlauben Sie mir abschließend noch kurz auf das Thema Arbeitsplätze einzugehen. Ich glaube, das ist ein Aspekt, der uns alle sehr bewegt. Dazu habe ich in meinem Statement ausführlich Stellung genommen – Ziffer 7. Eine günstige Perspektive für Arbeitsplätze und Beschäftigung bietet die Teilprivatisierung des integrierten Konzerns nicht. Wahrscheinlicher ist das Gegenteil – wegen des Ertragsdruckes. Wer Arbeitsplätze jetzt langfristig und nachhaltig sichern will, muss für die Trennung mit ihren Wachstumswirkungen plädieren. Bei einer Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns hingegen wird der private Investor die Daseinsberechtigung von großen Teilen der Infrastruktur sofort und kompromisslos in Frage stellen. Diese Hebelwirkung gilt für alle Kostenverursacher des integrierten Konzerns. Und das hat natürlich Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Nehmen Sie bitte zum Thema Arbeitsplätze zwei Fakten aus dem getrennten britischen Eisenbahnwesen zur Kenntnis: Erstens: Die Leistung der britischen Eisenbahnen hat in den letzten zehn Jahren enorm zugelegt. Die Anzahl der Arbeitsplätze lag konstant zwischen 110 000 und 120 000. Zweitens: Führende Gewerkschafts-

vertreter loben die Privatisierung in hohen Tönen: more jobs, more members of the unions, more investments. Und als Resümee: it works. Und wenn Sie darüber jetzt schmunzeln, Herr ..., das ist auf dem Workshop der DB selbst so zitiert worden, von Murray aus Washington, der ist da eingeflogen worden, von Ihnen selbst, um zu belegen, dass das englische System ganz schlecht ist. Deswegen zitiere ich das hier lustvoll. Was wir vorschlagen, die Logistiksparte wird gewinnbringend verkauft. Das wäre sogar eine Erfolgsstory für den gebeutelten DB-Vorstand. Die deutschen Bahnen, einschließlich DB AG, werden schneller und nachhaltiger liberalisiert, als unsere europäischen Nachbarn das schaffen. Ich sage immer, lasst die doch weiter schlafen. Nach einer Restrukturierungsphase gehen die drei DB-Transporttöchter an die Börse. Sie bleiben stärkste Bahnen in Europa. Die EU öffnet die Grenzen bzw. hat sie bereits geöffnet. Und DB Netz bildet den Kern der Rest-DB-AG und ist vollkommen nutzerneutral, technisch und finanziell vollständig transparent und kooperativ und ist bestrebt, allen EVUs mehr Trassen, schnellere Trassen, intakte Trassen zu verkaufen. Die deutschen Bahnen werden alle zusammen die führenden Bahnen Europas, weil sie flexibler, effektiver, wettbewerbsfähiger sind und am Ende haben wir mehr Arbeitsplätze. Ich danke Ihnen!

Vorsitzender: Wir werden jetzt unterbrechen für ca. eine Viertelstunde bis 20 Minuten, weil wir in die weitere namentliche Abstimmung hinein müssen. Wir treffen uns dann hier in jugendlicher Frische wieder.

Unterbrechung der Sitzung von 14.41 bis 15.12 Uhr

Vorsitzender: So, ich möchte diejenigen bitten, die weder Kuchen noch Kaffee haben wollen, Platz zu nehmen, damit wir im geordneten Verfahren fortfahren können, weil wir noch zwei Unterbrechungen zu gewärtigen haben und es wäre schade, wenn wir zu viel Zeit verlieren. Nachdem wir gerade als Letzten Herrn Martini gehört haben, darf ich jetzt Herrn Kemnitz bitten!

Joachim Kemnitz (PRO BAHN e. V.): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Als Sprecher eines Fahrgastverbandes möchte ich die begrenzte Zeit nutzen, um zunächst die wichtigsten Ausführungen unserer schriftlichen Stellungnahme thesenhaft vorzutragen. Danach möchte ich auf drei Aspekte zur aktuellen Diskussion näher eingehen und dabei eine in der Expertenanhörung am 10. Mai vor diesem Gremium nur generell beantwortete Frage näher zu beziffern versuchen. Unsere Thesen: Erstens: Täglich

benutzen etwa 5,5 Mio. Fahrgäste die Bahn. Wir fordern eine Verkehrspolitik, bei der diese Fahrgastzahl zumindest erhalten bleibt, besser noch steigt. Zweitens: Viele dieser Fahrgäste ärgern sich, dass bei Anschlussbrüchen und Betriebsstörungen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber sich gegenseitig die Verantwortung zuschieben. Wir fordern eine klare Gliederung des Bahnsystems nach staatlichen und unternehmerischen Aufgaben. Nur dann wird das System für die Fahrgäste transparent. Drittens: Eine Kapitalprivatisierung des Netzes halten wir für wenig zweckmäßig, ich verkneife mir den Begriff aberwitzig. Den Verkauf der Verkehrsunternehmen dagegen halten wir für sinnvoll. Viertens: Die Regionalisierung des Nahverkehrs war der bisher größte Erfolg der Bahnreform. Zu Ende gedacht bedeutet das, den finanziell verantwortlichen Aufgabenträgern auch einen Zugriff auf die Infrastruktur zu geben. Wir fordern die Regionalisierung des Schienennetzes dort, wo das zweckmäßig und wo das gewünscht ist. Fünftens: Jede Privatisierungslösung muss aufgrund künftiger juristischer oder finanzieller Gegebenheiten reversibel sein. Ein Rückkauf des Netzes nach einer integrierten Veräußerung wäre mit einem unzumutbaren finanziellen Risiko verbunden. Die Übernahme dieses Risikos durch den Steuerzahler lehnen wir ab. Ich möchte nun noch auf drei Aspekte eingehen, die in der aktuellen Diskussion eine Rolle spielen. Erstens: Die Aufteilung der Bahn nach staatlicher und unternehmerischer Verantwortung ist keine Zerschlagung. Bei der Privatisierung in Großbritannien wurde die Staatsbahn British Rail in hundert Einzelunternehmen zerlegt. Eine Aufteilung der Bahn in einen staatlichen und in einen unternehmerischen Teil erfordert keine derartige radikale Zerschlagung. Zweitens: Die Zuschussbedürftigkeit des Netzes ist eine weltweit zu beobachtende Tatsache und daher kaum als Ergebnis schlechten Managements anzusehen. Eine nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien arbeitende private Führung des Netzes, würde die Zuschussbedürftigkeit nicht beseitigen können. Wir fragen, wie soll dann ein solches Geschäft an der Börse rentabel zu führen sein? Drittens: Eine Kapitalprivatisierung der Bahninfrastruktur ist mit erheblichen finanziellen Risiken verbunden, für den Steuerzahler, und auch mit Auswirkungen auf die Fahrgäste. Es wurde bereits in der Expertenanhörung am 10. Mai diesen Jahres vor diesem Gremium darauf hingewiesen, dass ein solches Vorgehen mit Risiken für den Staatshaushalt verbunden sei und die Frage nach der Höhe dieses Risikos gestellt. Sie wurde damals nur mit einer Abschätzung beantwortet. Diese Frage nach der Höhe dieses Risikos wurde mit der Abschätzung beantwortet, sie könnte bei etwa 10 Mrd. € oberhalb des Verkaufserlöses lie-

gen. Die Frage ist meiner Meinung nach aufgrund der britischen Erfahrung genauer zu beziffern und das Risiko ist weitaus höher als am 10. Mai angedeutet. Ich komme aufgrund der britischen Erfahrungen zu einem Risiko, das deutlich über 40 Mrd. € liegt, und damit bei einem Vielfachen der Erlöse eines integrierten Börsengangs. Direkt nach der Railtrack-Insolvenz sind durch die drei Kostenfaktoren - erstens einjährige Zwangsverwaltung, zweitens Entschädigung der Aktionäre; drittens Rückkauf der Aktiva - auf den britischen Staat Kosten in Höhe von etwa 21,6 Mrd. € zugekommen. Rechnet man das aufgrund der Tatsache, dass das deutsche Netz etwa doppelt so groß wie das britische ist, linear hoch, ergäben sich für Deutschland im Falle der Rückkaufnotwendigkeit des Netzes Kosten in Höhe eines Schätzwertes von 43,2 Mrd. €. Jeder mag sich selbst die Frage beantworten, ob diese Summe von 43 Mrd. € eine relevante Summe für den deutschen Staatshaushalt darstellte oder nicht. Und diese genannte Zahl waren nur die Kosten direkt nach dem Scheitern von Railtrack. In den nächsten fünf Jahren kamen auf den britischen Staat noch weitere 15 Mrd. € ungeplanter Ausgaben hinzu, also Ausgaben oberhalb dessen, was ohnehin für das Netz eingeplant war, nur um das Netz wieder auf den alten Stand zu bringen. So belief sich die Gesamtsumme für das Railtrack-Abenteuer für den britischen Staat auf über 35 Milliarden €. Auf das deutsche Netz wiederum linear hochgerechnet, wären das über 70 Mrd. €. Der durch das PRIMON-Gutachten prognostizierte Erlös aus der Privatisierung der Hälfte des DB-Konzerns mit Netz beträgt bestenfalls ein Drittel dieses Risikos. Wir halten das Eingehen eines solchen Risikos für staatspolitisch nicht vertretbar. In der Kürze der Zeit mögen diese Zahlen als leichtfertig hingeworfen erscheinen, doch sie sind das Ergebnis umfangreicher Recherchen für einen im Jahre 2004 veröffentlichten Artikel. Allerdings sind die Zahlen möglicherweise erläuterungsbedürftig. Dafür stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Fischer bitte!

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität e. V.): Herr Vorsitzender, verehrte Abgeordnete! In den vergangenen Monaten wurde immer wieder der Eindruck erweckt, die Entscheidung über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG betreffe allein den Bund als Eigentümer und das Unternehmen. Diese Sicht ist falsch, denn mit dieser Entscheidung legen Sie sich, verehrte Abgeordnete, endgültig fest, welche Entwicklung das gesamte Verkehrssystem in der Zukunft nehmen wird. Sie haben also die Wahl. Entscheiden Sie sich für mehr Wettbe-

werb, also gegen einen integrierten Börsengang, so geben Sie allen Eisenbahnunternehmen, und darüber hinaus auch anderen Verkehrsträgern, die Chance, neue Verkehrsangebote zu entwickeln. Oder Sie entscheiden sich dafür, dass Deutschland neben der Post noch einen zweiten weltweiten Logistikkonzern, einen mit angehängtem Schienennetz, braucht. Dann verzichten Sie dauerhaft auf wesentliche verkehrspolitische Handlungsmöglichkeiten und werden vor erheblichen Haushaltsrisiken stehen. Es geht also um eine grundlegende ordnungspolitische Weichenstellung für das gesamte Verkehrssystem. Meine Damen und Herren, Sie haben im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 2. Juni 2004 auf einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Deutschen Bahn AG bestanden. Das begrüßen wir ausdrücklich. Die Leitziele der Bahnreform von 1994, nämlich „mehr Verkehr auf der Schiene“ und Entlastung des Bundeshaushaltes, bieten dafür unverändert die richtige Orientierung. Zunächst zur verkehrspolitischen Perspektive: Ein höherer Marktanteil der Schiene wird nur durch Wettbewerb ermöglicht. Dieses ist heute schon vielfach unterstrichen worden. Zu dessen Bedeutung und dem latenten Diskriminierungspotenzial eines integrierten Bahnkonzerns ist auch schon ausreichend Stellung genommen worden. Ich kann diese Aussagen aus eigener Erfahrung bestätigen. Als Verkehrsminister des Landes Niedersachsen in den neunziger Jahren habe ich die Ausschreibung des Weser-Ems-Netzes von 300 Kilometern verantwortet. Nach einem verzögerten Start, durch Erschwerungen durch die Deutsche Bahn AG, wurden dort mit einem neuen Betreiber seither eindrucksvolle Ergebnisse erzielt: 130 % Passagierzuwachs, 70 % mehr Zugkilometer bei 20 % weniger Kosten für die öffentliche Hand. Verehrte Abgeordnete, stellen Sie sich einmal vor, wir würden nur die Hälfte dieses Ergebnisses durch flächendeckende Ausschreibungen des Schienenpersonennahverkehrs bundesweit erzielen. Dies würde sowohl die Fahrgäste wie aber auch den Bundesfinanzminister hoch erfreuen. Die eigentliche verkehrspolitische Herausforderung liegt aber – das ist auch schon gesagt worden – im Güterverkehr. Und deshalb will die Koalition zu Recht einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ entwickeln. Vor zwei Jahren haben Sie bereits ein Schienenwegeausbaugesetz verabschiedet, das eine Verdoppelung des Güterverkehrs der Bahn erreichen soll. Und deshalb müssen Sie jetzt auch konsequent bleiben, denn nur mit dem Trennungsmodell kommen Sie laut Booz Allen Hamilton auf dem Weg zu diesem ehrgeizigen Ziel ein Stück voran. Nun zur haushaltspolitischen Perspektive. Wir hatten bereits mit einer Kurzstudie über die Schwächen des PRIMON-Gutachtens in diesem Bereich informiert. Dar-

aus nur ein Beispiel: Wachstumsimpulse, positive Beschäftigungseffekte und Steuerzahlungen der Wettbewerber der DB AG werden im Gutachten nicht berücksichtigt. In einer gesamtwirtschaftlichen Analyse wäre dies eigentlich zwingend notwendig gewesen. Und den Horrorszenarien von TRANSNET und auch der DB AG über Arbeitsplatzverluste hätten dann auch eindrucksvolle Daten über die Beschäftigungschancen bei einem deutlichen Zuwachs des Schienenverkehrs gegenüber gestanden. Noch bedeutsamer sind aber die dauerhaften Haushaltsrisiken. Dazu drei Argumente. Erstens: Das Netz wird, darüber gibt es einen allgemeinen Konsens, immer auf öffentliche Zuwendungen angewiesen bleiben. Mit einer Kapitalprivatisierung des Netzes werden Sie daher im Grunde einer zeitlich unbefristeten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zustimmen und durch Verpflichtungsermächtigungen absichern müssen. Dies wäre ein Blankoscheck für den, wenn ich das mal so sagen darf, Nischenanbieter Bahn, denn am Gesamtverkehrsmarkt ist die Bahn nur ein Nischenanbieter. Und damit würden Sie alle zukünftigen haushaltsmäßigen Risiken für Verkehrsinvestitionen, etwa bei globalen Minderausgaben, ausschließlich bei der Straße und den Wasserwegen abladen. Dies muss zwangsläufig zu einem verkehrspolitischen Desaster führen. Zweitens: Der Bund würde sich darüber hinaus bei allen Problemen Nachforderungen des Investors ausgesetzt sehen. Der Bericht des Bundesrechnungshofes vom März zeigt die Mechanismen an Hand von negativen Beispielen der vergangenen Jahre auf. Ich nenne hier nur die flächendeckende Umstellung von zinslosen Darlehen in Baukostenzuschüsse. In den zu erwartenden vertragsrechtlichen Auseinandersetzungen wird die sich laufend verschlankende Ministerialbürokratie einem hochgerüsteten Apparat von juristischen Experten auf Seiten der Investoren gegenüberstehen. Und die Erfahrungen bei der Einführung der LKW-Maut haben gezeigt, wer dabei draufzahlen muss. Drittens: Nach einer Kapitalprivatisierung des Netzes würden Sie sich außerdem alle Möglichkeiten nehmen, in der Zukunft private Investoren für den Netzbetrieb zu gewinnen. Warum soll das, was Sie zum Beispiel mit PPP im Bereich der Autobahn erproben, nicht auch für Teilnetze auf der Schiene möglich sein? Beim integrierten Börsengang ist diese Option ausgeschlossen, denn PPP ist mit einem Privatnetzeigentümer nicht möglich. Fazit: Die haushaltspolitischen Probleme eines Börsengangs mit Netz wären also erheblich. Zum Abschluss drei Empfehlungen. Erstens: Die Kapitalprivatisierung sollte mit einer Trennung von Netz und Transport die verkehrs- und finanzpolitischen Ziele der Bahnreform stringent weiter verfolgen. Zweitens: In der Infrastrukturpolitik sollten gleiche Grund-

sätze für alle Verkehrswege gelten. Eine Kapitalprivatisierung der DB AG darf, wie im Integrationsmodell vorgesehen, daher nicht zu exklusiven Mittelreservierungen im Verkehrsetat für die Schiene führen, die sich negativ auf die anderen Verkehrswege auswirken, die die Hauptlast des Verkehrs zu tragen haben. Es kann daher nur für alle Verkehrswege oder für keinen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geben. Drittens: Das weiterhin im Bundesnetz verbleibende Schienennetz sollte seinen Betrieb mittelfristig über PPP dem Wettbewerb aussetzen und so mehr Effizienz und zusätzliche Investitionsmittel erschließen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Fischer! Herr Raith!

Matthias Raith (Rail4chem): Ja, meine Damen und Herren Abgeordnete, Herr Vorsitzender! Ich bin hier offenbar als einziger Unternehmer, als solcher eingeladen. Herzlichen Dank für die Einladung. Ich finde es ganz toll, dass Sie mich eingeladen haben. Wir von Rail4chem sind ein Privatunternehmen mit Sitz in Essen. Wir sind ein deutsches Unternehmen, fahren aber nur noch 30 % unserer gesamten Leistung in Deutschland, 70 % erbringen wir im Ausland. Wir fahren in elf unterschiedlichen Ländern Güterzüge, 300 Züge, lang laufende Züge, im Jahr. Und Herr Ludwig, wenn Sie vorhin gesagt haben, oder wer auch immer, die deutsche Bahn sei der Marktführer in Europa. Warum denn? Weil sie alt sind, weil sie groß sind, weil sie viel Subventionen kriegen, weil sie Verluste machen in ihrem Stammgeschäft. Das ist doch nicht der Maßstab. Wir sind das dynamischste europäische Unternehmen, da lege ich Wert darauf, dass wir von daher gesehen der Marktführer sind. Und es geht! Und Herr Hansen..... ja, ein paar Commercials müssen wir ja bringen können... Herr Hansen, wir stellen auch jede Menge Lokführer ein, die können bei uns auch lernen, die kriegen zukunftssichere Arbeitsplätze, verdienen mehr als bei der DB. Und wir bilden auch aus und dank der Hilfe von Herrn Schell haben wir hervorragende Tarife. Das unterscheidet Sie, nicht nur Ihr Statement. Meine Damen und Herren, ich will mich im Wesentlichen auf das beschränken, was ich Ihnen auch schriftlich vorgelegt habe, nämlich auf die Perspektive aus der Sicht des Unternehmens. Ich sage Ihnen aus meiner über dreißigjährigen Erfahrung, wo ich Verantwortung in ganz vielen Positionen ausgeübt habe, innegehabt habe, ich bin wie viele Sachverständige aus vielerlei Gründen der Auffassung, dass der Börsengang der DB und insbesondere der integrierte Börsengang nicht funktionieren kann. Und ich sage Ihnen mal außerhalb dessen, was ich geschrieben habe, ich be-

wundere den Kollegen Mehdorn ziemlich rückhaltlos, dass er nämlich mit so wenigen und so schlechten Argumenten in der Hand es schafft, eine so tolle Kampagne anzuzetteln. Und ich finde das gut, weil, es ist nicht nur das Ziel, das Ziel ist auch der Weg. Und was der Herr Mehdorn auf dem Weg erreicht hat, nämlich das ständige Verbessern seiner alten verschlafenen Behördenbahn, das ist eine tolle Leistung. Wir triggern ihn an, vom Wettbewerb her, und er auch. Aber es wird nicht funktionieren. Das, was der Herr Mehdorn will, ist doch, vom deutschem Boden aus international gehen. Rollendes Gerät vom Atlantik bis zum Ural. Das haben schon mehrere versucht. Er braucht dafür privates Kapital. Und gleichzeitig will er – und nur deshalb hängt er so am Netz – gleichzeitig will er sich ein dickes GRohr, wie die Feuerwehr sagt, zum öffentlichen Geld sichern. Wir, meine Damen und Herren, wir sind deshalb so erfolgreich – wir haben in den letzten Jahren unseren Umsatz verachtfacht – wir sind deshalb so erfolgreich, weil wir auf fremdem Netz fahren. Und jeder, der nicht gerade in Kategorien denkt wie „ich muss ein Kombinat haben“ - das hatten wir ja ein Stück weiter ostwärts von Berlin oder um Berlin bis vor 15 Jahren - der sagt, ich muss mein Unternehmen konzentrieren auf ein Kerngeschäft, dort der Beste sein und gucken, dass in jedem Bereich Wertschöpfung ist, eigene unternehmerische Verantwortung. Doch bitte nicht alles in einem „Riesen-Klumpatsch“ und damit sich auch noch dem internationalen Wettbewerb aussetzen. Das kann nicht funktionieren. Ich will zu meinem schriftlichen Statement nur vier kurze Anmerkungen machen. Die erste Anmerkung ist: Das Statement ist zu 90 % gut formuliert. Die Formulierungen stammen von mir persönlich. Zu zehn Prozent mögen Sie da etwas Schwammiges erkennen. Das liegt daran, dass unsere Rechtsanwälte darüber gegangen sind und mir geraten haben, das eine oder andere nicht so klar zu sagen. Es ist nämlich so, dass die Deutsche Bahn in dieser ganzen Propagandakampagne nicht nur progressiv ist, sondern auch aggressiv gegen diejenigen, die sich ihr entgegensetzen. Ich habe noch keinen Prozess gegen die Deutsche Bahn verloren. Ich habe eine lange Liste mit Prozessen hier, die gegen uns geführt worden sind. Und auch da liegt ein dickes Diskriminierungspotenzial dahinter, oder Dominierungspotenzial, aber das hält immer so von der Arbeit ab und der Arbeit mit Mitarbeitern und Kunden. Wir verdienen unser Geld eigentlich lieber am Markt als vor Gericht. Die zweite Bemerkung ist: Es wird immer wieder geredet über Trennung von Netz und Energie. Es geht nicht um die Zerschlagung eines Konzerns, ich wiederhole, was Sie gesagt haben, sondern es geht darum, dass man die Bereiche verselbstständigt, die des Staates sind. Man kann auch

nicht den Potsdamer Platz auf der Straßenseite der DB überlassen, weil da am meisten die Dienstwagen der DB fahren. Nein! Der Potsdamer Platz an sich ist öffentliche Infrastruktur, da wollen wir alle fahren. Und das Haus da, Nr. 2, das kann haben, wer will. Und zu diesen Infrastrukturen gehört dazu. ... Ja, es freut mich, wenn Sie lachen, finde ich gut. Zu diesen Infrastrukturen gehört dazu auch Energie. Die Diskussion wird immer so geführt, als ginge es nicht um Energie. Da wird ein perfektes Monopol aufgebaut zum Bezug von Energie. Und im Übrigen Ablaufberge, Rangierbahnhöfe, alles das, was man für Einzelwagenverkehre braucht, meine Damen und Herren Abgeordnete, Zwölf Jahre nach der Bahnreform ist das Ergebnis der Bahnreform eine Wohltat für ganz bestimmte Industriebetriebe in Deutschland, während der Mittelstand nichts davon hat. Ich erkläre das damit: Der Liberalisierung sind nur zugänglich, lang laufende Ganzzüge, wo die Wagen zur Verfügung stehen. Dort, wo es um Einzelwagenverkehre, um Wagengruppen geht, haben wir zwölf Jahre danach noch ein perfektes Monopol, weil die Deutsche Bahn auf bestimmten Anlagen sitzt und Dritte nicht hereinlässt – Ablaufberge, Rangierbahnhöfe, Terminals und ähnliches. Wird in der Diskussion immer verschwiegen. Ich sage es auch aus der Praxis, wenn wir nicht nur 20 % des Schienenpotenzials dem Markt zugänglich machen wollen, sondern 100 % und damit das Erpresungspotenzial, was die Deutsche Bahn gegenüber den Mittelständlern hat, und bisweilen auch – mir haben die Rechtsanwälte gesagt, das soll ich nicht sagen – bisweilen auch ausübt, dann muss das geöffnet werden. Und dann gibt es nur eine Maßnahme – das ist ganz leicht: Trennen Sie das Netz vom Betrieb! Ich will Ihnen als dritte Bemerkung mal an einem Beispiel deutlich machen, was bei uns eigentlich los ist. Wenn ich dem Herrn Dr. Wiesheu so schräg gegenüber sitze: Ich weiß gar nicht, Herr Dr. Wiesheu, wie ich Ihnen begegnen soll. Sie sind unser größter Wettbewerber, aber ich bin auch Ihr größter Kunde. Sie müssten also ständig freundlich zu uns sein! Nämlich: 40 % unseres Umsatzes, 40 % geben wir an die Deutsche Bahn. Eine Tasche rein, andere Tasche raus. 25 % für Netz, 15 % für Energie und Umschlagleistung noch mal. Also über 40 %. Jetzt ist es so, dass die Tarife, die Preise, die da gemacht werden, das kann ich der Deutschen Bahn nicht Übel nehmen, das würde ich auch tun an ihrer Stelle, die sind natürlich dort so gewählt, wo wir die Leistungen annehmen müssen, dass es uns ein bisschen weh tut. Auf der anderen Seite, bei den Preisen, greifen Sie uns natürlich mit Niedrigpreisen genau dort an, wo wir können. Ist legitim, ist in Ordnung, gehört sich so. Ich rede nicht über Dumping, das ist Portfolio-Politik, das können sie machen. Aber in den 40 %, die

wir abführen, sind 8 % unspezifische Konzernumlage, chinese walls heißt das auf Englisch, die Railion, DB Energie, andere Töchter, die es auch im Gesetz auch überhaupt nicht gibt - ich weiß gar nicht, wer die erfunden hat, ich halte das für illegal - abführen müssen an den Konzern. Dies summiert sich bei uns auf jährlich eine Summe - nur diese Konzernumlage - von 1,6 Mio. €. Mit denen kann der Herr Mehdorn frei Wettbewerb gegen uns machen, weil Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, ihm die Herrschaft über die Infrastruktur überlassen. Stellen Sie sich mal vor, so was hätte man gemacht nach der Wende, nach der Wiedervereinigung in Deutschland. Man hätte also gesagt, Industriebetrieb, du kannst dich also ansiedeln, aber das Gelände, auf dem du bist, und die Energieversorgung, die macht noch VEB sowieso - also auch ein volkseigener Betrieb. Oder man sagt: Metro, du kannst da zwar einen Supermarkt bauen, aber wie das Haus aussieht und wie hell es ist, das bestimmt die HO. Wenn Sie aus Ostdeutschland kommen, wissen Sie, wer das ist. Das Ergebnis wäre erstens, die, die das vorgeschlagen haben, ob sie aus Saarbrücken oder sonst wo kommen, die wären als sozialistische Spinner abgetan worden. Und zweitens hätte niemand in Ostdeutschland investiert. Wir äßen in Ostdeutschland immer noch Broiler und Spree-waldgurken. Aber exakt dies, exakt dies, ist die Situation auf der Eisenbahn. Und Sie dürfen sich nicht wundern, die Kollegen haben es vorher schon gesagt, Sie dürfen sich nicht wundern, dass namhafte Güterverkehrsunternehmen nur eine Handvoll in Deutschland da sind. Herr Wiesheu lassen wir zusammen.... ich habe zu Hause auch noch ein Eisenbahnunternehmen. Ist eines von denen. Und der Kollege auch. Das hat ganz andere Gründe. Die ist ein völlig unerheblicher Markt! Vierte Bemerkung: Ich habe in meinem Statement geschrieben.Ja, ganz kurz, die Kollegen haben auch alle überzogen, Herr Vorsitzender! Ich bitte um diskriminierungsfreie Behandlung, auch hier. Vierte Bemerkung: Ich habe in meinem Statement geschrieben, dass die DB Netz für kurzfristig bestellte Trassen, also wo wir wegen unserer Flexibilität wesentlich besser sind als ihr eigenes Unternehmen, 10 % Aufschlag nimmt. Ich muss korrigieren: Diese 10 % sind vor ein paar Wochen gestrichen worden. Es ist jetzt einfach geändert worden. Möglicherweise auch aufgrund unseres Einspruches bei der Bundesnetzagentur. Aber insgesamt sind jetzt die Preise um 9 % angehoben worden. Nur, das Schöne ist, das muss man der Ehrlichkeit halber sagen, also das Thema ist weg, das Schöne aber ist, dass ein einziger Preis um 9 % gesenkt worden ist, nämlich der Preis für das Befahren von Schnellfahrtrassen. Die kosten ja auch nichts. Da muss man ja nicht die Investitionen, die

man gerade gemacht hat, umlegen. Aber dieses Beispiel zeigt, wie rigoros, mit welcher Chuzpe hier Privatunternehmen ausgenutzt werden, um Verluste der Deutschen Bahn zu subventionieren, weil Sie, meine Damen und Herren, ihnen das Netz und die Infrastruktur und die Energie überlassen. Bitte hören Sie damit auf und treffen Sie klare Entscheidungen! Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Ganz herzlichen Dank Herr Raith! Herr Elste!

Günter Elste (VDV): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, meine Damen und Herren! Angesichts knapper Zeit fasse ich mich unter Hinweis auf die ausführliche schriftliche Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen kurz, dafür vielleicht etwas pointierter. Für die weitere Entwicklung des Bahnsektors insgesamt ist entscheidend, welche Rahmenbedingungen für die gesamte Branche aus einem Börsengang der DB AB resultieren. Hinsichtlich der politischen Gestaltung dieser Rahmenbedingungen stehen für den VDV Anforderungen im Vordergrund, die sich vor allem auf das Schienennetz beziehen, und zwar unabhängig davon, wer der Netzbetreiber desselben sein wird. Ich fasse das in sieben Punkten sehr konzentriert zusammen. Erstens: Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz, und zwar einschließlich der unter den Eisenbahninfrastrukturbegriff fallenden Anlagen, und zwar möglichst unbürokratisch. Zweitens: Langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit und der Qualität des Netzes durch Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Und um es im Klartext zu sagen, die Betonung liegt auf beiden Begriffen, auf Leistung und auf Finanzierung. Drittens: Wahrung der unternehmerischen Funktion der Netzbewirtschaftung, d.h. es darf nicht wieder eine Behördenbahn geben, aber Netzbewirtschaftung darf auch nicht reduziert werden auf das Verfolgen eines einzelnen Konzerninteresses. Viertens: Sicherung der Möglichkeit alternativer Organisationsoption, insbesondere für das Regionalnetz. Fünftens: Gewährleistung der Interessen aller Nutzer bei der Netzentwicklung, d.h. insbesondere auch der Beteiligung der NE-Nutzer in den Aufsichtsgremien der dann tätigen Netzgesellschaft. Sechstens: Verwendung etwaiger Privatisierungserlöse ausschließlich für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Und siebtens, das ist hier mehrfach schon gesagt worden, Vermeidung irreversibler Entscheidungen im Hinblick auf das Netz. Um es im Klartext zu sagen: Erfüllt ein Netzbetreiber, die Anforderungen, die wir in unserer schriftlichen Stellungnahme im Einzelnen sehr präzise dargestellt haben, nicht, dann muss es einen Sanktionsmechanismus geben,

der nötigenfalls auch darin mündet, dass die Netzbetreiberfunktion wieder entzogen werden kann. Vielen Dank, ich hoffe, es war knapp genug, um die andere Zeit wieder aufzuholen. ... Das muss man in unserem Gewerbe.

Vorsitzender: Ich erlaube mir eine einzige Anmerkung. Das war vorbildlich! Herr Krawinkel!

Dr. Holger Krawinkel (Verbraucherzentrale Bundesverband): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir eine kurze Vorbemerkung: Ich konnte leider heute Morgen bzw. um 13:00 Uhr noch nicht pünktlich da sein, weil ich bei der Bundesnetzagentur zum Konsultationskreis Anreizregulierung eine Stellungnahme abgeben musste. Ich sage das deshalb, weil mein Hauptarbeitsgebiet der Energiebereich ist und einige Parallelen sich doch sehr deutlich aufzeigen. Wer glaubt, eine Regulierungsbehörde könnte für sich allein genommen für mehr Wettbewerb und keine Diskriminierung sorgen, der täuscht sich. Es ist der Bundesnetzagentur bis heute nicht gelungen, das Gasnetz zu öffnen, obwohl das seit 1.2. hätte der Fall sein müssen, weil es massiven Widerstand gibt. Nun raten Sie mal, von wem! Von integrierten Gasunternehmen! Im Strombereich sieht es auch nicht viel besser aus. Wir erleben heute wieder Razzien bei großen deutschen Strom- und Gasunternehmen, weil sie sich dem Verdacht ausgesetzt haben, ihre Marktmacht auszunutzen, kartellrechtswidrig. Es handelt sich alles um integrierte Unternehmen. Also wer in Zukunft die Bahn als integriertes Unternehmen sehen will, der möge sich doch bitte mal sehr genau den Energiebereich angucken. Und nicht zuletzt deshalb gibt es ja zurzeit eine sector inquiry bei der Europäischen Union, die letztendlich dazu führen wird, dass am Ende ein ownership unbundling für den Energiebereich vorgesehen wird. Das wird kommen, so sicher wie das Amen in der Kirche. Und ich glaube, wir haben jetzt die Möglichkeit bei der Bahn genau diese Entwicklung vorherzusehen und entsprechend anders zu handeln. Deswegen halte ich es für ganz wichtig, dass wir möglichst schnell eine andere Diskussion führen, diese Diskussion um den Börsengang beenden und uns den wirklich wichtigen Fragen des künftigen Bahnverkehrs zuwenden. Das ist ja mehrfach heute angesprochen worden: Wie bekommen wir wirklich mehr Verkehr auf die Schiene, welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden, ist das Finanzierungssystem wirklich zeitgemäß. Das kann ich Ihnen sagen – wahrscheinlich nicht. Das wissen Sie selbst genau. Es muss dringend reformiert werden. Ist die Art und Weise, wie die Netzausbauplanung erfolgt, zeitgemäß? Es

werden keine Knoten ausgebaut. Jetzt höre ich, der Frankfurter Knoten soll doch ausgebaut werden. Man hatte wirklich sehr lange Zeit, das zu tun. Warum passiert das so? Weil die Netznutzer und auch die Netzkunden hier relativ wenig Mitspracherecht haben und weil es möglicherweise auch eher um Interessen des Betreibers als des Netznutzers insgesamt geht, der Gesamtheit der Netznutzer. Also ich möchte daher aus Kundensicht, aus Sicht der Verbraucher, noch mal deutlich dafür plädieren, hier die Möglichkeit zu schaffen, die Ziele der Bahnreform aus dem Jahr 1994 wirklich konsequent umzusetzen, nämlich mehr Verkehr zu erreichen. Und natürlich muss auch ein stückweit analysiert werden - ich frage mich, warum das bisher nicht erfolgt ist -, warum diese Ziele der damaligen Bahnreform nicht vollständig erreicht wurden. Es ist tatsächlich nicht wesentlich mehr Verkehr auf die Schiene gekommen, anders als in anderen Ländern - sie sind vorhin auch schon angesprochen worden - mit anderen Konzepten. Und auch noch mal zu den Freunden von den Gewerkschaften. Das kann ich aus Verbrauchersicht auch noch mal sagen. Nur wenn es mehr Verkehr auf der Schiene gibt, gibt es auch mehr Arbeitsplätze. Mehr Verkehr auf der Schiene gibt es aber nur dann, wenn es Wettbewerb auf der Schiene gibt. Wettbewerb funktioniert aber nur dann, wenn es eine klare Trennung zwischen den Aufgaben Betrieb und Netz gibt. Das Beispiel Energie habe ich ja schon erwähnt. Und das Ganze verschärft sich noch deshalb, weil wir natürlich davon ausgehen müssen, dass das Netz weiterhin staatlicher Alimentierung bedarf, auf Dauer. Und daher ist ein öffentliches Eigentum hier besonders wichtig. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Krawinkel! Herr Heimlich!

Stefan Heimlich (Ver.di): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank! Eine kurze Vorbemerkung an die Freunde, die sich vielleicht freuen, dass wir jetzt einen offenen Schlagabtausch bekommen, zwischen DGB-Gewerkschaften, die muss ich gleich enttäuschen. Das machen wir heute nicht. Der zweite Punkt ist ...

Vorsitzender: So provozieren Sie die Frage nach dem „Wann“!

Stefan Heimlich (Ver.di): Das weiß ich! Aber die Fragen werden sowieso kommen, also von daher muss man den Stier bei den Hörnern packen.

Vorsitzender: Entschuldigung, aber ...!

Stefan Heimlich (Ver.di): Da wird mir die Zeit aber jetzt angerechnet oder?

Vorsitzender: Ja!

Stefan Heimlich (Ver.di): Danke! Als vereinte Dienstleistungsgewerkschaft sind wir innerhalb des Deutschen Gewerkschaftsbundes zuständig für den gesamten Bereich des Verkehrs auf allen Verkehrsträgern – zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Und auch natürlich für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, wobei wir von rund 200 gewerblichen Eisenbahnen in Deutschland ausgehen, im Gegensatz zu anderen, ganz einfach, weil wir Museums- und Traditionsbahn nicht zählen und weil wir z. B. auch die BVG als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht in die Anrechnung bringen. Also nach unserer Kenntnis rund 208 gewerbliche Eisenbahnen in Deutschland. Und die sind natürlich von einer Kapitalprivatisierung betroffen, sofern nämlich die für ihre Verkehrsleistung notwendige Infrastruktur berührt wird. Insofern will ich ganz kurz zu drei Punkten Stellung nehmen. Der erste Punkt ist, dass ein derzeitiger Börsengang der Deutschen Bahn aus unserer Sicht abgelehnt wird. Aus einem der wichtigsten Gründe heraus: Wenn wir bedenken, dass der Bund jährlich rund zehn Mrd. € an dieses System gibt – sei es durch Regionalisierungsmittel oder durch den Bestandsschutz für das Netz - und dass wir bei einer „best case“ ungefähr 24 Mrd. erreichen, bei einem Erlös, dann ist das Ding schon nach zweieinhalb bis drei Jahren aufgezehrt. Und warum soll sich der Bund um 49 % des Einflusses begeben, bei dieser Masse an Geld, wo er diesen Bereich doch eigentlich gestalten möchte. Also wir möchten, dass bei dieser Einspeisung von öffentlichem Geld in diesen Bereich, dass der Bund auch hundert Prozent unter Kontrolle hat und diesen Bereich auch gestalten kann. Hinzu kommt aus unserer Sicht die Einschätzung, dass die Deutsche Bahn ziemlich deutlich unterfinanziert ist, was die Eigenkapitalausstattung angeht. Wir sehen das Risiko, und das zeigt auch die Erfahrung, die wir mit anderen großen Konzernen im Verkehrsbereich haben, die ehemals Bundesunternehmen waren und dann privatisiert wurden – Stichwort Deutsche Lufthansa, ist unser Organisationsbereich, da haben wir Erfahrung mit -, dass dann vielleicht sogar eine Kapitalerhöhung anstehen könnte, die der Bund dann quasi mitmachen müsste, und dass das ein ziemlich hohes finanzielles Risiko für den Bund wäre. Also vor dem Hintergrund – das wäre nur als kurze Begründung. Es ließen sich viele Begründungen noch anführen, aber aus unserer Sicht sind das die bemerkenswertesten. Der zweite Teil ist die Frage Schutz der Beschäftigten der Deutschen Bahn AG. Da will ich nicht so weit in den Bereich der Transnet

eindringen, das ist ihr Bereich. Aber ein Punkt ist schon bemerkenswert. Das PRIMON-Gutachten hatte den Auftrag, alle Varianten zu untersuchen (eine Variante, nämlich die Debatte von 1994 wurde nicht untersucht, das nur mal am Rande), aber die Frage, welche Modelle Auswirkungen in welcher Art und Weise auf die Beschäftigung haben, wurde überhaupt nicht untersucht. Aus unserer Sicht sollte das dringend nachgeholt werden. Denn wir haben heute schon – auch wenn der Wettbewerb gerade erst an Fahrt gewinnt, im Eisenbahnbereich – aber wir haben heute schon Fälle von Lohn-Dumping, die wirklich bemerkenswert sind. So liegen mir Angebote vor, von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bei 24 Stunden Dispositionszeit einen Verrechnungspreis möchten, für eine Lokomotive inklusive Lokführer, von 33 € plus Mehrwertsteuer. Also, wer diesen Preis noch toppen soll, weiß ich nicht. Das schafft weder die Deutsche Bahn, noch die Privaten, nicht die bundeseigenen Eisenbahnen und wie sie alle heißen, Connex. Selbst Abellio schafft diesen Preis nicht. Also das ist ein Punkt, dass wir schon Handlungsnotwendigkeit sehen, auch diesen Bereich noch mal zu untersuchen. Der zweite Punkt ist die Frage vom Eigentum. Aus unserer Sicht - und unsere Erfahrung mit Privatisierung öffentlicher Verkehrsunternehmen in allen Bereichen zeigt, dass der Druck auf die Zahl der Arbeitsplätze und deren Arbeitsbedingungen nicht so sehr dominiert wird, von der Frage, wem gehört denn dieser Laden eigentlich, sondern die Frage wird eher berührt, durch die Frage des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern und neben den Verkehrsträgern. Und dass wir auch erleben, da, wo selbst die öffentliche Hand noch Mehrheitseigentümer ist oder wo sie gar hundertprozentiger Eigentümer eines öffentlichen Verkehrsunternehmens ist, dass sie sich sehr vornehm zurückhalten und sagen, das ist unternehmerische Führung, die müssen selbst diesen Laden unternehmerisch führen und von daher insofern als Korrektiv für die Arbeitnehmer eigentlich ausfallen. Also insofern sind die Gefahr und der Druck auf die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen auch bei einem einundfünfzigigen Eigentum Bund eigentlich gegeben und hat eigentlich mit Eigentum nichts zu tun. Was eine weitere Gefahr ist, ist die einseitige Orientierung eines börsennotierten Unternehmens auf den Börsenkurs und die Anlegerinteressen. Und wir meinen, dass die Deutsche Bahn eigentlich hier mehr auf die motivierte Belegschaft Rücksicht nehmen sollte. Denn wir alle wissen, nur mit einer hohen Qualität der Arbeit ist auch eine hohe Qualität an Dienstleistung zu erbringen. Wir haben viele Untersuchungen - auch die Dublin-Stiftung hat das gemacht -, dass dieser Zusammenhang gerade im Dienstleistungsbereich gegeben ist und wir eigentlich eine moti-

vierte Belegschaft im Eisenbahnbereich brauchen. Leider betreibt die Deutsche Bahn AG schon heute eine Form der Personalreduzierung und Produktivitätserhöhung. Vor dem Hintergrund begrenzter öffentlicher Mittel ist das ja auch gar nicht verwunderlich. Aus unserer Sicht ist ein einziger Ausweg, dem Beschäftigungsabbau im Bereich der Eisenbahn zu entgehen, indem man eine Trendumkehr zugunsten von „mehr Verkehr auf die Schiene“ erreicht. Und aus unserer Sicht müssen wir alle Maßnahmen überlegen, die geeignet sind, diese Trendumkehr hinzubekommen. Einen derzeitigen Börsengang des größten Eisenbahnunternehmens in Deutschland halten wir dafür nicht für eine geeignete Maßnahme, um diese Trendumkehr hinzubekommen. Letztlich, besonderes Augenmerk legen wir von Ver.di auf die Risiken der Privatisierung der Infrastruktur, Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Und da sehen wir schon hohe Risiken. Wenn wir nämlich das Ganze an einen privaten Investor geben, dann sehen wir, dass nicht gewinnbringende Strecken oder nicht effektive Strecken oder auch Räume zu Lasten des Gemeinwohlauftages verkümmern und wir insofern den eigentlichen Auftrag, z. B. im Schienenpersonennahverkehr durch § 1 des Regionalisierungsgesetzes, gefährdet sehen, nämlich die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistung. Ein zweiter Punkt ist eine ungenügende oder auch disproportionale Investitionstätigkeit in die Infrastruktur. Denn der Punkt ist, was wir eigentlich diskutieren müssten, das ist die Frage der Qualität des Netzes und der dafür notwendigen Mittel. Wo wird ausgebaut? Wo wird neu gebaut? Und wenn wir das nur auf die Gewinnorientierung eines neunundvierzigprozentigen Anteilseigners beantworten, kommen wir mit dem Problem der Daseinsvorsorge unter die Räder. Im Übrigen verweise ich nur noch mal auf den Wissenschaftlichen Beirat von 1997, der bereits damals formuliert hat, dass ein privater Investor zur Sicherung eigener Interessen eine höhere Diskriminierung von Wettbewerbern in Kauf nehmen würde. Und das sollten wir noch mal im Hinterkopf behalten. Die Eisenbahninfrastruktur sollte allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen. Und deswegen sprechen wir uns dafür aus, dass die Eisenbahninfrastruktur ausschließlich im öffentlichen Eigentum verbleiben soll, denn nur so lässt sich aus unserer Sicht ein dauerhaft diskriminierungsfreier Zugang zu dieser Infrastruktur sicherstellen. Allerdings, ich habe es eben schon erwähnt, brauchen wir eine intensive Debatte über die Qualität und Verfügbarkeit dieser Infrastruktur. Ich komme zum Schluss. Nach Würdigung aller im PRIMON-Gutachten dargelegten Argumente sprechen

wir uns gegen einen derzeitigen Börsengang der integrierten Deutschen Bahn AG aus. Wir verweisen - insofern nur mal als kleine Anmerkung - auch auf das Grünbuch zu Public Privat Partnerships. Wenn ich dort private Partner reinhole, und gemischtwirtschaftliche Unternehmen habe, droht der Zwang zur Ausschreibung durch die Europäische Union. Da sind schon in dem Grünbuch Überlegungen festgelegt. Der zweite Punkt ist, dass wir bei den Privatisierungsvarianten - es sind ja nur fünf Modelle untersucht worden, es gibt unendlich viele eigentlich -, dass wir immer auch die Frage der Beschäftigung und Beschäftigungssicherung im Auge haben müssen und, dass Instrumente gefunden werden sollten, die die Zahl der Arbeitsplätze wieder steigen lässt. Letztlich brauchen wir den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz durch transparente Vereinbarungen mit dem Bund und den Ländern, die in der Abhängigkeit von Qualität und Verfügbarkeit die Infrastruktur und die Finanzierbarkeit zu sichern. Das heißt, nicht einfach mehr Geld geben, sondern Qualität und Verfügbarkeit als Maß der Finanzierung zu nehmen. Letzter Punkt ist die Frage, die auch schon angesprochen wurde, nämlich die Frage der Rückholbarkeit von Entscheidungen. Alle Lösungen, die dem Bund Steuerungsinstrumente zur Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele und auch seiner Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur entziehen, werden von uns abgelehnt. Dazu gehört, dass bei einer möglichen Entscheidung zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG auch die Möglichkeit gegeben sein muss, notfalls die Reißleine zu ziehen, wenn nicht mehr die Daseinsvorsorge, sondern nur noch das Interesse eines einzelnen Unternehmens über die Fortentwicklung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke, Herr Heimlich! Herr Wolf!

Dr. Winfried Wolf (Bürgerbahn statt Börsenbahn): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Sachverständige, werte ehemalige Kolleginnen und Kollegen des Deutschen Bundestages! Ich spreche für Bürgerbahn statt Börsenbahn. Wir treten ein für einen „Status quo plus“, das heißt für eine optimierte Bahn im öffentlichen Eigentum. Und ich spreche gleichzeitig für einen Zusammenschluss, der heute der Presse vorgestellt wurde, in dem Attac Deutschland, „Bahn von unten“, Intransnet, der Bund Naturschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Naturfreunde Deutschlands und Robin Wood gemeinsam für diese Ziele eintreten. Wir haben unsere Position, die Ihnen vorliegt als Drucksache, in zehn Punkten zusammengefasst, wo ich, wenn ich richtig rechne, für jeden Punkt ca. 30 Sekunden habe. Erster

Punkt. Wir sagen, anders als ein Großteil der Debatte und ähnlich wie mein Vorredner, dass es nicht primär darum geht um das „Wie“ eines Börsengangs, sondern um das „Ob“ eines Börsengangs. Wir stellen fest, dass die Entscheidung 1994 war, dass die Deutsche Bahn AG im Eigentum des Bundes bleibt, dass es keinen Beschluss des Souveräns gab, diese Entscheidung rückgängig zu machen. Wir sagen zweitens: Man muss bilanzieren, warum die Bahnreform in allen entscheidenden drei Punkten gescheitert ist und aus der formellen Privatisierung dann überlegen, ob man „weiter so“ sagt oder eine ernsthafte Analyse vorträgt. Heißt gescheitert in Bezug auf: Die Bahnreform brachte keine Entlastung der öffentlichen Haushalte und die Bahn ist wieder bis an die Grenze des Eigenkapitals verschuldet. Die Bahn hat nicht ihre Marktanteile am Verkehrsmarkt erhöhen können und die Bahn ist heute zwar keine Behördenbahn mehr, aber in einer ähnlichen Form arrogant und diskriminierend. Drittens: Wir sagen, dass alle Ziele, die der Öffentlichkeit vorgestellt werden, die mit der Privatisierung der Bahn verbunden sind, nicht erfüllt wurden. Es heißt, es wird keine Sanierung des Haushaltes geben, keinen relevanten Beitrag dazu. Die Summen von fünf oder fünfzehn Milliarden werden teilweise aufgefressen werden, indem sie wieder zukommen sollen, der neu privatisierten Bahn. Es wird weiterhin kein Zugang zu frischem Kapital geben, Herr Wiesheu, das Kredit-Ranking einer Bahn, die nicht mehr Bundeseigentum ist, wird schlechter sein als das einer Bahn, die im Bundeseigentum ist. Und nochmals: Alle Varianten bei Booz Allen Hamilton besagen, dass nicht der Modal Split verbessert werden wird, für die Schiene, mit Ausnahme unter ganz bestimmten Bedingungen im Güterverkehr. Ich fand deswegen richtig, was Herr Dr. Thilo Sarrazin am 10. Mai hier bei dieser Anhörung sagte, wonach seiner Ansicht nach die ganze Entscheidung rein ideologisch bedingt sei, dass die Politik sagt, im Herbst muss irgendwie entschieden werden, man aber ganz komfortabel zunächst einmal weiter fahren könnte, in der bisherigen Form. Wir sagen in der vierten These, dass in allen Formen der Privatisierungen diese Privatisierungen mit erheblichen Nachteilen für den Bund und für die Steuerzahlenden verbunden sein würden, und zwar in allen Formen. Und das unter Bedingungen, über die richtig gesagt wurde, dass weiterhin der Bund im Jahr bezahlen muss, aber trotzdem z. B. eine Fremdbestimmung in erheblichem Maße da sein würde, auch von branchenfremden Unternehmen, die sich in diesem Bereich einkaufen könnten, dass ein Druck besteht, auf eine massive Erhöhung der Renditen, die mit ein, zwei Prozent nicht ausreichen würden, sondern zehn, fünfzehn Prozent notwendig wären, um private Investoren zu be-

dienen, dass in allen Formen eine Möglichkeit – Kollege Hansen - der Gefahr der Zerschlagung bestehen würde, nicht nur bei der Trennung, sondern auch beim integrierten Börsengang. Es können natürlich hinterher Teile des Unternehmens verkauft werden, aufgrund des Drucks der privaten Investoren, Gewinne zu machen. Dass es in allen Formen Synergieverluste geben würde und, dass bei allen Formen, vor allem je mehr Wettbewerb es geben würde, desto mehr ein Flickenteppich entstehen würde, für die Fahrgäste, in Bezug auf Tarifeinheit, in Bezug auf Fahrpläneinheit usw. Wir gehen in der fünften These auf einige Modelle ein, worauf ich jetzt aufgrund der Zeit nicht im Einzelnen eingehen kann – ich stimme aber allen zu, allen Sachverständigen der ersten Anhörung, dass das Modell mit dem größten Erpressungspotenzial, mit der größten Form des Unter-Wert-Verkaufs das Modell eines integrierten Börsengangs sein würde. Wir sagen weiter, dass ein Eigentumsmodell Grundvariante sich in der Praxis nicht groß unterscheiden würde, von dem Modell „integrierter Börsengang“, weil insgesamt ein privater Monopolist oder ein stark privat geprägter Monopolist mitentscheiden würde, über auch Investitionen im Schienennetz. Wir sagen weiter, dass es bei jeder Form der Privatisierung ohne Netz zu einer Entschuldung des privatisierten Unternehmens kommen würde, weil die Deutsche Bahn AG, pfiifigerweise, noch nicht durch Herrn Wiesheu, aber durch Herrn Mehdorn, einen Großteil der Schulden beim Netz geparkt hat – rund 15 Mrd. Euro liegen beim Netz –, die dann auf den Bund übergehen würden und dann in erheblichem Maß auffressen würden, das was eingenommen werden würde. Ich diskutiere gern mit Ihnen, Herr Wiesheu, aber das ist ein ernstes Argument Und last not least glaube ich, dass wenn nur der Güterverkehr verkauft werden würde, möchte ich darauf verweisen, dass im Güterverkehr die Entwicklung momentan dahingeht, auf große Entfernungen zu orientieren, dass allein dreiviertel aller Gleisanschlüsse in der Zeit der Bahnreform abgebaut wurden, von insgesamt 13 000 auf 4 000 abgebaut wurden, und das das eine Form der arbeitsteiligen Produktion in Europa zwar fördern würde, auch auf der Schiene, aber gleichzeitig regionale Strukturen zerstört werden würden. Sechste These: Ich glaube, dass alle Argumente, man könnte doch sich vorstellen, wie eine Bahn im Wettbewerb aussehen könnte, die mehr Verkehr auf die Schiene bringt, einem reinen Wunschdenken unterliegen und vor allem eine Extrapolation der nicht extrapolierbaren Fähigkeiten und Ergebnisse im Nahverkehr sind. Dass man im Nahverkehr bei 70 % Subventionen diese Erfolge machen kann, ist kein riesiges unternehmerisches Können. Das aber zu übertragen auf den Fernverkehr, ist so gar nicht darstellbar.

Und der Grund, den Herr Bodack bei der Erstanhörung genannt hat, dass es im Jahre 1994, oder vor 1994, mehr private Anbieter im Fernverkehr gab als heute, TUI z. B., ist eindeutig, dass Private in diesem Fernverkehr eben eine nicht ausreichende Rentabilität sehen. Das heißt, ich glaube, dass wir es dann zu tun haben würden mit einer Rosinenpickerei, dass das, was im Grundgesetzartikel 87e steht, eben auch Angebote im Fernverkehr zum Wohle der Allgemeinheit anzubieten, nicht realisiert werden würde, dass es da auch keine Vorgaben geben würde, dass man weiter an die Ostsee fahren muss, dass man weiter das Bodenseegebiet erschließen muss, dass auch Ostfriesland angebunden sein müsste, im Fernverkehr, das ist nicht abgesichert. Da wird ganz klar gesagt, entweder zahlt die öffentliche Hand zusätzlich Subventionen in den Bereichen oder diese Bereiche werden zusätzlich abgehängt werden. Siebter Punkt: Ich glaube, ganz wichtig, dass wir sehen sollten, dass bei all den Debatten momentan, wir nur diskutieren über zehn maximal fünfzehn Jahre. Die Eisenbahnen sind aber eine säkulare Investition, die auf 20, 30, 50 Jahre angelegt sind. Und in keinem Gutachten wird vorgerechnet, was sein würde in 20, 25 Jahren, wenn das so privatisiert werden würde. Selbst wenn wir sagen, das Netz bleibt beim Bund, ist trotzdem so, ICE-Flotte wird 20 Jahre lang abgeschrieben. Ob ein privater Investor, der ICE-Züge kaufen würde, in zehn, fünfzehn Jahren in der Lage sein würde, die zu erneuern, ist absolut in die Sterne geschrieben. Der kann nach sieben Jahre sagen „Tschüss, auf Wiedersehen“. Und da wird die öffentliche Hand entscheiden müssen, kann sie in diesem Bereich neu investieren oder sind die Möglichkeiten nicht gegeben.

Vorsitzender: Herr Wolf, wenn Sie einen dezentem Blick auf die Uhr werfen könnten!

Dr. Winfried Wolf (UMKEHR e. V.): Ja, das tue ich, dann kürze ich ab. Ich sage kurz noch, dass das Kontrastprogramm „Deutsche Bahn AG als Buhmann“ meiner Ansicht nach falsch ist. Die Deutsche Bahn AG ist ein legitimes Kind der Bahnreform und der Bund ist in wesentlichem Maße verantwortlich, was die Deutsche Bahn AG gemacht hat oder er hat sie gewähren lassen. Ich sage neuntens, dass meiner Ansicht nach viel zu wenig diskutiert wird, dass die Arbeitsplätze bei der Bahn bereits halbiert worden sind und jede Form der Privatisierung eine weitere massive Reduktion der Arbeitsplätze bringen würde. Und ich sage zum Schluss in Punkt zehn, dass wir meinen, dass ein „Status quo plus“ untersucht werden muss, dass es falsch ist, nur das „Wie“ einer Privatisierung zu untersuchen. Durch ein Status Quo Plus untersucht werden könnte auch, indem man nicht nur Blicke nach Schweden,

Großbritannien, sondern auch in die Schweiz reinlenkt, und dort feststellt, dass die Mischung von relativer bürgernaher Struktur, von relativer dezentraler Struktur, von relativer kantonalen Struktur, verbunden mit den zentralen Beispielen Tarife und Fahrplan wird zentral gesteuert, ein Modell sein könnte, was bei uns auch einiges an Erkenntniswert bringen würde. Soweit und Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wolf! Herr Holzhey!

Michael Holzhey (Wettbewerbsverein): Vielen Dank Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Gestatten Sie bitte eine Vorbemerkung. Sie haben ja im Programm ausgewiesen gesehen, dass noch jemand anderer für den Verein antreten sollte. Ich bin kurzfristig eingesprungen, weil es zwei Verhinderungen gab. Ich selber bin Berater bei PSPC, einem Beratungsunternehmen der Bahnpolitik, Verkehrspolitik, und wir haben in einem kurzen Telefongespräch abgecheckt, dass wir die gleiche geistige Gesinnung haben, so dass ich auch das explizite Einverständnis habe, sie zum Teil als meine eigene Position auszugeben. Der Vorteil eines späten Drankommens ist ja, dass man auf die Vorgänger eingehen kann. Und ich glaube, das würzt die Diskussion auch ein bisschen, zumal wir, glaube ich, doch einiges gehört haben, was zur Legendenbildung beiträgt. Erster Punkt ist: Ich war von dem Herrn Wiesheu sehr erstaunt und bin immer wieder überrascht, welche Finten doch die DB entwickelt, um neue Argumente aus dem Hut zu zaubern. Seit Neuestem ist es also so, dass die Trennung schwerer rückholbar sei als die Integration. Ja, das ist erstaunlich, das hat noch keiner gesagt. Einen privaten Investor zu enteignen – da kann ich nur sagen: Viel Spaß! Das haben die Neuseeländer erlebt, das ist also ein Erlebnis der besonderen Art. Zumal Sie ja wortwörtlich gesagt haben: „Wem wollen Sie dann das Netz auf Auge drücken“ (O-Ton). Da frage ich Sie nur, wenn das so eine Last ist, Sie müssen es nicht haben, es zwingt Sie keiner dazu, diesen Ballast zurzeit in Anspruch zu nehmen. Deswegen reden wir hier ja. Nächster Punkt: Ich bin immer überrascht, wie EU-Recht interpretiert wird und wie auch Herrn Verheugens Aussage sozusagen hochstilisiert wird. Herr Barrot hat auf der Pressekonferenz wortwörtlich gesagt, auf dem deutschen System lastet ein Verdacht. Das ging auch sehr weit durch die Presse. Im Hintergrund-Gespräch war er noch sehr viel harscher, insbesondere seine Mitarbeiter, da können Sie mal die Presse fragen. Also ich weiß nicht, wo man da den Eindruck hernehmen will, das sei abgesichert. Das ist das typische Vorgehen der EU-Kommission. Sie überlässt erstmal subsidiär dem Staat, den Fehler

zu begehen und dann zieht sie die Daumenschrauben an. Das macht sie immer so. Und im Übrigen empfehle ich mal den Annex zu lesen, den die Kommission herausgebracht hat, welche Bedingungen sie an diese Unabhängigkeit des Netzes knüpft. Der hat es in sich. Also wie man da eine Gruppenfunktion, schauen Sie sich mal die Internet-Page der DB an, da ist das Netz eine Gruppenfunktion. Da muss man kein Kenner der Organisationstheorie sein, um zu sagen, das ist wohl sicher keine Funktion, die bei chinese walls getrennt wird. Also wie das EU-rechtskonform sein soll, da bin ich sehr gespannt. Und im Übrigen, was immer alle vergessen, die EU-Kommission entscheidet nicht. Am Ende entscheidet der EuGH. Die EU-Kommission kann eine Meinung haben wie sie möchte, am Ende wird Eisenbahngesetzgebung ausgelegt. Und ich bin relativ zuversichtlich, dass das sehr viel anders gesehen würde. Auch interessant, von Herrn Ludwig die Aussage, die Schweiz sei das integrierteste System. Die Schweiz hat im Dezember, gerade weil sie zwei Hintergrundgespräche mit der EU-Kommission hatte, das Netz ausgegliedert, zumindest als Trassenvermarktungs-AG Na ja, immerhin, da sitzen zwei Wettbewerber mit drin und auch noch der Verband öffentlicher Unternehmen. Ich wette, dass das schon ein anderer Vergabeprozess ist - zumal die Schweiz ja im Übrigen internen Netzettbewerb hat, mit der BLS, also gar nicht vergleichbar - als bei uns in Deutschland. Auch interessant das Plädoyer für „unserre deutsche Bahn“, die dann sozusagen am 1. Januar auf die europäischen Märkte losziehen soll. Sie haben gesagt, die Franzosen und die Briten wären stolz darauf. Nein, die sind eben nicht stolz darauf, die Briten. Die Briten haben vor zwölf Jahren genau die gegenteilige Entscheidung gefällt. Im Übrigen in allen Netzsektoren. Die gliedern ihre Netzsektoren konsequent aus, weil sie sagen, 200 000 Beschäftigte sind uns nicht so wichtig wie der volkswirtschaftliche Wohlstand. Weil nun mal Wettbewerb für die Nutzer, für alle, sehr viel mehr, und im Übrigen dann auch für die Summe der Beschäftigten, sehr viel mehr Wohlfahrt erzeugt, als sich auf ein Unternehmen manisch zu konzentrieren. Jetzt aber zu meinem eigentlichen Vortrag: Der Wettbewerbsverein ist natürlich strikt für die Trennung, das dürfte Sie ja nicht großartig überraschen. Der Grund ist wirklich simpel: Ohne Wettbewerb „bis zum Abwinken“, aber kontrolliert in dem Sinne, das der Staat ihn ja domestizieren kann allein schon im Nahverkehr, wird es kein Wachstum der Branche Schiene geben, da können Sie sicher sein ja. Insbesondere brauchen Sie den Wettbewerb entlang der Wertschöpfungskette. Es nutzt Ihnen überhaupt nichts, über 30 % sich erbittert den Kopf zu zerbrechen, wie Sie da den letzten Cent rausholen, wenn Sie 50,

60 % unumkämpft lassen. Also im Kern geht es zurzeit um eine Richtungsentscheidung: Wollen wir die alte Marktordnung für Wachstum und Beschäftigung, mit Aussicht auf mehr Verkehr, oder wollen wir im Prinzip das Konzept des nationalen europäischen Champions, der aber von den eigentlichen Zahlen her, behaupte ich, eher dahindümpelt. Was Wettbewerb unter Staatsbahn bedeutet, hat Herr Mehdorn Anfang des Jahres noch mal deutlich gemacht. Ich zitiere aus der WiWo: „Mehdorn weist den Wunsch der Franzosen, mit ihrem TGV-Schnellzug nach München fahren zu dürfen, mit dem Hinweis auf Kapazitätsengpässe zurück. Überwinden ließen sich die Probleme nur, wenn die DB im Gegenzug von Brüssel nach Paris fahren kann“. Also Kapazitätsengpässe werden mit der Vorstellung verknüpft, wenn ihr mich reinlasst, sind die plötzlich behoben. Unter diesem Wettbewerb werden Sie kein Wachstum erzeugen. Mir ist die Faszination der nationalen Champions auch von je her unerklärlich, denn wenn man mal kritisch den so genannten track record dieser Champions untersucht, dann ist er gar nicht so überragend – die meisten gehen schief. Ich behaupte auch, die DB als nationaler Champion, der Europa aufrollt, wird nicht funktionieren. Die DB wird zwar als Unternehmen relativ gut dastehen. Sie wird auch hier mal eine Bahn kaufen und da mal eine erfolgreiche M&A betreiben. Aber ein bisschen überspitzt gesagt, wenn man sozusagen das sieht, was möglich wäre in der Branche, der Wettbewerb der Einäugigen unter den Blinden. Denn, in Europa werden auch Gegenstrategien entwickelt. Es ist doch nicht so, dass die Europäer das einfach so hinnehmen, dass der Champion kommt. Ich erinnere nur an die Diskussion mit Schweden, schon mit Green Cargo und sehr vielen anderen – auch in Osteuropa. Das ist kein Wettbewerb, ein hoch gezüchtetes staatliches Unternehmen ist kein Wettbewerb. Es ist relativ...es ist auch unternehmerisch keine Kunst. Es wird also zwei Effekte haben, wenn wir dieses Modell praktizieren. Wir haben verkehrspolitisch eine Stagnation und haushaltspolitisch werden wir Riesenprobleme bekommen. Die Verkehrspolitik wird so aussehen, dass die Schiene sukzessive an den Rand gedrückt wird. Das ist einfach so, weil das die Anreizlogik eines nach Rendite orientierten Unternehmens ist. Herr Fried hat das interessanterweise selbst gesagt. Er sagte im Tagespiegel: Die Deutsche Bahn setzt bei ihrer internationalen Expansion auf die Logistiktochter Stinnes und dort auf die Speditionssparte. Hier werde in den kommenden Jahren der Schwerpunkt der Investitionen liegen – weniger in den Sparten Schienengüter und -personenverkehr. Ein Logistikzentrum in China, das ist jetzt der entscheidende Satz, wirft eine wesentlich höhere Rendite ab, als die

meisten Verträge im Schienenpersonenverkehr. Das ist vollkommen richtig. Und so wird er es auch weiter praktizieren müssen, selbst, wenn er es anders wollte. Das ist die Logik eines privaten Investors.

Vorsitzender: Herr Holzhey!

Michael Holzhey (Wettbewerbsverein): Ja, ich komme zum Schluss. Im Übrigen, die Konsequenzen sieht man ja schon mit den fehlenden Eigenmitteln, die eben überall anders hineingesteckt werden, nur nicht in die Schiene. Abschließend möchte ich nur noch darauf hinweisen, wenn Defizitbringer rausfliegen und Herr Hansen z. B. sagt, dass 50.000 bis 80.000, manchmal sogar 100 000 Arbeitsplätze gefährdet seien oder dass die „Dussmannisierung“ der Dienstleistungsbranche droht - das hat ein anderer gesagt, nicht Sie -, dann listen Sie auch auf, welche Verkehre alle gefährdet sind, Einzelwagenladungsverkehr und ich glaube ein privater Zug von Wolfsburg nach Münster usw. Dann frage ich mich, wie kann man als Gewerkschaft so eine Einladung an den künftigen privaten Investor aussprechen, da zu filetieren. Und er wird filetieren. Er wird im integrierten Modell genauso filetieren wie im getrennten. Sie haben im getrennten allerdings die Möglichkeit, aus meiner Sicht, rechtzeitig umzusteuern. Und insofern kann ich nicht verstehen, wie man glaubt, als offenbar semikaritative Veranstaltung - die Hälfte der Arbeitsplätze ist gar nicht wettbewerbsfähig - in so einen Prozess hineinzugehen. Insofern verzichte ich auf ein Fazit, weil ich schon überzogen habe. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhey! Ich sage den Kollegen nur, dass das Rennen unnötig ist, weil die Abstimmung erst 16:25 Uhr ist, aber da jetzt ohnehin so viele den Saal verlassen, würde ich sagen, kommen wir jetzt zu einer Pause, denn es hat keinen Zweck, dass wir diesen Abwanderungsprozess von hier aus dann weiter beobachten. Ich unterbreche! Wir werden um, ich würde sagen 16.35 Uhr, weitermachen.

Unterbrechung der Sitzung von 16.13 bis 16.43 Uhr

Vorsitzender: Sehen Sie, Frau Tischmann, jetzt haben Sie die Aufmerksamkeit, die Ihnen gebührt! Deshalb bitte ich nur darum, jetzt auch die Gespräche so zu reduzieren, sprich auf Null zu fahren, damit man Sie gut hören kann, ohne dass Sie sich sonderlich anstrengen müssen. Frau Tischmann, Sie haben das Wort!

Heidi Tischmann (VCD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich spreche hier für den ökologischen Verkehrs-

club Deutschland und beginne auch mit dem heute viel zitierten Ziel der Bahnreform, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und, wie wir uns ja auch einig sind, dass dieses nicht unbedingt gelungen ist, auch zwölf Jahre danach. Die Ursachen dafür liegen nicht allein in der fehlenden konsequenten Umsetzung der Bahnreform, sondern auch in ungleichen Bedingungen für Bahn, Straße, Binnenschifffahrt und Flugverkehr im intermodalen Wettbewerb. Für den Verkehrsclub Deutschland ist die wichtigste Voraussetzung für die Stärkung des Systems Schiene die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger im Sinne echter Kostenwahrheit. Außerdem ist ein klares Bekenntnis zu langfristigen und verlässlichen Investitionen notwendig. Ohne diese Grundlagen kann, unabhängig von der Frage der Trennung von Infrastruktur und Transport, der umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsträger keinen deutlich höheren Anteil am Modal Split erreichen. Die gegenwärtige Debatte um das PRIMON-Gutachten suggeriert, dass es zurzeit ausschließlich nur um die gesellschaftsrechtlichen Modalitäten eines Börsenganges der DB AG geht. Vorrangig ist jedoch die Entscheidung, wie das Schienennetz Deutschlands im 21. Jahrhundert aussehen und organisiert werden soll. Dieses muss als Erstes geklärt werden. Der Staat hat eine im Grundgesetz verankerte Gemeinwohlverantwortung für die Bahninfrastruktur. Das muss auch so bleiben, zumal diese in den vergangenen Jahren mit öffentlichen Mitteln aufgebaut wurde. Der Staat wird auch in Zukunft die Infrastruktur finanzieren, also sollte er auch über die Verwendung der Mittel entscheiden und die Transparenz über die Verwendung herstellen. Es ist eine gefährliche Illusion, zu glauben, der Kapitalmarkt werde der Politik nach einem integrierten Börsengang die ungelösten Probleme der Eisenbahninfrastruktur abnehmen. Im Gegenteil. Eine Beteiligung des Kapitalmarktes an der Infrastruktur würde dazu führen, dass die Politik diese Probleme einige Jahre später in verschärfter Form zurückbekäme. Die Renditeerwartung privater Investoren würde die falschen Anreize für Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes setzen. Ein börsennotiertes Eisenbahnunternehmen wäre von Seiten der Aktionäre dem Druck ausgesetzt, sich den Gemeinwohlverpflichtungen zu entziehen mit der Folge, dass das Schienennetz massiv ausgedünnt würde, obwohl hohe staatliche Zuwendungen in Anspruch genommen werden. Wenn der Bund die Schieneninfrastruktur der Börse überantwortet, heißt das also nichts anderes als einen Blankoscheck auf Kosten der Steuerzahler und Steuerzahlerinnen auszustellen. Dem Modell eines integrierten Börsenganges muss daher aus Sicht des Verkehrsclubs Deutschland eine klare Absage erteilt werden. Die Eisenbahninfrastruktur

muss in öffentlicher Hand bleiben. Angesichts der dauerhaft angespannten finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte ist es außerdem zwingend notwendig, die vorhandenen Mittel für die Schiene effizient einzusetzen. Mehr Effizienz wird vor allem durch fairen Wettbewerb erreicht. Das beste Angebot zum günstigsten Preis zu bekommen, muss auch im Schienenverkehr das Ziel sein. Wichtig ist, dass dabei Umwelt-, Qualitäts- und Sozialstandards berücksichtigt werden. Auch für die Nutzerinnen und Nutzer der Schiene wirkt sich der Wettbewerb in Form besserer Angebote positiv aus, wie die Erfolge der im Wettbewerb vergebenen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr belegen. Ein funktionierender Wettbewerb ist im Eisenbahnverkehr jedoch nicht zu erwarten, solange ein privilegierter, dominierender Konkurrent das Schienennetz und sämtliche weitere Infrastrukturen wie Rangierbahnhöfe und Nebenanlagen kontrolliert. Selbst mit einer intensiven Wettbewerbskontrolle und einer starken gesetzlichen Regulierung bleiben genügend Möglichkeiten, Unternehmen von einem Wettbewerb auf der Schiene auszuschließen. Es bedarf einer klaren Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Schienenverkehr und damit einer klaren Trennung von Infrastruktur und Transport. Von den im PRIMON-Gutachten dargestellten Privatisierungsvarianten ist diese Trennung am saubersten und aussichtsreichsten mit dem Trennungsmodell umzusetzen. Der ungehinderte und diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz für alle Bahnen ist Grundvoraussetzung für mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene. Und nur mit einer neutralen Schieneninfrastruktur kommen mehr Güter und Fahrgäste auf die Schiene. Und nur mehr Verkehr schafft sichere und möglicherweise auch mehr Arbeitsplätze. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Tischmann! Herr Hommel!

Klaus-Dieter Hommel (GDBA): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Am Schluss der Debatte würde es ja reizen, auf das eine oder andere Argument einzugehen. Ich möchte das nicht tun, ich möchte kurz zu Beginn die Position der Verkehrsgewerkschaft GDBA darstellen. Worum es uns geht, ist, dass wir die Interessen der Beschäftigten zu vertreten haben und deshalb auf die Beschäftigungssicherung, auf einen konzernweiten Arbeitsmarkt, auf die Sicherung der Sozialleistungen, auf den Erhalt der Tarifregelungen als Vorbedingung für eine Privatisierung der DB AG besonderen Wert legen. Deshalb stellen wir unsere Zustimmung zu diesem Thema unter diesen Vorbehalt. Und um all diese Dinge zu gewährleisten, ist aus

unserer Sicht der Erhalt des integrierten Konzerns eine Grundbedingung. Würde diese nicht eingehalten werden, würde es zu erheblichen Nachteilen für die Beschäftigten kommen, und die würden wir so nicht hinnehmen können. Wir haben eine Vielzahl von Argumenten heute gehört und ich unterstelle allen, die sich heute geäußert haben, dass sie das Beste für das System Schiene in Deutschland wollen. Jeder aus seiner Sicht hat sicherlich aufgrund der besonderen Interessen Recht, wenn es darum geht, bestimmte Anforderungen an dieses System zu stellen. Und ich möchte jetzt deshalb nicht auf die Themen, die wir ausführlich in unseren Gutachten behandelt haben, nämlich das Thema, wie sieht es mit dem Wettbewerb aus und welche Auswirkungen hat welche Form einer möglichen Privatisierung auf den Haushalt, eingehen, sondern ich möchte mir gestatten aus der Sicht eines Eisenbahners - und ich darf das hier sagen, obwohl in gewerkschaftlicher Funktion, bin ich seit nun knapp 30 Jahren mit diesem Geschäft vertraut - Ihnen als Abgeordnete so ein paar Hinweise zu geben, worüber wir denn hier eigentlich reden. Wir haben verschiedene Gutachten, die in der Frage der Auswirkungen eine Perspektive darstellen, die zum Teil über Zeiträume von zehn und mehr Jahren dargestellt wird. Ich habe mit Wissenschaftlern gesprochen, die gesagt haben, alles, was über zehn Jahre in einer Prognose sich darstellt, ist möglicherweise nicht mehr so sicher, dass man sich darauf verlassen kann, dass es eintritt. Im Übrigen, wenn man sich die Gutachten ansieht, dann sieht man, dass die Frage des praktischen Betriebes der Bahn aus meiner Sicht und aus unserer Sicht nicht ausreichend beleuchtet wurde. Die Bahn bietet ein Produkt an, was sich aus unserer Sicht als Mobilität darstellt. Nämlich Mobilität im Personenverkehr und Mobilität im Güterverkehr. Der Kunde erwartet ein Produkt, welches ihm in entsprechender Qualität, in entsprechender Pünktlichkeit und natürlich mit der nötigen Sicherheit einen bestmöglichen, einen preisgünstigen und effizienten Transport zur Verfügung stellt. Und wir sind der Auffassung, dass die Infrastruktur ein wesentlicher Teil dieses Produktes ist. Wir haben heute in Deutschland rund 35 000 Kilometer Netzlänge. Es fahren täglich 37 000 Züge auf diesem Schienennetz. Wir haben über 500 Bahnhöfe oder Betriebsstellen und die Bahn befördert täglich mehr als fünf Millionen Reisende. Wir haben eine Milliarde Trassenkilometer zu vergeben, aber eben nicht nur zu vergeben, sondern diese Trassenkilometer und den Transport auf diesen Trassen auch im täglichen Betrieb zu managen. Und wer die Eisenbahn mehr oder weniger genießen darf oder vielleicht auch manchmal zum Ärgernis genießen muss, der weiß, dass es in diesem Betrieb Abweichungen gibt. Der weiß, dass

vielfältige Einflüsse, sowohl beeinflussbare als auch nicht beeinflussbare Einflüsse, dazu führen, dass die Kolleginnen und Kollegen, die dieses Geschäft betreiben, weniger im Regelbetrieb tätig sind, sondern tagtäglich dafür sorgen müssen, diese Abweichungen zu managen. Ich nenne dabei das Thema Fahren und Bauen, ich nenne dabei das Thema Großereignisse, also ein operatives Geschäft, wir stehen unmittelbar vor der Fußballweltmeisterschaft, wo also, in Abweichung vom regelmäßigen Betrieb, die Bahn in der Lage sein muss, auf solche Dinge sehr flexibel zu reagieren. Wir sind der Auffassung, dass ein solches Reagieren nur dann möglich ist, wenn man eine zentrale Verantwortung, nämlich zwischen Netz und Betrieb hat und nicht letztendlich nur Anwälte zu beschäftigen, wenn es darum geht, bestimmte Unregelmäßigkeiten am Ende auszuwerten und dann darüber zu reden, wer wem Entschädigungen zu zahlen hat, sondern dass es darum geht, diesen Betrieb in einer hohen Qualität, in einer hohen Pünktlichkeit und mit einer hohen Sicherheit zur Verfügung stellen zu können. Und das im Übrigen liegt unseres Erachtens im Interesse aller Kunden und liegt im Interesse aller Wettbewerber. Denn nur so kann Betrieb funktionieren und kann sich auch Wettbewerb auf der Schiene entsprechend darstellen. Und ich glaube, wenn man darüber nachdenkt, kann man sich auch vorstellen, dass insbesondere solche Innovationen im Rad-Schiene-System, wie der ICE, wohl kaum zustande gekommen wären, wenn nicht ein beiderseitiges Interesse bestehen würde, nämlich zwischen der Infrastruktur und in dem Moment dem Fernverkehr, um solche Innovationen am Ende auch auf die Schiene zu stellen. Das heißt, für uns ist die Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für ein Produkt Schienenverkehr, was dann auch in der Lage ist, erfolgreich am Markt zu agieren, nämlich mit dem Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Wir brauchen aber auch eine entsprechende Verkehrspolitik in Deutschland, die dieses System unterstützt. Wir sind für faire Wettbewerbsbedingungen für die Bahn. Ich nenne das Thema Mehrwertsteuer, Ökosteuer, Anlastung der Wegekosten. Wir brauchen eine langfristige Sicherung der Finanzierung des Fahrweges und wir brauchen natürlich auch die Verstärkung der Regionalisierungsmittel und insgesamt klare verkehrspolitische Ziele. Es müssen verkehrspolitische Entscheidungen getroffen werden, nämlich, welchen Schienenverkehr, welche Bahn will dieses Land und welche Mittel müssen dafür in entsprechenden Zeiten und in entsprechender Höhe zur Verfügung gestellt werden. Dieses ist für uns die Grundlage, eine wesentliche Grundlage, für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hommel. Ich gehe davon aus, dass wir in eineinhalb Stunden die nächste namentliche Abstimmung haben. Und ich würde bis dahin gerne noch Einiges durchziehen wollen. Deshalb nehme ich mir die Freiheit, am Obleute-Gespräch vorbei, erstens vorzuschlagen, dass alle Kollegen zur Kenntnis nehmen, dass wir hier glänzenden Sachverstand am Tisch haben, dem wir also nicht erst den Hintergrund unserer Frage langwierig vorstellen müssen, sondern wir können diese Frage auch knapp und direkt stellen. Und der zweite Punkt ist, im Gegengeschäft, dass sich dann die Sachverständigen darauf verständigen, statt in fünf in drei Minuten zu antworten, so dass wir – ich sage es mal so – wenigstens noch zwei, drei Runden Frage-Antwort-Spiel bekommen würden, was sonst nicht der Fall wäre, und damit auch die Chance haben, das Geschehen etwas breiter auszuloten. In der mir eigenen Art stelle ich keinen Widerspruch fest und würde zunächst mal zu Beginn der Fraktionsrunde dem Abgeordneten Ferlemann das Wort geben.

Abg. Enak Ferlemann (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe eine Frage an Herrn Dr. Lindemann und Herrn Dr. Wiesheu. Einige Sachverständige haben sich ja für den Status quo der DB AG hier ausgesprochen. Ich möchte Ihnen beiden die Gelegenheit geben, darauf zu antworten und Stellung zu nehmen, und frage, muss der Eigentümer Bund überhaupt eine Teilprivatisierung der DB AG vornehmen, insbesondere wenn man im System Schiene in ganz Europa mehr Wettbewerb bekommen wird und Deutschland einen starken europäischen Player braucht?

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich bitte die Angesprochenen – Herr Wiesheu, Herr Lindemann? Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Tatsache ist, dass wir derzeit eine völlige Veränderung der Wettbewerbsbedingungen bekommen. Das betrifft den Güterverkehr in Europa mit der Öffnung der Grenzen im nächsten Jahr. Das ist eine neue Herausforderung. Das betrifft auch den Personenverkehr. Wenn ich den Regionalverkehr nehme, wo wir erheblich mehr Wettbewerb bei uns im Land haben, wo wir aber dann auch die Chancen im Wettbewerb in anderen Ländern bekommen sollen, um uns auch hier behaupten zu können. Ich nehme nur diese zwei Punkte. Hauptthema Güterverkehr auf der Schiene in Europa. Das erfordert, wenn wir uns hier vernünftig aufstellen wollen, zusätzliche Investitionen. Wir haben keine schlechte Ausgangslage, weil die Bahn AG mit dem Güterverkehr auf der Schiene gut dasteht, im

internationalen Vergleich. Es ist noch nicht befriedigend das Ganze, aber die Ausgangslage ist gut. Nur wenn wir uns auf dem beschränken müssen, was derzeit los ist, werden andere Wettbewerber natürlich sich ganz anders aufstellen können, und zwar nicht nur Wettbewerber auf der Schiene, sondern auch auf der Straße. Deswegen ist es ein Thema, wo tatsächlich Investitionsmittel gebraucht werden. Soweit wir die Lage einschätzen, wird der jetzige Eigentümer Bund dazu weder in der Lage noch bereit sein. Insofern ist es notwendig, hier entsprechende Antworten geben zu können. Und deswegen ist der Gang an den Kapitalmarkt nach unserer Meinung für die weitere Entwicklung insgesamt sinnvoll und zwingend. Wir wollen die Chancen nutzen. Ich glaube, dass das auch verkehrspolitisch richtig ist, dass dann, wenn man mit dem Güterverkehr, der ein lang laufender Verkehr ist, die Chance hat, in Europa einzusteigen, man das auch tun soll. Soweit ich die politische Diskussion bisher verstanden habe, war es ja so, dass man immer gesagt hat, der LKW ist hervorragend und unschlagbar in der Regionalverteilung, die Schiene sollte hervorragend sein im Fernverkehr. Jetzt haben wir aber – ich habe es vorher gesagt – die Tatsache, dass der LKW von Finnland bis Portugal fahren kann und der Schienengüterverkehr an der Grenze stehen bleiben muss. Das wird sich ändern. Und deswegen sollte man hier die Spielräume haben.....Nein wir scheuen uns gar nicht. Sorry, auf Sie würde ich gerne antworten, ich weiß ja nicht, ob man da die Gelegenheit hat. Wir scheuen uns überhaupt nicht!

Vorsitzender: Ich bitte um Vergebung, aber aus langer Erfahrung weiß ich, dass, wenn ich gegenseitige Diskussionen zulasse, das Ganze aus dem Rahmen gerät. Deshalb bitte ich um Verständnis, wenn wir hier manchmal etwas autokratisch vorgehen müssen.

Dr. Otto Wieseheu (DB AG): Ich möchte gerne noch einen Satz zur Ergänzung. Wir fahren Niederlande, wir fahren Dänemark, wir fahren auch Schweiz und Italien, weil wir da auf bilateraler Basis hin können. Wir scheuen nicht den Wettbewerb, aber demnächst wird es auf internationaler Basis zulässig, ohne dass wir uns bilateral abstimmen müssen. Die Chance müssen wir nutzen. Dort, wo es bilateral möglich war, sind wir heute bereits unterwegs.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lindemann!

Dr. Kay Lindemann (BDI): Damit kein Missverständnis aufkommt, ich hatte in meinem Eingangsstatement den Akzent auf den Wettbewerbsaspekt gelegt, aber natürlich ist die deutsche Industrie für die Privatisierung. Es kann für uns gar kein Zweifel aufkommen,

dass bei dem Thema Kapital-Börsengang etc., dass es auf die Frage des „Wie“ ankommt, nicht auf die Frage des „Ob“. Unternehmerische Entscheidungen sollten so weit es geht von Privaten getragen werden, weil es nun mal, und das ist, glaube ich auch unbestritten Grundgedanke der Bahnreform, weil derjenige, der auch ein privates finanzielles Risiko trägt, der geht am besten und am effizientesten mit den Mitteln um. Und deswegen besteht an diesem Punkt für uns gar kein Zweifel. Und wir unterstützen auch die Deutsche Bahn AG ganz ausdrücklich in ihrem Bemühen, mit dem Kapitalmarkt auch Mittel zu bekommen, um auch den Wachstumskurs in den interessanten Märkten auch fortzusetzen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lindemann! Kollege Beckmeyer!

Abg. Uwe Beckmeyer (SPD): Ich freue mich, dass die Deutsche Bahn AG mit einem Vorstand hier vertreten ist. Ich hätte mich natürlich noch mehr gefreut, wenn sie hier mit zwei Vorständen vertreten wäre. So war es ja eigentlich auch verabredet. Aber gleichwohl, was nicht ist, muss durch doch vielleicht Fragen und Antworten laufen. Wir lesen heute in den Zeitungen oder wir lesen morgen in den Zeitungen, durch eine Vorabausgabe, einen Vorabbericht, wo der Bundesverkehrsminister Tiefensee der Süddeutschen Zeitung sagt, dass der Bahnvorstand zugesagt habe, Immobilien jenen Konzerntöchtern zuzuordnen, denen sie dienen. Das ist ja der Kern des Bahngründungsgesetzes. Die Frage ist, wird das die Bahn tun und auch rückwirkend oder wird sie erst jetzt damit beginnen. Das ist natürlich eine Frage, weil es Bilanz- und damit Werthaltigkeitsfragen berührt, die uns auch schon bei der letzten Anhörung beschäftigt haben. Meine Frage ist: Erstens: Ist dieses Papier der Bahn, das uns hier zugegangen ist, ein vom Vorstand autorisiertes Papier. Zweitens: Ich bitte um Erläuterung der Punkte 10 und insbesondere 11. Die Fragen gehen an Herrn Wieseheu.

Vorsitzender: Herr Wieseheu!

Dr. Otto Wieseheu (DB AG): Ich antworte gerne darauf! Erstens einmal, Herr Abgeordneter, der Bahnvorstand wäre gerne mit allen Vorstandsmitgliedern hier vertreten beim Verkehrsausschuss und würde gerne seine Ansichten und seine Themen dem Verkehrsausschuss erläutern. Wenn ich meine Meinung dazu sagen darf, ich würde das auch für angemessen halten. Das möchte ich dazu nur bemerken. ... Das Mikrofon ist an, ich muss ins Mikro reden! Ich wiederhole es noch einmal: Der Bahnvorstand würde gerne mit allen Vorstandsmitgliedern hier auftreten und vor dem Verkehrsausschuss seine Themen erläutern.

tern und mit dem Verkehrsausschuss erörtern. Zweitens, die Immobilienzuordnung, die hat eine Vorgeschichte. Zunächst war im DB-Gründungsgesetz ja im § 25, festgelegt, dass die entsprechenden Themen den Betrieben, die die Leistung erbringen, zuzuordnen sind. Vorgesehen war das für die Bahnreform Stufe 2, nämlich dann, wenn die Aktiengesellschaften für die einzelnen Bereiche gegründet werden. Das war einige Jahre später der Fall. Es ist dann eine Unterscheidung gemacht worden, zwischen den betriebsnotwendigen Grundstücken und den nicht betriebsnotwendigen. Die betriebsnotwendigen sollten zugeordnet werden, die nicht betriebsnotwendigen konnten verwertet werden. Es hat in der Zeit dann einen dritten Punkt gegeben, der jetzt zur Diskussion hauptsächlich führt - Herr Großmann, korrigieren Sie mich, wenn ich es falsch sage -, einen dritten Punkt, das waren die so genannten 21er Projekte, Stuttgart 21, was ja noch weiter betrieben wird, München 21 und andere 21er Projekte, da hat man gesagt, wenn diese Projekte kommen, werden eine Reihe von bis jetzt betriebsnotwendigen Grundstücken dann nicht mehr betriebsnotwendig sein. Und die belässt man zunächst beim Konzern. Und darüber hat es Übereinstimmung gegeben zwischen DB, Verkehrsministerium und Finanzministerium. So ist es mir berichtet worden, ich kenne das nicht aus eigenem Erleben, sondern aus dieser Berichterstattung. Da haben sich jetzt eine ganze Reihe von Projekten erledigt, weil sie nicht realisiert werden. Deswegen ist es jetzt erforderlich, bei der Zuordnung das neu zu regeln. Und da gibt es keinen Dissens mehr zwischen Verkehrsministerium und uns. Das wird so gemacht. Es stehen ein paar Probleme noch drin, die will ich ansprechen. Das eine ist, wenn für die Zuordnung, die Umordnung im Konzern dann durch die Bank Grunderwerbssteuer fällig wird, ist das ein Problem – auch vom Volumen her. Dazu hat es bereits ein Gespräch gegeben mit dem Finanzminister. Und das Zweite ist, da will ich doch darauf aufmerksam machen, wenn es nach den einzelnen Gesellschaften DB Netz oder Station und Service, Energie oder anderen eine Vermessung, Aufteilung, Eintragung von Grundbuchrechten, Eintragung von Zugangsrechten, Begehungsrechten und sonstigen Rechten gibt, dann muss man hier ein Konglomerat auflösen – rein juristisch auflösen. Da können sie mehrere Kompanien von Notaren über mehrere Jahre hinweg beschäftigen und Vermessungsämter auch, weil sich das eben so im integrierten Konzern entwickelt hat. Wie weit man das machen muss oder handhaben muss, weiß ich noch nicht, da kann ich auch keine Auskunft geben. Aber auf alle Fälle glaube ich, besteht mittlerweile Konsens, dass man den Anforderungen, die hier vom Gesetz und vom Ministerium gegeben sind,

auch Rechnung getragen sind. So glaube ich, sind die letzten Gespräche verlaufen.

Vorsitzender: Vielen Dank!

Abg. Uwe Beckmeyer (SPD): Herr Wiesheu, ich darf einfach hier noch mal einen Vorhalt machen, und zwar die Bilanz der Holding der DB AG von 2004 weist bei entsprechenden Sachanlagen, Grundstückswert und grundstücksgleiche Rechte, 2,6 Mrd. aus und die des Netzes, auf dem das ganze passiert, von 1,9 Mrd. Also kann man ja nicht sagen, dass das nur kleine Zuordnungsschwierigkeiten sind, sondern das Gros der Grundstücke ist bei der Holding. 2004! Also, das sind nicht nur zwei, drei, vier oder fünf Bahnhöfe, sondern es ist das große Ganze, was dort gelagert ist, ich sage mal, gegen Gesetz, gegen das Bahngründungsgesetz!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Ich glaube, da muss ich widersprechen, weil in diesem Bilanzausweis auch die nicht mehr betriebsnotwendigen Grundstücke enthalten sind, die den einzelnen Gesellschaften ja gar nicht mehr zugeordnet werden müssen. Und deswegen kann man aus dieser Zahl die Schlussfolgerung nicht ziehen, die Sie gerade gezogen haben. Im Übrigen ...

Vorsitzender: Für das Protokoll füge ich hinzu, ich bitte um Vergebung, Herr Wiesheu, weil das sonst hinterher nicht unbedingt identifizierbar ist.

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Entschuldigung! Ich sage das mit einem Vorbehalt, aber so weit ich die Situation überblicke, hat das damit zu tun, und deswegen, wie gesagt, sind in der Bilanz auch Grundstücksausweise enthalten, die tatsächlich nicht einzelnen Gesellschaften zugeordnet werden müssen. Deswegen ist der Korrekturbedarf in dem Zusammenhang nicht so groß wie aus den Zahlen hier abzuleiten wäre. Aber ich bitte noch einmal darum, dieses Thema soll vernünftig geklärt und gelöst werden. Aber ich glaube, dass man das nicht zu einem grundsätzlichen Kontrastthema machen soll.

Abg. Uwe Beckmeyer (SPD): Herr Wiesheu, darf ich Ihnen in dieser Angelegenheit einen zweiten Vorhalt machen, und zwar gibt es ein Schreiben, das mir vorliegt, des Konzernvorstandes der Deutschen Bahn AG, Generalbevollmächtigten und sämtliche Gruppenleiter Services usw., Netz, Personenbeförderung vom 11.05. diesen Jahres „Überführung von Immobilienfunktionen der DB Energie GmbH und der DB Station&Service AG zur DB Services Immobilien GmbH“. Dort wird mit Wirkung zum 01.07. alles zusammengeführt, was bisher

DB-Immobilien noch nicht hatte, in Form von Gewährleistungen, den entsprechenden Immobilienanalysen, mit allem Drum und Dran, mit der entsprechenden Beratung und der Vertretung des Vorstandes der DB Station&Service AG in Immobilienangelegenheiten. Also das heißt im Grunde, der Vorstand der DB Station&Service AG in Immobilienangelegenheiten wird entmannt. Es wird beim Finanzvorstand eine entsprechende Funktion wahrgenommen, aber nicht mehr von der eigenständigen AG Station&Service. Und ich kann mir vorstellen, dass es beim Netz möglicherweise ähnlich ist. Da kann ich nur vor warnen. Das, was wir bei der EU-Frage diskutiert haben, ist, hier eine klare, eine klare Trennung herbeizuführen, absolut klare Trennung. Und insofern kann Herr Verheugen mit Recht sagen, Sie sind da super aufgestellt. Aber wenn nachgesehen wird, muss das auch stimmen!

Vorsitzender: Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Dem stimme ich zu. Deswegen sind wir ja auch dabei, bestimmte Dinge zu bereinigen. Ich darf einen Schritt weiter gehen. Wir haben ja vor einiger Zeit auch Gespräche geführt im Verkehrsministerium, wo bestimmte Maßnahmen im Investitionsbereich umgesetzt werden sollen, wo auch geklärt werden muss, dass die Maßnahmen dann auf den Grundstücken stattfinden, die der jeweiligen Gesellschaft zugeordnet sind. Auch da gibt es noch Abgrenzungsthemen und Probleme. Die sollen auch geklärt werden, damit die Mittel auch frei werden und fließen können. Das ist jetzt ein großer administrativer Aufwand, dass das irgendwo koordiniert wird, dürfte selbstverständlich sein. Aber mehr ist darin nicht zu sehen – nach derzeitiger Einschätzung, muss ich sagen. Ich kenne den Brief, den Sie hier zitieren nicht (**Diskussion im Hintergrund, nicht aufgezeichnet!**)..... Zu 10. u. 11. In 10 heißt es, dass bei der Frage der Trennung mehrere 10.000 Arbeitsplätze bei der DB AG wegfallen können. Das ist richtig, wenn Sie trennen Netz und Betrieb und, was vorher gesagt worden ist, die Transportgesellschaften privatisieren, für sich. Dann fällt im Dienstleistungsbereich einiges weg, weil keiner mehr verpflichtet werden kann, das dort einzukaufen. Dann fällt im Servicebereich eine ganze Menge weg, weil keiner mehr verpflichtet werden kann, dort einzukaufen. Wir machen das bahnintern, weil der bahninterne Arbeitsmarkt das vorgibt, dass wir primär unser eigenes Personal verwenden. Das ist der Sinn des bahninternen Arbeitsmarktes. Und deswegen haben wir eine ganze Reihe auch im Servicebereich, was dann so nicht mehr möglich wäre. Und das ist die Tatsache, dass wir dann einige 10.000 Arbeitsplätze verlieren würden. Das ist die logische Konsequenz. Und wenn

dieser Zustand eintritt, dann haben wir folgende Situation, dass die Bahn ja dann sehen muss, wer verlässt den Konzern. Ist das Problem! Und wenn hier Sozialauswahl getroffen werden muss, dann kennen Sie, Herr Abgeordneter Beckmeyer, die gesetzlichen Regularien auch, dass die als erste entlassen werden, die am meisten an sozialer Sicherung haben. Das ist auch eine logische Entwicklung. So ist es bisher gesetzliche Lage und Praxis. Und das sind dann die Beamten, die noch im Konzern sind. Wir haben 40.000 Beamte noch im Konzern. Ich sage nicht, dass da alle zur Debatte stehen, aber das ist hier, das dann, wenn Sozialauswahl getroffen werden muss, diejenigen, die am meisten Kündigungsschutz haben – und das sind die Beamten, die beim Staat sind, am wenigsten dann wieder beschäftigt werden können ist logisch, und dass in dem Fall dann natürlich die Regelungen von § 21 Abs. 5 und 6 im DB-Gründungsgesetz greifen, ist auch nur konsequent. Das kann einen Betrag ausmachen von mehr als einer Milliarde Euro. Das ist so gerechnet. Das ist im Gutachten nicht behandelt worden, auf das machen wir aufmerksam, das muss man auch besprechen und besprechen können, ich sage auch emotionslos, das sind die logischen rechtlichen Konsequenzen. Und deswegen wollte ich das hier darstellen und das Zweite ist, und auch darüber gibt es eigentlich keine Differenz, dass dann, wenn die DB Netz aus dem Konzern rausgelöst wird oder das Netz die Kredite, die auf dem Netz liegen – nicht die für Bax oder andere - nur das, was an Krediten auf dem Netz liegt, mit dem Netz mitwandern und das sind derzeit neun Milliarden plus 5,5 zinsgünstige, die zurückbezahlt werden müssen. Da kann der Bund sagen, O. K., dann zahle ich eben an mich selbst. Aber das ist der Betrag, um den es geht. Das sind die 15 Milliarden, die dann mitwandern. Jetzt kann ich auch sagen, im kleinen Eigentumsmodell möglicherweise 3 % relevant. In Brüssel. Beim großen vielleicht nicht. Ich will das gar nicht werten, aber das sind die Beträge, um die es geht. 9,5 Mrd. netto Finanzschulden, 5,5 Mrd. € zinslose Darlehen des Bundes. Auch das sind Fakten, auf die wir aufmerksam machen müssen. Der Punkt zwei mit den Schulden ist meines Wissens auch im Ergänzungsgutachten genannt. Der Punkt eins nicht. Aber er gehört zum Gesamtfeld der Diskussion. Das wird auch im gesamten Vorstand so gesehen.

Vorsitzender: Herr Kollege Beckmeyer denkt noch einen Moment nach und ich halte ihm offen, dann hinterher noch eine Ergänzungsfrage zu stellen. Ich weiche von meinem eigenen Vorgehen deshalb ab, weil es eine hochkomplexe Materie ist, wenn man da noch mal nachfassen will. Deshalb habe ich auch Herrn Wiesheu aussprechen lassen. Das kann ich

dann nicht in zwei Sätzen beantworten, wenn ich so eine Frage stelle.

Uwe Beckmeyer (SPD): Eine Bemerkung zu dem Punkt. 10: 50 % der in Deutschland fahrenden Lokführer der DB AG sind Beamte. Ich will das nur mal auf der Zunge zergehen lassen. Da werden Sie sich gar nicht von trennen können, weil Sie die brauchen. Und das Zweite ist der Punkt 11 hinsichtlich der Entschuldung. Ich kann das nicht nachvollziehen. Wenn das Netz, das wird ja kein Behördennetz, sondern es wird eine Netz AG bleiben, in jedem Fall, entsprechende Schulden für die Infrastruktur übernimmt, dann bekommt es natürlich nicht nur die Schulden, sondern auch die Trassenerlöse. Das ist doch auch logisch. Insofern ist das doch gar kein Bedrohungspotenzial, sondern ist ein lockerer Hinweis. Die Frage ist nur, weshalb ist das hier aufgeschrieben worden?

Vorsitzender: Kollege Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Erster Punkt: Ich weiß nicht auswendig, wie viele Lokführer wir haben. Mag sein, das 50 % davon Beamte sind, aber wir haben mit Sicherheit keine 40.000 Lokführer. Wir werden deswegen, und ich sage auch nicht, dass alle 40.000 Beamten anstehen, hier bei der Sozialauswahl, aber es ist ein beachtlicher Teil. Und das kann bis zu dieser Größenordnung gehen und das ist ein Thema, dass das Bundeseisenbahnvermögen dann betrifft. Und meine Damen und Herren, ich muss noch einmal sagen, wenn getrennt wird und die Transportgesellschaften aufgespalten werden, fällt eine Menge bei den gesamten Serviceleistungen und bei den anderen Themen, die wir haben, an Arbeitsplätzen logischerweise weg. Das ist die logische Konsequenz. Es fällt ja auch der Konzernbeschäftigungs-Tarifvertrag weg und es fällt der konzerninterne Arbeitsmarkt weg. Auf die Auswirkungen muss ich aufmerksam machen. Zweiter Punkt: Die 15 Mrd., die auf dem Netz liegen, werden nicht getilgt durch die Trasseneinnahmen. Mit den Trasseneinnahmen finanzieren wir - später vielleicht der Bund, wenn er das übernimmt - die Beschäftigten im DB-Netz und die Unterhaltsmaßnahmen. Mit den Trasseneinnahmen werden die Beschäftigten der DB Netz und die Unterhaltsmaßnahmen finanziert. Die Investitionen in das Bestandsnetz mit den 2,5 Mrd. vom Bund plus 500 Mio. eigene Mittel Bahn, da sind im Übrigen Ihre 1,5 Mio. Konzernumlage auch drin. Also von denen werden wir nicht reich, Herr Raith! Das ist der Zusammenhang. Und deswegen werden Sie aus den Trasseneinnahmen, da ist ja bisher das Netz noch unterfinanziert, zahlen wir noch drauf, nicht Tilgungsbeiträge erwirtschaften können für die 15 Milliarden, außer Sie würden die Trasseneinnahmen erheblich erhöhen. Da

muss man schauen, wie sich das im Wettbewerb auswirken würde und wie viel der Markt überhaupt hergeben würde. Und was die Regulierungsbehörde zulässt, bei einer kostenorientierten Netzgebühr. Das ist der Gesamtzusammenhang. Deshalb sage ich noch einmal: Aus den Trasseneinnahmen wird man keine Tilgungsbeiträge für diese hier aufgeworfenen Kredite erzielen können. Das ist die Meinung des Vorstandes. Ich sage es noch einmal.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Jetzt zum Kollegen Döring, den ich gerade schon angesprochen hatte.

Patrick Döring (FDP): Ja, aber es war glaube ich, auch die Sache wert, dass wir intensiv drüber sprechen. Eine Vorbemerkung: Da uns die Schulden ja schon jetzt zu 100 % gehören, ist das ja keine wirkliche Verbesserung, wenn sie uns dann weiter zu 100 % in der Netz AG gehören. Aber, ich habe eine Frage an Herrn Rogge und Herrn Raith. Hier ist mehrfach angesprochen worden, insbesondere von den Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen, dass die Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn nicht privatisiert werden sollen, mal unabhängig davon, ob mit oder ohne Netz ein Börsengang stattfinden würde, hieße das ja wohl, dass das impliziert, entweder es findet nicht statt oder es findet ein integrierter Börsengang statt, mit mehrheitlicher Beteiligung des Bundes. Ich hätte gerne von Herrn Rogge und Herrn Raith gewusst, wie es aus Sicht der Privatwirtschaft gesehen wird, dass dann, sozusagen mit 51 % Bundesbeteiligung, weiter Logistikdienstleistungen staatlicherseits auf Dauer, ein Leben lang, angeboten werden.

Vorsitzender: Danke! Herr Rogge!

Heiner Rogge (DSLV): Ich glaube, es versteht sich von selbst, dass eine Logistik- und Speditionsdienstleistung, die im weltweiten Maßstab angeboten wird, eigentlich nichts mit der Eigentümerschaft der Bundesrepublik Deutschland zu tun haben kann. Das ist ausschließlich Sache privater Unternehmen, die mit privatem Kapital hier Marktchancen suchen. Und ich glaube, ich hatte in meinem einleitenden Statement auch verdeutlicht, dass hier auch erhebliche Risiken dabei sind und, dass nicht jedes Unternehmen von einer erheblichen Rendite profitieren kann, sondern dass dieser Markt sogar zum Teil sogar sehr renditeschwach ist, auch im globalen Maßstab, und hier keineswegs Renditen anfallen, die es beispielsweise in manchen Industriebereichen gibt oder im Bankenbereich gibt, das sind Welten, die uns davon trennen. Deswegen haben wir hier eben die Auffassung vertreten, im Güterverkehr ist es richtig, dass man hier ein

Modell wählt, wo man eine einhundertprozentige Privatisierung auf Sicht, nicht in einem Schritt vielleicht, aber auf Sicht, machen kann. Und ich habe es vorhin auch in einem anderen Zusammenhang versucht zu verdeutlichen: Wenn ich Chef eines Güterverkehrsunternehmens wäre und würde, sage ich mal, meine Marktchancen in den USA, in China oder sonst wo sehen, im Luftfrachtverkehr, im Logistik-Outsourcing-Bereich, im Seefrachtgeschäft und so weiter und so fort, und weiß, dass für mein Gesamtkonzept heute das deutsche Netz vielleicht einen Ertragsanteil von zwei, drei Prozent hat, würde ich mich ja eigentlich fragen, ist das für mich strategisch wirklich ein Gewinn oder ist es für mich strategisch nicht eher eine Belastung. Und daraus ergibt sich eigentlich unsere Haltung.

Vorsitzender: Danke, Herr Rogge! Herr Raith!

Matthias Raith (Rail4chem): Ich will nur zwei Aspekte hinzufügen, aus ganz praktischer Sicht. Alles, was ich gesagt habe, betrifft den Status quo und bei dem Status quo ist es eben fast nicht möglich, als privates Unternehmen in diesem Markt zu reüssieren. Ein wesentlicher Punkt dabei ist, dass wir, wenn wir zehn Millionen Umsatz machen wollen, für 20 Mio. investieren müssen, an Lokomotiven. 20 Millionen, das sind vier oder fünf Loks, die brauche ich, um 10 Mio. Umsatz machen zu können, mit einer Abschreibungszeit von 20 Jahren. Das heißt, wir haben ganz erheblichen Investitionsbedarf und damit auch Kapitalbedarf. Dadurch, dass die Firma Deutsche Bahn das Netz hat, bekommt sie mündelsichere Konditionen bei den Banken und bei Sparkassen, ist also wesentlich besser gestellt in der Investitionsfähigkeit, obwohl sie wesentlich schlechtere Zahlen schreibt als wir. Und das ist für meine Begriffe eine verdeckte Staatsbeihilfe, die das Perpetuieren absolut dazu führen lässt, dass der Markt sich nicht entwickeln kann. Das zweite ist, ich habe das vorhin schon mal gesagt, ich will es nur noch mal verdeutlichen: Die Bahnreform hat im Augenblick nur dazu geführt, dass Ganzzüge in den Wirtschaftssektoren, in denen Wagen zur Verfügung stehen - das sind Containertragwagen und Kesselwagen im Wesentlichen - der Liberalisierung zugänglich sind, also von den Kunden ausgeschrieben werden können. Die Deutsche Bahn blockiert im Augenblick durch ihr Festhalten an den Infra- und Superstruktureinrichtungen bei Drehkreuzen, Hubs auf englisch gesagt, den Wagenladungsverkehr, den aber unsere mittelständische Wirtschaft in der Fläche dringend braucht, als freien Einkauf. Wenn das so bleibt, sind 80 % dessen, was die Bahnkunden von der Bahn wollen, so, dass sie immer in Gefangenschaft eines Anbieters sind. Und deshalb,

das so zu belassen, wäre wirklich ein großer politischer Fehler – in meinen Augen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Raith! Ich habe jetzt die Kollegin Menzner!

Dorothee Menzner (DIE LINKE.): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Sachverständige, liebe Kollegen! Ich habe eine Frage an Herrn Raith und an Herrn Wiesheu, die sich ein bisschen gliedert. Herr Raith, Sie schreiben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme auf Seite 3 bzw. 89 unserer Drucksache, dass sich im Schienengüterverkehr aus Ihrer Sicht noch kein stabiler und für Investoren attraktiver Markt entwickelt hat. Da ist jetzt meine Frage an Herrn Wiesheu erst mal: Könnte das, wenn Sie dieser Analyse zustimmen, mit ein Grund dafür sein, dass doch in größerem Umfang rollendes Material verschrottet wird und damit nicht kosten- oder geldbringend verkauft wird, weil man Angst hat, dass es Konkurrenten aufkaufen könnten? Es ist ja bisher sozusagen noch Bundeseigentum, was da verschrottet wird. Und die zweite Frage, an beide in diesem Zusammenhang: Wie beurteilen Sie Überlegungen z. B. die gesamte Gütersparte der DB AG, also entweder die LKW-Sparte Schenker oder vielleicht sogar gemeinsam mit Railion zu privatisieren oder zu kapitalprivatisieren?

Vorsitzender: So, Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Bei 15 % Marktanteil im Güterverkehr, und der bezieht sich auf den Gesamtzugverkehr, wo die Bahn, ...wenn ich den Bahnanteil nehme, dann haben wir runde 55 % Gesamtzugverkehr und 45 % Einzelwagenverkehr. Bei 15 % Anteil am Güterverkehr ist das, was der Wettbewerb macht, im Gesamtzugbereich sehr wohl sehr beachtlich. Und ich meine auch, das ist eine stabile Entwicklung, die sogar weiter geht. Deswegen teile ich die Ansicht von Herrn Raith in diesem Punkt nicht. Das Zweite ist, dass wir im Güterverkehr Materialien zum Teil haben, sage ich mal so, die uralt sind. Das Alter der Materialien, mit denen hier gefahren wird, ist bei weitem nicht mehr das, was man haben muss und braucht, bei weitem nicht mehr das von der Qualität und auch vom Gewichtseinsatz und sonstigen Dingen her, was man braucht und einsetzen muss. Deswegen ist es notwendig, hier bestimmte Neuschaffungen zu machen. Die gehen ins Geld. Da haben Sie Recht. Aber mit dem alten Zeug fährt auch keiner mehr. Die Dinge werden verschrottet, die auch nicht mehr einsetzbar sind. Es ist nicht so, dass man hergeht und sagt, wir verschrotten Wagen, die man eigentlich noch brauchen kann. Wir haben zurzeit keine Reserven. Das will ich sagen. Wir haben zurzeit keine Reserven. Und wenn der europäische

Markt sich öffnet und wir mehr Kapazität brauchen, müssen wir sie auch anschaffen. Das ist derzeit die tatsächliche Lage.

Vorsitzender: Danke Herr Wiesheu! Herr Raith!

Matthias Raith (Rail4chem): Ja, also der Markt ist deshalb nicht attraktiv, und das hängt wirklich mit Ihrer Frage zusammen, Frau Menzner, dass wir enorm investieren müssen. Jede neue Lok, und Herr Wiesheu, wir haben nur große, neue moderne schwere Loks, kostet zwischen 3 und 4 Mio. €. Das heißt, wir haben pro Lok monatlich Kapitalkosten von 25.000 Euro. Hätten wir Loks, wie es zum Beispiel im Ausland durchaus der Fall ist, aus alten Beständen, da kann man Loks für eine halbe Million Euro kaufen. Das ist natürlich nur ein Fünftel dessen und dies kann man zum Segen der Wettbewerbsfähigkeit an Kunden jedenfalls teilweise weitergeben und hat noch Geld für Vertrieb und Entwicklung, was man braucht als wachsendes Unternehmen. Herr Wiesheu, Ihre Zahl, Sie sind noch nicht so im Geschäft, Sie sind ja relativ frisch bei der DB, Ihre Zahl ist leider falsch. Ganzzüge, jeder, Sie – wir, fahren auf der langen Strecke Ganzzüge. Es fährt niemand von Emmerich nach Basel mit vier Wagen. Die Frage ist nur, woraus die Ganzzüge gebildet worden sind. Da sammelt man und streut man Wagengruppen und Einzelwagen und bildet dann in Köln-Eifelort oder in Duisburg oder in Hamburg-Maschen Ganzzüge nach Süden. Und diese Ganzzüge, die aus Einzelwagen und Wagengruppen gebildet sind, sind nicht marktfähig. Und das sind wesentlich mehr als Ihre 55 % - das geht an 70%.

Vorsitzender: Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Ich freue mich ja immer über jede Bewertung, Herr Raith. Vielleicht ist sie aber auch überflüssig, wenn Sie sagen, meine Zahlen sind falsch. Dass man nicht Einzelwagen über lange Strecken fährt, ist selbstverständlich. Das man aber in vielen Bereichen Einzelwagen zusammenholt und zusammenfasst und sie bei entsprechen Anlagen dann bei Zugbildungsanlagen zusammenstellt, um längere Strecken fahren zu können, ist auch richtig. Und um die geht es. Wenn sie heute Chemieprodukte fahren und einen ganzen Zug in einer Firma füllen können und dann über eine lange Strecke fahren und irgendwo das Ganze wieder ausladen, ist das ein schönes Geschäft. Ein einfaches zumindest. Wenn Sie von zehn mittelständischen Betrieben in der Woche zehn Wagen voll bekommen, von jedem einen, und müssen die über ein Gebiet, wie meinetwegen Norddeutschland, zusammenfahren, damit sie einen neuen Zug bilden

können, dann ist das ein schwierigeres Geschäft. Und in diesem Bereich ist die Bahn sehr stark tätig und in diesem Bereich sind die privaten Konkurrenten sehr wenig tätig. So ist es. Und so war es auch gemeint. Und dass das andere Geschäft mit den Einzelwagen sehr teuer und sehr aufwändig ist, und das darüber nichts zu verdienen ist, wissen Sie auch. Im Übrigen, zu der Argumentation mit der Lok noch etwas. Es gibt alte Loks und Dieselloks oder auch Elektroloks, aber speziell bei den Dieselloks, die können Sie bei uns heute gar nicht mehr fahren, weil sie nicht mehr zugelassen sind oder weil sie die Anforderungen, die gestellt werden, nicht erfüllen. Die alten Loks haben einen Riesenverbrauch gehabt, der das Drei- und Vierfache dessen ausmacht, was man heute bei Loks an Verbrauch hat. Deswegen werden Sie mit den alten Schinken nicht glücklich werden. Das ist das Thema. Und da wird halt einiges, was zu alt ist, auch ausrangiert.

Vorsitzender: Frau Kollegin Menzner!

Dorothee Menzner (DIE LINKE): Aber Sie haben beide leider nichts zu meinem zweiten Frageteil gesagt, nämlich zu Überlegungen, die ja nun immer mal wieder so durch die Landschaft wabern, nur den Güterbereich und da entweder Schenker oder aber kombiniert mit Railion kapitalzuprivatisieren.

Vorsitzender: Noch mal die gleiche Reihenfolge: Herr Raith, Herr Wiesheu!

Matthias Raith (Rail4chem): Wenn ich mal aus dem Gesamtkunstwerk der Bilanz der Deutschen Bahn Railion herausnehme, ist Railion an sich gesehen, ein hoch defizitäres Geschäft. Das gehört sicher nicht hierher. Ich kann Ihnen das auch auseinander nehmen. Wenn ich sehe, wie schwer wir unser bisschen Geld verdienen und welche Overheads und Dispositionsschwierigkeiten Railion hat, dann ist das auch klar, warum das so ist. Und Tatsache ist, wir haben in einigen Bereichen die Preise runtergeklopft, so dass Quersubventionierungsmöglichkeit und Portfoliopolitik nicht mehr da ist. Wenn Sie mit diesem Gebilde Railion an die Börse gingen, also dann ... wenn irgendjemand diese Aktie kaufen würde, das wäre so ähnlich wie der Beweis des Jagdscheins. Ich fasse mich kurz. Danke!

Vorsitzender: Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Railion ist nicht mehr hochdefizitär, aber auch noch nicht profitabel.Das ist so, wir sind knapp an der Grenze. Das können Sie in der Bilanz auch nachlesen. Und wir haben das Problem, dass wir im Einzelwagenverkehr noch Nachholbe-

darf haben, den wir auch erfüllen wollen. Bei einer Trennung, wenn man eine Sparte hätte, die privatisiert wird, dann wird es keinen Investor geben, der eine Railion mit Einzelwagenverkehr nimmt. Das ist die Konsequenz. Und dann sage ich, haben Sie von heute auf morgen 40.000 LKW mehr auf der Straße - täglich. Die Frage ist, ob Sie das als verkehrspolitische Zielsetzung haben wollen. Das ist genau das Thema. Das bedeutet, dass wir eine derartige Lösung natürlich nicht verfolgen. Und Railion alleine zu privatisieren, bedeutet noch etwas: In der heutigen internationalen Wirtschaft können Sie nicht nur als Transporteur antreten, sondern Sie müssen als Logistiker antreten, wenn Sie so einen großen Betrieb haben, wie die Bahn AG ist, auch im Transportbereich. Als Nischenanbieter, wie das Rail4chem ist, können Sie das anders machen. Das ist logisch, weil sie da für ein Produkt und für ein paar Firmen fahren. Aber wenn man eine breite Aufstellung hat, im Gütertransport geht das so nicht. Dann will der Kunde - nehme ich Porsche oder nehme ich Audi oder irgendjemand - haben, dass sein Auto am Produktionsstandort abgeholt wird, und wenn es in Deutschland verteilt werden muss, in Deutschland verteilt wird, das macht man per LKW meistens, oder in der näheren Umgebung, wenn es Richtung USA oder Richtung Asien geht, dann wird das Fahrzeug transportiert. Dann können Sie es transportieren bis zum Verladebahnhof, dann können Sie es auf der Schiene transportieren bis zum Hafen, dann geht's aufs Schiff. Im Übrigen betreibt die Bahn keine eigenen Schiffe, sondern mietet Laderaum an. Dann geht's auf das Schiff und wird in den USA wieder verteilt. Und wenn Sie nicht in der Lage sind, dem Kunden ein derartiges Angebot zu machen, dass Sie es von der Produktion bis zum Ziel, bis zum Kunden transportieren, die volle Logistikkette aufbauen, kriegen Sie keinen Auftrag. So. Dann kriegen Sie keinen Auftrag. Das ist so heute. Und Sie kriegen von den Firmen, die wollen die Garantie haben, das Sie dort das liefern, zum Teil wollen Sie ja bei der Kontraktlogistik auch, dass Sie kassieren, abrechnen und das Zeug auch noch machen. Will ich gar nicht weiter vertiefen. Aber das ist das Thema. Und dann kommt ein Zweites dazu. Und da plaudere ich auch nicht aus der Schule. Wenn man Railion alleine nimmt und Schenker abspaltet und sagt, das privatisieren wir, weil es Geld bringt, dann werden Sie nicht so viele Kunden im Markt finden, die sagen, wir füllen euch die Züge zu den Konditionen. Das können Sie als Spezialanbieter machen, aber wir brauchen, wenn wir die Logistikkette bedienen wollen und den Zug vernünftig einsetzen wollen, in der Logistikkette, brauchen wir Zulieferung und Ablieferung am Anfang und am Ende der Kette. Es gibt keinen Kunden, der da sagt, ich möchte eine Ware von A nach B

geliefert haben, sondern nur einen Kunden der sagt, ich möchte sie vom Produktionsort zum Kunden XY geliefert haben. Das ist der Zusammenhang und deswegen würde ich eine derartige Strategie ja so sehen, dass man sagt, damit fährt man dann das ganze Thema an die Wand. Und jetzt kommen wir zu einem Punkt, den ich vielleicht auch noch ergänzen darf, weil Herr Holzhey vorhin so skeptisch war. Wenn man heute das Netz herausnimmt und die drei Transportgesellschaften für sich alleine privatisiert, an den Markt bringt - Regioverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr. Dann wird am Schluss keiner mehr in der Lage sein, von seiner Potenz her, wenn man das Netz wieder zurückgeben wollte, das zu übernehmen. Das ist meine Ansicht oder das ist das, was ich gesagt habe. Weil der Regioverkehr sagt, was mache ich mit dem Fernstreckennetz. Der Fernverkehr sagt, was mache ich mit dem Regionetz und der Güterverkehr sagt, ich muss mich sowieso einigermaßen behaupten können. Sie werden also, wenn Sie die Konzerne teilen, keinen mehr finden, der dann in der Lage ist, das Netz wieder zu übernehmen. Und deswegen ist eine derartige Entwicklung nicht mehr reversibel. Das ist der Hintergrund. Wenn Sie es zusammenhalten, wären die in der Lage. Aber wenn ein privater Investor mehr als 25 % hat, der sagt, ich habe doch keine Lust dazu. Sind Sie auch nicht mehr in der Lage. Darum müssen Sie bei Trennung, wenn die Entscheidung „Trennung“ rückholbar sein soll, müssen Sie bei Trennung mehr als 75% bei einem vereinigten Transportkonzern DB mit Regio, mit Fernverkehr, mit Güterverkehr halten. Was dann die ganze Privatisierung soll, weiß ich nicht. Die Rechnungen gehen nicht auf. Man kann es ja so machen und es wollen, aber dann soll man nicht mehr von der Rückholbarkeit der Entscheidung reden, im Falle der Trennung. Das ist der Hintergrund.

Vorsitzender: Kollege Hermann!

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nur eine kurze Nachbemerkung, Herr Wiesheu! Kein Mensch denkt daran, an irgendwelche Transportgesellschaften anschließend wieder das Netz zurückzugeben, weil das überhaupt gar keinen Sinn macht. Sondern wenn, dann kann höchstens davon die Rede sein, dass es eine öffentlich geführte Infrastrukturgesellschaft gibt und die kann bleiben. Und da muss man nicht rückwärts und vorwärts gehen. Das ist völlig unabhängig. Das haben Sie offensichtlich in Ihren Überlegungen so noch nicht verstanden. Aber das ist jetzt nur eine Nachbemerkung. Eigentlich brauchte ich ein paar Vorbemerkungen für meine Frage. Wir sind ja heute vielfach sozusagen an der Frage gewesen, wo gibt es Diskriminierungspotenzial. Wir waren sehr stark an Diskriminie-

rungspotenzialen des Netzes und sind jetzt gerade an einem neuen Bereich, der sehr interessant ist, nämlich: Gibt es auch im Bereich der Wagen so was wie Diskriminierungspotenziale? Denn auch dort hat ja die DB AG in hohem Maße, ich sage mal, Monopolstatus. Sie hat viel Wagenmaterial und kann offenbar über das Wagenmaterial auch den Wettbewerb kontrollieren. Wir haben zurzeit zu beobachten, wir haben das extra uns jetzt geben lassen. Im Moment wird in Chemnitz, werden die InterRegio-Wagen, die noch voll funktionsfähig sind, die auch nicht alle abgeschrieben sind, die auch nicht alle irgendwie von niemandem mehr genutzt werden wollen, die werden gerade verschrottet. Die ersten 150 sind verschrottet – noch 850 werden verschrottet werden! Voll funktionsfähige Wagen, die mal eine Milliarde mindestens Investitionskosten gekostet haben, die übrigens damals von dem Bundesunternehmen bezahlt wurden, die jetzt von der DB AG sozusagen verschrottet werden. Was Ähnliches passiert - nach unseren Informationen - wohl auch im Bereich Güterwagen. Jetzt hat Herr Wiesheu wortreich gesagt, wir wollen ja das schlechte Zeug gar nicht den Konkurrenten unterjubeln, es will ja sowieso keiner. Herr Wiesheu, es ist leider so, dass immer mal wieder streng vertrauliche Materialien aus dem Vorstand an die grüne Fraktion flattern. Und ich habe auch mal wieder so ein Papier gekriegt, streng vertraulich, vom Vorstandsvorsitzenden an den Vorstand. Dort heißt es, ich zitiere: „Nicht mehr benötigte Güterwagen werden im Rahmen der Verwertung aus technischen, wirtschaftlichen und wettbewerblichen Gründen nicht an Dritte veräußert.“ Das heißt, das, was Sie versucht haben, uns hier glauben zu machen, dass Sie das ja nur sozusagen aus Fürsorge für die Konkurrenz nicht verkaufen, ist einfach nicht wahr. Sondern man argumentiert innerhalb der Bahn ganz genau mit der Möglichkeit, Wettbewerber außen vor zu lassen, die sich auf diese Art und Weise günstige Lokomotiven, günstige Güterwagen, günstige Personenwagen, etwa für den Regioverkehr, besorgen könnten. Das verhindern Sie, und zwar mit dem Bundeseigentum, über das Sie verfügen. Meine Frage nun an die Kollegen, die Privatbahnen vertreten, Herr Martini, Herr Raith. Können Sie diese Überlegungen der Bahn bestätigen, aus Ihrer Erfahrung mit Ihren Bahnen und dem Verhandeln oder vielleicht der Herr Hansen oder Herr Meyer, der Erfahrung gesammelt hat.

Vorsitzender: Ich gehe recht in der Annahme, dass die Frage an Herrn Wiesheu geht?

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, die Frage war an Herrn Martini und Herrn Meyer bzw. Herrn Raith gerichtet, die ja Erfahrung damit gesammelt haben.

Vorsitzender: O. k!

Arthur-Iren Martini (Netzwerk Privatbahnen): Also ich kann die Erfahrung bestätigen. Es ist Fakt, was Sie sagen. Dem ist nichts hinzuzufügen. Sie haben es auch im Fernsehen immer verfolgen können, letztes Jahr, da wurde es auch gefilmt. Und es ist falsch, was Herr Wiesheu gesagt hat, dass nur schrottreifes Material verschrottet wird. Es sind Materialien, die zum Teil frisch generalüberholt sind, noch mit dem mit Draht befestigten Label, wo darauf steht, wie lange die noch die Betriebsgenehmigung haben. Und in meiner Eigenschaft als Geschäftsführer von Connex, vor ein paar Jahren, habe ich versucht, aus Holland irgendetwas zu bekommen, was zwei Drehgestelle hat und Sitzplätze dazwischen. Da stieß ich auf deutsche Fahrzeuge, die nach Holland exportiert worden sind. Und dann haben mir die Holländer gesagt, nein, das kannst du nicht bekommen, lies mal § 13 – Reimport verboten. Da habe ich gesagt, das ist alles rechtswidrig. Da haben die gesagt: Ja, das mag alles sein, aber wir wollen keinen Ärger mit der DB haben. So ist die Realität. So das zum Thema der DB zu den Äußerungen „Wir sind ja so für Wettbewerb“. Ich kann nur sagen: Jawohl, that's it. Wir reden nicht von der Nichtfreigabe von Serviceeinrichtungen, von Verladestationen, von Laderampen, die abgebaut werden. Oder sie sind einfach völlig vermietet, dass keiner darauf kommt. Darüber reden wir gar nicht. Wir reden auch nicht davon, dass wir in der Vergangenheit 20 % mehr für Energiekosten ausgegeben haben. Und das wusste die DB natürlich auch. Das ist alles vorsätzlich. Und dann klagen wir uns jahrelang, klagen wir, klagen wir, klagen durch alle Instanzen, bis irgendwann mal ein Urteil zustande kommt. Und dann denken wir jetzt, im nächsten Fall, O. K., das ist ja wohl klar. Nichts! Dann geht es da capo al fine. Ja! Da capo al fine! DB als der größte Prozesshansel, den es in Deutschland gibt.

Vorsitzender: Herr Raith!

Matthias Raith (Rail4chem): Also im Prinzip kann ich das bestätigen, dass es jede Menge brauchbare Loks gibt. Wenn man die uns angeboten hätte, hätten wir sie genommen. Und Herr Wiesheu hat ja bestätigt, wir bieten die nicht an, aus welchen Gründen auch immer. Jetzt muss ich, Herr Wiesheu, sagen, da muss ich die Deutsche Bahn in Schutz nehmen. Wenn die Deutsche Bahn ein Wirtschaftsunternehmen ist, dann obliegt es ihr genauso wie es uns auch obliegt, wenn wir Klamotten über haben, ob wir die dem Konkurrenten anbieten oder nicht. Und dann ist es ein ganz normales Kalkül, wenn – ich habe das Vorstandspapier auch, das ist toll -, dass einfach gesagt wird,

aus wettbewerblichen Gründen veräußern wir nicht an Dritte. Muss ich verstehen. Aber! Wir haben uns wegen konkreter Loks, die an konkreten Standorten stehen, die ganz konkret frische Fristen haben, es gibt übrigens keine Loks, die nicht mehr zugelassen sind, Herr Wiesheu, die haben auf Dauer Bestandschutz, so alt wie sie auch sein mögen, haben wir uns an den Bundesverkehrsminister gewendet, Vorgänger von Herrn Tiefensee. Und dann kommt die Antwort zurück, die Deutsche Bahn ist eine Aktiengesellschaft, dies ist ein Unternehmen, das können wir nicht mehr beeinflussen und, was die tun, das ist rechtens. Jetzt habe ich in das Grundgesetz geguckt, da steht drin, Eigentum verpflichtet. Und da frage ich hier mal, wer ist denn Eigentümer dieser Bahn? Und wer hat denn diese Loks bezahlt? Das sind doch unsere Steuergelder! Und wer hat denn beschlossen, er will mehr Wettbewerb auf der Schiene? Das war doch dieser Eigentümer, der nebenbei noch die Richtlinien der Politik bestimmt und die Ministerien besetzt. Und das ist der Vorwurf. Die Deutsche Bahn, die tut da recht. Also ich würde das wahrscheinlich genau so tun. Aber die Bundesregierung und die Politik, die machen krasse Fehler. Gestatten Sie noch eine Bemerkung zu Waggons: Es sind ganze Branchen, die dem Wettbewerb nicht zugänglich sind, weil die Deutsche Bahn auf allen Waggons sitzt. Es gibt keine Stahlwagen, es gibt keine Getreidewagen, es gibt keine Autowagen. Wir können nicht anbieten. Zu uns kommen die Kunden, große Automobilverlader, und sagen: Könnt Ihr nicht Autos fahren? Es geht so gut wie nicht. Und da muss man fragen, jetzt wieder nicht die Deutsche Bahn, sondern den Eigentümer. Wenn der Eigentümer möchte, dass Wettbewerb besteht und der Eigentümer weiß, hier stehen auf Abstellgleisen Ressourcen, die volkswirtschaftlich gebraucht werden, dann ist es Sache des Eigentümers, hier seinem ihm zu Eigentum gehörenden Unternehmen eine Weisung zu erteilen. Ich kriege diese Weisungen auch. Ich habe auch Eigentümer. Der Herr Mehdorn ist nicht der Verkehrsminister oder das Volk, sondern ist Manager des Eigentümers Bundesrepublik.

Vorsitzender: Herr Wiesheu war angesprochen, ich gebe ihm Gelegenheit zur Antwort!

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Herr Abgeordneter Hermann, die Rückholbarkeit der Entscheidungen ist mehrfach diskutiert worden und für das Trennungmodell behauptet worden. Wenn Sie sagen, das wollen wir sowieso nicht, dann ist das klar, aber es ist behauptet worden und diese Behauptung wollte ich widerlegen. Zweitens: Diskriminierungspotenzial haben Sie gesagt. Das gilt für die Eisenbahninfrastruktur und all die Themen, wo man Zugang haben

muss. Das Thema Diskriminierung im Zugang, geregelter Zugang, gilt nicht für Wagen und Lokomotiven. Das ist darin nicht enthalten. Darum sollte man die Frage „Zugang zum Netz und Infrastruktureinrichtungen“ damit nicht verwechseln. O. K? Und deswegen sollte man hier auch sauber trennen. Zum Dritten: Bei der Beschaffung von Lokomotiven und Wagen bekommt die Bahn keine Zuschüsse, zumindest nicht vom Bund. Und deswegen spielt sich da der Wettbewerb ab. Und wenn Sie sagen, als Wettbewerber würden Sie das auch nicht tun, dann sage ich, dann bewundere ich Ihren großen Augenaufschlag und den Appell an den Eigentümer. Der Eigentümer hat hier keine Weisung zu geben. Und der Wettbewerb geht doch nicht soweit, dass man sagt, O. K., wenn einer kommt, dann muss man ihm die Wagen geben, die man gerade nicht braucht. Güterwagen sind im Übrigen zurzeit bei uns ausgelastet. Da treibt man die Dinge doch etwas zu weit. Das kann es so nicht sein. Und letzte Bemerkung: Herr Martini, es hat ein jeder so seine Erfahrungen aus der Vergangenheit. Und eigentlich sollten Sie mit Beispielen, wo Sie die DB kritisieren als Connex nicht kommen. Denn das ist ein Erlebnis, das wir zwei vielleicht sogar miteinander hatten. Das war die Ausschreibung bei der Oberlandbahn, die die Connex gewonnen hat, seinerzeit von mir verantwortet. Und die Geräte, die gekauft worden sind, haben nicht funktioniert. Wer hat Ihnen und uns ausgeholfen? Das war die DB Regio über mehrere Jahre - durch meine Veranlassung. Heute müsste ich sagen: Gott sei Dank! Ja das ist ... Die hätten sich auch auf den Standpunkt stellen können und sagen können, wir haben die Ausschreibung verloren, was soll es. Aus! Man hat hier geholfen, aber das wird ja heute offensichtlich überhaupt nicht mehr gesehen und überhaupt nicht mehr respektiert. Lassen wir das.

Vorsitzender: So, ich habe hier noch Herrn Hermann. Er würde mir einen Gefallen tun, wenn er noch zwei Herren ansprechen würde. Dann komme ich aus dem Dilemma heraus, jetzt noch weitere Zwischenäußerungen genehmigen zu müssen, obgleich das an unserer Absprache vorbeigeht. Kollege Hermann!

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, wir haben ja schon freihändig die Regeln verändert. Also, nochmals die Frage, jetzt an den Vertreter der Bundesregierung gerichtet, Kollege Großmann: Weiß die Bundesregierung von dieser Art von Verschrotungspraxis der DB AG? Und wie beurteilt sie das? Und die Frage war nochmals, der Herr Meyer wollte sich auch äußern, dem möchte ich gerne die Gelegenheit geben, zur vorigen Frage nochmals.

PSts. Achim Großmann: Herr Hermann, ich bin überhaupt nicht bereit, mich auf diese Diskussion mit Ihnen einzulassen. Ich sage Ihnen auch warum. Zunächst mal muss man dann den konkreten Fall kennen, um überhaupt den beurteilen zu können. Aber über dem allen steht, das haben wir schon tausendmal den Abgeordneten beantwortet, es gibt ja jede Menge Fragen von Ihnen dazu. Wir haben schon tausendmal beantwortet, über dem allen steht, dass wir aus aktienrechtlichen Gründen das nicht können. Noch nicht mal die Mitglieder, die die Bundesregierung in den Aufsichtsrat schickt, können das. So einfach ist das aktienrechtliche Leben. Das ist das Eine. Und das Zweite ist: Wir sollten schon fair bleiben, Steuersubventionen in Loks gibt es nicht. Sondern es gibt Investitionen in Infrastrukturleistungen, die gibt es schon. Jetzt komme ich zu einer anderen Frage, und das ist eine Frage, die man verkehrspolitisch lösen muss. Gibt es einen verkehrspolitischen Hintergrund, mit der Bahn darüber zu reden, dass sie, wenn es dieses Verhalten gibt, dieses Verhalten ändert. Das steht aber auf einem anderen Blatt. Und das ist dann nicht nur eine Aufgabe der Bundesregierung, sondern das ist dann eine Frage an die Verkehrspolitik insgesamt, ob man das ermöglicht. Das bedeutet aber wiederum, dass man in das wettbewerbliche Verhalten eingreift. Auch das muss klar sein!

Vorsitzender: Im Moment keine Zusatzfrage. Kollege Fischer!

Wolfgang Meyer (MOFAIR): Ich sollte noch antworten. Ich sollte noch kurz reagieren.

Vorsitzender: Jawohl, bittschön!

Wolfgang Meyer (MOFAIR): Ich kann das bestätigen, dass wir auch auf gezielte konkrete Anfrage von der DB kein Fahrzeugmaterial erhalten. Wir haben den Anscheinsverdacht, man muss ja vorsichtig formulieren, ich kann das im Zweifel auch belegen, dass Fahrzeuge ins Ausland verkauft werden, mit der konkreten Verpflichtung, sie nicht re-zu-importieren. Was die Frage der aktienrechtlichen Möglichkeit angeht, zum Thema hier, wie ist denn dann beim Netz die Verfügbarkeit im Falle einer Des- oder Disorganisation möglich. Also, wenn hier aktienrechtlich der Hinweis von der Bundesregierung kommt, dass da kein Durchgriff möglich ist, wie ist er denn beim Netz dann möglich, wenn denn dann diese Organisationsform gewählt wird? Unabhängig davon ist es schon ein Thema, was die Wettbewerbsfähigkeit oder die Wettbewerbsintensität insgesamt betrifft. Zurzeit bestellen die Aufgabenträger ihre Leistungen mit neuen Fahrzeugen, um einen unabhängigen, DB-unabhängigen Gebrauchtfahrzeugmarkt zu etablieren, damit

überhaupt die Möglichkeit eines Wettbewerbs...

Vorsitzender: Wir haben einen antwortenden Sachverständigen. Und der hat Recht auf Anhörung!

Wolfgang Meyer (MOFAIR): Ich setze mich im Zweifel durch. ... Das heißt, es ist für einen funktionierenden Markt natürlich auch erforderlich, so wie das übrigens im Bus-Bereich überhaupt kein Thema ist. Sie kriegen gebrauchte Busse, aber sie kriegen keine gebrauchten Schienenfahrzeuge. Das heißt, durch die Ausschreibungspraxis wird der mühsame Versuch gemacht, mit neuem Fahrzeugmaterial bei unabhängigen Wettbewerbern der DB einen Gebrauchtfahrzeugmarkt zu kreieren. Das könnte man viel schneller erreichen, wenn man die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, die heute im Bundesbesitz sind, zwar in einer förmlichen Aktiengesellschaft, aber im Bundesbesitz sind, politisch so entscheidet, dass sie dem Markt zur Verfügung gestellt werden und, dass derjenige, der die Ausschreibung gewinnt, ganz normal, natürlich gegen Entschädigung, nämlich einen angemessenen Kaufpreis, diese Fahrzeuge von der DB erwerben kann, wenn ein alternativer Wettbewerber diese Leistung gewonnen hat.

PSts. Achim Großmann: Also, noch eine Erläuterung. Wenn wir über das Netz reden, über die Infrastruktur, dann gilt das Zuwendungsrecht. Da haben wir sehr wohl die Möglichkeit, der DB AG oder dem, der das Netz betreibt, genaue Vorschriften zu machen.

Vorsitzender: Sie wollten das Gleiche sagen, Herr Ludwig oder ergänzen?

Dr. Johannes Ludwig (CER): Ich wollte eine Bemerkung machen, wenn Sie gestatten, zu diesen Fragen der Fahrzeuge und was Herr Raith auch gesagt hat, sozusagen die Markteintrittsschwelle, dass sie investieren müssen, Lokomotiven kaufen müssen. Es hat sich ja längst in Europa ein Leasingmarkt entwickelt, dass sie Firmen heute haben, die ja, damit genau das nicht notwendig ist, ...dass sie heute Lokomotiven mieten können, Wagen mieten können. Wir waren zusammen neulich in Prag auf der Konferenz und da war auch der Herr Timothy von Angel Trains, der hätte Ihnen gerne alle diese Lokomotiven vermietet. Sie können also nicht heute sagen, dass Sie, um in einen Markt hineinzukommen, Lokomotiven kaufen müssen, sondern sie können heute genauso diese Dinge mieten. Sie haben nicht die hohen Abschreibungspflichten, sondern sie haben andere Möglichkeiten. Das hat sich in anderen Ländern längst etabliert, also man muss auch den Markt in seiner Gesamtheit

beschreiben und nicht mit Teilwahrheiten versuchen, ein Bild darzustellen, was der Wirklichkeit nicht entspricht.

Vorsitzender: Da würde selbst mir jetzt aufgehen, was der Herr Raith sagen will. Aber dazu gebe ich ihm erst Gelegenheit, wenn der Kollege Fischer endlich, der nämlich seit einer Stunde wartet, seine Frage losgeworden ist.

Matthias Raith (Rail4chem): Ich bitte um Nachsicht, aber es geht doch nicht darum, ob ich etwas

On-Balance oder Off-Balance finanziere, sondern, wenn ich bei Angel Trains – die haben Sie erwähnt, gute Reklame für die -, eine Lokomotive auf fünf Jahre miete, dann geht dies genau so in meinen Verschuldungsgrad ein, wie wenn ich eine Lokomotive kaufe. Es ist einfach so. Die Leasingverpflichtungen zählen vor dem Hintergrund „Basel II“ genau so wie Investitionen. Und außerdem ist das noch schlimmer: Wenn ich eine Lok kaufe, bezahle ich nur die Kapitalkosten, also die Zinsen und von mir aus die Tilgung und wenn ich eine Leasing Company dazwischen nehme, zahle ich auch noch deren Marge. Der Unterschied, der ist doch nicht da, den Sie reklamieren. In beiden Fällen muss ich für neue Fahrzeuge bezahlen, weil ich alte nicht bekomme. Und wenn ein Gebrauchtlokomotive- oder –wagenmarkt da wäre, dann könnten Leasinggesellschaften, Banken, Eigentümer das zum Drittel oder Fünftel des Preises anbieten. Und dann hätten wir einen Vorteil!

Dr. Johannes Ludewig (CER): Das machen die genau heute auch. Und was meinen Sie, warum Angel Trains so ein gutes Geschäft macht? Weil es viele gibt, die genau diese Upfront-Zahlungen nicht wollen!

Vorsitzender: Wir verzichten jetzt auf eine weitere Auseinandersetzung zwischen den Sachverständigen und verlagern das in das Gespräch zwischen den Abgeordneten und den Sachverständigen. Das Wort hat der Abgeordnete Dirk Fischer!

Abg. Dirk Fischer (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ich will noch mal die Frage vertiefen, die der Kollege Beckmeyer vorhin schon angerissen hat, weil ich glaube, dass die Antwort bisher sehr unbefriedigend ist und weil hier ein sehr gravierender Vorgang verharmlost oder marginalisiert wird. Zunächst einmal, und die Frage richtet sich, will ich ankündigen, an Herrn Dr. Wiesheu - würde ich doch sehr darum bitten, dass im Sinne des Gutachtens differenziert geantwortet wird, ob gemeint ist, das Realtrennungsmodell oder, ob gemeint ist eines oder welches der Eigentumstrennungsmodelle, weil die Schlussfolgerungen, die dar-

aus zu ziehen sind, ja völlig unterschiedlich sind. Der Kollege Beckmeyer hat ja durch einen Zuruf schon darauf hingewiesen, dass man auch hinterher, wenn man eine Eigentumstrennung machen würde, ja noch Lokomotivführer braucht und, dass sicherlich nicht die Sekretärin von Herrn Mehdorn am Ende auf der Lokomotive sitzen wird. Natürlich wird auch, und das sage ich auch anderen, ziemlich abstrusen Darstellungen, entgegenhalten, wird man auch bei einem Eigentumstrennungsmodell noch Mitarbeiter brauchen, die das Netz bewirtschaften. Das bewirtschaftet sich ja nicht alleine. Also die berühmten 80.000, die Herr Hansen immer nennt, die werden am Tage nach einer Eigentumstrennung genau so benötigt, wie am Tage vorher. Gelegentlich wundere ich mich, dass die Berliner Kollegen von Ihnen von 50.000 sprechen. Ich würde empfehlen, in einem Spitzengespräch mal sich auf 50.000 oder 80.000 zu verständigen, damit wir die Zahl der Arbeitsplätze, die Sie hier für gefährdet halten, dann auch in der Summe recht erkennen können. Das heißt also, es muss differenziert werden. Denn das Eigentumsmodell heißt, der Bund bleibt Eigentümer und im Alltag ändert sich am Verbundsystem gar nichts. Und bei dem erweiterten Eigentumsmodell könnte man auch Herrn Dr. Ludewig fragen, ob er das, was er vorhin gesagt hat, zu der Schweiz, uns empfehlen würde. Dann würde er uns sehr stark drängen, in Richtung eines erweiterten Eigentumsmodells, weil ja die Schweizer mittlerweile die Netzplanung und die Trassenvergabe einer Gesellschaft übertragen haben, an der die SBB selbst nur noch einen Anteil von 25 % hat. Und das wäre im Grunde genommen der Ratschlag, der Schweiz folgen, dann nicht nur das Eigentum abzutrennen, sondern darüber hinausgehend sogar Netzplanung und Trassenvergabe. Auch darauf müsste man von Herrn Dr. Ludewig eine Antwort bekommen. Ich will nun aber zu der Frage an Herrn Dr. Wiesheu kommen. Wir haben ja nach der Pressekonferenz von Herrn Mehdorn, Herrn Sack und Herrn Dr. Hedderich, auf deutsch gesagt, den Folterkatalog vorgelegt bekommen. Und da ist ja im Wesentlichen das drin, was in den Ziffern 10, 11, die hier schon angesprochen worden sind, auch enthalten ist. Dabei wird von Schulden von 15 Mrd. € gesprochen. Und dann ist doch ganz klar, dass bei dem Immobiliendeal, der hier gemacht worden ist, gegen eine eindeutige Rechtslage, wonach die betriebsnotwendigen Grundstücke auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu übertragen waren, spätestens in dem Moment, wo sie zu eigenständigen AGs umgebildet worden sind. Und dieses ist nicht geschehen. Sie sind im Eigentum der Holding stehen geblieben, obwohl nach den §§ 1 und 25 die Übertragung hätte zwingend geschehen müssen. Und keine Vereinbarung, keine Ab-

sprache konnte an dieser zwingenden Rechtsnorm etwas ändern, sondern allenfalls hätte eine Gesetzesänderung diese Regelung einschränken oder verändern können. Und das, was jetzt passiert ist, weil ja wohl der Bund, auch angestoßen und animiert von Rechnungshof und Parlamentariern, der DB AG gesagt hat, hier müsse nun dringend dem Recht genüge getan werden, ist ja gerade jetzt ein Vorstandsbeschluss gefasst worden - wie man hört gegen die Stimme von Herrn Sack, aber das ist ein Gerücht, dass ich nicht verifizieren kann -, dass nunmehr diese Immobilien, die betriebsnotwendigen Grundstücke, auf die Infrastrukturgesellschaften übertragen werden. Ich habe, Herr Dr. Wiesheu, den Eindruck, die Strategie, die gefahren worden ist, waren die chinesische Wälle gegen jede Eigentumstrennung, die errichtet worden sind. Das ist ganz klar. Das heißt also, eine Strategie, die Vermögenswerte zur Holding in Sicherheit bringt, die Schulden zu den Infrastrukturunternehmen, damit dem Bund die Hemmschwelle der Schulden, die er in seine Verantwortung übernehmen muss, möglichst hoch errichtet wird. Und deswegen frage ich an der Stelle: Was ist eigentlich mit den Verkaufserlösen, die in den letzten zehn Jahren aus derartigen Immobilien erzielt worden sind? Hat der Vorstand gestern auch beschlossen, und der Minister hat mich ja selbst gestern Abend noch telefonisch über diesen Vorstandsbeschluss der DB AG informiert, haben Sie auch beschlossen, die Erlöse der letzten zehn Jahre nunmehr durch eine Korrektur der seinerzeit aufgestellten Bilanzen den Infrastrukturgesellschaften zurückzugeben, damit deren Verschuldung damit automatisch sich verringert. Denn ansonsten haben wir hier eine offene Baustelle, um das deutlich zu sagen. Wir können als die Vertreter des Steuerzahlers, des Bundeseigentums, dieses natürlich nicht klaglos hinnehmen, denn hier ist für den Bund ein erheblicher Schaden eingetreten. Und deswegen die Frage: Umfasst Ihr Vorstandsbeschluss auch die Korrektur der widerrechtlich erlangten Verkaufserlöse der letzten zehn Jahre?

Vorsitzender: Jetzt hilft nichts anderes als eine geschäftsleitende Bemerkung, weil wir in 12 bis 13 Minuten die nächste namentliche Abstimmung haben. Wenn wir jetzt in die Beantwortung eintreten, wird das so sein, dass wir zwischendurch einen Abbruch haben, wegen Abstimmungsverhalten. Und deshalb schlage ich vor, wir gehen jetzt direkt rüber und sind dann nach der Abstimmung auf direktem Wege wieder hier.

**Unterbrechung der Sitzung
von 18.00 bis 18.43 Uhr**

Vorsitzender: Ich darf bitten, wieder Platz zu nehmen! Der Abgeordnete Fischer hatte die letzte Frage, die dann nicht mehr beantwortet werden konnte, gestellt. Die Frage geht an Herrn Wiesheu und an Herrn Ludewig. In der Reihenfolge würde ich dann auch um Beantwortung bitten. Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Frage war zweigeteilt. Das erste, Herr Abgeordneter Fischer: Wenn ich den Begriff Trennungsmodell verwendet habe, dann habe ich tatsächlich die Trennung gemeint, also die Nummer fünf bei dem gesamten Katalog. Beim Eigentumsmodell, auch das Eigentumsmodell, wobei ich nicht unterschieden habe zwischen kleinem und großem, Sie sagen zu Recht beim Eigentumsmodell würde sich im Verbundsystem nichts ändern. Ich muss dazu sagen, aber Klammer auf, vorläufig nicht. Denn ich befürchte aus guten Gründen, aus guten rechtlichen Gründen, dass nach zwei, drei Jahren die Europäische Union kommt und sagt, wie geht denn das, dass der Bund für die Betreuung seines Eigentums am Netz, das er hat, eine Gesellschaft beauftragt, ohne Ausschreibung, ohne sonstige Dinge, ohne einem Wettbewerber die Möglichkeit zu geben und, dass dann, entweder Ausschreibung verlangt wird oder Trennung, kleinere Portionen für die Betreuung des Netzes, wo sich die DB Netz bewerben kann, wo sie gewinnen kann, wo sie aber auch verlieren kann. Und, dass dann durch diese Vorgehensweise mittelfristig - und zwar in überschaubarer Zeit - automatisch das Verbundsystem sich auflösen würde, ...wir dann mit DB Netz ein Riesenproblem hätten. Das sollte man sehen, das ist ein EU-rechtliches Problem, das bisher nicht behandelt worden ist, das aber sehr ernst zu nehmen ist. Das ernst zu nehmen ist, weil wir damit von dieser Situation heraus das Eigentumsmodell, das Verbundsystem, durch die Ausschreibungsverpflichtung in einen Erosionsprozess bringen können. Und dann haben wir genau die gleichen Folgen von der Beschäftigungssituation her und von den Abstimmungsprozessen her und anderen Dingen, wie bei der Trennung. Das ist meine Ansicht dazu. Deswegen habe ich gesagt, das Eigentumsmodell vereinigt einige problematische Punkte der Trennung und die vermuteten negativen Punkte des integrierten Konzerns, die ich auch so nicht teile, deswegen sage ich, die vermuteten. Zweiter Punkt, und da bitte ich um Verständnis für einige Einschränkungen: Die Frage mit den Grundstücken, also, widerrechtlich war gar nichts und widerrechtlich sind auch keine Erlöse erlangt worden, das muss ich ganz nachdrücklich klarstellen. Es hat Folgendes gegeben, dass bei der Frage, wie man mit den Grundstücken umgeht - bisher und bis vor

einiger Zeit, ich hoffe das Bundesverkehrsministerium kann das bestätigen – Konsens bestand zwischen Bahn, Verkehrs- und Finanzministerium, bis...und das ist Sekundärwissen jetzt, bis letztes Jahr, wo die Diskussion begonnen hat, muss man die jetzt zuordnen und anders zuordnen. Warum? Es sind ja keine Chinese Walls, die gegen die Trennung aufgebaut worden sind, sondern es ist die Entwicklung in der gesamten Frage. Begonnen hat es damit, und auch das ist Sekundärwissen, weil ich seinerzeit ja nicht dabei war und die Dinge ja nicht so verfolgt habe, dass man gesagt hat, die nichtbetriebsnotwendigen Grundstücke, die lösen wir mal raus und die kriegt der Bund. Und das waren mehr als 13 Mrd. DM. Man hat sich verständigt, Grundstücke von mehr als 13 Mrd. DM gehen an den Bund zur Abdeckung auch von Zahlungsverpflichtungen beim Bundeseisenbahnvermögen. Die Abtrennung war schwierig, aber auf das Gesamtvolumen hat man sich verständigt. Diese Grundstücke sind gelandet bei einer bundeseigenen Gesellschaft mit dem Namen Vivico. Sind auch noch da. Wie die Vivico das verwertet, weiß ich nicht, müsste man dort nachfragen. Das zweite ist, dass man dann vom dem Rest gesagt hat, betriebsnotwendig oder nicht, und das Ganze ist auch ein Prozess, dass Grundstücke, die vor 15 Jahren meinetwegen betriebsnotwendig waren, es heute nicht mehr sind. Die kommen auch raus. Manch andere werden wieder gebraucht. Es ist auch von den nicht betriebsnotwendigen manches zurückgeholt worden. Das kenne ich aus der Situation, wenn wir Schnittstellenprogramme gemacht haben, dann haben wir Grundstücke, wo man eine Park-und-Ride-Anlage gebaut hat oder derartige Dinge, wieder rausgeholt, weil wir sie verwenden mussten. Das war ein Prozess, der etwas hin und her gegangen ist. Die schrittweise entwidmet worden sind, sind in die Aurelis gekommen. Dann hat es die 21er Projekte gegeben, das waren nicht wenige, das waren nicht nur ein paar, das war eine ganze Reihe. Und bei den 21er Projekten war eine ganze Reihe von Grundstücken dabei, die entwidmet werden sollten und konnten. Die haben sie aber nicht realisiert. Die Grundstücke, die da im Zusammenhang stehen, sind beim Konzern mit angesiedelt – die Aurelis nehme ich an, auch, aber, wie gesagt, das ist alles ungesichert. Und deswegen ist dort ein relativ hoher Grundstückwert verankert. Jetzt zu den Erlösen, Herr Abgeordneter Fischer, zu den Erlösen aus den Grundstücksgeschäften: Da sind mehrere Milliarden in den letzten Jahren in die Finanzierung auch der Infrastruktur gegangen. Legen Sie mich nicht fest – vier, viereinhalb. Das bedeutet, das, was auch im Konzern angelandet ist, auch aus diesen Erlösen, nicht bloß cash flow, Betriebsertrag, mit investiert worden ist, zum Beispiel in Netz oder in die

Eigenkapitalanteile, die wir haben, bei Sanierungen von Station und Service, da muss man ordentlich dazu zahlen. Das hat sich dort dann entsprechend niedergeschlagen. Wir haben auch beim Netz, zum Beispiel, letztes Jahr das Eigenkapital erhöht um 600 Millionen – von 5 Milliarden auf 5,6 Milliarden. Das bedeutet, dass da, was hier von den Gesellschaften, wo man die Grundstücke zugeordnet haben will, noch nicht zugeordnet hatte, was man vielleicht zurückrechnen will, ist der Betrag, der dorthin geflossen ist, über Investitionen, Kapitalerhöhungen oder sonst was, mit Sicherheit höher, als das, was daraus theoretisch daraus zu Erlösen war. Um das einfacher zu machen, weil es bei mir nur Sekundärwissen ist, weil ich die einzelnen Themen nicht miterlebt habe – die Themen, um die es heute gegangen ist: Wettbewerb und Trennung oder Trennung nein und ja, in dieser Runde, dies sind meine Themen -, da würde ich doch vorschlagen und darum bitten, ähnlich wie das ist, bei der Frage „Sozialauswahl, im Falle dass“, dass man die zuständigen Leute aus dem Vorstand, Herrn Sack, Frau Suckale, ich gehe gern mit, oder andere hierher einlädt. Dann kann man diese Fragen vertieft behandeln, die können auch bis zum letzten Komma Aufschluss geben und Auskunft geben. Ich halte das für richtig, wenn dies Anliegen hier geäußert wird. Ich bitte aber halt darum, dass nicht ich mit meinem Sekundärwissen da zur Verfügung stehe, sondern dass man die herholt und da soll dann alles auf den Tisch gelegt werden. Da haben wir da gar nichts dagegen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Wenn ich das richtig sehe, wäre jetzt der Nächste der Herr Ludewig, den gerade ein Anruf ereilt hat. Dann würde ich vorschlagen, dass wir... gut, Kollege Fischer!

Abg. Dirk Fischer (CDU/CSU): Ich will zu den Eingangsausführungen von Herrn Dr. Wiesheu nur festhalten, dass Sie eben gesagt haben, dass die Bundesregierung contra legem gehandelt hat. Und das ist, gemessen an der Verpflichtung, dass die Verwaltung sich an die Gesetze zu halten hat, ein schwerwiegender Vorwurf. Sie haben eben gesagt, es sei mit Ihnen vereinbart worden, mit Duldung der Bundesregierung, die §§ 1 und 25 des Gesetzes nicht zur Anwendung zu bringen. Und deswegen würde ich gerne an der Stelle noch einmal eine klare Äußerung haben, denn ich habe in den letzten Tagen und Stunden den Eindruck gewonnen, dass die Bundesregierung in Wahrheit einen völlig konträren Standpunkt eingenommen hat und die Bahn gedrängt hat, diesen Fehler zu korrigieren, der niemals mit ihrem Einverständnis geschehen ist.

Vorsitzender: Herr Wiesheu und dann Herr Ludewig und dann ist nach fünf Stunden Wartezeit Kollege Fornahl am Zuge!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Darf ich noch mal klarstellen, und das wäre auch ein Thema dann für die Besprechung mit den anderen Vorstandsmitgliedern, und ich bitte darum, Herr Abgeordneter Fischer, vorher keine Wertung vorzunehmen und keine Vorwürfe aufzustellen: Das Gesetz stammt meines Wissens aus dem Jahre 93, die Bahnreform wurde wirksam 94, Regionalisierung 96, Stufe 2 mit der Gründung der eigenen Aktiengesellschaft und Tochtergesellschaften Netz und Station und Service 98/99. Und für diesen Zeitraum war das ja das vorgesehen, Zuordnung. Erster Punkt. Zweiter Punkt: Im Jahre 96/97, in dieser Zeit hat Herr Dürr, damals ist auch betriebsnotwendiges und nicht betriebsnotwendiges herausgelöst worden, heute bei Vivico. Das, was sich zwischenzeitlich entwickelt hat, als nicht betriebsnotwendig, kam dann mehr oder weniger zu Aurelis. Soweit auch korrekt. In der Zwischenzeit, und das ist der wesentliche Punkt, hat dann Herr Dürr diese 21er Projekte entwickelt. Das war 96/97 in der Zeit. Die wurden da alle entwickelt. Und da hat man gesagt, es bleibt beim Konzern, weil damit ja die 21er Projekte mit finanziert werden müssen. Das ist ja heute bei Stuttgart so, dass der gesamte Komplex auch, mit der Mitfinanzierung der Bahn, auch mit über die Grundstücke, die dort bahneigen sind, mit finanziert wird. Und da wird nicht der Unterschied zwischen Station und Service oder Netz oder sonst was oder Energieversorgung gemacht, sondern da wird das einheitlich quasi so verwertet. Das war die Abstimmung. Und darum kann ich nichts Rechtswidriges erkennen und auch gar keinen Vorwurf gegenüber dem Bund. Aber noch einmal: Meine Bitte wäreWeil die „21er“-Projekte, bis auf Stuttgart, de facto erledigt sind, weil der Bund ja auch im letzten Jahr gekommen ist und gesagt hat, wir müssen das jetzt korrigieren, weil der Ablauf,man hat ja seinerzeit gesagt fünf, sechs, sieben Jahre, was weiß ich wie lange, weil das abgelaufen ist und das nicht mehr realisiert wird um darum ist es notwendig zuzuordnen. Da hat es Debatten gegeben in den letzten Monaten und man hat jetzt die Verständigung, dass das korrigiert wird, dass das Ganze auch steuerfrei laufen soll. Und es hat gar keinen Beschluss gegeben, sondern es war eine Verständigung im Vorstand, dass man das macht. Darum hat es auch keine formelle Abstimmung gegeben. Es war auch keine widersprüchliche Diskussion.

Vorsitzender: Herr Ludewig!

Dr. Johannes Ludewig (CER): Die Frage an mich bezog sich noch mal auf die Schweiz. Ich will mal wiederholen, was ich jetzt zu Beginn gesagt habe. Ich habe nicht gesagt, in Deutschland sollen wir irgendein anderes Modell nachahmen. Meine These war gerade andersherum. Es gibt in Europa eine Vielfalt von Modellen, die von ganz unterschiedlichen Ausgangspunkten kommen, heute ganz gut funktionieren – nach dem Urteil der Kommission. Das Schweizer Modell, das englische Modell, das schwedische, das deutsche Modell. Das ist das Fazit der Kommission. Bei der Schweiz ist es so gewesen, dass dieses Modell schon sehr lange gut funktioniert. Alle haben immer gesagt, was die Schweiz macht, ist eigentlich vorbildlich. Das hat ja lange funktioniert, bevor jetzt diese so genannte Trasse Schweiz AG auf Druck der Kommission, die noch gar nicht operationell ist, ich habe neulich mit dem Chef vor ein paar Tagen selber telefoniert, die werden erst im Laufe des Jahres operationell und dann werden wir sehen, ist es eine Behörde oder eine Stelle, sage ich mal, mit zehn Leuten, die hat also Mikroausmaße. Und da wird man sehen, wie sich das dann einspielt, aber das war nicht prägend für das Schweizer Modell, was wir bisher gesehen haben. Und meine These war ja nur, dass man sozusagen sehen muss, wie entwickeln sich die Märkte in diesen Ländern. Sind die verschiedenen Modelle erfolgreich und nicht, wie kopieren wir bestimmte Modelle oder machen schematisch irgendetwas, ohne zu gucken, wie sieht die Marktwirkung aus. Das war meine These.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Fornahl!

Abg. Rainer Fornahl (SPD): Ich möchte ganz gerne noch mal einen etwas anderen Aspekt beleuchten, und zwar einen etwas mehr grundsätzlicheren. Die Perspektive für das Verkehrswachstum auf der Schiene, ich glaube, da sind sich alle einig, unabhängig von Überlegungen über die Privatisierung der Deutschen Bahn AG, in welchem Modell, das Ob und das Wie liegt in einem einheitlichen europäischen Schienenverkehrsraum, insbesondere für den Schienengüterverkehr. Dort liegen, glaube ich, für das Wachstum insbesondere, die größten Perspektiven. Wir haben zwar ab 2007 offiziell dann auch den liberalisierten Güterverkehrsmarkt, aber der funktioniert ja nur eingeschränkt, weil er nur zwischen wenigen Ländern grenzüberschreitend funktionieren kann, wegen der technischen Voraussetzungen. Die generellen Hürden liegen ja im Rückstand bei der Vereinheitlichung der technischen Voraussetzungen, Sicherheitstechnik und insbesondere auch bei dem rollenden Material, insbesondere bei den Lokomotiven, Ausbildung von Lokführern und andere Ge-

schichten und Vorschriften gehören noch mit dazu, unter dem Stichwort Intramodalität. Und ich möchte gerne Herrn Dr. Ludewig fragen, der ja nun auf den europäischen Netzen ständig unterwegs ist, im übertragenen Sinne: Wann ist denn das einheitliche, von allen Wettbewerbern nutzbare Schienensystem in Europa erreicht? Und zweitens, entscheidend wichtig ist auch für den Güterverkehr on the long run die Realisierung der wesentlichen TEN-Trassen. Wann ist damit zu rechnen, aus Ihrer Sicht zumindest, dass wir zumindest das Grundgerüst der großen TEN-Trassen für den Schienengüterverkehr nutzen können? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Ludewig!

Dr. Johannes Ludewig (CER): Also zu Ihrer ersten Frage: Ich glaube, da muss man etwas differenzieren, aber ich glaube, Herr Raith hat ja auch sehr viel Erfahrung, was den grenzüberschreitenden Verkehr betrifft. Es ist so, erstmal gibt es ja verschiedene Faktoren, die eine Rolle spielen. Also die Spurweite z. B., die ist ja einheitlich zwischen den Pyrenäen und der Ostgrenze Polens, Gott sei Dank. Und da haben wir in der Hinsicht etwas weniger Schwierigkeiten. Unterschiedlich sind die Stromsysteme. Das können Sie heute technisch überwinden mit Mehrstromlokomotiven, also Lokomotiven, die mit mehreren Stromsystemen fahren können. Deswegen gibt es ja heute bereits vor allen Dingen auf diesen Nord-Süd-Korridoren, quasi der Rennstrecke in Europa, Rotterdam-Norditalien, einen sehr intensiven Wettbewerb und auch einen sich steigernden oder wachsenden Verkehr mit solchen Mehrstromlokomotiven, wo nicht an jeder Grenze die Lokomotiven immer gewechselt werden. Und das andere Problem ist natürlich, wir haben unterschiedliche Signalsysteme, und auch natürlich die Frage der Lokführer, die über die Grenze auch von beiden Seiten fahren, damit eben das Wechseln oder Anhalten an der Grenze aufhört. Da gibt es verschiedene Projekte zwischen Deutschland und Frankreich, auch zwischen der Schweiz, beispielsweise der BLS und Railion, und es gibt noch eine ganze Reihe anderer, wo Lokführer ausgebildet werden, die auf beiden Seiten der Grenze sozusagen fahren können, die die Sprache beherrschen, die die Signalsysteme kennen. Und das sind nicht Dinge seit heute, sondern die laufen schon – zum Beispiel das bekannteste Projekt ist das Projekt zwischen Mannheim und Woippy, zwischen der SNCF und der DB, das läuft seit ungefähr drei Jahren, und die sind jetzt in der Phase, dass die Züge an der Grenze nicht mehr halten. Dasselbe BLS – Deutsche Bahn. Es gibt auch ein Projekt zwischen der Tschechischen Bahn und der Deutschen Bahn und noch eine ganze

Reihe mehr. Also das entwickelt sich, auch durch die Ausbildung der Lokomotivführer. Es gibt zwei große technologische Projekte. Das ist dies so genannte ERTMS oder ETCS-Projekt, das einheitliche europäische Signalsystem. Das ist, um es ganz kurz zu machen, nicht so ganz einfach, weil es ziemlich teuer ist. Und die Frage ist, alle sind sich einig, dass brauchen wir, das wollen wir, aber das Problem ist, wie kommen wir zwischen heute sozusagen dahin in 15 Jahren, die so genannte Migration. Weil dann parallel die alten Systeme und das neue – und das kostet sehr viel Geld und die Firmen vor allem rollendes Material, Güterverkehrs-Firmen, Herr Raith kann was dazu sagen, das ist eine ziemlich teure Angelegenheit und da müssen sie auch sehen, wie sie das wirtschaftlich als Güterverkehrsunternehmen machen können. Das zweite große technologische Projekt das sind die so genannten TAF TSI - Telematic Applications for Freight. Das ist ein System zur Einführung einheitlicher Schnittstellen zwischen Güterverkehrsgesellschaft und Infrastrukturgesellschaft in ganz Europa für den Informationsaustausch. Es gibt ein solches System ähnlich in Amerika bereits seit ungefähr sechs, sieben Jahren, das so genannte Railingsystem. Ich bin mal drüben gewesen, habe mir das mal angesehen. Alle amerikanischen Güterverkehrsgesellschaften sind an das System angeschlossen und sie können quer über den ganzen nordamerikanischen Kontinent heute einen Informationsaustausch machen, wo ist der Zug, wie sieht der im Einzelnen aus, bis hin zum Abrechnungssystem. Und so etwas Ähnliches wollen wir hier jetzt in Europa auch haben. Aber auch das wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Um noch einmal zusammenzufassen auf Ihre Frage: Durch die Mehrstromlokomotiven, durch die Ausbildung von Lokomotivführern, hat sich der grenzüberschreitende Verkehr deutlich verstärkt. Sie können, ...wenn wir heute gucken nach den Wachstumsraten, dann werden sie fast immer feststellen, dass die Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Verkehr höher sind als die Wachstumsraten im nationalen Verkehr. Da liegt das Wachstumspotenzial in dem zusammenwachsenden europäischen Markt. Die Entwicklung ist im Gang, aber wir hoffen alle natürlich alle, dass nach der vollständigen Öffnung, 1.1.2007, mit einigen Übergangszeiten Sicherheitszertifikate - Rail4chem hat da sicher schon Erfahrung gesammelt, wie das in Frankreich so zugeht, bis man ein Sicherheitszertifikat dann hat und die Zulassung, das ist nicht ganz so simpel. Aber dann kommt natürlich noch mehr Schwung in die Geschichte rein.

Vorsitzender: Zusatzfrage Kollege Fornahl?

Rainer Fornahl (SPD): Gilt das, Herr Dr. Ludewig, in gleicher Weise auch in Richtung Osten. Sie sprachen zwar von einem Projekt der Mehrstromlokomotivennutzung Tschechien. Gilt das auch für den Osten. Polen – Baltikum?

Dr. Johannes Ludewig (CER): Das gilt mit einer gewissen Einschränkung. Ich sage mal, das gilt sicher, dass sie in diesem Fall.....konkretes Beispiel: Deutsche Bahn hat Mehrstromlokomotiven, die auch nach Polen hereinfahren können. Ich glaube bei den Polen umgekehrt ist das noch sehr am Anfang, weil diese Lokomotiven natürlich teuer sind. Aber, wie gesagt, diese Dinge entwickeln sich. Jeder weiß jetzt, das Datum 1.1.2007 kommt, darauf muss sich jeder einstellen und jeder muss überlegen, wo bin ich in ein, zwei, drei, vier, fünf Jahren, von heute? Was ist meine Rolle? Will ich ein größerer Player sein oder bin ich ein Regionalanbieter? Und es ist – ohne das zu vertiefen –interessant zu beobachten, nach der amerikanischen Liberalisierung 1980, wenn Sie mal gucken, wie der Markt sich dort entwickelt und verändert hat. Das muss jetzt hier nicht, weil die Dinge anders sind, so kommen, aber ich glaube, wir haben sehr spannende zehn Jahre nach dieser Liberalisierung vor uns.

Matthias Raith (Rail4chem): Soweit die Theorie. Die Praxis sieht wie folgt aus. Wir fahren täglich Duisburg – Budapest, Duisburg – Bukarest, Luxemburg – Kosice, Ostgrenze der Slowakei, Zeebrügge – Warschau, durch vier Länder, Rotterdam – Brescia, Gel in den Niederlanden nach Wroclawek in Polen und Mannheim – Malasevice an der Belarus-Grenze zwischen Polen und.... Das geht! Das Datum, was hier immer wieder genannt wird, ist für mich völlig unerheblich. Es geht um die Aufhebung des Kabotageverbotes, das heißt, wir dürfen danach auch innerhalb fremder Länder als deutsches Unternehmen einheimische Verkehre, also lokale Verkehre fahren. Ist aus der Sicht, wie wir das fahren wollen und wie es die Wirtschaft braucht - die ist ja auch europäisch organisiert - und europäische Verbindungen brauchen, relativ unerheblich, kann ein Zusatzgeschäft sein. Das funktioniert – wenn man will! Tatsache ist aber, deshalb warne ich, um noch mal hier zu dieser Strukturdebatte zurückzukommen, aus einem Staatsunternehmen einen National Champion zu machen und ihn in eine International Championship reinzutun, dass die Staatsbahnen untereinander ihre Gebiete, die früher ja gegen Wettbewerb abgeschottete Naturschutzparks waren - waren -, also viel eher dazu neigen, an der Grenze Loks zu wechseln, Personal zu wechseln, Verantwortung zu wechseln und damit jede Menge Umständlich-

keiten und Qualitätsdefizite einzufahren, während wir, ich darf das mal so sagen, völlig respektlos durchfahren. Das ist schwierig, weil praktisch jede Grenze durch Grenzbetriebsabkommen versperrt wird, weil, das hat der Herr Ludewig zutreffend gesagt, ich hoffe, ich widerspreche Ihnen da nicht, das ist einfach alles nur aus meiner Praxis, dass es viel zu wenige Mehrsystemloks gibt, dass der Weg Mehrsystemloks eigentlich ein Unsinn ist, der nur dadurch bedingt ist, dass jedes Ländle seine Infrastruktur anders macht. Kein deutscher Lokführer – der Herr Hansen ist jetzt gerade raus. wir haben eben so nett diskutiert - kein deutscher Lokführer ist verpflichtet, irgendeine ausländische Sprache zu lernen. Aber das Eisenbahnsystem ist europäisch und die europäische Wirtschaftssprache ist Englisch. Hier werden sie Diplomingenieure und Eisenbahnbetriebsleiter und von Englisch wissen sie nur das Wort „know – how“, nix oder so, ja, damit machen sie alle Prüfungen in Deutschland. Da muss gewaltig was geändert werden Und wir als Unternehmen, das habe ich vorhin dem Herrn Hansen gesagt, sind praktisch eine Schule. Wir schulen alles und trimmen alles auf Europa und deshalb nehme ich für mich in Anspruch, dass wir das erste europäische Eisenbahnunternehmen sind, das aus Deutschland rausrollt, hier nur noch 30 % fährt und in elf Ländern fährt, außerhalb Deutschlands. Es geht. Man muss nur wollen. Und die Staatsbahnen, so wie sie jetzt aufgestellt sind, wollen das eben nicht. Deshalb Vorsicht vor dem National Champion. Er wird in der International Championship nicht richtig aufgestellt sein, - lassen wir Fußball reden - um hier noch mal im Olympiastadion beim Endspiel dabei zu sein.

Vorsitzender: Herr Raith, Sie vergessen gleich wiederum meine Anmerkung jetzt: Das war eine politisch kurze Äußerung. Herr Döring!

Matthias Raith: Herr Lippold, darf ich einen Satz noch hinzufügen.

Vorsitzender: Nein! Ich habe jetzt schon drei Sätze dazu von drei verschiedenen Leuten und wenn ich die zulasse, kommt der Herr Döring in der nächsten halben Stunde nicht dran. Herr Döring!

Abg. Rainer Fornahl (SPD): Noch die Frage an Herrn Ludewig, TEN-Netze aus seiner Sicht!

Dr. Johannes Ludewig (CER): Die TEN-Netze, da muss ich Ihnen sagen, da hat es ja einen herben Rückschlag gegeben. Sie wissen, die EU-Kommission hatte 30 Prioritätsprojekte verabschiedet, 22 davon mit Eisenbah-

nen. Und die beantragten Haushaltsmittel für die mittelfristige Planung 2007 - 2013 waren 20 Milliarden einschließlich dieses ERTMS oder ETCS. Genehmigt worden sind im Endergebnis ein Drittel ungefähr, also 7,2 Milliarden. Und wenn Sie mal sehen, was in nationalen Haushalten, die Masse des Geldes muss ja von den nationalen Ländern kommen, diese Projekte kosten im gleichen Zeitraum insgesamt 140 Milliarden €. Davon wollte - wollte - die Europäische Kommission - 20 Milliarden beisteuern, daraus sind 7 geworden. Und da können Sie überlegen 140 - 7,2, da bleiben über 130 Milliarden übrig, die aus nationalen Kassen kommen sollen. Und wenn Sie sich umsehen, dann stellen Sie fest, dass in den meisten nationalen Haushalten auch ähnliche Probleme sind. Also ich glaube, es gibt im Moment auf der EU-Ebene eine Diskussion von Prioritäten, der Prioritätsprojekte, also welche kann man davon jetzt noch anschieben, auf den Weg bringen. Das wird noch eine sehr schwierige Debatte werden. Ein letzter Satz, Herr Raith, die großen Unternehmen fahren heute in Europa im Wettbewerb zueinander. Die Italiener haben TX-Logistik übernommen in Deutschland. Um nur ein Beispiel zu nennen. In der Schweiz auf dem Gotthard war früher der Marktanteil der SBB als sozusagen Incumbent-Unternehmen in der Schweiz 100 %. Der ist heute runter auf 50. Und die Marktanteile, die sie in der Schweiz verloren haben, haben Sie in Deutschland und Italien zurückgeholt. Und heute fahren die Anderen 50 % auf dem Gotthard, die werden heute gefahren von den Deutschen, von Railion, von der FS zusammen mit TX-Logistik und noch Rail4chem und einigen anderen. Das heißt der Wettbewerb grenzüberschreitend auf den großen Achsen in Europa ist längst in vollem Gange. Und da fahren die großen nationalen Gesellschaften gegeneinander, wie auch natürlich die, die in die Märkte noch hineinkommen. Das wollte ich noch ergänzen. Also das ist in vollem Gange.

Abg. Renate Blank übernimmt den Vorsitz.

Abg. Patrick Döring (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an Herrn Martini. Wir haben ja hier sehr viel gehört über den Nutzen des Netzes und den Wert des Netzes und das vermeintliche Vermögen beim Netz und die Schulden beim Netz. Und nun habe ich eine Frage wie Ihre Mitgliedsunternehmen beim Netzwerk Privatbahnen den Zustand des Netzes wahrnehmen, insbesondere hinsichtlich Langsamfahrstellen, und ob sich auch daraus aus Ihrer Sicht Diskriminierungspotenzial ergeben kann.

Arthur-Iren Martini: Darf ich?

Amtierende Vorsitzende: Ja bitte! Entschuldigung, ich war einen Moment abgelenkt.

Arthur-Iren Martini (Netzwerk Privatbahnen): Wir haben Untersuchungen angestellt – das ist erstmalig in Deutschland gemacht worden, was einen eigentlich nur verwundern kann. Es gibt keine Untersuchungen neutraler Natur über den Zustand des Netzes und über technische Details, zum Beispiel über die Frage, wie viel Instandhaltungsstau besteht. Und nachdem Herr Mehdorn im Fernsehen erklärt hat, es gebe überhaupt nur 250 Langsamfahrstellen auf dem deutschen Netz, haben wir uns der Sache angenommen. Wir haben zunächst in Süd, das ist Baden-Württemberg und Bayern, untersucht die beiden La-Hefte - so heißt das - für die Sommer 2004 und Sommer 2005 und kamen zu dem nicht überraschenden Ergebnis, dass die Anzahl der Langsamfahrstellen um 30 % zugenommen hat, auf 350, also keineswegs in ganz Deutschland nur 250! Wir haben das Gleiche in Hessen untersucht, kamen zu tendenziell ähnlichen Ergebnissen und haben dann die Untersuchung vertieft und haben geprüft, was denn mit den Langsamfahrstellen geschieht. Und haben festgestellt, beim Fahrplanwechsel verschwanden 15 % der Langsamfahrstellen aus den Langsamfahrstellenheften. Und wo waren sie? Sie waren in den Jahresfahrplan eingebaut, das heißt, sie sind nicht repariert worden, sondern sie haben schlicht die Fahrzeit verlängert. Mit der Folge, dass die Pünktlichkeit wieder hochging. Also wir haben es bei der Pünktlichkeitsstatistik bei der DB mit einem sehr relativen Begriff zu tun. 15 % sind auf diese Weise wegrationalisiert worden in Süd. Und wir haben ferner festgestellt, dass 39 % der Langsamfahrstellen älter als 12 Monate waren. So, ich will das jetzt nicht vertiefen. Die Reaktion des Ministeriums, die Reaktion des Eisenbahnbundesamtes, die Reaktion der DB Netz AG war schlicht nicht fassbar. Es hat sie alle überhaupt nicht interessiert!

Amtierende Vorsitzende: Herr Döring, haben Sie eine Zusatzfrage? Nachdem die Deutsche Bahn AG angesprochen war, gebe ich das Wort Herrn Dr. Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Also die These, dass die Bahn AG nicht interessieren würde, ist falsch. Ohne, dass ich da aus der Vorstandssitzung etwas ausplaudere – das ist ein Thema. Erstens. Zweitens, dass Langsamfahrstellen, ich weiß nicht, wann Sie die Erhebung gemacht haben, aber unabhängig davon, über eine lange Winterperiode, wie wir sie gehabt haben, anwachsen, weil sie nicht behoben werden können, ist faktisch so. Dritter Punkt: Ich bitte bei Langsamfahrstellen zu unterscheiden. Wir haben Langsamfahrstel-

len, weil wir Baumaßnahmen haben auf der Schiene. Das sind auch Langsamfahrstellen. Wir haben Langsamfahrstellen wegen der schlechten Qualität der Schiene. Bei den Baumaßnahmen werden sie nach dem Abschluss der Baumaßnahmen vorbei sein. Und dort, wo wegen schlechter Qualität sie eintreten, sind wir dabei, die zügig zu beheben. Denn es ist nicht so, dass bei vielen Strecken, wo wir Langsamfahrstellen haben, fährt ja nicht nur der Wettbewerber, sondern fährt auch die Bahn. Und wir haben kein Interesse daran, soviel kann man uns jetzt glauben, dass wir uns selber durch Langsamfahrstellen diskriminieren. Das ist ein Prozess der permanent läuft. Das ist eine Frage der Qualität und eine Frage der Investitionen in das Netz. Das ist das Thema. Und wir haben das Interesse daran, diese möglichst zügig zu beseitigen. Alles andere sind Unterstellungen, die neben der Realität liegen.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank! Kollege Beckmeyer!

Abg. Uwe Beckmeyer: Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich habe zwei Fragen, und zwar einmal an die Vertreter des Netzwerks Privatbahnen, und zwar zum Komplex Beschäftigung. Hier ist ja heute von diversen Gutachtern gesagt worden, das Thema Beschäftigung sei nicht ordentlich angesprochen worden. Ich wollte eigentlich gern mal wissen: Der DB-Konzern beschäftigt im Jahr 2005 rund 8.000 Auszubildende. Das entspricht einer Auszubildendenquote von 3,9 %. Ich würde gern mal die Ausbildungsquote der privatwirtschaftlichen Eisenbahn wissen. Einfach um auch auf dem Gebiet Klarheit zu haben, weil, das ist ein Punkt, der uns schon interessiert, weil, hier wird immer über Wettbewerb gesprochen und wie sieht das eigentlich auf der Seite des Wettbewerbs aus? Das zweite ist, das ist eine Frage an die Gewerkschaften. Und zwar: Seit Beginn Bahnreform hat die DB AG die Zahl ihrer Beschäftigten von 376.000 im Jahre 94 auf 224 000 im Jahr 2005 reduziert. Das ist bitte ein Rückgang um 150 000 oder 40 % in elf Jahren. Dabei schön der Aufwuchs bei Schenker noch die Entwicklung. Meine Frage ist eigentlich in dem Zusammenhang: Worin eigentlich sieht man momentan die Gefährdung, weil immer von Zerschlagung die Rede ist? Ist es nicht eher denkbar, dass im Falle eines teilprivatisierten Betriebes im integrierten Konzern die privaten Investoren zur Sicherung ihrer Renditeerwartung möglicherweise auf Kostensenkung drängen und insofern aufwandsintensive Bereiche der Infrastruktur dringend zur Überarbeitung, also zur Überprüfung letztendlich zur Verfügung stellen? Also meine Bitte ist eigentlich, dieses doch noch mal aufzuklären. Denn mit solchen

Schlagworten kann ich schwer etwas anfangen, weil das Bedrohungspotenzial, glaube ich, vorhin eher andersherum definiert wurde, mit Sozialauswahl und was da nicht alles vom Vorstand der DB AG berichtet wurde. Das ist meine Bitte an die Vertreter der Gewerkschaften.

Amtierende Vorsitzende: Herr Martini! Und dann bitte ich Herrn Hansen und Herrn Schell um die Beantwortung der zweiten Frage!

Arthur-Iren Martini: Die an uns gerichtete Frage lautete: Wie viel Auszubildende haben wir? Wir haben 18 Auszubildende in unseren Mitgliedsbereichen, wobei wir Firmen haben von zehn Mitarbeitern bis 120 Mitarbeitern, 140 Mitarbeitern und kommen insgesamt an einen Umsatz heran von weniger als 250 Millionen € im reinen Transportbereich. Darüber hinaus, das haben Sie ja von Herrn Raith gehört, werden die Mitarbeiter natürlich permanent weiter geschult. Aber Auszubildende: 18. Die ganzen Mitgliedsunternehmen haben etwa 1.000 Mitarbeiter insgesamt.

Amtierende Vorsitzende: Herr Hansen bitte!

Norbert Hansen (TRANSNET): Meine Damen und Herren, zunächst einmal zu der Frage der Arbeitsplatzentwicklung, der Beschäftigtenentwicklung bei der Bahn AG. Wir haben ja als Gewerkschaft natürlich schon unsere Probleme damit zu bewältigen gehabt und wir haben sie ja auch ganz gut, denke ich, im Interesse der Politik, im Interesse des Unternehmens und der Menschen bewältigt. Niemand ist betriebsbedingt gekündigt worden. Das war sehr wichtig – das will ich nur mal vorwegschicken. Es ist keine Entwicklung, die man jetzt per se zurückführen kann auf die Organisationsprivatisierung der Deutschen Bahn AG. Vor 1994 sind die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn in Stufen zusammengeführt worden, um dann gemeinsam zur Gründung der DB AG zusammengeführt zu werden. Und die Deutsche Reichsbahn ist natürlich hier mit einem Personalbestand angetreten, der auch 1994 noch nicht auf das Niveau herunterrationalisiert worden war, dass dem Produktivitätsstandard, den Produktivitätserwartungen des Marktes, der Wirtschaftlichkeitserwartung des Marktes entsprach. Für uns, ich will das jetzt nicht kommentieren, wie wir als Gewerkschaft darüber denken, nur mal ganz sachlich versuchen darzustellen. Das heißt, es geht hier nicht um einen Personalabbau, der zurückzuführen ist auf die Organisationsform oder die Rechtsform des Unternehmens, sondern es geht um Personalabbau, der zurückzuführen ist auf technologischen Rückstand, auf sehr unterschiedliche Formen der Arbeitsorganisation und es geht danach auch, meine Damen und

Herrn, von den Unternehmen, die im Wettbewerb mit der Bahn AG sind, ging dann in den weiteren Jahren auch um Personallabbau, der bedingt war durch Auftragsverluste der Bahn AG. Ich bestreite nicht, dass Sie erfreulicherweise Arbeitsplätze schaffen, Beschäftigungsverhältnisse schaffen. Aber es sind eben nicht in der gleichen Zahl Beschäftigungsverhältnisse neu entstanden, durch den Wettbewerb, wie sie im Bahnkonzern abgebaut worden sind. Und diese Entwicklung wird sich auch nicht anders darstellen nach einer Neuverteilung der Transport- und Servicegeschäfte auf andere Eigentümer. Es wird andere Effizienzen geben, es wird Synergieeffekte geben. Und wenn wir über dieses Thema reden, als Gewerkschaft, und um auch die Zahl zu begründen, dann betrachten wir das Ganze, wir betrachten uns nicht nur die beschäftigungspolitische Wirkung durch eine Verlagerung der Transportgeschäfte, Personenverkehr, Güterverkehr auf andere Betreiber. Da mag das ja vielleicht sogar noch 1:1 übergehen, was aber bisher nicht der Fall war. Deswegen glauben wir auch nicht daran, dass es 1:1 einen Beschäftigungsübergang gibt. Die Synergieeffekte werden in den Bereichen entstehen, die heute der Bahnkonzern als Eigenleistung betreibt. Das sind viele handwerkliche Bereiche, das sind die Werkstätten, die Instandhaltungsaufgaben, das ist der Signalinstandhaltungsdienst im Netz. Das sind viele Serviceaufgaben. Und für uns ist sehr wichtig, dass der Bahnkonzern auch diese Beschäftigungsmöglichkeiten in seinem Gesamtkonzernportfolio vorhält, weil damit eben der konzernweite Arbeitsmarkt nur funktionieren konnte, weil es dort, wo Arbeitsplätze in der Produktion durch Technologisierung verloren gegangen ist, Möglichkeiten gab, sie woanders im Servicebereich wieder aufzufangen. Das alles wird schwer möglich sein. Wir bemühen uns seit einigen Jahren, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland einen Flächentarifvertrag abzuschließen. Einen Flächentarifvertrag, der natürlich, wenn sie bereit wären, das mit uns abzuschließen, auch einen langjährigen Kündigungsschutz beinhalten könnte. Der auch beinhalten könnte, eine soziale Absicherung der Interessen der Beschäftigten, die sie heute als betriebliche Sozialleistungen im Bahnkonzern bekommen. Aber dazu gab es bisher vom dem Arbeitgeberverband keine Bereitschaft und von den meisten Einzelunternehmen auch nicht. Insofern hängt also die Sicherheit der Beschäftigten, sowohl was den Kündigungsschutz betrifft, die Arbeitsplatzsicherheit, an den Konzerntarifverträgen und sie hängt sehr stark an dem konzernweiten Arbeitsmarkt, der nur funktioniert, wenn es eben auch eine unternehmerische Einheit darstellt und die entsprechenden Personaldisposition auch in der Durchgriffsmöglichkeit gegeben ist. Die

80.000, ich will es Ihnen gerne erklären, ergeben sich in der Summe also zum einen aus einer unterschiedlichen Beschäftigungsintensivität der DB AG im Verhältnis zu den Wettbewerbern. Natürlich arbeiten bei Ihnen – erstaunlicherweise übrigens für mich – die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter flexibler, was den Arbeitszeiteinsatz betrifft, was Zeiten außerhalb der, ich nenne das mal Produktivität, betrifft, also Wartezeiten und ähnliches - Herr Schell kennt das Thema für die Lokführer auch sehr intensiv - als dies bei der Deutschen Bahn AG der Fall ist. Man arbeitet daran. Aber es ist schwerer durchzusetzen als bei Ihnen. Und deswegen können Sie mit weniger Personal als die Bahn AG ihre Leistungen erbringen, was für Sie erfreulich ist, beschäftigungspolitisch allerdings für die Bundesregierung bei einer Arbeitslosigkeit von fünf Millionen nicht ganz so erfreulich ist, wenn dadurch vielleicht Zehntausende Arbeitsplätze, die man sich heute nicht am Arbeitsmarkt leisten kann, verschwinden. Der zweite Effekt ergibt sich aus Synergieeffekten, weil beispielsweise die Fahrzeugindustrie, die Herstellerindustrie, schon ein Interesse hat, wenn denn die Transporteinheiten der Bahn AG, dieses verselbstständigt würde und dieses Geschäft nicht mehr selber machen wollen, weil es eben ein Kostenblock ist, den man outsourcen kann, dann wird man diese Instandhaltung gerne übernehmen, weil damit Auslastungskapazitäten ausgeschöpft werden können, wenn es Fertigungsflauten gibt, Absatzprobleme gibt, ist das ein willkommenes Geschäft um das eigene Personal zu beschäftigen. Das heißt, es werden nicht die Handwerker 1:1 übergehen in diese Betriebe, es werden nicht 1:1 die Servicebeschäftigten übergehen zu den entsprechenden Dienstleistungsunternehmen. Und wir haben uns das nicht aus dem Ärmel geschüttelt, sondern jeweils die Marktsituation in diesen Branchen recherchiert. Wir haben recherchiert, wie die Auftragslage in der Fahrzeugindustrie ist. Wir haben recherchiert wie die Beschäftigungslage in den maßgeblichen Serviceunternehmen in Deutschland ist. Und daraus ergibt sich diese Zahl. Sie ist in der Stellungnahme etwas ausführlicher begründet. Wir sind auch gerne bereit, sie noch tiefer begründet Ihnen im Einzelnen darzustellen. Ich will nur abschließend um Verständnis dafür werben, dass wir als Gewerkschaft zunächst einmal, um die Interessen unserer Mitglieder zu schützen, von dem Zustand ausgehen, der im schlimmsten Fall nach einer Aufteilung zu erwarten ist. Ich vermeide mal, weil es Sie vielleicht zu sehr emotionalisiert, den Begriff Zerschlagung, aber hier ist ja deutlich geworden, dass vielfältig Übernahmeinteressen vorhanden sind. Und diese Übernahmeinteressen sind im Endeffekt ja die Aufteilung des heutigen Bahnkonzerns in viele einzelne neue Ge-

sellschaften, unter welchem Eigentum dann auch immer. Und dort ergeben sich die Effekte. Ich kann Ihnen nur anbieten, das im Einzelnen noch mal näher zu vertiefen. Die Zahlen sind real und entsprechen einer Recherche.

Amtierende Vorsitzende: Herr Schell, bitte!

Manfred Schell (GDL): Ja, ich habe schon des Öfteren dargestellt, wie sich die Arbeitsplätze entwickelt haben. Tatsache ist, es sind mittlerweile 300.000 und wenn wir hier von 225.000 reden, dann müssen wir Stinnes abziehen, so sind ja heute bei der DB AG noch 180.000. Das war ein gewaltiger Prozess, an dem alle Gewerkschaften bei der Bahn beteiligt waren. Und richtig ist auch, dass verschiedene Ursachen dazu geführt haben, logischerweise, wie Herr Hansen auch sagt, hier das doch bestehende Missverhältnis der Beschäftigten bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Richtig ist, und damit wird heute brilliert, dass diejenigen, die verblieben sind, die 180.000, dass die eine Produktivitätssteigerung von 183 % haben, im Gegensatz zum Beginn der Bahnprivatisierung 1994. Richtig ist, wenn hier der Prozess weiter geht, und das war nun etwas, wo wir uns mit konfrontiert fühlen, nämlich die Tatsache – und vielleicht bin ich auch wegen meiner Eingebundenheit am Prozess des Jahres 1993 da etwas sensibilisiert -, wenn heute gesagt wird, dass 80.000 Eisenbahner dadurch, wenn der Bahnkonzern auffliegt oder der eine firmiert so, der andere so, ihren Arbeitsplatz verlieren, dann frage ich mich, woher kommen diese 80.000? Dann frage ich mich, woher kommen diese 80.000 und dann überlege ich, wo landen denn die 42.000 oder 43.000, darüber lasse ich gerne mit mir diskutieren, auch noch bis 45.000, die heute bei der DB Netz AG sind, dann frage ich mich, bleiben die nicht bei dem Eigentümer, bei dem sie heute sind? Und ist es denn der Eigentümer, also sind Sie es, die die Leute morgen auf die Straße schmeißen, weil Sie sie nicht mehr brauchen? Die Frage ist, wenn Sie sie auf die Straße schmeißen, wer macht denn die Arbeit derer? ... Bitte? Ja, das ist ja meine These! Und dann begreife ich überhaupt nicht, wenn solche Zahlen genannt werden, dass dann nicht Herr Wiesheu mit seinem Vorstand sich schützend vor seine Mitarbeiter stellt und sagt: Freunde der Bahn, so ist das nicht!! Dann frage ich mich weiter, dann fliegt der Konzern immer weg. Als ich dabei war, war die Entscheidung ob der Konzern aufgelöst wird, so steht es zumindest im Gesetz, eine parlamentarische Entscheidung, die erstmals nach fünf Jahren gefällt werden sollte. Sie ist nicht gefällt worden, deswegen besteht er bis heute fort. So, das dazu! Und dann die Frage der Übernahmekandidaten. Was geschieht mit dieser Bahn? Ich kenne bisher nur Interessen-

ten der Übernahme aus dem Munde von Herrn Mehdorn, von niemand anderem. Herr Mehdorn sagt, dass eine Reihe von Interessenten dastände, die ich nicht kenne. Die Interessenten wissen offensichtlich mehr, zumindest als ich, vielleicht auch als die Parlamentarier, was denn nun eigentlich zu übernehmen ist. Ich weiß es nicht, aber die Interessenten, die heute sich anbieten, wissen offensichtlich schon zu welchem Preis und was sie überhaupt von der Bahn AG kaufen. Ich halte das alles etwas für unmöglich. Ich wiederhole noch einmal: Wenn wir uns so entwickelt haben, wenn wir auch am Realeinkommen nicht partizipiert haben, wenn wir im letzten Jahr die Arbeitszeit noch verlängert haben, wenn es wahr ist, was der Vorstand sagt, dass wir jedes Jahr 500 Mio. weiter uns nach oben entwickeln und wirtschaftlich und wirtschaftlicher, kapitalmarktfähig, börsenfähig werden und so weiter und so fort, dann stelle ich mir dann die Frage, und das ist nun zweifelsohne richtig, dann muss doch der Vorstand gut gewesen sein, dann waren die Beschäftigten gut, dann haben wir gute Leistungen erbracht. Nur, wenn diese Rendite zu erwarten ist, dann frage ich mich: Warum müssen wir eigentlich an die Börse? Dann stimmt doch was nicht! Dann können wir doch dem Bund mit dem, was wir hier erwirtschaften, nicht den Investoren der Zukunft geben, wer immer das sein mag, sondern wir können doch damit beginnen, mit dem was wir erwirtschaftet haben, dem Bund zurückzugeben für das, was er 1993 in das Unternehmen gesteckt hat. Und das erschließt sich mir nicht!

Amtierende Vorsitzende: Gut, vielen Dank, Herr Schell! Kollege Beckmeyer hat noch eine Nachfrage an Sie, bevor ich Herrn Hommel das Wort gebe.

Uwe Karl Beckmeyer (SPD): Also nach meinem Kenntnisstand, Sie sprachen zuletzt davon, wenn man Schenker abzieht, sind wir bei 180.000 Beschäftigten bei der DB AG. Wir haben noch im Jahre 2005 99.000 Beschäftigte im Bereich Infrastruktur und Dienstleistungen der DB AG. Wenn diese im staatlichen Bereich bleiben, im Eigentumsbereich bleiben, kann man davon ausgehen, dass sie nicht gefährdet sind. Wenn aber 80.000 gefährdet sind, dann bedeutet das ja, dass 80.000 der anderen Bereiche, der operativen Bereiche, alle gefährdet sind. Und das erschließt sich mir nicht. Weshalb sind die alle gefährdet? Brauchen die keine Lokomotivführer? Brauchen die keine Schaffner? Brauchen die das alles nicht? Oder wird das alles runtergedummt? Das ist, ... also das ist eine Unlogik, die ich mir im Augenblick nicht erklären kann. Und darum sind alle diese Zahlen, die hier jetzt genannt worden sind, die in die Welt hinein geblasen wer-

den, als Propaganda, sage ich an dieser Stelle auch mal, nicht real. Und ich sage das an dieser Stelle mal: Ich bitte einfach um Aufklärung. Das ist für mich jetzt mal ein Punkt, wo ich wirklich bitte einfach zur Sache zu reden. Und nicht etwas zu sagen: Wir sind der Meinung, dass...Das interessiert nicht. Sondern es muss hier aufgeklärt werden, wenn knapp 100.000 Leute bei Infrastruktur und Dienstleistung im staatlichen Bereich blieben, woher denn die 80.000 Entlassungen kämen und Bedrohungen kämen. Das möchte ich gerne mal wissen?

Amtierende Vorsitzende: Also Kollege Beckmeyer, ich glaube kaum, dass wir die Aufklärung kriegen. Aber ich gebe noch mal das Wort dem Herrn Schell und dann dem Herrn Hansen, bevor ich dann Herrn Hommel das Wort gebe.

Manfred Schell (GDL): Also ich wiederhole mich: Wir haben die Position vertreten, dass es für uns unerklärlich ist, wo die 80.000 ihren Arbeitsplatz verlieren. Wenn Sie davon sprechen, dass die Zahl 99.000 ist, dann kann ich Ihnen nur sagen, aus dem letzten Personalbericht der Deutschen Bahn werden für das Netz 42.000 oder 43.000 – will ich mich nicht festlegen – Beschäftigte ausgewiesen. Und wenn das schon 100 % sind, dann müsste ich mich fragen, wo kommen denn die anderen 37.000 her. Und deswegen haben wir gesagt, es kann nicht wahr sein, dass 80.000 Arbeitsplätze verloren gehen, denn wenn sie aus dem Netz resultieren, dann bleiben sie bei dem Eigentümer, bei dem sie heute sind und dann ist das für uns unrealistisch oder Sie haben als politisch Verantwortliche, als Eigentümer, die Absicht, die auf die Straße zu schmeißen. Das wiederum geht nicht, weil die Arbeiten erledigt werden müssen. Das war unsere Position dazu!

Amtierende Vorsitzende: Herr Hansen!

Norbert Hansen (TRANSNET): Ja, es geht leider einiges durcheinander. Wir reden nicht über die Arbeitsplätze, die bei der Deutschen Bahn AG unter Status quo verloren gehen. Das wären übrigens, wenn der Unternehmensvorstand sich durchsetzt, in den nächsten Jahren mittelfristig noch einmal 30.000 Arbeitsplätze, die übrigens dann auch nicht mehr Kündigungsgeschützt sind, wenn der Beschäftigungssicherungsvertrag keine Grundlage mehr hat. Das ist die Planung: 30.000 ist die aktuelle Planung. Wir reden über die Arbeitsplätze, die sich unter Annahme verschiedener Szenarien, die durchaus der bekannten Kreativität von Unternehmen entsprechen, ergeben würden aus verschiedenen Effekten, oder den Verlust von Arbeitsplätzen aus verschiedenen

Effekten. Das heißt, es geht nicht darum, dass zur Stunde X diese 80.000 - bis zu haben wir übrigens immer gesagt - Arbeitsplätze verschwunden sind, sozusagen, wenn der Strukturschalter umgelegt ist. Sondern es geht darum, wie sich die Arbeits- oder die Beschäftigungsentwicklung in der Eisenbahnbranche, in der Eisenbahnwirtschaft, bei einem anderen Strukturmodell oder einer anderen Struktur darstellen wird. Und das sage ich noch einmal, Kollege Beckmeyer, sind wir sehr gerne bereit, sehr ruhig und sehr sachlich zu erläutern. Ich bemühe mich jetzt auch, weniger emotional zu sein, bei dem Thema. Und wäre auch die Möglichkeit da gewesen, wir haben ja einen Termin, wo das die Betriebsräte erläutern werden, die sehr nahe an dem Geschehen sind, Betriebsräte aus dem gesamten Spektrum der Deutschen Bahn AG. Ich will abschließend nur zu dem Netz sagen. Die Zahl ist ja korrekt. Nur, es gibt keine Entscheidung der Bundesregierung darüber, dass nach einer Trennung die Infrastrukturgesellschaft in dem Maße wie heute die Aufgaben selber erfüllen wird. Im Gegenteil, es gibt die Vorschläge der Pällmann-Kommission und es gibt die Vorschläge des Bundesrechnungshofes, nach einer Trennung weitere Aufteilung des Netzes vorzunehmen. Und es gibt Vorstellungen, auch innerhalb der Parteien und auch wiederum des Bundesrechnungshofes und aus dem Finanzministerium, auch Aufgaben, die heute intern oder als Eigenaufgabe wahrgenommen werden, dann in einem Outsourcing-Prozess fremd zu vergeben.

Amtierende Vorsitzende: Herr Hansen, das ist dann noch weiter in die Zukunft gerichtet und steht im Moment überhaupt nicht zur Diskussion und zur Disposition.

Norbert Hansen (TRANSNET): Das sagen Sie, ich dachte, es geht um eine Zukunftsentcheidung für das Unternehmen, aber O.K.

Amtierende Vorsitzende: Ja, aber das steht noch nicht zur Disposition und das war auch nicht die Frage des Kollegen Beckmeyer. Ich gehe weiter, nachdem die Gewerkschaften gefragt wurden, gebe ich jetzt das Wort an Herrn Hommel weiter.

Klaus-Dieter Hommel (GDBA): Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Offensichtlich wird das Thema ja sehr emotional diskutiert. Ich bin auch nicht der Meinung, dass es sich da um ein Horrorszenario handelt. Ich glaube, wenn die Kolleginnen und Kollegen unsere Diskussion hier mitverfolgen könnten, würden die schon sehr erschüttert sein. Aber ich will darüber, dass man das als Horrorszenario. Oder wie haben Sie sich ausgedrückt?

Zwischenrufe

Amtierende Vorsitzende: Ich würde doch raten zur Sachlichkeit zurückzukehren. Denn, entweder es werden die Zahlen belegt und der Herr Hommel hat jetzt die Chance dazu, diese Zahlen zu belegen, oder wir gehen in Emotionen oder in Visionen oder in Horrorszenarien. Und vielleicht trägt der Herr Hommel zur Mäßigung bei.

Klaus-Dieter Hommel (GDBA): Ich will mich bemühen, hier auch zur Mäßigung beizutragen und die Emotionen zurückzustellen. Herr Beckmeyer, Sie haben von Infrastruktur- und Dienstleistungen gesprochen. Ich glaube, es hat sich schon deutlich gezeigt, dass unter Dienstleistungen nicht der Bereich gemeint ist, der im Falle einer Netzabtrennung beim Bund verbleiben würde. Wenn ich das falsch sehe, bitte ich mich zu korrigieren. Hier geht es um die Bereiche, die beispielsweise in der Fahrzeugreinigung, im Facility-Management, im Servicebereich tätig sind, im Werkbereich tätig sind. Also nicht Bereiche – die m. E. nach – unter der Bedingung mit zum Bund gehen würden und das sind rund 40.000 Arbeitsplätze. 40.000 Arbeitsplätze in einem Bereich, der heute durch die DB AG in einem eigenen Dienstleistungsgewerbe über die einzelnen Bereiche in eigener Verantwortung erbracht wird. Wir haben uns bemüht, mit entsprechenden tariflichen Regelungen dafür zu sorgen, dass diese Unternehmen heute wettbewerbsfähig sind und sich auch gegenüber Wettbewerbern im Markt durchsetzen können. Das ist eine Tatsache. Und ich denke, die Kolleginnen und Kollegen haben dazu einen entscheidenden Beitrag geleistet. Und natürlich kann man trefflich darüber reden, ob solche Bereiche im Zuge einer weiteren Privatisierung bzw. einer Zerteilung des Konzerns dann noch unter den Bedingungen im Konzern verbleiben und wie viel von den Leistungen, auch mit entsprechenden Beschäftigten, in neue Unternehmen übergehen würde. Ein konzernweiter Arbeitsmarkt, den wir mit dem Beschäftigungsbündnis bis 2010 verbunden haben, der heute sichert, dass Mitarbeiter, die ihre Beschäftigung verloren haben, konzernintern umgesetzt werden. Wo heute schon mehrere Tausend, ich glaube es sind um die 7.000 Menschen, in einem Vermittlungsprozess intern sind, wird es zukünftig, oder würde es unter den Bedingungen, nicht mehr geben. Das heißt also, dass wir mindestens mit mehreren Tausend, mehr als Zehntausend Arbeitsplätzen zu rechnen haben, die dann eben nicht mehr konzernintern vermittelt werden können und ihren Arbeitsplatz finden. Aber ich will noch ein anderes Thema benennen.

Zwischenrufe

Klaus-Dieter Hommel (GDBA): Ich denke, wir machen hier eine Befragung. Ich darf doch auch ausreden!“

Amtierende Vorsitzende: Kollege Herrmann, bitte keine Dialoge!

Klaus Dieter Hommel:... Ich lasse Sie ja auch ausreden. Wir haben eine weitere Situation in diesem Unternehmen. Wir leisten Beschäftigungen im Betriebsdienst, wie wir sagen, wo hohe Tauglichkeitsanforderungen gestellt werden. Diese Tauglichkeitsanforderungen werden von bestimmten Mitarbeitern aufgrund der Belastung bzw. der Tätigkeit, Altersentwicklung, beispielsweise Lokomotivführer, Zugbegleitpersonal, Fahrdienstleiter etc. pp. unter Umständen nicht mehr erfüllt. Heute ist das Unternehmen in der Lage, diese Mitarbeiter konzernintern umzusetzen, weil wir andere Arbeitsplätze suchen, Umschulungen durchführen etc. Ich will die Zahlen gar nicht belegen, es wäre eine Spekulation hier, die ich nicht in den Raum stellen möchte. Aber auch diese Möglichkeit wäre zukünftig nicht mehr gegeben, weil dann die Arbeit in einem Unternehmen, was sich nur noch auf einen bestimmten Teil beschränkt, nicht mehr da ist. Wenn ich heute einen Lokführer habe, der bei Regio arbeitet, der kann heute beispielsweise in die Netz AG umgesetzt werden. Der kann heute zum Fernverkehr umgesetzt werden und kann eine Umschulung durchführen und kann irgendwo, ich darf das mal so sagen, eine Bürotätigkeit oder etwas anderes tun. Wenn das Netz raus ist, geht das nicht mehr.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank Herr Hommel! Nächste Frage Herr Kollege Hofreiter!

Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Liebe Kollegen, liebe Sachverständige, sehr geehrte Frau Vorsitzende, vielen Dank! Es ist ja jetzt einiges sehr emotional diskutiert worden. Und ich möchte mich ausdrücklich bei Herrn Schell von zumindest einer Gewerkschaft bedanken, die uns kompetent Auskunft gegeben hat. Aber vorneweg: Worüber diskutieren wir hier eigentlich? Wir diskutieren doch darüber, die Ziele zu erreichen und diese Ziele wollen wir erreichen, die Trennung von Netz und Betrieb oder den integrierten Börsengang. Und sehr viel hat der Herr Wiesheu geantwortet. Und der Herr Wiesheu hat in seiner Zeit als Staatsminister gesagt, die verkehrspolitischen Ziele sind nur zu erreichen durch die Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrs- und der Eisenbahnstrukturunternehmen. Also, das hat er wörtlich gesagt in seiner Zeit als Staatsminister. Und das finde ich sehr spannend, dass er jetzt als abhängiger Angestellter eine vollkommen andere Meinung vertritt. Aber meine

eigentliche Frage geht an Herrn Schell und an Herrn Heimlich von der Gewerkschaft, und zwar meine Frage geht dahin: Wir haben im Moment 180.000 Arbeitsplätze noch im eigentlichen Kerngeschäft der DB AG, im Schienenverkehr. Das können wir so festhalten. Dann wissen wir, nur durch die Trennung von Netz und Betrieb hat die Schiene eine Wachstumschance. Das wissen wir auch durch das Gutachten. Und ich hätte jetzt gerne Aufklärung von den beiden Herren der Gewerkschaft, wie Arbeitsplätze dadurch verloren gehen sollen, durch genau dieses Modell, das mehr Verkehr auf die Schiene bringt und damit mehr Arbeit im System Schiene schafft, wie dadurch Arbeitsplätze verloren gehen sollen? Da hätte ich gerne Aufklärung darüber. Nämlich diese Zahl wird in den Raum geworfen.

Amtierende Vorsitzende: Kollege Hofreiter, Sie haben die Frage an Herrn Schell und an Herrn Hansen gerichtet. Haben Sie auch die Frage an Herrn Dr. Wiesheu gerichtet? Gut! Also dann gebe ich zunächst einmal Herrn Dr. Wiesheu das Wort und dann Herrn Schell und dann Herrn Hansen.

Dr. Otto Wiesheu (DB AG): Ich habe mir gedacht, dass diese Frage kommt, deshalb habe ich mich auch drauf präpariert. Das Ganze bezieht sich auf einen Parteitag der Grünen, bei dem Herr Bodewig als Verkehrsminister die Trennung von Netz und Betrieb vorgeschlagen hat – 2001 war das, glaube ich. Vom 12. März 2001 stammt die Presseerklärung. Und ich habe das Ganze als interessanten Ansatz bezeichnet. Und jetzt sage ich das nicht einmal ironisch, ich habe mal gelernt, wenn man in einer Diskussion nach etwas gefragt wird, wie man einen Vorschlag bewertet, von dem man wenig hält, dann sagt man in Bayern in der Regel direkt das ist ein Käse oder Quatsch. Wenn man höflicher ist, bezeichnet man das als interessanten Ansatz und verknüpft im Weiteren einige Problempunkte damit, die eigentlich darin stecken. Und wenn man die Presseerklärung liest, dann ist das auch nicht anders bezeichnet. Ich habe das als interessanten Ansatz bezeichnet – mehr nicht! Ich habe in der Erklärung darauf hingewiesen, dass Bayern zum Beginn der Bahnreform, da war die Kompetenz noch beim damaligen Innenminister Stoiber, für die Trennung eingetreten ist, das wollte aber niemand. Das war aber nicht meine Position. Wir hatten nach diesem Ereignis eine Verkehrsministerkonferenz in Rheinland-Pfalz, bei der ist exakt über dieses Thema diskutiert worden. Und da war meine Position – und die habe ich dann präzise formuliert, wie sie ist, ganz klar, waren wenige anderer Meinung, dass ich für den integrierten Konzern bin. Und das war durchgängig meine Position, seit dem ich als Verkehrsminister

Verantwortung trage. Drum sollte man sich derartige Polemiken, verkleidet in entsprechende Behauptungen oder Fragen, sparen. Das ist das, was ich hierzu sagen kann und deswegen hat das mit meiner jetzigen Position gar nichts zu tun. Sondern ich bin für den integrierten Konzern eingetreten immer aus der Praxis heraus und aus der praktischen Erfahrung heraus. Ich könnte das Beispiel Nürnberg-Fürth-Erlangen nehmen, Frau Vorsitzende, wo wir Probleme gehabt haben im DB Netz, die mit Netz nicht lösbar waren, wo geht man dann hin? Zum Konzernvorstand! Wir haben ähnliches beim S-Bahn-Ausbau München. Wo geht man hin, um die Probleme zu lösen? Zum Konzernvorstand! Und das war bei X Fällen der Fall in der praktischen Tätigkeit. Und deswegen war ich immer für den integrierten Konzern, weil ich gesagt habe, wenn man das Netz trennt, wo geht man denn dann hin, wenn man mit dem Netz nicht weiterkommt. Ganz aus der praktischen Erfahrung heraus. Ganz schlicht und einfach. Und deswegen, und deswegen, da kann einer jetzt interpretieren, wie er das will, aber das ist der Hintergrund und das, was ich in der Presseerklärung formuliert habe, war eine sehr höfliche Formulierung und mehr war es nicht!

Amtierende Vorsitzende: Herr Dr. Wiesheu, der Kollege Hofreiter hat noch eine Nachfrage. Und ich verkneife mir jetzt die Haltung der bayerischen Staatsregierung aus dem Jahre 1992/93 zu dem Thema Trennung von Netz und Betrieb und zum Thema Bahnreform. Das verkneife ich mir jetzt. Aber der Kollege Hofreiter hat das Wort!

Dr. Otto Wiesheu: Frau Vorsitzende, ich habe es ja gerade angesprochen. Ich hatte es, da muss man gar nichts verkneifen, ich hatte gerade angesprochen, dass die Position des damals verantwortlichen Innenministers Stoiber für die Trennung war, dass nach der Bahnreform und nachdem die Verantwortlichkeit zu mir gewandert ist, als Wirtschafts- und Verkehrsminister, ich stets für die Integration eingetreten bin. Das ist Faktum. Und das ist die Entwicklung der letzten 13, 14 Jahre.

Amtierende Vorsitzende: Kollege Hofreiter, bitte!

Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ist eigentlich keine Frage, aber sehr geschätzter Herr Otto Wiesheu, ich muss Ihnen leider zitieren aus einer mündlichen Anfrage, die im bayerischen Landtag gewesen ist, vom Dr. Martin Runge. Es steht da, es gilt das gesprochene Wort, darüber ist das bayerische Staatswappen, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, 15. Mai 2002. Beantwortung durch Staatsminister

Otto Wiesheu: „Verkehrspolitisches Ziel der Staatsregierung und des Landtages ist die Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Benutzung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Dieses Ziel soll durch die Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen voneinander erreicht werden.“ Das heißt, es geht nicht um eine Pressemitteilung, sondern es geht schlichtweg darum, dass Sie das selber vertreten haben – und zwar wortwörtlich!

Amtierende Vorsitzende: Ich lasse jetzt zu diesem Thema keine weitere Anmerkung zu, Herr Dr. Wiesheu, nein! Wir wissen alle, dass hier in dem Kreis das Sein das Bewusstsein verändert.

Dr. Otto Wiesheu: Nein, nein, nein!

Amtierende Vorsitzende: Also dann bitte ganz kurz!

Dr. Otto Wiesheu: Das ist eine Unterstellung, wenn ich so will, eine Beleidigung. Ich möchte darauf antworten. Das betrifft nicht die Trennung von Netz und Betrieb, wenn Sie es genau lesen. Ich habe gesagt Unabhängigkeit. Wir hatten damals schon die Grunddiskussionen zu dem Thema Task Force, auch die Diskussionen mit der Europäischen Union. Und damals war klar, das das Netz Unabhängigkeit haben muss – in einigen wesentlichen Dingen – das betrifft den Zugang, das betrifft die Trasse, das betrifft auch weitere Aspekte, die in dem Zusammenhang relevant sind. Das ist Unabhängigkeit im integrierten Konzern. Auch bei der Buchführung. Auch beim Buchführungskreislauf. Von Trennung finden Sie dort kein Wort! Jetzt bitteschön! Dann lesen Sie die Antwort genau! Denn zwischen Netz und Betrieb und Unabhängigkeit vom Netz im Konzern, bei den relevanten Fragen, die in der EU festgelegt sind, besteht ein sehr großer Unterschied. Drum diese Behauptung, das Sein bestimmt das Bewusstsein mögen Sie anwenden auf wen Sie wollen, auf mich bitte nicht!

Amtierende Vorsitzende: Gut. Vielen Dank! Und jetzt hat Herr Schell noch das Wort zur Beantwortung. Denn dieses Hin und Her, Kollege Hofreiter und Dr. Otto Wiesheu, das bringt uns nichts. Jeder hat die Position im Moment, die er hat und die Meinung, die er vertritt. Kollege Schell!

Manfred Schell (GDL): Nun ist es ja manchmal ein Glaube und manchmal eine Hoffnung, dass Wettbewerb auch dazu geeignet ist, mehr Arbeitsplätze zu schaffen. Dann fragt man sich, unter welchen Bedingungen findet der Wettbewerb statt und was veranlasst den einen oder anderen einer Ausschreibung, an

einem Wettbewerb teilzunehmen. Und dann frage ich mich, wenn Wettbewerb so weit geht wie jetzt im Augenblick in Norddeutschland, dass dann alleine ausschlaggebend ist, für eine Nichtausschreibung der Bahn, also am Wettbewerb sich zu beteiligen, weil die Lokomotivführer und das Zugbegleitpersonal 10 % über den Kosten der Mitanbieter liegen, dann verschiebt sich hier schon etwas die Achse. Richtig ist, und das sage ich ganz frank und frei, wenn ich es nicht nur immer gesagt und geschrieben habe. Jeder Arbeitsplatz eines Kollegen bei der Deutschen Bahn, Herr Dr. Wiesheu, ist mir zehnmal mehr wert, als der Arbeitsplatz von Mehdorn oder von Ihnen. Dabei bleibe ich. Und wenn sich Verkehr entwickelt und wir damit Beschäftigung bei der Eisenbahn für unsere Eisenbahner halten können, dann bin ich dafür und dann ist mir das völlig egal, und Herr Raith hat es eben gesagt, mit ihm haben wir einen vernünftigen Tarifvertrag – ich kenne auch andere Tarifverträge, die es gibt -, aber das ist mein Bestreben, die Menschen, die bei der Bahn ihren Arbeitsplatz verlieren, draußen bei Mitbewerbern, bei Mitkonkurrenten in Beschäftigung zu bringen. Das ist mein Ziel. Das ist mein Ziel und danach verfare ich. Und dann interessiert mich der Konzern erst zweitrangig. Und dabei will ich nun schlicht und einfach bleiben. Und diese Linie verfolge ich und die verfolge ich weiter. Denn die Tatsache ist, auch dies muss ich immer wieder sagen, letztendlich ist der Konzern ja nicht nur, ich sage mal, die gute Gabe über den einzelnen Aktiengesellschaften, sondern er kostet auch das Geld, was Eisenbahner verdienen – in Sachen Wettbewerb. Und wenn ich mich wegen 10 %, die Lokführer und Zugbegleiter mehr kosten als die des Wettbewerbers, des Mitwettbewerbers, um bei einer Ausschreibung zu gewinnen und Regio sich dann nicht mehr bewirbt, dann machen wir logischerweise einen Wettbewerb nur als..... die Frage Lohndumping, ist zehn Prozent für so und so viele Millionen Kilometer im Jahr, ist das noch relevant, sich da nicht mehr zu bewerben und es dann einem anderen zu geben. Ich weiß auch, kenne auch die Kriterien nicht, woran das alles liegt, wer wem da was verspricht. Dann gewinnst du hier, dann gewinne ich da. Ich kann es nicht mehr nachvollziehen. Worauf ich Wert lege, ist, das unsere Kollegen bei der Bahn heute im Geschäft bleiben, auch morgen, und ob die bei Rail4chem oder bei irgendeinem anderen Unternehmen landen, ist mir egal, Hauptsache, sie bleiben in Arbeit.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank! Herr Heimlich bitte!

Stefan Heimlich (Ver.di): Ja, Frau Vorsitzende, vielen Dank! Die Frage zielt ja darauf ab, die Frage der Entwicklung der Arbeitsplätze, in

der Frage Verlagerung von Verkehr auf die Schiene. Ich denke, da muss man ja zwei Szenarien unterscheiden. Das erste Szenario ist, wir haben die gleiche Verkehrsleistung wie heute. Erstszenario. Unter gleicher Verkehrsleistung wie heute kommen wir nicht umhin, festzustellen, dass dann bei den Konkurrenten der Deutschen Bahn AG weniger Personal gebraucht wird, in absoluten Zahlen. Wir können als Ver.di nicht Auskunft geben, welche Anzahl von Arbeitsplätzen bei einer wie auch immer gearteten Privatisierung der Deutschen Bahn AG gefährdet sind oder nicht – das ist nicht unser Zuständigkeitsbereich. Das müssen die Kollegen von Transnet, GDL und GDBA beantworten. Aber, wir können über den Bereich, wo wir zuständig sind, wo wir Mitglieder haben, berichten, dass es dort Beschäftigungszuwachs gegeben hat. Allerdings unter der Voraussetzung, weil die Verkehrsleistung gestiegen ist. Das ist der Punkt. Und deswegen haben wir in unserer Stellungnahme auch geschrieben, Beschäftigungseffekte kann man nur durch mehr Verkehr auf der Schiene erzielen. Allerdings unterproportional zu Verlusten bei der Deutschen Bahn AG. Das ist klar zu regeln. Zweiter Aspekt: Aus unserer Sicht, weil wir in über 200 Eisenbahnunternehmen vertreten sind, was sich da immer wieder zeigt, gerade auch vor dem Hintergrund von Wettbewerb im SPNV, ist der Punkt,ja, Entschuldigend, ist der Punkt, dass die Frage des Übergangs der Arbeitnehmer zu regeln ist. Wir haben die Situation, Verträge laufen aus, müssen neu ausgeschrieben werden, dann bekommt möglicherweise ein anderer die Verkehrsleistung als der, der sie bisher erbracht hat. Die Frage des Betriebsübergangs muss geregelt werden, die Frage des Übergangs der tarifvertraglichen und betrieblichen Ansprüche. Das ist ein wichtiger Punkt. Wir haben nur ganz wenige Bundesländer in der Bundesrepublik Deutschland, die das durch Tarifvertrag geregelt haben. Schleswig-Holstein ist ein Beispiel im SPNV. Das wäre von uns ein Punkt, dass dieser Bereich unbedingt zu regulieren ist, die Frage des Übergangs, der Durchlässigkeit von Personal, in dem Szenario, das in der Zukunft auf uns zukommt.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank! Kollege Bartol!

Abg. Sören Bartol (SPD): Ja, Frau Vorsitzende, vielen Dank! Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Sacherständige! Ich will noch mal weitermachen bei diesem Thema Arbeitsplätze, weil ich schon glaube, dass das ist eine der zentralen Fragen ist, über die wir hier reden, dass wir uns auch als Politik schon Gedanken darüber machen, was passiert sozusagen mit den Menschen, die bei der DB AG beschäftigt sind. Und ob das positive oder negative Aus-

wirkungen hat. Deswegen ist es auch wichtig, dass wir in diesem Thema intensiv nachbohren. Und ich glaube, das ist auch wichtig, dass wir das nicht emotional machen, aber schon mit einer klaren Stoßrichtung. Ich würde ganz gerne noch mal Norbert Hansen fragen: Thilo Sarrazin hat ja in seiner Stellungnahme und in dem, was er bei uns auch gesagt hat, hier, als wir die Anhörung gemacht haben, ziemlich deutlich herausgearbeitet, dass er der Meinung ist, dass auch in einem integrierten Konzern die Frage der Sicherung von Arbeitsplätzen zur Disposition stehen wird, damit sozusagen die Ergebnisziele, die erwartet werden, von dem integrierten Konzern, erfüllt werden. Da hat er uns ja vorgerechnet, aus seiner Sicht, wo das eigentlich noch geht und ist dann ziemlich schnell dahin gekommen, er sprach glaube ich von 50 bis 60.000 Arbeitsplätzen, die vielleicht auch bei einem integrierten Konzern auf der Kippe stehen. Und da würde ich ganz gerne noch mal eine Meinung hören, also von Norbert Hansen und von denen, die sich vielleicht noch berufen fühlen, dazu was zu sagen. Wie ist das zu bewerten diese Aussage? Ist das eine Gefahr? Das würde ja vielleicht dann so in die Richtung gehen: Lassen wir lieber ganz die Finger davon.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank! Herr Hansen bitte!

Norbert Hansen (Transnet): Also die Arbeitsplatzentwicklung ist natürlich abhängig von den Verkehrsanteilen, die auf die Schiene gebracht werden können. Kein Zweifel! Und zwar von allen Unternehmen, die auf der Schiene aktiv sind. Nur, die Hoffnung, dass jetzt durch eine Dynamisierung des Wettbewerbs über eine Trennung und anschließende Eigentumsveränderung mehr Verkehr auf die Schiene kommen wird, die ist noch nicht belegt. Das werden wir alle dann in der Zukunft erst ermessen können. Und wir haben Zweifel als Transnet, dass dieser Effekt eintreten wird, weil die ordnungspolitischen Fragen des intermodalen Wettbewerbs nicht ausreichend geklärt sind. Wenn das zeitgleich geschehen würde, würden wir hier auch andere Effekte unterstellen können. Und weil die Interessen auch im intermodalen Wettbewerb natürlich, zwischen der Bahn AG und den einzelnen Unternehmen, die hier im Wettbewerb sind, doch heute sehr unterschiedlich sind. Die Bahn AG, hier ist es ja dargestellt worden, leistet sich heute noch, erfreulicherweise für die Arbeitsplatzsituation, auch Aufgaben, die für sich gesehen, nicht wirtschaftlich wären. Im Personenfernverkehr, im Güterverkehr, in anderen Bereichen. Wir haben mehrfach das Outsourcen von Dienstleistungen verhindert. Die Bahn AG hat solche Absichten zurückgenommen, weil sie letztendlich mit uns eine Vereinbarung hatte, dass es

nicht zu betriebsbedingten Kündigungen kommen soll und diese Beschäftigungsmöglichkeiten im Konzern erhalten bleiben müssen. Und das wird eben nicht so einfach möglich sein. Und wenn Kollege Heimlich hier verweist auf die rechtlichen Regelungen des Betriebsüberganges oder auch die nicht vorhandenen Tarifvertragsgesetze - unser Problem ist, dass Sie das, meine Damen und Herren, ja mit der Entscheidung, der Strukturentscheidung über das Schienensystem, über die Bahn nicht alles gleichzeitig mitentscheiden müssen. Das heißt, wir haben eine Menge von Problemen und von Risiken hinterher, die nicht hier entschieden werden und die auch nicht verkehrspolitisch entschieden werden, sondern die dann rechtspolitisch zu entscheiden sind, im Bereich des Arbeitsrechts oder im Bereich der Sozialrechte in Deutschland. Das wollen wir ausschließen. Diese Risiken wollen wir weitestgehend ausschließen, ohne den Wettbewerb nun rückgängig machen zu wollen. Aber am Ende, um die Frage jetzt auch noch mal konkret zu beurteilen oder zu beantworten, ob dort 60.000 Arbeitsplätze in Gefahr sind. Wir haben Erfahrungen mit Arbeitsplatzabbau - das hatte ich dargestellt - aus verschiedenen Ursachen heraus. Das, was jetzt noch an Rationalisierungspotenzialen da ist, beschränkt sich, wenn es nicht große Marktverluste gibt, auf einige wenige Automatisierungsbereiche. Das heißt, die Rationalisierungspotenziale sind weitestgehend ausgeschöpft, was die Produktivität betrifft. Es sei denn, man kommt zum vollautomatischen Betrieb - das wird so schnell nicht geschehen. Also wo kann es denn herkommen, wenn tatsächlich 60.000 in Gefahr wären, in einem integrierten, am Kapitalmarkt notierten Konzern? Dann wäre das ein Risiko, das sich nur aus Outsourcing ergeben könnte. Und dafür muss es dann eine entsprechende Mehrheit der Gesellschafter geben, für solche Prozesse, es muss die Zustimmung eines Aufsichtsrates dazu erfolgen. Das heißt, die Kontrollmöglichkeiten und Einflussmöglichkeiten auch der Arbeitnehmerschaft über Mitbestimmungsrechte sind natürlich schon etwas weitergehend als in einer getrennten Struktur mit einer Vielzahl von Einzeleigentumsverhältnissen und einem Bundesunternehmen Netz.

Amtierende Vorsitzende: Frau Kollegin Menzner bitte!

Abg. Dorothee Menzner (DIE LINKE.): Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Gutachter. Es dürfte in diesem Raum kein Geheimnis sein, dass ich und meine Fraktion generell gegen den Börsengang der DB AG sind und, dass bisher auch keine Argumente vorgetragen wurden, die uns jetzt irgendwie von etwas anderem überzeugt hätten. Aber wenn ich hier heute das verfolgt habe,

höre ich mehrheitlich den Rat, wenn denn schon ein Börsengang, dann eher das Trennungsmodell zu favorisieren. Da ist jetzt meine Frage an Frau Tischmann und Dr. Fischer. Frau Tischmann ist nur gerade im Moment draußen, oder? ...O.K., gut! Was passiert nach Ihrer Einschätzung bei so einem Trennungsmodell mit den Fernverkehrsangeboten. Wir wissen alle, dass nicht alle Fernverkehrsstrecken kostendeckend sind, dass sie teilweise defizitär sind. Und ein privater Kapitaleigentümer möchte natürlich Rendite machen. Was hat das für Auswirkungen, speziell auch auf die Länder, auf ihre Notwendigkeit, dann vielleicht weitere Nahverkehrsleistungen auszuschreiben und das in Zeiten, wo Regionalisierungsgelder eher heruntergefahren als aufgestockt werden. Nachschieben möchte ich einfach auch: Was meinen Sie, was hat das für Auswirkungen, auch um mehr Verkehr, in diesem Fall Personenverkehr, auf die Schiene zu bringen?

Amtierende Vorsitzende: Ich habe es akustisch nicht ganz verstanden. An wen war die Frage gerichtet? An Frau Tischmann, die jetzt herunterkommt....

Abg. Dorothee Menzner (DIE LINKE.): Und an Herrn Dr. Fischer!

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität e. V.): Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende, Frau Abgeordnete Menzner. Die Frage ist nicht leicht zu beantworten, weil die Zahlen aus den heutigen Bilanzen der Deutschen Bahn AG über die Strukturen der Verkehre nicht eindeutig erkennen lassen, welche Wirtschaftlichkeitsgrundlagen dort eine Rolle spielen. Wenn ich davon ausgehe, dass ein Trennungsmodell kommt - und das war ja Ihre Frage -, dann impliziert das aus meiner Sicht, dass wir auf jeden Fall eine stärkere Marktorientierung in doppelter Hinsicht haben. Einmal wird sich ein verselbständigtes Netzunternehmen darum bemühen müssen, so viel Verkehr wie möglich auf die Schiene zu bekommen und dabei auch Angebote von anderen Unternehmen als die Deutsche Bahn AG im Fernverkehr mit in die Überlegungen einzubeziehen. Das gibt es faktisch bisher kaum oder gar nicht. Es hat Versuche gegeben, aber diese Versuche sind an der erdrückenden Marktmacht der DB AG gescheitert. Aber, man könnte sich vorstellen, dass, wenn ein Netzbetrieb ohne Rücksicht auf DB-AG-Interessen im Fernverkehr agieren muss, dass hier die Potenziale für den Fernverkehr sich ausweiten könnten und damit auch eine Verbesserung erreicht werden könnte. Dies ist eine Frage, die natürlich auch die Investitionspolitik angeht. Und hier wäre es natürlich dann für ein solches Unternehmen eine Aufgabe, im Dialog mit potenziellen zusätzlichen Anbietern

die Netznotwendigkeiten für eine Verbesserung im Fernverkehr auszuloten. Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass es eine Schwerpunktveränderung bei Investitionen in Fernverkehrsstrecken in der Richtung gibt, dass man Abschied nimmt, von den teuren Prestigeobjekten, die man in der Vergangenheit schon durchgeführt hat und die auch noch in der Planung sind. Stichwort Erfurt-Nürnberg, aus volkswirtschaftlichen Gründen überhaupt nicht verantwortlich. Das muss man deutlich sagen. Wenn man diese Mittel, die ja ausschließlich dem Personenfernverkehr dienen sollen, in alternative Vorhaben investiert, kann ich mir vorstellen, dass eine Zunahme im Bereich Fernverkehr durchaus erreicht werden kann. Insofern würde ich also hier allein aus der Situation des Netzes, die sich dann verändern wird, der Netzgesellschaft, zusätzliche Potenziale sehen. Und natürlich, wenn das so ist, würde auch, auf der anderen Seite des Marktes sozusagen, bei Betreibern das Interesse an dem Angebot von zusätzlichen Fernverkehrsleistungen auch zunehmen können. Und auch von daher würde dieser Effekt verstärken. Ich würde also glauben, dass eine Trennung insgesamt die Potenziale für mehr Angebote im Fernverkehr stärken wird. Was das für die Länder dann bedeutet, heißt, Ihre Frage war im Prinzip umgekehrt gedacht, wenn Fernverkehr wegfällt, dann müsste das substituiert werden, weil er ja auch zum Teil für Regionalverkehre dient, das hier keine aus meiner Sicht zusätzliche Belastung für den Regionalverkehr eintreten wird. Wobei man sagen muss, dass es ja auch Induktion der Verkehrsnachfrage gibt durch einzelne Verkehrsbereiche, wenn ich eine bessere Verknüpfung von Regionalverkehren und Fernverkehren habe, dann habe ich sozusagen Zulieferverkehre. Also insgesamt könnte man sich bei einem solchen Modell durchaus vorstellen, dass insgesamt die Nachfrage, auch die induzierte Nachfrage im Bereich des Regionalverkehrs, sich verbessern würde. Das heißt unterm Strich auch eine bessere Auslastung und damit Wirtschaftlichkeit für den Regionalverkehr entstehen könnte.

Amtierende Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Fischer! Frau Tischmann bitte!

Heidi Tischmann (VCD): Ich hätte nie vermutet, dass der Verkehrsclub mit Pro Mobilität einer Meinung ist. Ich will jetzt nicht allem zupflichten, aber was Sie ansprachen, Herr Fischer, dass jetzt sehr hohe Beträge in die Optimierung einzelner Schnellverkehrsstrecken hinein gegeben werden, das ist auch das, was wir uns erhoffen, dass es dann nicht mehr geschieht. Es ist ja nicht interessant, dass einzelne Strecken schnell sind, sondern dass es eine so genannte Netzgeschwindigkeit gibt.

Ich habe ja als Fahrgast nichts davon, wenn ich schnell von München nach Nürnberg komme oder auch von Berlin nach Hamburg um dann, um nach Lübeck zu fahren eine Dreiviertelstunde warten muss. Ich denke, dass, wenn es darum geht, dann als eine Netz AG zu agieren, so etwas eher passieren wird. Es ist eine Illusion, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich fährt. Es ist ja jetzt schon nicht so. Der Verkehrsclub Deutschland hat aber auch immer vertreten, dass es eine Ausschreibung, so wie im Schienenpersonennahverkehr, auch im Fernverkehr geben muss. Und das ist dann auch eher möglich, wenn es eine Trennung von Netz und Betrieb gibt. Aber vorrangig ist dem Verkehrsclub Deutschland auch, dass die Infrastruktur nicht an die Börse geht, dass sie nicht privatisiert wird. Zweitrangig ist uns, was passiert mit den Transportgesellschaften.

Der Stellvertretende Vorsitzende, Abg. Reter Hettlich, übernimmt den Vorsitz

Stv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Tischmann. Ich darf mich kurz vorstellen: Mein Name ist Peter Hettlich, ich bin der Stellvertretende Vorsitzende dieses Ausschusses und übernehme jetzt bis zum Ende. Ich wollte mal ganz kurz fragen, ich habe jetzt auf der Rednerliste noch acht Kollegen. Das, schätze ich mal, das wird dann durchaus bis 21:00 Uhr gehen. Ich frage jetzt nur: Gibt es noch weitere Wortmeldungen, sonst würde ich nämlich sagen, dann schließe ich jetzt einfach schon mal die Redeliste, so dass das Ende zumindest in die Sichtweite gerät. Und ich hätte dann als nächsten Frager den Kollegen Fischer!

Abg. Dirk Fischer (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ich würde doch gerne noch einmal anknüpfen an die Frage, die an Herrn Dr. Wiesheu gerichtet wurde, hinsichtlich seiner damaligen Presseerklärung, weil diese ja eine hochinteressante Erklärung war, die nicht nur die Formulierung enthielt, das sei, was Herr Bodewig beim Parteitag der Grünen in Stuttgart erklärt habe, ein interessanter Ansatz gewesen, sondern auch, dass Bayern, wörtlich: ‚dies bereits vor einigen Jahren bei der Diskussion über die Bahnreform ins Gespräch gebracht hat‘ Und es ist in der Tat ja auch so, dass es Zeitzegen gibt – auch in diesem Raum –, die wissen, wie Sie sich damals für die sofortige Trennung von Netz und Betrieb engagiert haben. ‚Bei den damaligen Mehrheitsverhältnissen‘ - so haben Sie bedauert - ‚war eine Trennung aber nicht möglich. Wenn der Bundesverkehrsminister seinen Vorschlag mit einer Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene verbindet, ist dies ein Indiz dafür, dass sich der Wettbewerbsgedanke, wenn auch mit zeitlicher Verzögerung, jetzt auch bei der SPD durchzusetzen scheint.‘ Dann haben Sie ge-

sagt: ‚Ein weiterer Vorzug‘ - auch das ist ja wichtig und deswegen als Vorbemerkung zu meiner Frage – ‚ist, dass die im Grundgesetz festgelegte Verantwortung des Bundes für das Netz im Schienennah- und -fernverkehr wieder eindeutig wird. Der Bund hat zuletzt mehr und mehr die Tendenz erkennen lassen, seine Verantwortung hierfür abschieben zu wollen. Mit der Neuregelung wäre dem ein Riegel vorgeschoben.‘ Diese Erklärung hat ja seinerzeit sehr viel Begeisterung ausgelöst, nicht nur in Bayern, sondern auch darüber hinaus. Und deswegen gehe ich davon aus, dass Sie für meine Fragestellung auch innerlich aufgeschlossen sind. Und zwar geht es ja einmal darum, dass die DB AG in der LuFV, zehn Jahre, wünscht eine Rückgabeoption nach den zehn Jahren, also das Recht, das Netz auch an den Bund, wenn wir mit dem integrierten Modell zur Börse gehen, an den Bund rückübertragen zu können. Das heißt also, damit wird konkludent erklärt, aus unserer Sicht geht es eigentlich auch ohne Netz und ohne Integration, so dass dieses Sie ja gar nicht so besonders schrecken sollte, wenn Sie sagen, dass beim einfachen Eigentumsmodell dann möglicherweise der Bund irgendwann mal die Absicht verfolgen könnte, mit einer eigenen Gesellschaft selbst zu bewirtschaften. Das heißt also, in Ihren Überlegungen - und Sie wollen sich das sogar in der LuFV absichern lassen - wäre das aus Sicht der DB AG weiß Gott kein Unglück oder kein Drama, sonst würden Sie das ja nicht verlangen. Das Zweite. Sie sagten, wir finanzieren das Netz mit einem Eigenanteil von 500 Mio. pro Jahr. Da würde ich doch daran erinnern, dass aus dem steuerfinanzierten Netz eine Schienenmaut von jährlich fast 4 Milliarden € eingenommen wird. Da sind die 500 Mio. ja locker drin. Und ich glaube nicht, dass der ganze Rest die Personalkosten der Netz AG sind, denn die sind nach meiner Kenntnis nicht 3,5 Mrd., so dass ich Sie fragen würde, wenn man beispielsweise eine Eigentumstrennung machen würde und man würde jetzt auf die Idee kommen und sagen, die Schienenmaut geht in die VIFG genau wie die LKW-Maut, dann ziehen wir sozusagen erstmal die Bewirtschaftungskosten ab, also Sach- und Personalkosten für die Bewirtschaftung, wir müssen möglicherweise dann die Tilgung der aufgelaufenen Verschuldung der Netz AG daraus finanzieren und der Rest würde für Investitionen zur Verfügung stehen, so könnte man sich sogar vorstellen, dass dann sogar mehr als 500 Mio. pro Jahr tatsächlich wieder in das Netz wieder zurückfließen würden.

Stv. Vorsitzender: Kollege Fischer, das war die Frage an Herrn Wiesheu?

Dirk Fischer, Hamburg (CDU/CSU): Bitte, ja!

Stv. Vorsitzender: Herr Dr. Wiesheu bitte!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Also ich erkläre es noch einmal. Bis zum Jahre 1993 war bei uns in Bayern der Innenminister, damals Stoiber, für das Thema Bahn zuständig. Der hatte den Ansatz vertreten Trennung von Netz und Betrieb. Das wollte auf Bundesebene bei den anderen Ländern niemand haben, weil man gesagt hat, wenn man hier die Strukturreform neu macht, wäre das so, nach seiner Meinung, die sinnvollste Lösung. Ich war damals nicht Verkehrsminister und nicht Wirtschaftsminister. Ich bin Mitte '93 Wirtschafts- und Verkehrsminister geworden. Ich war damals auch Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz. Ich bin, wie Sie wissen, nicht für die Trennung eingetreten, sondern für den integrierten Konzern. Ich habe das nicht mehr zum Thema gemacht...

Zwischenruf

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Da komme ich gerade zu. ...die Trennung nicht mehr zum Thema gemacht. Und diese Trennung habe ich auch später nicht zum Thema gemacht. Die Erklärung, wenn ich das als interessanten Ansatz bezeichne, wo ich sage, früher war das einmal eine Forderung, hat niemanden interessiert, das bringt das Erstauen zum Ausdruck, warum Herr Bodewig jetzt kommt damit, weil er wissen musste, dass das in der Koalition oder bei den anderen keine Resonanz finden würde. Das war nicht mehr und nicht weniger. Ich habe mir diese alte Überlegung nicht zueigen gemacht, sondern nur darauf hingewiesen, dass die Debatte eigentlich längst vorbei ist. Und dass die Bahnreform im Prozess ist. Und das war meine Erklärung danach bei der Verkehrsministerkonferenz, die ist relevanter, dass ich sage: Wozu führen wir denn Strukturdebatten? Wir müssen schauen, dass die Bahn ihre eigentlichen Aufgaben erfüllen kann und erfüllt. Und da sind erforderlich Investitionen ins Netz. Da ist erforderlich, dass man hier auch den Wettbewerbsgedanken wahrnimmt. Zu dem bin ich immer gestanden, stehe ich auch heute noch. Da muss ich mich gar nicht verdrehen. Ich war einer der ersten Verkehrsminister, die das praktiziert haben, durch Ausschreibungen. Und da habe ich damit kein Problem. Das waren die Grunddaten, die ich denen gesagt habe, für die Presseerklärung, und dann ist das gemacht worden. Ich bin nicht für jeden Satz verantwortlich, aber das war ja die Generallinie. Daran ist nix zu rütteln. Wir waren bis 2003.....

Zwischenruf

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Darf ich es noch einmal sagen. Ich habe das als

interessanten Ansatz bezeichnet und hab dann gesagt, Bayern hat dies vor Jahren bei der Diskussion über die Bahnreform ...

Zwischenrufe

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Ja, ja, ich sage ja noch einmal, Bayern hat dies vor Jahren bei der Diskussion über die Bahnreform ins Gespräch gebracht. War damals nicht möglich. Das war dann '93, da war die Debatte für mich zum Thema Trennung beendet, als ich das Amt übernommen habe. Und als ich Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz war, da ist über dieses Trennungsthema nicht mehr debattiert worden. Da ist es drum gegangen, wie man die ganzen Dinge ordnet und wie man die Zuständigkeiten ordnet und was man ins Grundgesetz einbringt. Da ging es darum, dass wir die Verantwortung fürs Netz beim Bund insgesamt belassen. Das war ein Kernthema, dass man hier nicht regionalisiert oder abtrennt. Aber das Thema Trennung Netz und Betrieb war ab Mitte '93 in der Verkehrsministerkonferenz, entschuldigen Sie, Herr Abgeordneter Fischer, kein Thema mehr. Das ist die Realität und nicht mehr und nicht weniger. Deswegen ist es nicht falsch zu interpretieren. Und Sie werden keinen bei den Verkehrsministerkollegen finden, ab '93, als ich Verkehrsminister war, der Ihnen sagen würde, ich hätte eine Debatte begonnen Trennung von Netz und Betrieb. War nicht so. Das war für mich damals beendet. Und darum sollte man das auch nicht falsch interpretieren. Das ist der erste Punkt. Und ich hoffe, das ist jetzt ausreichend klargestellt. Wir hatten nach dieser Debatte, die Herr Bodewig bei den Grünen geführt hat, bei der Verkehrsministerkonferenz in Rheinland-Pfalz – ich weiß jetzt die Stadt nicht mehr oder den Ort – wieder die Debatte in der Verkehrsministerkonferenz und ich war derjenige, der gesagt hat, ich trete für diese Dinge nicht mehr ein. Und ich trete auch nicht ein. Erstens hat eine Strukturdebatte keinen Sinn, weil wir inhaltlich weiterkommen wollen. Zweitens geht es tatsächlich um die Frage Unabhängigkeit Netz bei der Frage Zugang und Netzentgelt und diese Dinge. Und zum Dritten bin ich für den integrierten Konzern aus praktischer Erfahrung. Wenn ich mit dem Netz nicht weiterkomme, muss ich eine Appellationsinstanz haben. Und ich habe meinen Kollegen gesagt: Und euch geht es nicht anders, durch die Bank; was die auch bestätigen müssen. Was hilft uns da eine theoretische Diskussion, wenn in der Praxis die Dinge anders laufen. Das ist die Realität und die, die bei den Verkehrsministerkonferenzen regelmäßig dabei waren und sind, die werden das bestätigen. Ich habe kaum eine versäumt. Zweiter Punkt: Die Rückgabeoption und die Zusammenhänge dann. Man muss das in der Gesamtheit sehen.

Wenn der Bund sagt, ich will eine Call Option, muss ich sagen O.K. Und wenn Sie sagen, ich möchte das aber auch gesetzlich abgesichert haben, auch die Voraussetzungen, unter der sie ausgeübt werden kann und zu welchen Bedingungen kriegen wir dann das Netz zurück. Das könnte man auch heute klären und das zählt in zehn Jahren. Das reicht auch beim Börsengang, weil das Klarheit bringt für den Investor. Das ist eine saubere Lösung. Und deswegen sage ich, da kann man ja drüber reden, weil ich insoweit auch die Sorgen derjenigen verstehe, die sagen, treffen wir da eine definitive Entscheidung. Ich sage, beim integrierten Konzern nein, wenn wir uns hier verständigen, wie wir das Ganze handhaben. Das Zweite ist, wenn Sie sagen, wir wollen eine Put Option. Ja, wenn wir jetzt hergehen und machen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und der Bund sagt, ich zahle 2,5 Mrd. € an Investitionen fürs Bestandsnetz auf zehn Jahre und nach zehn Jahren ist nichts mehr. Dann würde der Bund uns sagen, da zahlen wir halt nichts mehr, aber alles andere lassen wir wie es ist. Das Netz im bisherigen Umfang, Streckenstilllegungen genehmigen wir nicht. Dann hätte die Bahn ein Problem. Das ist ja, glaube ich, auch evident. Insofern sagt die Bahn, aus Paritätsgründen müssen wir dann uns auch trennen können. So, wie man das vereinbart wird sich zeigen. Aber das ist hier korrespondierend, die Überlegung, die auch nachvollziehbar und logisch ist, außer man käme bis dahin so weit, dass man sagt, wir brauchen kein Geld mehr vom Bund, für die Investitionen ins Netz. Dritter Punkt: Die Einnahmen aus den Trassengebühren. Da sagen Sie zu Recht, das geht nicht alles drauf für die Personalkosten. Mit diesen Einnahmen wird auch der Netzerhalt finanziert. Und das kostet eine Menge. Und da geht das Geld drauf damit. Da reicht es zum Teil gar nicht aus. Mit diesen Einnahmen werden Personalkosten DB Netz, Netzerhalt finanziert und dafür wird das gesamte Geld auch verbraucht. So, das, was wir vom Bund bekommen, 2,5 Mrd. €, geht als Investition ins Bestandsnetz. Und da legen wir in der Regel 500 Millionen dazu. Nicht freiwillig, sondern das sind die jetzigen Finanzierungsregeln, wo es heißt, wenn wir, was weiß ich, elektronische Weichen einbauen, muss die Bahn so und soviel dazu zahlen. Das sind geregelte Dinge. Auch bei den Sammelvereinbarungen sind das geregelte Themen, wo die Bahn so und so viel Eigenkapital dazuzahlen muss. Das ist schlicht und einfach so. Das heißt, wenn 2,5 Mrd. € investiert werden, beläuft sich das auf insgesamt 3 Milliarden €. Den Rest muss die Bahn aus eigenen Erträgen bringen. Ist Faktum. Und das, was im Neubau steckt, das wird geregelt über den Bundesverkehrswegeplan, neue Strecken. Und da gibt es dann Verträge und

Vereinbarungen zwischen Bund und Bahn, wo es heißt wie viel zahlt die Bahn, das ist nach der kalkulierten Wirtschaftlichkeit berechnet, was zahlt der Bund, was zahlt dann die Bahn. So ist es bisher gehandhabt worden und so wird es auch in Zukunft sein. Insofern glaube ich, sind die Verhältnisse ziemlich klar. Ich gehe auch davon aus, der Bund nimmt ja seine Infrastrukturverantwortung wahr, nicht nur über die 2,5 Mrd. € für das Bestandsnetz, auch mit den Investitionen in den Neubau. Durch die LuFV und durch einen integrierten Konzern würde sich nichts ändern, das haben wir bisher schon so, beim integrierten Konzern. Es kann sich beim Eigentumsmodell was ändern, weil ja dann die Bahn nicht mehr Eigentümer ist und bei der Zuzahlung in Investitionen ja eigentlich keinen Anlass mehr hat. Da müsste man dann zu den Kollegen von den Privatbahnen gehen und sagen, jetzt trifft es euch auch, oder wie. Das würde wahrscheinlich entfallen. Und beim Trennungsmodell auch so. Da gäbe es dann Änderungen. Da gäbe es dann Änderungen, ich habe das vorher ausgeführt, ich will es wiederholen: Wenn jetzt eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erfolgt und reichen die 3 Mrd. € nicht, um die Qualität, die auch festgelegt wird, zu halten - wir müssen uns ja verpflichten zu einer bestimmten Qualität im Netz - und wenn wir die nicht halten können, zahlen wir Pönalen. Und wenn das Geld für die Erhaltung der Qualität nicht reicht, dann müssen wir was drauflegen, weil uns das sonst niemand gibt. Wenn die Qualität im Eigentumsmodell nicht erreicht wird, dann werden wir zum Bund sagen, da reicht das Geld nicht. Und wenn es im getrennten Modell nicht reicht, da wird der Bund zu sich selber sagen, da reicht das Geld nicht aus.

Zwischenrufe

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Ja Moment! ...Darum sage ich ja, passen Sie auf, nehmen Sie doch das Trennungsmodell. Wenn der Bund das Netz hat und die Verantwortung für das Netz und hat eine LuFV mit seiner Bundesgesellschaft und die Bundesgesellschaft sagt, uns reicht das Geld nicht, wo holen die denn das Geld her, außer beim Bund? Da hat der Bund das Risiko, wenn das Geld nicht reicht, dass er nachbuttert. Im integrierten Konzern hat die Bahn das Risiko. Das wollte ich ja nur vermitteln.

Zwischenrufe

Stv. Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich denke, wir lassen jetzt Herrn Wiesheu zu Ende sprechen.

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Letzter Satz! Dann müssen Sie die Trassengebühren erhöhen. Etwas anderes bleibt ja nicht.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu. Jetzt habe ich als Nächsten den Kollegen Carstensen und dann noch die Kollegin Blank.

Abg. Christian Carstensen (SPD): Ja, aus meiner Sicht hat es im Laufe der Zeit jetzt zwei Tabu-Brüche gegeben, persönlich. Zum einen habe ich nie gedacht, dass ich einen CSULer verteidigen würde. Ich finde aber diese Diskussion darüber, was jemand als Vertreter der Bayerischen Staatsregierung mal gesagt hat, der jetzt eine ganz andere Funktion hat, selbst wenn sie nicht so erklärbar wäre, würde ich sie völlig belanglos finden und hoffe, dass sie jetzt hier auch keine Rolle mehr spielt. Ein zweiter persönlicher Tabu-Bruch ist die Äußerung von Frau Menzner, dass die PDS im Prinzip gegen den Börsengang ist, weil ich eigentlich höchst ungern zugebe, dass ich mit der PDS einer Meinung bin. Und deswegen würde ich dem Herrn Wiesheu gerne mal Gelegenheit geben, noch ausführlicher auf die Notwendigkeit des Börsenganges einzugehen. Sie haben in ihren Ausführungen mündlich, aber auch schriftlich, deutlich gemacht, dass das Hauptargument offenbar jetzt sei, dass es ja Marktöffnung gibt im europäischen Wettbewerb und, dass Sie diese nutzen wollen und dazu privates Kapital brauchen. Jetzt habe ich mir das Gutachten mal angeguckt. Und da wird der zu privatisierende Anteil, zum Beispiel im integrierten Modell, ja taxiert auf 5 bis 8,5 Mrd. €. Nun kennen wir alle sonstige Zahlen des Unternehmens, rund 20 Mrd. Verschuldung, wir kennen die zweistellige Zahl an Steuergeldern, die jedes Jahr direkt oder indirekt an die Bahn gehen. Und deswegen würde mich, weil es bisher immer eher negativ formuliert wurde - wenn das nicht kommt, können wir uns nicht an dem Wettbewerb beteiligen und dann passiert dies oder jenes oder sonst wie - würde ich Sie doch bitten, mir zu beantworten, wie Sie mit dem Geld, was Sie durch die Privatisierung bekommen, was ja offenbar auch vollständig am Bundeshaushalt vorbeigehen sollte, sondern vollständig dann wieder in die DB AG zurückfließt, wie viel Marktanteile im europäischen Wettbewerb Sie denn meinen realistisch damit zusätzlich erreichen zu können, was das bedeutet für die Bahn im Wettbewerb, positiv gesehen, und was das - und da bin ich Sozialdemokrat, Herr Bartol hat das ja schon ausgeführt, was die Beschäftigungszahlen angeht oder die Beschäftigungssicht - für die Beschäftigten bedeutet. Wenn wir privatisieren mit dem integrierten Modell, Sie zusätzliches Geld bekommen, wie viel zusätzliche Arbeitsplätze können wir erwarten? Was ist da die Zukunft?

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Cars-
tensen! Eine leichte Frage. Herr Wiesheu, ich
weiß nicht, ich will Ihnen jetzt keine Zeitvorga-
be machen. Vielleicht kriegen wir das irgend-
wie trotzdem in einer angemessenen Zeit hin.
Das ist ja eine sehr komplexe Frage gewesen,
weil es.....

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Das
ist sehr komplex und man könnte einen Vor-
trag halten von einer Stunde. Das will ich nicht
tun. Ich bin etwas überrascht, dass diese Fra-
ge noch einmal kommt, weil die Zielsetzung
Börsengang ja noch von der alten Koalition
stammt und dort klar war, dass man an die
Börse will – eindeutig. Der Prozess ist etwas,
sage ich einmal, gebremst worden, dadurch,
dass man das Ergänzungsgutachten gefordert
hat. Aber die Zielsetzung Börsengang war klar
– und zwar einvernehmlich offensichtlich. Und
die Bundesregierung hat entsprechende
Schritte bereits abgesteckt und hat sich auch
verständigt wie das läuft, wie lange der Fi-
nanzminister

Stv. Vorsitzender: Herr Wiesheu, eine kurze
Bitte, weil das Protokoll wird mitgeschnitten
und wenn Sie nicht ins Mikro sprechen ... Ich
weiß, das ist ungünstig in diesem Saal ...

Dr. Otto Wiesheu: Ja, Entschuldigung. So
dass die Grundsatzfrage „ob“ mir geklärt
schien. Wenn die wieder aufgeworfen wird,
können wir gerne drüber reden, ich weiß nicht,
ob man das heute machen muss. Dann ma-
chen mir es doch dann, wenn der Bahnvor-
stand zu Ihnen kommt. Dann können wir auch
gerne drüber reden, weil man das ja genauer
fixieren kann. Aber ich sage nur die Stichworte:
Der europäische Markt für den Güterverkehr
öffnet sich, die Bahn muss sich hier aufstellen,
die Bahn hat hier Wettbewerbschancen, weil
sie aus der Sicht von außen im Güterver-
kehrsmarkt die stärkste Bahn ist. Und sie öff-
net sich tatsächlich nicht nur bei der Kabotage,
sondern auch an der Grenze, weil es hier noch
Probleme gegeben hat. Die Grenzöffnung
erfolgt zum 1.1.2007. Das andere, was bisher
gelaufen ist, war bilateral. Zweiter Punkt ist, wir
verlieren durch den Wettbewerb, wie Sie wis-
sen, auch im Inland Marktanteile. Beim Thema
Regionalverkehr ist es auch natürlich, dass wir
sagen, dann kümmern wir uns im Ausland
darum, dass wir entsprechende Wachstumspo-
tenziale auch bekommen. Dafür braucht man
investive Mittel und es war immer klar, dass
der Bund sagt bitte nicht von mir. Damit ist der
Gang zum Kapitalmarkt vorgezeichnet. Ob das
im Wege einer Beteiligung von irgendwelchen
Investoren ist oder im Wege des Ganges an
die Börse, lasse ich offen. Aber, dass wir zur
Finanzierung dieser Entwicklung derzeit wegen
der Verschuldung auch nicht neue Verschul-

dung aufnehmen können und wollen, sondern
schauen müssen, dass die Verschuldung zu-
rückgedrängt wird, gleichzeitig aber die Investi-
tionen, die notwendig sind, auch ermöglicht
werden, deswegen ergibt sich diese Lösung.
Das ist die gesamte Überlegung, die wir haben
– ganz kurz gefasst. Länger ausgeführt würde
ich einige Fragen zusätzlich beantworten kön-
nen, aber das ist die Grundüberlegung, die vor
zwei Jahren schon gegolten hat und vor drei
Jahren und die jetzt auch noch gilt. Gezielt auf
2007.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Wiesheu!
Jetzt die Kollegin Renate Blank!

Abg. Renate Blank (CDU/CSU): Meine Frage
geht an Herrn Dr. Lindemann und an Herrn Dr.
Fischer. Wir wissen oder wir haben heute auch
schon gehört und in der Vergangenheit, dass
das Netz defizitär ist und auch immer mehr
defizitär bleiben wird, also zuschussmäßig.
Und das beweist ja auch die Bilanz, wo beim
Netz rund 15 Mrd. € Schulden liegen. Jetzt soll
der Bund in einer Leistungs- und Finanzie-
rungsvereinbarung 2,5 Mrd. € per anno auf
zehn Jahre der Deutschen Bahn dann zur
Verfügung stellen, obwohl auch gewaltige Ver-
lustvorträge, also man spricht ja von 25 Milliar-
den €, manche sagen, es seien 40 Mrd. €. Und
es hat sich mir noch nicht erschlossen und ich
habe von der Deutschen Bahn AG noch keine
definitive Aussage, warum die Deutsche Bahn
AG, wenn das Netz defizitär ist, unbedingt mit
Netz börsenfähig werden will. Warum das
Netz, das im Grunde genommen ja mit einem
Verlustvortrag von rund 15 Mrd. € belastet ist,
warum die Deutsche Bahn AG unbedingt mit
Netz an die Börse möchte. Vielleicht können
mir die beiden Sachverständigen etwas sagen.
Ich verhehle auch nicht, dass ich kein Problem
damit habe, dass sich die Deutsche Bahn AG
zu einem Logistikunternehmer entwickelt. Aber
die Frage ist, es gibt mehr Logistikunterneh-
mer. Ich denke jetzt hier zum Beispiel an die
Deutsche Post AG, die auch kein Netz zur
Verfügung hat. Und das Problem ist für mich
nicht, wenn jetzt die Deutsche Bahn wächst
oder sonst was dazukaufte auf dem Weltmarkt –
das ist alles o. k., aber, warum sie dann un-
bedingt das Netz dazu haben möchte. Vielleicht
können mich die beiden Herren dann mit ihren
Antworten etwas sachkundiger machen.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin
Blank! Jetzt ist ganz kurz noch zu sagen: da-
nach kommt der Kollege Hermann, Kollege
Burkert, Kollegin Menzner, Kollegin Schwarze-
lühr-Sutter und dann der Kollege Vogelsänger
als Letzter. Herr Lindemann, bitte!

Dr. Kay Lindemann (BDI): Ja, sehr geehrte
Frau Blank, ich glaube Adressat der Frage

wäre, glaube ich, sachgerechterweise Herr. Dr. Wiesheu, weil ich für die Deutsche Bahn natürlich nicht sprechen kann. Allerdings geht natürlich aus unserer Position auch hervor, dass wir die Gründe, das Netz innerhalb des Konzerns zu halten, auch nicht für überzeugend halten. Und für uns sind aber natürlich maßgeblich diese verkehrs- und ordnungspolitischen Gründe, dass wir nicht wollen, dass sich die Bundesrepublik Deutschland dieser Infrastruktur begibt, sie an einen Wettbewerber sozusagen für alle Zeit überträgt, sondern es als Plattform nutzt, die allen Wettbewerbern neutral zur Verfügung steht. Und mich hat bei der Argumentation, das Netz im Konzern zu haben, kein Argument bisher überzeugt. Und deswegen bitte ich Sie um Verständnis, dass ich Ihnen nicht ausführlicher Stellung geben kann. Danke!

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lindemann! Dr. Fischer!

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität): Ja, Frau Abgeordnete Blank, diese Frage, die Sie gestellt haben, die habe ich mir auch schon gestellt. Und wenn ich so antworte, dann können Sie daraus entnehmen, dass ich auch gewisse Rätsel habe, warum das so ist. Ich kann Ihnen da also auch keine klare Antwort geben. Ich kann Ihnen nur meine Vermutungen dazu äußern und deswegen haben Sie ja wahrscheinlich auch diese Frage an mich unter anderem gerichtet, damit ich diese Vermutung äußere. Also ganz sicher ist das Hauptmotiv aus meiner Sicht der Expansionsdrang in die Logistikmärkte, sozusagen das Überwinden des Gedrängs ein herkömmliches Eisenbahnunternehmen zu sein. Und es ist so, dass ja bei der Begründung immer schon gesagt wurde, man macht heute bereits mehr als die Hälfte des Umsatzes außerhalb der Schiene, das heißt also, es gab genug Äußerungen des Vorstandsvorsitzenden, dass man eigentlich die Schiene hinter sich lassen wollte und jetzt in neue Märkte vorstoßen wollte, von denen man annahm - wir haben heute von Herrn Rogge gehört, dass es nicht überall so ist -, dass sie besonders lukrativ sind. Es gibt, wenn ich das jetzt mal vermutungsweise sagen darf, drei Gründe, die für mich erkennbar geworden sind, aus der Diskussion. Der erste Grund ist ein vorgeschobener Grund, aus meiner Sicht. Da wird suggeriert, Ihnen als Abgeordneten und auch vor allem dem Bundesfinanzminister, dass ein Paketverkauf Netz und Betriebsunternehmen, mehr bringt, mehr Erlöse bringt, dem Bund, als das bei einem Verkauf ohne Netz der Fall ist. Damit soll Ihnen die Entscheidung schmackhaft gemacht werden, dass über diesen Mehrerlös sozusagen die Bereitschaft wächst, eine solche Paketentscheidung zu treffen. Wir wissen ja aber auch aus den Gut-

achten, die uns vorliegen, dass die Rechnungen, die man eigentlich ja fiskalisch anstellen müsste, hier zu kurz sind und eigentlich nicht greifen. Ich will nur mal das Beispiel nennen - wir haben es in einem Zusatzgutachten, das Ihnen zur Verfügung gestellt worden ist, ja auch ausgeführt -, dass etwa das Thema steuerliche Verlustvorträge nur einseitig dargestellt wurde, nämlich, dass diese Beträge wegfallen würden, wenn man diesen Verkauf nicht machen würde. Aber umgekehrt, dass damit auch Verluste eintreten oder, dass umgekehrt Steuern gezahlt würden, wenn das anders wäre, das wird nicht mit in die Rechnung aufgenommen, sodass, glaube ich, die Rechnung, die hier in dem Gutachten aufgenommen wird und die auch von der Bahn ja nach außen vertreten wird, eine Milchmädchenrechnung ist. Außerdem werden verschiedene andere volkswirtschaftliche Effekte außer Acht gelassen, nämlich die Mehrbeschäftigungseffekte, die durch mehr Wachstum, was hier heute auch schon mal gesagt worden ist, auftreten und die natürlich auch mehr Steuerzahlungen bringen. Das sind Kreislaufeffekte, die hier völlig ausgeblendet worden sind, weshalb die Ihnen nahe gebrachte Vermutung, dass da durch einen integrierten Verkauf mehr Geld reinkommt, dass die sehr, sehr fragwürdig ist. Dies wird u. a. auch durch Banker bestätigt, die sich dazu geäußert haben, die ich auch befragt habe, die anderer Auffassung sind, die meinen, ein Einzelverkauf der Unternehmen wäre für den Bund ertragreicher als eine solche Paketlösung. Aber ich sagte, dass dies aus meiner Sicht eigentlich nur ein vorgeschobener Grund ist. Es gibt zwei weitere Gründe, die aus meiner Sicht die Bahn motivieren, eine solche Lösung anzugehen. Der eine Grund ist, dass über eine solche Paketlösung nur das Thema Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in die Diskussion gebracht werden kann. Über eine solche Vereinbarung sollen ja die Risiken, die das Netz für Investoren mitbringt, abgeglichen werden. Das ist natürlich ein sehr, sehr kompliziertes Thema und ich würde sehr gespannt sein, wie man eine solche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gestaltet, um tatsächlich für potenzielle Investoren deren Risiko langfristig auszuschalten. Ich denke mal, das wird sicherlich eine Milchmädchenrechnung sein. Aber interessant ist, um zu begreifen, warum diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Bahnvorstand bei seinen Expansionsplänen so wichtig ist, dass nämlich, in dem Gutachten von Morgan Stanley steht das *expressis verbis* drin, gesagt wird, dass die alleinige Verfügbarkeit über die Verausgabung der Einnahmen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dem Vorstand der Bahn unterliegt. Also niemand anders soll da mit reinreden. Das kann nur so interpretiert werden, dass die Finanzierung der Expansion

auch aus diesen Mitteln bezahlt werden soll und dass diese Mittel nicht nur in das Netz gehen sollen.

Zwischenrufe

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität): Ich interpretiere! Ich interpretiere das so...

Zwischenrufe

Vorsitzender: Wir führen hier keine Dialoge, das haben wir eben gesagt!

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität): Entschuldigen Sie bitte, das steht doch aber in dem Gutachten von Morgan Stanley drin. Und das lässt doch die Vermutung zu, dass man dieses so interpretieren muss. Insofern, denke ich mal, ist das ein Interesse, was wichtig ist. Und ein zweites Interesse, dass auch mit der Finanzierung der Expansion zusammenhängt ist, dass die natürlich teuer ist und auch heute schon eine Menge Geld gekostet hat. Die Finanzierungsbedingungen für eine weitere Expansionsfinanzierung werden natürlich in hohem Maße auch dadurch bestimmt, ob man über eine Beteiligung des Bundes, über die Hineinnahme des Netzes, auch den Bund sozusagen als Miteigentümer drin hat. Das gibt ein wesentlich verbessertes Rating, bei den Rating-Agenturen, und damit bessere Finanzierungsbedingungen, auch für die Finanzierung der Expansion des reinen Logistikteils. Das sind aus meiner Sicht die beiden Gründe, also vor allem Finanzierungsgründe für den Expansionsbereich, die den Bahnvorstand motiviert haben, hier eine Paketlösung, eine integrierte Lösung, Ihnen vorzuschlagen. Und ich denke mal, dass das ein Thema ist, was man sicherlich noch einmal auch in der weiteren Diskussion, vor allem im Zusammenhang mit einer Leistungs-/Finanzierungsrechnung, sehr intensiv prüfen muss.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Fischer! Ich hätte dann als Nächsten den Kollegen Hermann und dann den Kollegen Burkert.

Abg. Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht an Herrn Flege und Herrn Krawinkel. Ich möchte Sie bitten, dass Sie sich vielleicht noch auf ein gedankliches Spiel einlassen. Angenommen, oder es wird ja immer wieder gesagt, wenn die Trennung Netz und Transport kommt, dann gibt es einfach die Probleme, dass bestimmte Synergien nicht stimmen, dass es eine Zerlegung des Marktes gibt und, dass es für die Kunden dann schwieriger wird, weil die Karten nicht mehr gelten, dass es einfach zum Flickentepich eines Angebotes kommt. Jetzt frage ich anders herum: Angenommen, wenn man aber

den Weg beschreiten würde, wie müssten die Bedingungen formuliert sein für eine Netz- oder Infrastrukturgesellschaft, dass das nicht passiert? Also was wären sozusagen Standards und was müsste sozusagen eine Infrastrukturgesellschaft umfassen und regeln?

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Herrmann! Ich schlage vor, Herr Flege beginnt. Herr Flege, bitte!

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Schönen Dank Herr Vorsitzender! Meines Erachtens hat die Eigentumsfrage relativ wenig Einfluss darauf, wie das Angebot ausgestaltet ist. Es hat höchstens einen Einfluss darauf, ob der Konzern als solcher integriert arbeiten kann, sprich ob Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr, ob die unter einem Dach sind. Ich will das am Beispiel des Fernverkehrs demonstrieren. Wenn die Deutsche Bahn AG den Fernverkehr isoliert organisiert hätte, nach dem verkorksten Preissystem, das die Kunden ja abgelehnt haben, dann glaube ich nicht, dass wir heute das gleiche Angebot im Fernverkehr hätten wie wir es noch haben, auch dank einiger Querfinanzierungen und Querverbindungen. Ich glaube, die Organisation dessen, was im Schienenverkehr passiert, ist wichtiger und elementarer für das Angebot als die reine Eigentumsfrage. Ich will das noch konkreter machen. Wenn wir ein kleines Eigentumsmodell hätten, sehe ich da keine nennenswerten Auswirkungen auf das Angebot. Bei anderen Modellen ist natürlich die Frage: Was macht man z. B. im Nahverkehr, was gibt es für eine Klammer, die dem Kunden dient? Das ist aber auch erstmal unabhängig von der Eigentumsfrage. Eine Bahnpolitik, die kundenorientiert ist, kann mit verschiedenen Modellen organisiert werden.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Flege! Dr. Krawinkel bitte!

Dr. Holger Krawinkel (Verbraucherzentrale Bundesverband): Ja, letztendlich kommt es ja darauf an, was hinten rauskommt, wie unser Alt-Bundeskanzler immer zu sagen pflegte. Und ich finde, da ist auch England ein ganz gutes Beispiel. Da haben sich die Fahrgastzahlen ja in den letzten Jahren sehr stark erhöht, obwohl es ein Trennungssystem gibt, mit möglicherweise den unterstellten Schwierigkeiten bei Fahrplanverkauf usw., usw. Da gibt es vielfältige Möglichkeiten, wie das geregelt werden kann. Das kann, wie in England das wohl teilweise auch der Fall ist, über freiwillige Vereinbarungen laufen. Das Beste ist aber, wenn neben der materiellen Infrastruktur in der künftigen Infrastruktur AG eben auch Teile der immateriellen Infrastruktur bleiben, also Fahrplankoordination, Fahrplaninformation und

natürlich auch das ganze Fahrkartensystem. Das ist aber sozusagen nachlaufend. Viel entscheidender halte ich eigentlich – und da ist England auch ein ganz gutes Beispiel –, dass regelmäßig Kundenbefragungen durchgeführt werden. Das machen nicht die Bahngesellschaften selbst, sondern das läuft über den dortigen Bahn-Watchdog, den Rail-Passenger-Council. Da werden alle zwei Jahre regelmäßig sehr umfangreiche Kundenbefragungen mit einem sehr hohen Aufwand durchgeführt, um einfach festzustellen, wo Mängel im System sind, damit dann über den Rail-Passenger-Council auch diese Mängel entweder zur Regulierungsbehörde oder zu den jeweiligen Betreibern weitergegeben werden können. Ich glaube, ein System, was sehr viel stärker die Kunden einbezieht, ihnen Mitsprachemöglichkeiten gibt, z. B. über ein solches Watchdog-System, aber auch bei der gesamten Fahrplangestaltung, Netzgestaltung, das ist ja bei uns alles sehr unterentwickelt, das würde die Akzeptanz in vielen Bereichen wesentlich erhöhen und würde viele von den Problemen, die möglicherweise hier angesprochen sind, vermeiden, und zwar schon im Vorhinein, nicht erst im Nachhinein. Ich will jetzt gar nicht auf das Bahnhofsproblem hier in Berlin zu sprechen kommen. Das ist aber so ein Beispiel. Ich denke, es ist ganz wichtig, dass bei einem..... und die Möglichkeiten sind ja meines Erachtens auch besser, wenn es eine starke Infrastrukturgesellschaft gibt, dann dort auch die Kundeneinwirkungsmöglichkeiten, die Verbrauchereinwirkungsmöglichkeiten sehr stark auszubauen.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Krawinkel! Ich habe als Nächste den Kollegen Burkert, danach noch die Kollegin Menzner und dann zum Schluss den Kollegen Beckmeyer.

Abg. Martin Burkert (SPD): Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Es wäre sicherlich jetzt schön, zu hören, wie denn nach so einer Diskussion die Gefühlslage bei der Belegschaft und, ich sage mal, bei dem frei gewählten Parlament der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, bei den Betriebs- und Personalräten, zu einer Trennung von Netz und Betrieb ist. Aber Herr Dr. Wiesheu und Herr Hansen, ich will noch mal heute zum Schluss konkret zusammenfassend fragen, wie sich jetzt eine Trennung von Netz und Betrieb auf die weitere Entwicklung des Unternehmens Deutsche Bahn AG auswirken würde, und, was mir keine Ruhe lässt, beschäftigungspolitisch, welche Auswirkungen es noch einmal hätte. Meine Frage, Reinigungsdienst, 6.600 Beschäftigte, Herr Dr. Wiesheu, denken Sie daran, privat das günstiger einzukaufen; Projektbau 4.400. Könnte man da Planungsbüros

beauftragen? DB-Services – brauchen Sie da noch 5.000 Hausmeister? Was passiert mit 10.000 Schwerbehinderten, mit 8.000 Ausbildungsplätzen, werden die noch benötigt? Und zu guter Letzt, Sie haben 13.000 in einem bahninternen Arbeitsamt, die ohne Arbeit sind, aber durch das Beschäftigungsbündnis ja im Unternehmen gehalten werden. Was passiert da? Vielleicht könnten Sie da noch ein paar Antworten geben, an diesem Abend.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Burkert. Fangen wir mit Herrn Hansen an? Herr Hansen, bitte!

Norbert Hansen (TRANSNET): Ich möchte mich nicht wiederholen, ich hatte ja die Risiken aufgezeigt, die wir analysiert haben. Hier sind konkret noch mal Zahlen genannt worden, die sich aufgrund dieser möglichen Szenarien ergeben würden, auf der Grundlage der derzeitigen Beschäftigtenzahlen. Und auch wenn Frau Blank meint, dass man in der Beschäftigtenfrage nicht in die Zukunft blicken darf, bei der Frage, wie sich die Verkehrsanteile entwickeln werden, ist das aber wiederum in Ordnung, dann denke ich doch, dass man das tun sollte als Abgeordnete, denn es geht ja hier nicht um irgendeine anonyme Masse, sondern immerhin um zigtausende Menschen, die nicht wissen, wie ihr berufliches Schicksal nach einer Strukturveränderung des Unternehmens aussehen wird. Und heute ist sehr deutlich geworden, dass es eben nicht nur um den einen Schritt „Trennung - ja oder nein“ in Verbindung mit einer Kapitalisierung geht, sondern, dass es dann um die Frage geht, wie werden die Eigentumsverhältnisse der Transportgeschäftsbereiche, Servicegeschäftsbereiche usw. sein. Und wir werden dieses Thema in der Sorgfalt, wie wir sie bisher betrieben haben, weiter recherchieren. Wir werden auch mit den Damen und Herren sprechen, die sich hier als Interessenten für heutige DB-AG-Geschäfte geoutet haben, wie denn wohl die Beschäftigungsperspektiven für die Mitarbeiter der Bahn AG aussehen würden. So kommen wir dann vielleicht von der Theorie immer näher an die Praxis heran. Die bisherige Praxis war, dass die Hälfte der Arbeitsplätze, die durch Angebotsverluste der Bahn verloren gegangen sind, nicht wieder ersetzt worden sind.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hansen! Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): In aller Kürze: Erstens würden wir bei einer Trennung natürlich eine Menge administrativer Aufgaben haben, um das überhaupt zu vollziehen, auch gesetzgeberische, sonstige. Das dauert, nimmt Zeit in Anspruch und bedeutet,

dadurch würde sich ein Gang zum Kapitalmarkt mit Sicherheit verschieben. Zum zweiten müssten sich die neuen Unternehmen, die ja bisher nicht im Markt eingeführt sind, als einzelne Unternehmen, im Markt platzieren, bevor sie überhaupt Resonanz im Markt bekämen. Das bedeutet, dass man rechnen muss, vier, fünf, sechs Jahre, bis man an den Kapitalmarkt käme. Bedeutet, dass bis dahin eine Menge an Gelegenheiten bei der Öffnung des Marktes vorbei sind. Die Potenziale, dann neue Arbeitsplätze zu schaffen, weil man sich neue Märkte erobert, wären gering. Zweiter Punkt ist, dass der konzerninterne oder der Beschäftigungssicherungstarifvertrag entfallen würde, das steht ja da drin, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt entfällt, und, das kann man sich ja aufaddieren, dass Reinigungspersonal von außen dann mit Sicherheit günstiger zu bekommen ist, und wenn es um den strammen Wettbewerb geht, würde auch kein Weg dran vorbeiführen. Bei Projektbau, wir brauchen die Kapazität um... ja gut, Projektbau würde dann bei der Trennung nicht mehr stattfinden, bei der Bahn. Wie es ein anderer Betreiber macht, für DB Netz, muss ich offen lassen. Ähnlich ist es bei den Bereichen DB Services. Was nie erwähnt wird – steht im Gutachten, jetzt will ich gar nicht sagen, ob das so ist - aber im Ergänzungsgutachten heißt es, dass damit der Einzelwagenverkehr für die Bahn AG nicht mehr zu halten wäre. Das sind 9.000 bis 12.000 Leute, die da beschäftigt sind. Es heißt lapidar im Gutachten, es würden sich wohl andere finden. Meine Damen und Herren, was dann kommt, das kann ich Ihnen auch sagen. Dann kommt das Thema Einzelwagenverkehr mit Billiglöhnen. Dann kriegen wir das Ganze, was wir beim LKW beim internationalen Verkehr gehabt haben, mit Einsatz von billigen Fahrkräften aus osteuropäischen Ländern, beim Einzelwagenverkehr auch. Wer das will, muss es sagen. Da kann man die Dinge aufaddieren. Und das hat natürlich damit zwangsläufig, jetzt will ich keine Zahlen nennen, aber in ganz beachtlichem Umfang Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Jetzt habe ich auch den Eindruck, dass wir in Deutschland nicht zu viele haben, sondern eher zu wenig. Wie man das dann vertreten will, muss man sagen. Wir haben im Übrigen eine sehr nachhaltige Ausarbeitung zu dem Thema, die unter Verantwortung von Frau Suckale gemacht worden ist, die sage ich mal, bei einer SPD-Arbeitsgruppe vorgestellt wurde. Ich glaube, dass das auch ein Thema wäre für die Besprechung, wenn der Vorstand eingeladen wird, vom Verkehrsausschuss, wo man diese Dinge auch sehr präzise erläutern kann. Ich kann auch nur sagen, das geht schon in mehrere Zehntausend. Und daran wird man nicht vorbeikommen. Ich nenne keine fixen Zahlen, das führt ohnehin nicht weiter, aber der Prozess wird in

diese Richtung gehen, da sollte man sich keine Illusionen machen.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Dann hätte ich jetzt die Kollegin Menzner!

Abg. Dorothee Menzner (DIE LINKE.): Danke, ich hätte eine Frage an Herrn Wiesheu und an Herrn Wolf. Und zwar beziehe ich mich auf Seiten 469 und 470 im PRIMON-Gutachten. Und da möchte ich ein bisschen Genaueres wissen. Grafik und Textteile zeigen dort, dass in den letzten Jahren, das ist hier auch schon mehrfach angesprochen worden, rund 90 Mrd. € Steuergelder an die Bahn gegangen sind, teilweise als zinslose Darlehen, teilweise als Zuschüsse, teilweise auch als Darlehen, die später in Zuschüsse umgewandelt wurden. Aber, wenn ich die Bilanz richtig lese, ist da nicht mal die Hälfte von bilanziert worden und ausgewiesen. Und ich würde gerne von Ihnen wissen, wie Sie sich diese Diskrepanz zwischen Brutto- und Netto-Investitionen, wie Sie das hier auf 469 haben, erklären, wie Sie sich erklären, dass laut Eisenbahnbundesamt das Netz einen Wiederbeschaffungswert von ca. 136 Milliarden € hätte, aber in der Bilanz nur 47 Mrd. € auftauchen, und wie Sie detailliert die Neubau- und Hochgeschwindigkeitsstrecken bilanziert haben oder wie das eingeschätzt wird, wie die bilanziert sind.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Menzner! Herr Wiesheu und dann Herr Wolf!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Jetzt bitte ich die Vertreter des Bundes, mich zu korrigieren, wenn ich etwas Falsches sage. Aber so weit ich das sehe, ist es so, dass Zuschüsse des Bundes für die Infrastruktur nicht bilanziert werden. Sie müssen auch nicht abgeschrieben werden. Das ist auch der Punkt, warum Zuschüsse des Bundes in die Infrastruktur die Bilanz der DB AG auch nicht verbessern. Ganz logisch. Deswegen haben Sie hier diese unterschiedlichen Zahlen. Das ist völlig regulär. Und wird immer so gehandhabt. Ich hoffe, die Aussage stimmt. Das ist das Eine. Das Zweite, womit wurde die ICE-Strecke finanziert? Ja natürlich auch mit Zuschüssen des Bundes, mit Mitteln der Bahn und mit Krediten, weil die damalige Aussage des früheren Bahnchefs, dass man einen bestimmten Kostenrahmen einhalten könne, halt so nicht eingetreten ist, wegen der Probleme, die auf dieser Strecke vorhanden waren, speziell der geologischen Probleme, und deswegen hat das mehr gekostet als geplant. Und das muss natürlich mit finanziert werden, belastet das Kreditvolumen und muss dann im Laufe der Zeit im integrierten Konzern von der Bahn abgetragen werden. So ist das.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Frau Menzner, wollten Sie da jetzt noch mal kurz eine Nachfrage stellen, bevor der Herr Wolf antwortet?

Abg. Dorothee Menzner (DIE LINKE.): Ja! Herr Wiesheu, das mag ja alles so sein, aber die Daten, auf denen das PRIMON-Gutachten beruht, sind nun mal diese Bilanzdaten. Das mag ja steuerrechtlich alles so sein, wie Sie sagen, aber finden Sie es dann legitim, uns die Zahlen als Gerüst dessen, wie das Unternehmen zu bewerten ist, was an Erlös zu erwarten ist, wie es einzuschätzen ist, vorzulegen und zu präsentieren oder müsste da nicht eigentlich noch mal eine genaue konkrete Bilanz erstellt werden, die mit Steuerbilanzierung wenig zu tun hat, aber die wirklich mal feststellt, wie hoch der Wert ist?

Stv. Vorsitzender: Ich würde sagen, Herr Wiesheu noch mal und dann die Antwort von Herrn Wolf.

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Erstens: Die Zahlen im PRIMON-Gutachten haben Ihnen die Gutachter vorgelegt. Zweitens: Die Zahlen, wie sie zu bewerten sind, sind so zu bewerten, wie ich Ihnen das gesagt habe. Drittens: In der Bilanz haben Sie die Ertragswerte verankert, nicht die Wiederbeschaffungs- oder sonstige Sachwerte. Insofern sagt eine Bilanz was anderes aus als hier im Gutachten oder hat eine Bilanz eine andere Funktion als das, was im Gutachten über Zuschüsse oder sonstige Dinge ausgesagt ist. Die Dinge muss man auseinander halten. Und wenn man den Wert eines Unternehmens anschaut, dann kommt es nicht nur auf den Sachwert an, sondern dann kommt es, speziell wenn es zum Börsengang geht, auf Ertragswert an und auf zukünftige Ertragswerte oder erwartete Ertragswerte, indem man dann investiert. Das ist auch nichts Neues.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Dann Herr Dr. Wolf!

Dr. Winfried Wolf (Bürgerbahn statt Börsenbahn): Ja, ich glaube, dass die Frage, die Frau Menzner stellt, Herr Vorsitzender, an Herrn Wiesheu, schon von Relevanz ist. Und im ganzen Gutachten auf den 500 und x Seiten ist ja auffallend, dass zunächst mal immer die Mittelfristplanung der Bahn übernommen wird. Und dann diese, glaube ich, zwei oder vier Seiten eingebaut sind mit dem Begriff „Return on total capital employed“ und gesagt wird, dass man doch auf dieser Seite, am Ende dieser langen Ausführungen, am Ende von tagelangem Lesen, darauf hinweisen will, dass hier zwei Brüche in der Bilanz da sind. Der erste Bruch erschien im Januar 1994, als über Nacht das

Kapital der Reichsbahn und Bundesbahn zusammenschmolz auf ungefähr 30 % und 70 % verschwunden sind, um bessere Bilanzen zu haben, in den nächsten Jahren. Und der zweite Bruch erfolgte im gesamten Zeitraum 1994 bis 2005 oder 2006, indem in all diesen Jahren die Zuschüsse des Bundes in das Netz, für Neubaustrecken usw., soweit es Zuschüsse waren und keine Kredite waren, nicht in der Bilanz auftauchen. Da kann man sagen, so lange das ein Bundesunternehmen ist, ist es vielleicht nicht ganz so relevant – dann bleibt es in der Familie. Wenn es aber an die Börse gehen sollte oder, was ja nicht mehr der Fall ist, wenn es an private Investoren gehen sollte, dann ist es relevant, und zwar einmal zum Teil, was Frau Menzner gefragt hat, relevant im Bezug auf die Frage des Wertes des Unternehmens, aber vor allem natürlich relevant im Bezug auf die Frage der Rendite. Denn wenn die Rendite bisher bezogen wurde auf ein Kapital minus das, was der Bund - und zwar nicht unbeträchtlich – in das Netz finanziert hat, dann ist die Rendite zunächst relativ kreativ buchhalterisch gerechnet. Und relativ günstig. Wenn man aber ernsthaft eine Rendite berechnen würde, auf das, was insgesamt in das Netz hinein geflossen ist, dann muss man diese Gelder natürlich einrechnen. Denn damit macht die Bahn ja auch Gewinne. Sie fahren ja auf der Strecke Köln-Frankfurt, Sie fahren ja auf der Strecke Hannover-Stendal-Berlin. Und Sie werden fahren auf der Strecke München-Ingolstadt-Erfurt-Berlin. Und das heißt, damit werden einerseits Gewinne eingefahren, andererseits taucht das auf der anderen Seite nicht auf. Das heißt zunächst einmal, möglicherweise nicht viel. Aber perspektivisch heißt es natürlich, dass in den nächsten Jahren diese Gelder, die hier investiert worden sind, nicht abgeschrieben werden, jedes Jahr. Das heißt perspektivisch, dass sie nicht da sein werden, nach 10, 20, 30 Jahren, wenn Generalüberholung gemacht werden muss. Das heißt perspektivisch real, dass auf Verschleiß gefahren wird oder, dass nach 10, 20 Jahren gesagt werden wird, ja, jetzt ist das Ding kaputt, O. K., wir haben es eh in der Bilanz nicht drin gehabt, jetzt muss jemand kommen, der das neu baut oder wir verzichten eben auf die Strecken A, B und C. Und das ist ein reales Problem. Und die Herren und Damen von Booz Allen Hamilton waren so nett und so verschmitzt, wenigstens auf drei Seiten auf dieses Problem hinzuweisen und diesen Begriff „Return on total capital employed“ einzusetzen und zu sagen eigentlich muss das gesamte Kapital - total capital employed - einbezogen werden und nicht nur das Kapital, was die Bahn beliebt, in ihre Bilanz hineinzuschreiben.

Stv. Vorsitzender: Noch mal kurz das Wort an Herrn Wiesheu und dann Herr Beckmeyer!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Ganz kurz. Die Bewertung 1993/1994 zum Start der neuen DB AG war erforderlich, weil die damaligen Bewertungen neben der Wirklichkeit waren. Und wenn Sie die Reichsbahn anschauen, mit welchen Werten die in den Büchern stand, dann hat das mit der Wirklichkeit nichts zu tun gehabt. Und bei der DB war das auch so. Das war notwendig, damit die Ausgangsbilanz insgesamt stimmt. Das war die Anfangsbilanz eines neu gestalteten DB Konzerns. Und die musste stimmig sein. Und deswegen wurde korrigiert. Das hat auch bisher noch nie jemand beanstandet und konnte auch niemand beanstanden. Ich glaube, das war so. Zweiter Punkt ist, die Zuschüsse, die gewährt werden, die werden gerechnet bei den Neubaustrecken, und um die geht's ja da, nach dem so genannten nicht wirtschaftlichen Teil, alles, was nicht abgedeckt werden kann. Darum werden sie auch nicht bilanzwirksam, darum werden sie auch nicht relevant für die Abschreibungen. Wäre ja hin und wieder bequem, wenn man Zuschüsse auch abschreiben könnte. Dann könnte man sich schöne Polster bilden, in der Bilanz. Geht aber nicht, weil das widersprüchlich wäre und weil das von der Bilanzwirtschaft her nicht möglich wäre. Die Renditen kommen über den Betrieb der Strecken. Die Renditen kommen über den Betrieb und das, was in das Netz hineingehen muss, nach Möglichkeit über die Netzgebühr. Aber die Gewinne werden hier im Betrieb gemacht. Und das einfach zusammenzurechnen und zu sagen, wir rechnen auf alles notwendige Gewinnmargen drauf, oder was auch immer, das geht halt etwas daneben. Darum sage ich noch einmal, man muss einen Unterschied machen zwischen Ertragswert, Wiederbeschaffungswert und Sachwert. Und der Ertragswert ist hier bei den ökonomischen Fragen das, was relevant ist.

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu! Kollege Beckmeyer!

Abg. Uwe Karl Beckmeyer (SPD): Ich wollte erstmal mit einer, ich sage mal, erfreulichen Feststellung beginnen. Ich habe hier keinen gehört, der eigentlich bei der Beschäftigung der Bahn irgendwo etwas wegnehmen will, bei den Vertretern der Gewerkschaften, bei der Deutschen Bahn AG, bei den Abgeordneten und auch nicht bei der Bundesregierung. Also es ist eigentlich hier niemand gewesen, der in irgendeiner Form zum Ausdruck gebracht hat, wir wollen hier Beschäftigung abbauen. Sondern wir haben einen großen Werkzeugkasten per Gesetz, per Dienstüberlassungsverträge oder privatrechtlicher Art, wie auch in der Vergangenheit, um das ganze Thema sauber und seriös zu begleiten. Jetzt komme ich zu einer Fragestellung, die ich eigentlich Herrn Sack

stellen wollte, und ich stelle das jetzt mal Herrn Dr. Wiesheu anheim, ob er das hier beantwortet oder einfach mitnimmt. Ich lese in der Financial Times von gestern: Bund wirft Bahn fehlerhafte Bilanzierung vor. So wird das überschreiben. Dass eine Sprecherin des Ministeriums sagt, aber der Aufsichtsrat hat sich natürlich nicht bis ins Detail mit der Zuordnung von Grundstücken zu Gesellschaften beschäftigt, wir haben uns darauf verlassen, dass die rechtlichen Grundsätze eingehalten werden. Wir haben heute gehört, dass die DB AG dieses korrigieren will. Nun wissen wir, dass der Rechnungshof bei den Rückstellungen in Bezug auf Bilanz ein Monitum hat. Wir wissen, dass jetzt bei der Zuordnung der Immobilien Korrekturen da sind. Wir hören davon, dass bei der Holding bei der Bewertung von Grundstücken und Verkauf von Grundstücken, bei der Holding stille Reserven gehoben worden sind und nicht bei den Infrastrukturgesellschaften. Die Frage, die sich eigentlich daraus ableitet ist: Sind die einzelnen Bilanzen der letzten Jahre, bezogen auf Netz, bezogen auf Station und Service und natürlich auf die Holding, eigentlich korrekt? Noch eine allerletzte Frage. Ich glaube, Herr Dr. Wiesheu, die Werthaltigkeit der Deutschen Bahn AG am Ertragswert festzumachen und darauf den Kapitalgang zu platzieren, das, ich sage mal, grenzte an Verschleuderung von öffentlichem Vermögen. Das möchte ich einfach an dieser Stelle auch mal festhalten. Das wollen wir auch nicht!

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! Herr Wiesheu!

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Also der erste Teil hat sich mit Aussagen des Ministeriums befasst. Den kann ich und will ich nicht kommentieren. Das zweite ist, in aller Vorsicht, aber ich nehme die Frage gerne mit, Stille Reserven, die beim Konzern gehoben worden sind, bei der Holding, sagen Sie. Ich habe vorher erklärt, die gingen in die Finanzierung bei Netz, bei Infrastruktur, bei Station und Service mit hinein. Die gingen mit hinein bei der Eigenkapitalerhöhung bei DB Netz z. B. Und noch einmal meine Vermutung, so will ich es formulieren, ist die, dass erheblich mehr dort hineingegangen ist, als über die Grundstücke bisher erlöst worden ist. Erste Bemerkung. Zweite Bemerkung: Ich glaube nicht, dass die Bilanzen der einzelnen Gesellschaften deswegen falsch sind. Das kann Ihnen Herr Sack genauer erläutern. Die Gesamtbilanz ist (?), denn ob sie ein paar Dinge beim Netz bilanzieren oder beim Gesamtkonzern ist ziemlich egal. So dass wir beim integrierten Konzern damit auch bilanziell oder buchhalterisch kein Problem haben, im Ergebnis. Jetzt können Sie sagen O. K., stimmt die Zuordnung da, wenn man ein Grundstück nicht bei der Holding hat,

sondern bei DB Netz, dann hat man auch die Passivseite dort und die Verschuldung dort. Das ändert nicht viel. Wesentlich ist, dass die Gesamtbilanz auf alle Fälle stimmig ist und, dass die Aussagen, die hier getroffen sind, insgesamt auch stimmig sind. Letzter Punkt. Wenn Sie sagen, der Ertragswert soll beim Börsengang nicht zählen, muss ich sagen: Welche Kriterien zählen? Für die Börsenfähigkeit zählt eines, dass das Eigenkapital mindestens so hoch sein soll wie die Verschuldung. Muss man da was abbauen. Es gibt ein paar andere Bewertungen beim track record. Wie ist man herausgekommen aus der Verschuldung, wie schauen die Zuwachsraten aus, die mittelfristige Finanzplanung, wie schaut die Stabilität dieser Entwicklung aus. Natürlich. Aber der Investor kalkuliert nach dem Ertragswert und nach den Ertragserwartungen in der Konzernstrategie. Nach was soll er das denn sonst tun? Der kalkuliert nicht danach, was ist bisher alles in den letzten 30 Jahren investiert worden und das löse ich jetzt ab. Das ist halt so. Das ist bei anderen Krediten genau so, dass man nach diesen Kriterien wertet. Wenn man andere Kriterien will, muss man sie benennen. Und dann muss man sagen, ob das dann börsenfähig ist. Das ist ein Thema, da kann man lange darüber philosophieren. Aber da schlage ich auch vor - und jetzt komme ich zum dritten Mal auf den Vorschlag -, dass der Bahnvorstand hierher kommt, und zu Ihnen kommt und, dass wir alle diese Fragen dann ausführlich behandeln.

Abg. Uwe Karl Beckmeyer (SPD): Also, ich würde das Letzte auch akzeptieren. Ich will nur an dieser Stelle sagen, das Amtsblatt der Stadt Stuttgart weist aus, dass für den Kaufpreis von Stuttgart 21 die DB Holding 459 Millionen € bekommen hat. 459 Mio. € Für Stuttgart 21. Das sind fast ausschließlich Gleisanlagen, die eigentlich beim Netz hätten in der Werthaltigkeit landen müssen. Und der Rechnungshof sagt in dem Zusammenhang, weil das da nicht gelandet ist, hat das Netz teilweise keine Eigenbeiträge leisten können, jedenfalls nicht in der Höhe, die der Bund eigentlich erwartet hätte. Und der Bund ist in dem Falle dann in die entsprechende Vorlage mit getreten. Und das sind natürlich Punkte, die faktisch zu einer Entreichung des Bundes geführt haben, zugunsten einer Bereicherung der Holding. Aber gut. Ich sage das so mal. Ich wäre dankbar, wenn wir das noch mal aufklären könnten und das Thema Bilanzen dann vielleicht auch noch mal bilateral mit dem Gesamtvorstand bereden.

Dr. Otto Wiesheu (Deutsche Bahn AG): Das können wir gerne tun. Nur einen Satz noch. Zu

einer Entreichung des Bundes und Bereicherung der Bahn hat das alles nicht geführt. Denn das Finanzierungspaket bei Stuttgart 21 geht davon aus, dass die Bahn dafür Beiträge leistet und bei der Umgestaltung Netz etc. ebenfalls Beiträge geleistet werden. Wenn diese Mittel für die Umgestaltung im Netzbereich eingesetzt worden wären oder werden, hätten wir eben andere Mittel gebraucht, um hier entsprechend das Gesamtprojekt zu finanzieren. Aber die Finanzierung des Gesamtprojektes mit diesen Modalitäten war bei dem Thema Netz 21 oder bei den 21er Projekten immer die Grundlage dafür, dass man dort überhaupt einsteigen konnte. Insofern gibt es da keine Eigenmächtigkeit der Bahn und keine unzulässigen Hebungen von Reserven oder sonst was. Das war abgestimmte Vorgehensweise zwischen Stadt oder Land und Bahn und Bund. Also da gibt's nichts vorzuwerfen und nichts zu kritisieren. Aber das Nähere, ich war bei den Verhandlungen auch nicht dabei, darum sage ich nur Sekundärwissen, immer wieder, das Nähere sollte Ihnen, Herr Abgeordneter Beckmeyer, dann tatsächlich Herr Sack erklären, der das im Einzelnen bestens kennt. Dankeschön!

Stv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Wiesheu. Neun Uhr! Acht Stunden Sitzungsmarathon! Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen Gutachtern, Sachverständigen, die heute hier waren, für ihre Geduld und für die profunden Auskünfte. Also, ich glaube, wir können als Resümee sagen, dass wir immer noch nicht am Ende der Diskussion sind. Wir hätten das sicher, wenn die Kräfte noch gehalten hätten, noch weiterführen können. Wir werden sicher den Vorschlag von Herrn Wiesheu mit den Obleuten und natürlich mit Herrn Lippold besprechen. Ich denke, das wird sicher dann auch möglicherweise einer der nächsten Schritte sein. Ich bedanke mich sehr herzlich bei den Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses, natürlich auch bei den Mitarbeitern des Sekretariats für die Vorbereitung. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend in Berlin oder, je nachdem, wenn Sie es noch nach Hause schaffen, einen Guten Heimweg! Auf Wiedersehen! Bis zum nächsten Mal!

Schluss der Sitzung: ca. 21:00 Uhr

Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Vorsitzender

**Stellungnahmen der Sachverständigen
zu der Anhörung am 1. Juni 2006**

Allianz pro Schiene Dirk Flege, Geschäftsführer	Anlage 1	S. 78
CER Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften	Anlage 2	S. 102
BGL Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.	Anlage 3	S. 109
Deutsche Bahn AG	Anlage 4	S. 115
DSL Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer	Anlage 5	S. 122
PRO BAHN e.V. Joachim Kemnitz, Stellv. Bundesvorsitzender	Anlage 6	S. 131
Pro Mobilität Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. Stefan Gerwens, Geschäftsführer	Anlage 7	S. 151
rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH Matthias Raith, Geschäftsführer	Anlage 8	S. 169
Gewerkschaft Transnet	Anlage 9	S. 181
VCD Verkehrsclub Deutschland	Anlage 10	S. 201
Verein zur Förderung des Wettbewerbs und Lauteren Verhaltens im Speditions- Logistik- und Transport- gewerbe e.V. - Köln Dr. Andreas Müller, Geschäftsführer	Anlage 11	S. 207
BAG-SPNV Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV	Anlage 12	S. 217

Verkehrsgewerkschaft GDBA	Anlage 13	S. 224
Netzwerk Privatbahnen RA Arthur-Iren Martini	Anlage 14	S. 237
MOFAIR e.V. Wolfgang Mayer, Präsident	Anlage 15	S. 257
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Dipl.-Kfm. Günter Elste, Präsident	Anlage 16	S. 265
BDI - Bundesverband der Deutschen Industrie DIHK - Deutscher Industrie- und Handelskammertag	Anlage 17	S. 274
Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.	Anlage 18	S. 292
GDL Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer Manfred Schell, Bundesvorsitzender	Anlage 19	S. 296
DIHK Deutscher Industrie- und Handelskammertag	Anlage 20	S. 300
BWVL Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer	Anlage 21	S.303
Verein Bürgerbahn statt Börsenbahn c/o UMKEHR e.V. Dr. Winfried Wolf	Anlage 22	S. 308
ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft	Anlage 23	S. 325



Allianz pro Schiene

POSITION

ZU DEN MODALITÄTEN EINES BÖRSENGANGES DER DB AG
unter besonderer Berücksichtigung des Booz-Allen-Hamilton-Gutachtens

Diese Position ist vom Vorstand der Allianz pro Schiene am 3. Mai 2006 beschlossen worden.
In der Allianz pro Schiene sind folgende Mitgliedsverbände vertreten:





PRÄAMBEL

Mit der Verschmelzung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG wurde 1994 ein umfassender Reformprozess des Eisenbahnwesens in Deutschland eingeleitet. Der Reform ging die Erkenntnis voraus, dass eine ökonomisch, sozial und ökologisch tragbare Entwicklung des Verkehrs in Deutschland nur dann zu erreichen ist, wenn der Verkehrsträger Schiene in die Lage versetzt wird, sein Leistungspotenzial besser auszuschöpfen.

Zu einer solchen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene gibt es nach wie vor keine realistische Alternative. Mit dem nun diskutierten Börsengang der DB AG tritt der Reformprozess des Verkehrsträgers Schiene in eine neue Phase.

Die mit der Entscheidung befassten Politikerinnen und Politiker haben bei der „Gestaltung des Börsenganges“ (Koalitionsvereinbarung von Union und SPD vom 11.11.2005) eine Vielzahl von Argumenten abzuwägen, die sich aus den beiden Hauptzielen der 1994 begonnenen Bahnreform („Mehr Verkehr auf der Schiene“ und „Entlastung der öffentlichen Haushalte“) ableiten lassen.

Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene und Ende Januar 2006 der Öffentlichkeit vorgestellte Booz-Allen-Hamilton-Gutachten (BAH-Gutachten) zu den „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG ‚mit oder ohne Netz‘“ liefert der Politik nicht alle wichtigen Argumente zur Berücksichtigung der beiden Bahnreformziele bei der Modellwahl.

Eindeutig zu kurz kommt in dem BAH-Gutachten das aus Sicht der Allianz pro Schiene zentrale Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“:

- das übergeordnete Ziel der Bahnreform „Mehr Verkehr auf der Schiene“ wird faktisch auf „Mehr Wettbewerb auf der Schiene“ reduziert. Ein mögliches Instrument zur Erreichung des Ziels „Mehr Verkehr auf die Schiene“ wird somit selbst zum (alleinigen) Ziel erklärt (Vermengung von Instrument und Ziel)
- die Prognosen zur Entwicklung der Marktanteile im Schienenverkehr sind insgesamt wenig überzeugend. So werden z.B. die intermodalen Wettbewerbsbedingungen und die Energiepreisentwicklung weitgehend ausgeblendet.
- im Schienenpersonennahverkehr wird ein Kundenbegriff verwandt, den die Allianz pro Schiene für zu eng hält. Die täglich 5,5 Millionen Fahrgäste im SPNV spielen bei den Gutachtern keine Rolle, sondern lediglich die öffentlich-rechtlichen Aufgabenträger und die Absenkung der Bestellerentgelte, was mit „Kundenzufriedenheit“ gleich gesetzt wird.

Auch die Gutachteraussagen zum zweiten Bahnreformziel „Entlastung der öffentlichen Haushalte“ überzeugen in elementaren Punkten nicht. Die Allianz pro Schiene hält die errechneten Milliarden-Ersparnisse bei den Regionalisierungsmitteln für abwegig, politisch in der Maximalvariante nicht durchsetzbar und für bestenfalls theoretisch relevant für die Grundsatzentscheidung des Bundes, welche Modellvariante bei der Privatisierung der DB AG zum Zuge kommt, da

- a) die Länder über die Form der Vergabe und die Intensität des Wettbewerbs entscheiden
- b) ohne die Zustimmung der Länder keine Milliardenbeträge auf den Bund übertragen werden und
- c) die Länder mit weiter wachsender Nachfrage im SPNV konfrontiert sind.

Für die im Bundestag anstehende Entscheidung hat die Allianz pro Schiene fünf verkehrspolitische „Eckpfeiler“ definiert, an denen sich jede Privatisierungsentscheidung messen lassen müssen. Diese fünf Eckpfeiler sollen über das BAH-Gutachten hinaus als verkehrspolitische Orientierungshilfe dienen und werden für uns Maßstab für die Bewertung der politischen Entscheidungen zu den Modalitäten eines Börsenganges der DB AG sein.



VERKEHRSPOLITISCHE ECKPFEILER FÜR EINEN BÖRSENGANG

1. Mehr Verkehr auf der Schiene

Das übergeordnete Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ ist prinzipiell mit verschiedenen Privatisierungsvarianten realisierbar. Für den Marktanteil der Schiene entscheidend sind faire intermodale Wettbewerbsbedingungen. Ohne flankierendes ordnungspolitisches Handeln der Politik in Bezug auf den intermodalen Wettbewerb werden die Marktanteile des Schienenverkehrs durch die Modellwahl in nur sehr begrenztem Ausmaß eine Veränderung erfahren.

Der Bund hat im Vorfeld der Börsengang-Entscheidung keine eigenständige Strategie einer Bahnpolitik formuliert. Weder hat der Bund

- konkrete qualitative Ziele (z.B. Modal Split-Ziele) oder
- konkrete quantitative Ziele (z.B. Verdoppelung der auf der Schiene transportierten Gütermenge bis zum Jahr X)

benannt, noch hat der Bund sich bislang öffentlich zum angestrebten Umfang bzw. zur angestrebten Kapazität des Schienennetzes geäußert.

Auch für den Bahn-Börsengang gilt jedoch der Grundsatz „Structure follows Strategy“. Vor dem Hintergrund der fehlenden bahnpolitischen Strategie des Bundes verwundert es nicht, dass die Koordinaten in der Diskussion über die Privatisierungsmodelle wechseln und die Kompassnadel je nach Bezugsrahmen in eine andere Richtung ausschlägt.

Der Bund ist somit dringend aufgerufen, vor einem Börsengang bahnpolitische Ziele und eine daraus abgeleitete bahnpolitische Strategie zu formulieren. Ansonsten findet die Diskussion über Modellvarianten ausschließlich unter den Gesichtspunkten des intramodalen Wettbewerbs oder finanzwirtschaftlichen Aspekten (welche Variante bringt mehr Geld) statt. Beides wird dem Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ nicht oder nur bedingt gerecht.

2. Weitere Netzschumpfung verhindern

Die Allianz pro Schiene ist der Auffassung, dass der wesentliche Unterschied zwischen den Privatisierungsmodellen in der unterschiedlichen Ausgestaltung ihrer Beziehung zur Infrastruktur liegt.

Das Schienennetz ist die Produktionsgrundlage des Schienenverkehrs. Für die Erreichung des Bahnreformziels „Mehr Verkehr auf der Schiene“ sind sowohl Netzzumfang als auch –qualität von entscheidender Bedeutung.

Die anhaltende Schumpfung des Bundesschienennetzes ist aus Sicht der Allianz pro Schiene höchst besorgniserregend. Bis heute hat sich die Politik nicht dazu geäußert, ob und ggf. wie die Schumpfung des Schienennetzes gestoppt werden soll, obwohl der Bund nach Art. 87e GG verpflichtet ist, den Interessen des Gemeinwohls beim Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen.

Diese Gemeinwohlorientierung steht bereits heute in einem Spannungsverhältnis zu der ebenfalls verfassungsrechtlich gebotenen Führung der Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG). Dieser potenzielle Konflikt wird – bei einer Beteiligung Dritter und deren berechtigten Renditeerwartungen – verstärkt.

Allerdings: Auch bei einem Verzicht auf eine materielle Teilprivatisierung der Infrastruktur ist eine Konkretisierung des Gemeinwohlauftrags in Bezug auf das Schienennetz dringend erforderlich.



In allen Strukturmodellen besteht eine gleichwertige Notwendigkeit der Festlegung des Haushaltsgesetzgebers für Bestandsnetzinvestitionen im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) als Voraussetzung für eine Privatisierung.

3. Klare Verantwortlichkeiten

Die Beziehung zwischen Bund und DB AG ist im Bereich der Infrastrukturausgaben seit Jahren spannungsgeladen. Seit der Bahnreform gab es lediglich ein Jahr (1998), in dem ein vollständiger Abfluss der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Schienenwegeinvestitionen gelungen ist.

Seit 1994 sind insgesamt 2,64 Milliarden Euro nicht für den vom Gesetzgeber vorgesehenen Zweck verausgabt worden – ein aus Allianz pro Schiene-Sicht höchst unbefriedigender Zustand.

Bund und DB AG weisen sich seit Jahren gegenseitig die Schuld an dem Verfall der Schienen-Mittel zu. Dieses „Schwarze-Peter-Spiel“ darf sich nach einem Börsengang auf keinen Fall fortsetzen.

Die öffentliche Hand ist fürs Schienennetz verantwortlich – dieser Grundsatz muss auch nach einem Börsengang der DB AG gelten.

4. Korrekturmöglichkeiten müssen erhalten bleiben

Obwohl Erfahrungen mit ausländischen Eisenbahnsystemen nicht unberücksichtigt bleiben sollten, ist es nicht zulässig bzw. möglich, aus internationalen Vergleichsstudien ein Muster für die erfolgreiche oder nicht erfolgreiche Strukturierung des Privatisierungsmodells für Deutschland klar abzuleiten.

Wer Neuland betritt, ist gut beraten, sich den Weg zurück nicht abzuschneiden, falls die Richtung sich im Nachhinein als falsch herausstellen sollte. Insofern ist bei der Wahl des Privatisierungsmodells die Korrekturmöglichkeit von extrem hoher Bedeutung.

Beim Integrierten Modell wäre bei einer Privatisierung von mehr als 25 % der Anteile an der DB AG der Einfluss des Bundes als Aktionär insoweit begrenzt, als dass er zukünftige Modellanpassungen im Hinblick auf die Infrastruktur nur mit Zustimmung der anderen Aktionäre (qualifizierte Hauptversammlungsmehrheit) veranlassen könnte. Das bedeutet, dass der Bund über eine Herauslösung der Eisenbahninfrastruktur zu einem Zeitpunkt nach teilweiser Privatisierung nicht mehr alleine entscheiden könnte. Zu prüfen ist, ob sich die Möglichkeit der staatlichen Alleinentscheidung auch bei einer über die 25 % hinausgehenden Beteiligung privater Investoren durch Gesetz oder Vertragsklauseln absichern lässt.

Die Bewertung fällt bei der Finanzholding nicht anders aus, da auch hier über die DB AG eine Beteiligung Dritter an der Infrastruktur vorgesehen ist.

Beim Eigentumsmodell hat der Bund die Möglichkeit einer Weiterentwicklung zu den Trennungsmodellen. Inwieweit das Eigentumsmodell zum Integrierten System „rückentwickelt“ werden kann, ist fraglich. Die Möglichkeiten sind abhängig von den Eigentumsverhältnissen in den Geschäftsfeldern außerhalb der Infrastruktur, die zum Zeitpunkt eines solchen Vorhabens bestehen.

5. Der Verkehrsträger Schiene braucht starke Unternehmen

Eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist ohne starke Bahnunternehmen, die Angebote im gesamten Spektrum des Schienenverkehrs machen können, nicht zu erreichen. Die Deutsche Bahn AG ist ein solches starkes Bahnunternehmen und muss auch nach einem Börsengang ein starkes Bahnunternehmen bleiben. Ein „starkes Bahnunternehmen“ zu erhalten, heißt mitnichten „Stärke zulasten anderer Bahnunternehmen“. Die Allianz pro Schiene will, dass der Verkehrsträger Schiene insgesamt in



Deutschland immer stärker wird und die in Deutschland tätigen Bahnen wachsen. Der intramodale Wettbewerb ist unverzichtbar für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Das Allianz pro Schiene-Interesse an starken Bahnen hat drei verkehrspolitische Gründe:

1. Große Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen sind eher in der Lage, flächendeckend integrierte Angebote für den Transport von Menschen und Gütern zu offerieren. Mindestens ein Anbieter auf der Schiene muss diese integrierten Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland (wie z.B. Carsharing, Call a Bike, komplette Logistikketten) anbieten können, ansonsten fällt der Verkehrsträger Schiene im Wettbewerb mit der Straße zurück. Darüber hinaus gilt: Auch große Bahnunternehmen spielen ihre Chancen erst dann voll aus, wenn sie in der Region Kooperationen eingehen.
2. Bereits heute sind mehr als 50 Prozent aller Schienengüterverkehrstransporte grenzüberschreitend. Im Personenverkehr werden die grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf der Schiene an Bedeutung gewinnen. Der Börsengang der DB AG ist daher nicht bloß im deutschen Umfeld zu bewerten, sondern auch und insbesondere im europäischen Kontext, da der grenzüberschreitende Verkehr sowohl höchste Anforderungen an die Kompetenz und an die Investitionsfähigkeit der Eisenbahnen stellt, als auch das größte zukünftige Wachstumspotenzial bietet.
3. Kaum ein anderer Politikbereich ist unter Lobbyisten so umkämpft wie die Verkehrspolitik. Jährlich werden in Deutschland Milliarden öffentlicher Gelder für Infrastruktur und Mobilität verteilt. Es ist kein Zufall, dass die organisierten Verfechter der Straßenlobby (z.B. VDA, BGL, Pro Mobilität) unisono und kompromisslos für eine Zergliederung der DB AG in kleinere Einheiten plädieren. Nur starke Bahnunternehmen können den in Deutschland ansässigen Weltkonzernen der Automobilindustrie und den übermächtigen Verbänden der Straßenlobby auf Augenhöhe entgegentreten.

Das verkehrspolitische Interesse an „starken Bahnunternehmen“ setzt im Fall DB AG allerdings voraus, dass das Unternehmen unabhängig von der Wahl des Privatisierungsmodells den Schwerpunkt der Unternehmensaktivitäten auf den Schienenverkehr in Deutschland legt. Ansonsten nützten starke Unternehmen dem Verkehrsträger Schiene nicht wirklich.

Berlin, den 03. Mai 2006

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. Dem gemeinnützigen Verein gehören als Mitglieder an:

ACE – Auto Club Europa e.V.
ACV – Automobil –Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland
BDEF – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.
BF Bahnen – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V.
BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
DBV – Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
GDBA – Verkehrsgewerkschaft
GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
NaturFreunde Deutschlands e.V.
Pro Bahn e.V.
TRANSNET –Gewerkschaft
VBB – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V.
VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDEI – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

0. VORBEMERKUNG

Stärkung der Schiene ohne Alternative	<p>Mit der Verschmelzung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG wurde 1994 ein umfassender Reformprozess des Eisenbahnwesens in Deutschland eingeleitet. Der Reform ging die Erkenntnis voraus, dass eine ökonomisch, sozial und ökologisch tragbare Entwicklung des Verkehrs in Deutschland nur dann zu erreichen ist, wenn der Verkehrsträger Schiene in die Lage versetzt wird, sein Leistungspotenzial besser auszuschöpfen.</p> <p>Zu einer solchen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene gibt es nach wie vor keine realistische Alternative.</p> <p>Mit der nun diskutierten Kapitalprivatisierung der DB AG tritt der 1994 begonnene Reformprozess des Verkehrsträgers Schiene in eine neue Phase.</p>
Jahrhundertentscheidung übers Schienennetz	<p>Die Bundesrepublik Deutschland steht vor der „Jahrhundertentscheidung“¹, ob das Schienennetz des Bundes im Falle einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ebenfalls teilweise materiell privatisiert wird oder nicht. Die Allianz pro Schiene, die hierzu folgende Stellungnahme vorlegt, repräsentiert alle wesentlichen Spektren des Schienenverkehrs und wird von den maßgeblichen Interessenverbänden und Firmen der Schienenbranche getragen.</p>
Gemeinsamkeiten aus Sicht des Verkehrsträgers	<p>Seit der Vorstellung des von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Booz-Allen-Hamilton-Gutachtens Ende Januar 2006 hat die Diskussion an Heftigkeit gewonnen. Der Allianz pro Schiene ist es mit der nun vorliegenden Positionierung gelungen, „in der von sehr viel Emotionalität geprägten Debatte“² verkehrspolitische Gemeinsamkeiten zu formulieren, die aus Sicht des Verkehrsträgers Schiene bei der bevorstehenden Entscheidung zu beachten sind.</p>
(Teil-) Privatisierung der DB AG wahrscheinlich	<p>Die Allianz pro Schiene rechnet damit, dass es früher oder später zu einer materiellen (Teil-) Privatisierung der DB AG kommen wird. Mit Blick auf die Fragestellung der Anhörung thematisiert die Allianz pro Schiene die Option „Verzicht auf eine Kapitalprivatisierung“ in diesem Papier nicht näher.</p>

¹ Georg Brunnhuber, stellvertretender verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, am 20. Februar 2006 in einer Pressemitteilung.

² Ebenda.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Vielzahl von Argumenten ist abzuwägen

Die mit der Entscheidung befassten Politikerinnen und Politiker haben bei der (Teil-) Privatisierung eine Vielzahl von Argumenten abzuwägen, die sich aus den beiden Hauptzielen der 1994 begonnenen Bahnreform („Mehr Verkehr auf der Schiene“ und „Entlastung der öffentlichen Haushalte“) ableiten lassen.

Verkehrspolitik für Allianz pro Schiene im Mittelpunkt

In unserer Stellungnahme konzentrieren wir uns auf verkehrspolitische Argumente. Nicht bewertet werden finanzwirtschaftliche Kriterien wie Aussagen zur Kapitalmarktfähigkeit, Höhe der Zinssätze oder künftiger Dividendenzahlungen.

Das Allianz pro Schiene-Positionspapier gliedert sich in drei Teile:

- in eine kritische Würdigung des im Januar 2006 vorgestellten Booz-Allen-Hamilton-Gutachtens (im folgenden BAH-Gutachten)
- in einen Abschnitt mit verkehrspolitischen Kriterien/Zielen, die der Bund bei der Gestaltung der Kapitalprivatisierung beachten sollte
- in eine Gesamtschätzung.

I. KRITISCHE WÜRDIGUNG DES BOOZ-ALLEN-HAMILTON-GUTACHTENS

Modellauswahl verändert Schienen-Marktanteil kaum

Während das erste, von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Gutachten eine Privatisierung der DB AG lediglich unter Kapitalmarktgesichtspunkten untersucht hat³, betrachtet das BAH-Gutachten verschiedene Modellvarianten der Privatisierung auch unter verkehrspolitischen und haushaltsrelevanten Gesichtspunkten.

Inter- und intramodaler Wettbewerb

Verkehrspolitisch teilt die Allianz pro Schiene die Auffassung der BAH-Gutachter, dass keine der fünf untersuchten Privatisierungsvarianten den Verkehrsträger Schiene im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wesentlich stärkt. Vielmehr werden durch die Modellwahl die Marktanteile des Schienenverkehrs „in nur sehr begrenztem Ausmaß eine Veränderung erfahren“ (S. 42).

³ Das „Morgan-Stanley-Gutachten“ ist den Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mit Schreiben vom 24. Mai 2004 zugeleitet worden (HHA-Drs. 1698).

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Wettbewerb der Verkehrsträger ist entscheidend	Für den Marktanteil der Schiene entscheidend sind „ordnungspolitische Stellschrauben (Steuern, Mautsysteme, Öffnung der Eisenbahnnetze in Europa)“, die „auf die Verkehrsentwicklung deutlich höheren Einfluss haben als die Wahl des Strukturmodells“ (S. 13). Insofern sieht sich die Allianz pro Schiene in ihrer bisherigen Schwerpunktsetzung bestätigt, faire Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger zu fordern und sich für einen Abbau von Wettbewerbsnachteilen gegenüber Straße, Luftverkehr und Binnenschiff einzusetzen.
Intramodaler Wettbewerb kann Potenziale heben	Gleichwohl hat auch die Allianz pro Schiene, die Erwartung, dass „Wettbewerb auf der Schiene zu einer Erhöhung der Effizienz und einer Hebung weiterer Potenziale bei der Eisenbahn“ führen kann und somit „der ‚intramodale‘ Wettbewerb auf der Schiene, die ‚intermodale‘ Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessern (könnte)“ (S. 172).
Intermodale Wettbewerbsbedingungen ausgeblendet	Obwohl die Gutachter die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für bedeutsamer halten, blenden sie diese in ihren verkehrspolitischen Prognosen und Bewertungen weitgehend aus. Dies ist auf den ersten Blick widersprüchlich und umso bedauerlicher, weil die Gutachter teilweise den Eindruck erwecken, sie würden die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger mit einbeziehen.
Energiepreise werden nicht gesondert betrachtet	Offensichtlich ist dies beispielsweise bei der Betrachtung der Energiepreisentwicklung. Die BAH-Gutachter sehen in der zukünftigen Entwicklung des Rohölpreises „keine unabhängige Variable“ für die Prognose des Modal Split, sondern subsumieren die Energiepreisentwicklung unter „Prognosen der Wirtschaftsentwicklung“ (S. 514), die sich dann für alle Verkehrsträger gleichermaßen positiv oder negativ auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens niederschlagen.
Energieeffiziente Schiene unter Wert prognostiziert	Dabei ist die Entwicklung der Energiepreise sehr wohl eine bedeutsame Variable mit eigenem Einfluss auf den Modal Split. ⁴ Schließlich sind sowohl der Schienenpersonen- als auch der Schienengüterverkehr um ein mehrfaches energieeffizienter als der Pkw- oder Lkw-Verkehr. Steigende Kraftstoffpreise stärken den Verkehrsträger Schiene tendenziell im Wettbewerb mit der Straße ⁵ , was im Gutachten ausgeblendet wird.

⁴ Vgl. etwa die Pressemitteilung des nach eigenen Angaben weltweit führenden Marketing-Informationsunternehmens ACNielsen vom 17.2.2006 „Mehr als die Hälfte der Deutschen fahren wegen hoher Benzinpreise weniger Auto“ unter www.acnielsen.de.

⁵ So ist etwa der Benzinverkauf im Jahr 2005 in Deutschland um 7,3 % im Vergleich zum Vorjahr zurück gegangen und der Verkauf von Dieselmotoren um 4,5 % (Quelle: Statistisches Bundesamt vom 1. März 2006), während in 2005 so viele Menschen in Deutschland Bahn gefahren sind wie noch nie. Auch im Güterverkehr gewinnt die Schiene seit einigen Jahren (leicht) Marktanteile hinzu; siehe S. 91.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006



	<p>Auch die Prämisse der Gutachter, dass die Ölmärkte sich künftig „entspannen“ werden und der Rohölpreis im Jahr 2020 lediglich 32 US-Dollar⁶ betragen werde, ist nach Einschätzung der Allianz pro Schiene äußerst fragwürdig.</p>
	<p>Insofern sind Aussagen der Gutachter wie „im Trend bleibt damit der Schienenpersonenfernverkehr der einzige Bereich mit negativer Entwicklung“ (S. 515) nicht sehr stichhaltig.</p>
<p>Intramodaler Wettbewerb zu stark gewichtet</p>	<p>Zu der weitgehenden Ausblendung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen passt auch die in weiten Teilen des BAH-Gutachtens überzogene Gewichtung des intramodalen Wettbewerbs bei der Herleitung des Marktanteils der Schiene. So heißt es etwa auf Seite 502 am Beispiel Italiens, dass der Marktanteil privater Wettbewerber im Schienenpersonennahverkehr aufgrund hoher Eintrittsbarrieren noch sehr gering (1-2%) sei und „der Verfall des Marktanteils des Schienenverkehrs im Modalsplit daher (sic!) noch nicht gestoppt werden (konnte)“.</p>
<p>Monokausale Herleitung des Marktanteils Schiene</p>	<p>Hier argumentieren die Gutachter monokausal (mehr intramodaler Wettbewerb, mehr Marktanteil für die Schiene insgesamt – weniger intramodaler Wettbewerb, weniger Marktanteil für die Schiene) und treten in Widerspruch zu ihrer eigenen Grundsatzaussage, dass ordnungspolitische Entscheidungen in Bezug auf den intermodalen Wettbewerb einen größeren Einfluss auf den Modal Split haben als die Intensität des intramodalen Wettbewerbs (S. 13).</p>
	<p>Diese Überakzentuierung des intramodalen Wettbewerbs wird bereits auf Seite 12 deutlich, wo die Gutachter „die Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene“ unzulässigerweise zu einem eigenständigen Ziel der Bahnreform erklären und auf eine Ebene mit dem Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ erheben. Folglich sprechen die Gutachter auch von den „Kriterien intramodaler bzw. intermodaler Wettbewerb“ (z.B. S. 37) und suggerieren hier eine gleiche Gewichtung und gleiche Bedeutung. Verstärkt wird dies durch die Zusammenfassung „Intra- und intermodaler Wettbewerb“ in der von den Gutachtern kreierten Bewertungsdimension „Schienenverkehrsmärkte/Kundeninteressen“ (S. 13).</p>
<p>Gutachter vermengen Ziel und Instrument</p>	<p>Wissenschaftlich korrekt ist dies nicht. Zu Recht sprechen die Gutachter an anderer Stelle von dem „übergeordneten politischen Ziel ‚Mehr Verkehr auf die Schiene‘“ (S. 37) und dem intramodalen Wettbewerb „als Mittel zum Zweck“ (S. 46). Dennoch vermengen die BAH-Gutachter diese Ebenen permanent und setzen Ziel („Mehr Verkehr auf der Schiene“) und eines von mehreren möglichen Instrumenten (Mehr Wettbewerb auf der Schiene) gleich.</p>

⁶ „Auf Preisbasis 2000“, siehe S. 514.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006



Der Kundenbegriff

Die Gutachter subsumieren den intramodalen und den intermodalen Wettbewerb unter das Gesamtkriterium „Wettbewerb/Schieneverkehrsmärkte“ und die Kundenzufriedenheit

- im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und
- im Schienengüterverkehr (SGV)

unter dem Gesamtkriterium „Kundenzufriedenheit“. Beide Gesamtkriterien werden von den Gutachtern zur Bewertungsdimension „Schienenverkehrsmärkte/Kundeninteressen“ zusammengeführt (S. 249) – die Bewertungsdimension mit dem stärksten verkehrspolitischen Bezug.

Allianz pro Schiene hat
anderen Kundenbegriff

Die Allianz pro Schiene, die alle bundesweiten Kundenverbände im Schienenpersonenverkehr zu ihren Mitgliedern zählt, hat im SPNV einen anderen Kundenbegriff als die BAH-Gutachter. Während die Gutachter die Kundenzufriedenheit im SPNV aus der „Perspektive der Aufgabenträger auf Basis der beiden Faktoren Bestellerentgelte und Angebotsvielfalt“ bewerten (S. 250), hält die Allianz pro Schiene die Perspektive der Fahrgäste, also der Reisenden, für mindestens ebenso bedeutsam in diesem Zusammenhang. Denn nicht die Zufriedenheit der Aufgabenträger, sondern die der Fahrgäste ist entscheidend für eine positive Modal-Split-Entwicklung.

Gutachter: Aufgabenträger
sind im SPNV Kunden

Allianz: Fahrgäste mindes-
tens ebenso bedeutsam

Mehr Wettbewerb = mehr
Kundenzufriedenheit?

Die auch hier von den Gutachtern vorgenommene monokausale Deutung, je mehr intramodaler Wettbewerb, desto höher ist die Kundenzufriedenheit (S. 506), ist aus der Perspektive der Fahrgäste zumindest diskussionswürdig. Den Fahrgästen nützt zusätzliche Angebotsvielfalt nur dann, wenn es übergreifende Fahrplaninformationen gibt, durchgehende Fahrscheine gelöst werden können und die Fahrzeiten der verschiedenen Anbieter aufeinander abgestimmt sind. Hierfür bedürfte es einer steuernden Instanz, in der Regel einer staatlichen Instanz.

Angebot muss aufeinander
abgestimmt sein

Steuerung des Wettbe-
werbs kostet Geld

Mit diesem Zusammenhang beschäftigen sich die Gutachter nicht. Auch die notwendigen Kosten (der öffentlichen Hand) für die mit steigender Angebotsvielfalt einhergehende Reglementierung und Koordinierung zur Angebotsharmonisierung im Kundeninteresse werden ausgeblendet.

Erst wenn die oben genannten Voraussetzungen geschaffen werden, kann die Gleichung „Mehr Wettbewerb = höhere Kundenzufriedenheit“ im SPNV greifen.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Flüchtige Leser wird in die Irre geführt

Der flüchtige Leser des Gutachtens wird mit dem gewählten „Kundenbegriff“ im SPNV in die Irre geführt.⁷ Methodisch korrekter wäre es gewesen, die Gutachter hätten die eingenommene Perspektive der Aufgabenträger, in deren Mittelpunkt aus Sicht der BAH-Gutachter das Absenken der Bestellerentgelte steht, der Bewertungsdimension „Haushaltswirkungen“ zugeordnet.

Haushaltersparnis Regionalisierungsmittel

Prinzipiell vertritt die Allianz pro Schiene die Auffassung, dass Ausgaben der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr Zukunftsinvestitionen sind. Dennoch stützt die Allianz pro Schiene das zweite Ziel der Bahnreform, die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Ziel muss es unserer Auffassung sein, mit dem gleichen oder gegebenenfalls auch mit weniger öffentlichem Geld „Mehr Verkehr auf der Schiene“ zu realisieren.

Nur Deutschland hat bisher Zuwendungen gesenkt

„Als einziges der betrachteten Länder“ in Europa hat Deutschland „in den vergangenen Jahren die Zuwendungen für das Eisenbahnwesen nachhaltig“ gesenkt (S. 77).

Bei der für die möglichen Privatisierungsmodelle gewählten Bewertungsdimension zukünftige „Haushaltseffekte“ machen sich nach der von den Gutachtern gewählten Methodik „vor allem Regionalisierungsmittel“ bemerkbar (S. 16). Auch hier spielt der intramodale Wettbewerb bei den Gutachtern die zentrale Rolle: „Die Verstärkung des Wettbewerbs führt dabei zu zwei primären Auswirkungen: einerseits wird der Unternehmenswert des dominanten Anbieters reduziert, zweitens sind weniger Bestellerentgelte im SPNV erforderlich. Diese beiden haushaltswirksamen Effekte kompensieren sich teilweise und hängen per Saldo in mäßigem, aber nicht vernachlässigbarem Umfang mit der Strukturmodellwahl zusammen“ (S. 16).

Mehr Wettbewerb kann Haushalt entlasten

Plakativ formuliert: Je mehr intramodaler Wettbewerb im SPNV, desto größer (mögliche) Einsparungen bei den Regionalisierungsmitteln. Effizienzgewinne bei den Regionalisierungsmitteln können jedoch zur Verbesserung des Angebotes auf der Schiene oder zur Haushaltsentlastung eingesetzt werden.

⁷ Zumal auf Seite 437 fälschlicherweise von „Fahrgästen“ die Rede ist: „Die Bewertung der Kundenzufriedenheit im SPNV (Besteller und Fahrgäste) ist geprägt von...“

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Gutachter legen SPNV-Angebot Korsett an	Eindeutig über die Rolle von neutralen Gutachtern hinausgehen die BAH-Gutachter mit ihrer Festlegung auf eine von zwei „Extremvarianten“ (O-Ton Gutachter), in der das Angebot im SPNV bis 2020 auf dem heutigen Niveau eingefroren wird. Wie die Gutachter auf den Seiten 181 und 520 ausführen, werden in einem Extremfall die durch zunehmenden Wettbewerb induzierten Einsparungen der Regionalisierungsmittel „in die Ausweitung der Bestellmengen umgesetzt“ (was in den vergangenen Jahren übrigens gängige Praxis war), oder - im anderen Extrem- „wird die Ersparnis den öffentlichen Haushalten zugeführt“ (und die von den Ländern bestellte Zahl der Zug-Kilometer bleibt bis 2020 konstant bei 633 Mio).
Bis 2020 keine Steigerung der Zug-Kilometer nötig?	Die Gutachter halten die letztgenannte Extremvariante „für realistischer“ (S. 181). Tatsächlich erscheint uns diese Annahme angesichts der nach wie vor stark wachsenden Fahrgastzahlen im SPNV wenig realistisch ⁸ .
Extremvariante ohne Alternativszenario gewählt	In jedem Fall ist es unüblich, dass Gutachter sich für eine von der langjährigen Praxis abweichende „Extremvariante“ entscheiden, ohne die bisherige Praxis der Zugkilometerausweitung oder zumindest einen Mittelweg als Alternativszenario in die Überlegungen mit einzubeziehen.
Barwertersparnis bei Reg-Mitteln ist rein fiktiv	Kurzum: Die als „Barwert Haushaltersparnis (Regionalisierungsmittel)“ im Gutachten ausgewiesenen Milliardenersparungen hält die Allianz pro Schiene für verkehrspolitisch fatal, unrealistisch in der Durchsetzbarkeit ⁹ und unzulässigerweise vermengt mit der Wahl von Modellvarianten zur Privatisierung der DB AG, die in diesem Zusammenhang keine Rolle spielt (weder bei der aktuellen Kürzungsdebatte noch bei der voraussichtlich nächsten Revision, wenn die Modellentscheidung nach der aktuellen Planung des Bundes längst gefallen ist).
Widersprüchliche Aussagen zur Privatisierungsart	<u>Privatisierung ohne Kapitalerhöhung?</u> Nicht nachvollziehbar erscheinen außerdem die Aussagen der BAH-Gutachter zur Form der Privatisierung. Während die Gutachter auf Seite 498 schreiben, dass sie zur Berechnung der Dividendenrendite, die in die Bewertungsdimension „Haushalts- und Vermögenseffekte“ mit einfließt, keine „Annahmen zur Art der Privatisierung (Kapitalerhöhung vs. Verkauf von Aktien des Bundes)“ getroffen hätten, heißt es auf Seite 220: „Für die Berechnung der Haushaltswirkungen wird in der vorliegenden Studie davon ausgegangen, dass ausschließlich Anteile des Bundes verkauft werden (...)“.
Kapitalerhöhung oder Aktienverkauf durch Bund?	

⁸ Seit der Bahnreform (1993 bis Ende 2005) sind die Zug-Kilometer im SPNV von 498 auf 633 Mio. p.a. (+27,1 %) angestiegen, die Verkehrsleistung von 29,9 Mrd. auf 40,85 Mrd. Personenkilometer p.a. (+36,6 %) und die Zahl der Fahrgäste von 1,362 Mrd. auf 2,004 Mrd. p.a. (+47,1 %).

⁹ Der „Bedarf an Regionalisierungsmitteln“ wird von den Gutachtern selbst als „kritisches Thema“ gesehen. In den beiden Absätzen, in denen sie auf Seite 148 ihre Berechnungsmethode erläutern, verwenden sie nacheinander die Begriffe „könnte grundsätzlich“ (2mal), „wenn“ (1mal), „würde“ (1mal), „gehen grundsätzlich davon aus“ (1mal) und „wird unterstellt“ (1mal). Die Berechnungen basieren somit auf einer Vielzahl von Annahmen.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Bleiben die Erlöse bei der DB AG oder beim Bund?

Die Unterscheidung zwischen „Kapitalerhöhung“ und „Verkauf von Aktien des Bundes“ ist deswegen bedeutsam, weil bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG in Form einer Kapitalerhöhung „die Erlöse bei der DB AG verbleiben“ würden und „bei einem Verkauf von Altaktien des Bundes (...) der Erlös dem Bund zu Gute kommen (würde)“ (S. 220).

Verkehrspolitische Kriterien wenig plausibel

Aussagekraft der beiden Bewertungsdimensionen „Wettbewerb und Kundeninteressen“ und „Haushalts- und Vermögenseffekte“

Wettbewerb und Kundeninteresse:

Die Allianz pro Schiene hält die getroffenen Aussagen bei zwei der vier von den Gutachtern zur Prüfung der verschiedenen Modellvarianten zugrunde gelegten Bewertungsdimensionen für verkehrspolitisch wenig plausibel.

Bei der Bewertungsdimension „Wettbewerb und Kundeninteresse“

- Instrument und Ziel werden gleich gesetzt
- Modal Split-Prognosen überzeugen nicht
- Fahrgäste als SPNV-Kunden ignoriert

- wird das übergeordnete Ziel der Bahnreform „Mehr Verkehr auf der Schiene“ faktisch auf „Mehr Wettbewerb auf der Schiene“ reduziert. Ein mögliches Instrument zur Erreichung des Ziels „Mehr Verkehr auf die Schiene“ wird somit selbst zum (alleinigen) Ziel erklärt (Vermengung von Instrument und Ziel);
- sind die Prognosen zur Entwicklung der Marktanteile des Schienenverkehrs wegen der weitestgehenden Ausblendung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen und der Energiepreise wenig überzeugend;
- wird im Schienenpersonennahverkehr ein Kundenbegriff verwandt, den die Allianz pro Schiene für zu eng hält. Die täglich 5,5 Millionen Fahrgäste im SPNV spielen bei den Gutachtern keine Rolle, sondern lediglich die öffentlich-rechtlichen Aufgabenträger und die Absenkung der Bestellerentgelte, was mit „Kundenzufriedenheit“ gleich gesetzt wird.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Haushalts- und Vermögenseffekte:

- Länder entscheiden über Wettbewerb
- Ohne Länder-Zustimmung keine Ersparnis
- Weiter wachsende Nachfrage

Bei der Bewertungsdimension „Haushalts- und Vermögenseffekte“

hält die Allianz pro Schiene die errechneten Milliarden-Ersparnisse bei den Regionalisierungsmitteln für abwegig, politisch in der Maximalvariante nicht durchsetzbar und für bestenfalls theoretisch relevant für die Grundsatzentscheidung des Bundes, welche Modellvariante bei der Privatisierung der DB AG zum Zuge kommt, da

- die Länder über die Form der Vergabe und die Intensität des Wettbewerbs entscheiden
- ohne die Zustimmung der Länder keine Milliardenbeträge auf den Bund übertragen werden und
- die Länder mit weiter wachsender Nachfrage im SPNV konfrontiert sind.

II. VERKEHRSPOLITISCHE ECKPFEILER EINES BÖRSENGANGES

Fünf Eckpfeiler als Maßstab für Börsenvarianten

Mehrere Varianten kommen in Frage

Allerdings: Structure follows Strategy

Bislang hat der Bund keine Strategie

Für die im Bundestag anstehende Entscheidung hat die Allianz pro Schiene fünf verkehrspolitische „Eckpfeiler“ definiert, an denen sich jede Privatisierungsentscheidung wird messen lassen müssen. Diese fünf Eckpfeiler sollen über das BAH-Gutachten hinaus als verkehrspolitische Orientierungshilfe dienen und werden für uns Maßstab für die Bewertung der politischen Entscheidungen zur Kapitalprivatisierung der DB AG sein.

1. Mehr Verkehr auf der Schiene

Das übergeordnete Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ ist prinzipiell mit verschiedenen Privatisierungsvarianten realisierbar.

Allerdings gilt auch hier der Grundsatz „Structure follows Strategy“ (S. 457). Eine eigenständige Strategie einer Bahnpolitik hat der Bund jedoch bislang nicht formuliert.

Weder hat der Bund

- konkrete qualitative Ziele (z.B. Modal Split-Ziele) oder
- konkrete quantitative Ziele (z.B. Verdoppelung der auf der Schiene transportierten Gütermenge bis zum Jahr X)

benannt noch hat der Bund sich bislang öffentlich zum angestrebten Umfang bzw. zur angestrebten Kapazität des Schienennetzes geäußert.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Öffentliche Diskussion mit wechselnden Koordinaten	<p>Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Diskussion über die Privatisierungsmodelle derart emotional und zuweilen fast schon mit religiösem Eifer geführt wird. Es ist eine Diskussion mit wechselnden Koordinaten, in der die Kompassnadel folglich je nach Bezugsrahmen in eine andere Richtung ausschlägt.</p>
Bund muss sagen, welches Schienennetz er will	<p>Ein Beispiel: Wenn der Bund sich darüber im Klaren wäre, welchen Umfang und welche Qualität sein Schienennetz z.B. in 10 Jahren haben soll, würde die Empörung über die ursprünglich im Gutachten geschwärzte Passage zur „Investiven Fehlallokation“, sprich welches Privatisierungsmodell zur „Verlangsamung bzw. Verminderung der Stilllegung unwirtschaftlicher Teile des Schienennetzes“ beiträgt (S. 203), sich einen anderen Adressaten suchen, nämlich den Bund.</p>
Ansonsten dominieren Nebenziele die Diskussion	<p>Der Bund ist folglich dringend aufgerufen, vor einem Börsengang bahnpolitische Ziele und eine daraus abgeleitete bahnpolitische Strategie zur formulieren. Ansonsten findet die Diskussion über Modellvarianten ausschließlich unter den Gesichtspunkten des intramodalen Wettbewerbs oder finanzwirtschaftlichen Aspekten (welche Variante bringt mehr Geld) statt. Beides wird dem Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ nicht oder nur bedingt gerecht.</p>
Zentral: Ausgestaltung der Infrastrukturschnittstelle	<p><u>2. Weitere Netzschumpfung verhindern</u></p> <p>Die Allianz pro Schiene ist mit den BAH-Gutachtern der Auffassung, dass „der wesentliche Unterschied zwischen den zu privatisierenden Modellen (...) in der unterschiedlichen Ausgestaltung ihrer Beziehung zur Infrastruktur (liegt)“ (S. 438f.).</p> <p>Das Schienennetz ist die Produktionsgrundlage des Schienenverkehrs. Für die Erreichung des Bahnreformziels „Mehr Verkehr auf der Schiene“ sind sowohl Netzzumfang als auch –qualität von entscheidender Bedeutung.</p>
Schienennetz schrumpft seit Jahrzehnten	<p>Seit Jahrzehnten schrumpft das Schienennetz in Deutschland. Die Bundespolitik, die zu Bundesbahn- und Reichsbahnzeiten das Schienennetz in Deutschland jahrzehntelang vernachlässigt hat und bis zur Bahnreform für Streckenstilllegungen direkt verantwortlich war, wird seit 1994 in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr oder nur noch indirekt für den Erhalt des Schienennetzes verantwortlich gemacht.</p>
Politik zieht sich seit 1994 aus der Verantwortung	<p>In der öffentlichen Kritik bei Streckenstilllegungen steht stattdessen die Deutsche Bahn, die in der privaten Rechtsstruktur einer Aktiengesellschaft vom Bund den Auftrag bekommen hat, den Bundeshaushalt zu „entlasten“.</p>

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Schiennetz ist seit 1994 um 5.700 km geschrumpft	Seit der Bahnreform ist das Schienennetz des Bundes in Deutschland um mehr als 5.700 Kilometer geschrumpft. Wenigen Streckenneubauten standen zahlreiche Streckenabgaben an Dritte sowie Streckenstilllegungen gegenüber. Der Umfang der Streckenstilllegungen hat dabei in den vergangenen Jahren zugenommen, was der DB AG als Unternehmen angesichts der von der Politik 1994 vorgenommenen Weichenstellung nicht vorzuwerfen ist.
Nur bei Schiene betriebswirtschaftlicher Druck	Mit der Bahnreform hat die Politik die Schieneninfrastruktur in ihrer Gesamtheit einem betriebswirtschaftlichen Erfolgsdruck ausgesetzt. Im Gegensatz etwa zur Straße, muss sich jede einzelne (Neben-) Strecke mit Einnahmen aus den Trassenerlösen („Schienenmaut“) betriebswirtschaftlich „rechnen“, ansonsten ist sie von der Stilllegung bedroht.
Keine politischen Vorgaben zum Netzumfang	Die anhaltende Schrumpfung des Bundesschiennetzes ist aus Sicht der Allianz pro Schiene höchst besorgniserregend. Bis heute hat sich die Politik nicht dazu geäußert, ob und ggf. wie die Schrumpfung des Schienennetzes gestoppt werden soll, obwohl der Bund nach Art. 87e GG verpflichtet ist, den Interessen des Gemeinwohls beim Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen.
Gemeinwohl versus Renditedruck im Netz	„Diese Gemeinwohlorientierung“, so die Gutachter, „steht bereits heute in einem Spannungsverhältnis zu der ebenfalls verfassungsrechtlich gebotenen Führung der Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG). Dieser potenzielle Konflikt wird – bei einer Beteiligung Dritter und deren berechtigter Renditeerwartungen – verstärkt“ (S. 264). Allerdings: Auch bei einem Verzicht auf eine materielle Teilprivatisierung der Infrastruktur ist eine Konkretisierung des Gemeinwohlauftrages in Bezug auf das Schienennetz dringend erforderlich.
Nutzerfinanzierung bei Infrastrukturvorhaltung	Seit der Bahnreform von 1994 ruht die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur auf zwei Säulen. Die Vorhaltung der Infrastruktur einschließlich der Instandhaltung ist vollständig über Trassenpreiseinnahmen zu finanzieren, d.h. es gilt das Prinzip der Nutzerfinanzierung.
Öffentliche (Mit-) Finanzierung bei Investitionen	Dagegen sind der Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur sowie Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz (so genannte Bestandsnetzinvestitionen) im Grundsatz als öffentlich zu finanzierende Aufgabe anerkannt. Ergänzt werden die öffentlichen Mittel durch Eigenmittel der DB AG. Damit gilt bei Investitionen das Prinzip der öffentlichen (Mit-) Finanzierung.
Finanzierungsregelungen mit Mängeln	Die BAH-Gutachter kommen auf S. 142 in Bezug auf das bestehende Finanzierungssystem der Schieneninfrastruktur zu dem Schluss: „Die heute bestehenden Finanzierungsregelungen weisen Mängel auf:

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Falsche Anreize bei Instandhaltung

- Im Bereich der Instandhaltung, für deren Finanzierung die DB AG heute selbst verantwortlich ist, fehlt heute ein Anreiz zur gesamtwirtschaftlichen Optimierung. Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig umfangreicher notwendig werdende Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden. (...)

Schwankende Infrastrukturmittel sind ineffizient

- Wirtschaftlich ineffizient ist die schwankende Bundesfinanzmittelbereitstellung für das Bestandsnetz. Im Gegensatz zu den Regionalisierungsmitteln, deren Höhe für mehrere Jahre im Voraus gesetzlich festgeschrieben ist, gibt es eine solche stetige Regelung für die Finanzierung der Infrastruktur nicht. Die schwankende Verfügbarkeit führt potenziell zu Mehrkosten bei allen Beteiligten, wie z.B. durch Bauunterbrechungen oder Verzögerungen. Es ist daher folgerichtig, wenn in der Zukunft für die Bestandsnetzinvestitionen im Rahmen der zu schließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) eine kontinuierliche, langfristig vorausschauende Finanzmittelbereitstellung mit Flexibilisierungsmöglichkeiten für Folgejahre erfolgt.“

LuFV „folgerichtig“

Ohne Kapazitätskriterien ist die Substanz in Gefahr

Um der Gefahr eines „schleichenden Substanzverzehr“ zu begegnen, halten es die Gutachter für „zwingend geboten“, in der LuFV neben Netz-Zustandsparametern auch Soll-Kapazitäten und Soll-Geschwindigkeiten festzulegen (S. 144).

Nutzer des Netzes bei Kriterienwahl einbeziehen

Bei dem Verfahren zur Festlegung des Soll-Zustandes und der Soll-Kapazität des Netzes „sollten (...) neben Vertretern des Bundes auch die Nutzer des Schienennetzes einbezogen werden“, wie die BAH-Gutachter korrekterweise anmerken (S. 145).

Daueraufgabe
Infrastrukturfinanzierung

Die Allianz pro Schiene geht davon aus, dass die (Mit-) Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur – ebenso wie bei den Verkehrsträgern Straße und Wasserstraße – auf Dauer eine öffentliche Aufgabe bleibt. Daher unterstützt die Allianz pro Schiene die von den Gutachtern auf Seite 143 formulierten „Anforderungen an die zukünftige Gestaltung der Finanzbeziehungen (...), die unabhängig von den Strukturmodellen erfüllt werden sollten (...):

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Sechs modellunabhängige Finanzierungsforderungen	<ol style="list-style-type: none">1. Kontinuierliche und zeitlich übertragbare Finanzmittelbereitstellung,2. Schaffung von Anreizen zur Effizienzerhöhung,3. Transparenz und Überprüfbarkeit der Finanzmittelverwendung,4. Erhalt des Netzzustandes,5. Schaffung von Sanktionsmöglichkeiten bei Abweichungen von Vereinbarungen,6. Bereitstellung eines Mindestbeitrages des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) für die Instandhaltung.“
	<h3><u>3. Klare Verantwortlichkeiten</u></h3>
Seit Jahren Spannungen wegen Mittelabruf	Die Beziehung zwischen Bund und DB AG ist im Bereich der Infrastrukturausgaben seit Jahren spannungsgeladen. Seit der Bahnreform gab es lediglich ein Jahr (1998), in dem ein vollständiger Abfluss der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Schienenwegeinvestitionen gelungen ist.
2,64 Milliarden sind beim Finanzminister geblieben	Seit 1994 sind insgesamt 2,64 Milliarden Euro nicht für den vom Gesetzgeber vorgesehenen Zweck verausgabt worden ¹⁰ – ein aus Allianz pro Schiene-Sicht höchst unbefriedigender Zustand.
Bund und DB weisen sich gegenseitig Schuld zu	Bund und DB AG weisen sich seit Jahren gegenseitig die Schuld an dem Verfall der Schienen-Mittel zu. Dieses „Schwarze-Peter-Spiel“ darf sich nach einem Börsengang auf keinen Fall fortsetzen.
LuFV heilt Problematik nur teilweise	Eine tragfähige LuFV alleine heilt diese Problematik nur teilweise. Da die LuFV lediglich für das Bestandsnetz gelten soll und nicht für Neu- und Ausbaumaßnahmen, muss der Bund bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG auf den Aspekt der klaren Verantwortlichkeiten ein besonderes Augenmerk richten. Hier kommt einer Vereinfachung der Abläufe, aber auch effektiven Sanktionsmöglichkeiten ¹¹ eine zentrale Rolle zu.
Öffentliche Hand fürs Netz verantwortlich	Die öffentliche Hand ist fürs Schienennetz verantwortlich – dieser Grundsatz muss auch nach einer Kapitalprivatisierung der DB AG gelten.

¹⁰ Vgl. Antwort der Bundesregierung vom 08.02.2006 auf die Kleine Anfrage der FDP-Fraktion "Abruf von Investitionsmitteln durch die Deutsche Bahn AG", BT-Drs. 16/569

¹¹ Siehe Punkt 5 der „modellunabhängigen Finanzierungsforderungen“ im zweiten verkehrspolitischen Eckpfeiler der Allianz pro Schiene „Weitere Netzschumpfung verhindern“

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006



4. Korrekturmöglichkeiten müssen erhalten bleiben

Kein Vorbild im Ausland
verfügbar

Die Allianz pro Schiene ist mit den BAH-Gutachtern der Auffassung, dass es „nicht zulässig bzw. möglich ist“, aus internationalen Vergleichsstudien „ein Muster für die erfolgreiche oder nicht erfolgreiche Strukturierung des Privatisierungsmodells für Deutschland klar abzuleiten“ (S. 11).

Korrekturmöglichkeit von
extrem hoher Bedeutung

Wer Neuland betritt, ist gut beraten, sich den Weg zurück nicht abzuschneiden, falls die Richtung sich im Nachhinein als falsch herausstellen sollte. Insofern ist bei der Wahl des Privatisierungsmodells die Korrekturmöglichkeit von extrem hoher Bedeutung. Eine Fehlentscheidung kann tatsächlich zur „Jahrhundertentscheidung“ werden. Dies gilt umso mehr, als der Bund auch nach einer Privatisierung grundgesetzlich verpflichtet bleibt, den Interessen des Gemeinwohls in Bezug auf die Schieneninfrastruktur Rechnung zu tragen.

Bund muss entscheiden
können

Beim Integrierten Modell weisen die Gutachter darauf hin, dass „bei einer Privatisierung von mehr als 25 % der Anteile an der DB AG (...) der Einfluss des Bundes als Aktionär insoweit begrenzt (wäre), als dass er zukünftige Modellanpassungen im Hinblick auf die Infrastruktur nur mit Zustimmung der anderen Aktionäre (qualifizierte Hauptversammlungsmehrheit) veranlassen könnte“ (S. 280). Das bedeutet, dass der Bund „über eine Herauslösung der Eisenbahninfrastruktur zu einem Zeitpunkt nach teilweiser Privatisierung (...) nicht mehr alleine entscheiden (könnte)“ (S. 265).

Alleinentscheidung durch
Gesetz oder Vertrag?

Zu prüfen ist, ob sich die Möglichkeit der staatlichen Alleinentscheidung auch bei einer über die 25 % hinausgehenden Beteiligung privater Investoren durch Gesetz oder Vertragsklauseln absichern lässt.

Bei der Finanzholding kommen die BAH-Gutachter zu derselben Bewertung wie beim Integrierten Modell, „da auch hier über DB AG eine Beteiligung Dritter an der Infrastruktur vorgesehen ist“ (S. 451).

Dem Eigentumsmodell bescheinigen die Gutachter die Möglichkeit seiner Weiterentwicklung zu den Trennungsmodellen (S. 336). Inwieweit das Eigentumsmodell zum Integrierten Modell „rückentwickelt“ werden kann, ist fraglich. Die Möglichkeiten sind abhängig von den Eigentumsverhältnissen in den Geschäftsfeldern außerhalb der Infrastruktur, die zum Zeitpunkt eines solchen Vorhabens bestehen.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Starke Unternehmen gut
für Schienenverkehr

5. Starke Unternehmen

Eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist ohne starke Bahnunternehmen, die Angebote im gesamten Spektrum des Schienenverkehrs machen können, nicht zu erreichen. Die Deutsche Bahn AG ist ein solches starkes Bahnunternehmen und muss auch nach einem Börsengang ein starkes Bahnunternehmen bleiben.

Ein „starkes Bahnunternehmen“ zu erhalten, heißt mitnichten „Stärke zulasten anderer Bahnunternehmen“. Die Allianz pro Schiene will, dass der Verkehrsträger Schiene insgesamt in Deutschland immer stärker wird und die in Deutschland tätigen Bahnen wachsen. Der intramodale Wettbewerb ist unverzichtbar für die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Drei verkehrspolitische
Gründe:

Das Allianz pro Schiene-Interesse an starken Bahnen hat drei verkehrspolitische Gründe:

- Integrierte Angebote

1. Große Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen sind eher in der Lage, flächendeckend integrierte Angebote für den Transport von Menschen und Gütern zu offerieren. Mindestens ein Anbieter auf der Schiene muss diese integrierten Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland (wie z.B. Carsharing, Call a Bike, komplette Logistikketten) anbieten können, ansonsten fällt der Verkehrsträger Schiene im Wettbewerb mit der Straße zurück. Darüber hinaus gilt: Auch große Bahnunternehmen spielen ihre Chancen erst dann voll aus, wenn sie in der Region Kooperationen eingehen.

- Europäisch wachsen

2. Bereits heute sind mehr als 50 Prozent aller Schienengüterverkehrs-transporte grenzüberschreitend. Im Personenverkehr werden die grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf der Schiene an Bedeutung gewinnen. Die DB AG ist daher „nicht bloß im deutschen Umfeld zu bewerten, sondern auch und insbesondere im europäischen Kontext (...), da der grenzüberschreitende Verkehr sowohl höchste Anforderungen an die Eisenbahn stellt als auch größtes zukünftiges Wachstumspotenzial darstellt“ (S. 45).

- Auf Augenhöhe mit
Straßenlobby

3. Kaum ein anderer Politikbereich ist unter Lobbyisten so umkämpft wie die Verkehrspolitik. Jährlich werden in Deutschland Milliarden öffentlicher Gelder für Infrastruktur und Mobilität verteilt. Es ist kein Zufall, dass die organisierten Verfechter der Straßenlobby (z.B. VDA, BGL, Pro Mobilität) unisono und kompromisslos für eine Zergliederung der DB AG in kleinere Einheiten plädieren.

Nur starke Bahnunternehmen können den in Deutschland ansässigen Weltkonzernen der Automobilindustrie und den übermächtigen Verbänden der Straßenlobby auf Augenhöhe entgegentreten.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Bedingung: Schwerpunkt
Schiene in Deutschland

Das verkehrspolitische Interesse an „starken Bahnunternehmen“ setzt im Fall DB AG allerdings voraus, dass das Unternehmen unabhängig von der Wahl des Privatisierungsmodells den Schwerpunkt der Unternehmensaktivitäten auf den Schienenverkehr in Deutschland legt. Ansonsten nützten starke Unternehmen dem Verkehrsträger Schiene nicht wirklich.

III. GESAMTEINSCHÄTZUNG

Privatisierungsmodell für
Modal Split nicht zentral

Die Allianz pro Schiene rechnet damit, dass es früher oder später zu einer materiellen (Teil-) Privatisierung der DB AG kommen wird.

Durch die Wahl des Privatisierungsmodells werden die Marktanteile des Schienenverkehrs in nur sehr begrenztem Ausmaß eine Veränderung erfahren. Für den Marktanteil der Schiene entscheidend sind andere ordnungspolitische Stellschrauben (Steuern, Mautsysteme, Öffnung der Eisenbahnnetze in Europa), die auf die Verkehrsentwicklung deutlich höheren Einfluss haben als die Wahl des Strukturmodells.

Obwohl auch die Gutachter die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für bedeutsamer halten, blenden sie diese in ihren verkehrspolitischen Prognosen und Bewertungen weitgehend aus. Dies ist in gewisser Weise verständlich, da der Bund den Gutachtern keine verkehrspolitischen Ziele und Strategien („Structure follows Strategy“) mit auf den Weg gegeben hat (Modal Split, Netzzumfang o.ä.).

Intramodaler Wettbewerb:
Instrument und kein Ziel

Übrig geblieben sind finanzwirtschaftliche Bewertungsmaßstäbe sowie der intramodale Wettbewerb als Bezugsgröße, wobei es sich hier um ein Instrument und nicht das Ziel („Mehr Verkehr auf der Schiene“) handelt.

Infrastruktur-Schnittstelle
bei Privatisierung zentral

Die entscheidende Frage bei der Wahl des Privatisierungsmodells ist die Ausgestaltung der Infrastruktur-Schnittstelle. Durch die im Grundgesetz verankerte Infrastrukturverantwortung hat der Bund auch nach der (Teil-) Privatisierung der DB AG noch einen Gemeinwohlauftrag.

LuFV bei Privatisierung
unverzichtbar

„In allen Strukturmodellen besteht eine gleichwertige Notwendigkeit der Festlegung des Haushaltsgesetzgebers für Bestandsnetzinvestitionen im Rahmen einer LuFV als Voraussetzung für eine Privatisierung“ (S. 448f.).

Kriterien der LuFV gehören
in den Bundestag

Die Festlegung der LuFV-Kriterien ist originär verkehrspolitisch und haushaltsrelevant und gehört daher in den Deutschen Bundestag. Der Bundestag sollte diese Fragen vor einer endgültigen Entscheidung über die Privatisierungsvarianten klären.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Testphase erforderlich

Auch sollten bei dem Verfahren zur Festlegung des Soll-Zustandes und der Soll-Kapazität des Netzes neben Vertretern des Bundes die Nutzer des Schienennetzes ebenfalls einbezogen werden. Und: die von den Gutachtern angemahnte Testphase¹² hält die Allianz pro Schiene vor einer endgültigen Entscheidung über die Privatisierungsvariante ebenfalls für erforderlich.

Fünf Eckpfeiler

Aus verkehrspolitischer Sicht hat die Allianz pro Schiene für die anstehende Entscheidung über die Privatisierungsvariante fünf Eckpfeiler definiert, an denen sich jedes Privatisierungsmodell wird messen lassen müssen:

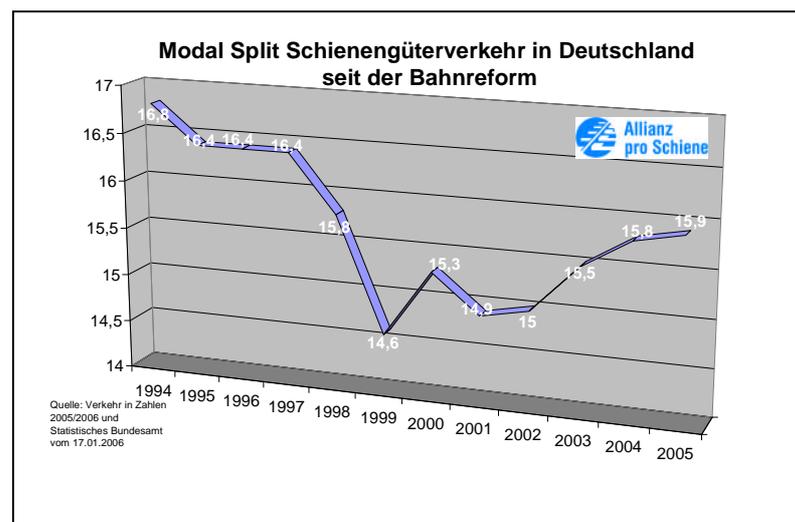
1. Mehr Verkehr auf der Schiene
2. Weitere Netzschumpfung verhindern
3. Klare Verantwortlichkeiten
4. Korrekturmöglichkeiten müssen erhalten bleiben
5. Starke Unternehmen

Bahnreform auf gutem Weg

Die Bahnreform fängt nach Einschätzung Allianz pro Schiene an zu greifen. Die Deutsche Bahn AG gilt mittlerweile in Europa als modernes und erfolgreiches Unternehmen. Erstmals kann der Schienengüterverkehr seit mehreren Jahren steigende Modal Split-Anteile vermelden. Der jahrzehntelange Abwärtstrend des Schienengüterverkehrs hat sich ins Positive gedreht – sicherlich auch ein Erfolg des mit der Jahrtausendwende einsetzenden Wettbewerbs auf der Schiene.

Jahrzehntelanger Negativtrend im Güterverkehr...

... seit 1999 in Aufwärtstrend umgewandelt



¹² vgl. S. 280 des BAH-Gutachtens.

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Mehrere Varianten kommen in Frage	Das Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ ist prinzipiell mit verschiedenen Privatisierungsvarianten realisierbar.
Entscheidungskorrektur muss möglich bleiben	Da es für die Privatisierungsentscheidung in Deutschland kein internationales Vorbild gibt, kommt der Korrekturmöglichkeit eine große Bedeutung zu.
Struktur folgt der Strategie	Im Vorfeld der Entscheidung gilt jedoch der Grundsatz „Structure follows Strategy“.
Bund muss bahnpolitische Ziele definieren	Der Bund ist dringend aufgerufen, vor einem Börsengang bahnpolitische Ziele und eine daraus abgeleitete bahnpolitische Strategie zur formulieren. ¹³ Ansonsten findet die Diskussion über Modellvarianten ausschließlich unter den Gesichtspunkten des intramodalen Wettbewerbs oder finanzwirtschaftlichen Aspekten (welche Variante bringt mehr Geld) statt. Beides wird dem Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ nicht oder nur bedingt gerecht.

Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (dirk.flege@allianz-pro-schiene.de)
Berlin, den 22.05.2006

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 15 Non-Profit- Verbände zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, die drei Bahngewerkschaften TRANSNET, GDBA und GDL sowie die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 70 bahnnahen Unternehmen.

Kontakt:

Allianz pro Schiene
Chausseestraße 84
10115 Berlin
Tel. 0 30 / 27 59 45-59
Fax 0 30 / 27 59 45-60
info@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

¹³ Die Gutachter deuten diese Empfehlung ebenfalls an: „Auch sollte die Verkehrspolitik eigenständige Ziele verfolgen können, diese sind nicht grundsätzlich mit den strategischen Zielen der Bahn [gemeint ist die Deutsche Bahn AG, Anmerkung der Allianz pro Schiene] gleichzusetzen“ (S. 462).

**ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR, BAU
UND STADTENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES
AM 1. JUNI 2006
ZUM THEMA „KAPITALPRIVATISIERUNG DER DEUTSCHE BAHN AG“**

**- STELLUNGNAHME DER CER -
MAI 2006**

1. Zusammenfassung

Das Modell der deutschen Bahnreform gilt in Europa als Erfolgsmodell. Die EU-Kommission bestätigt dies in ihrem jüngsten „Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung des Ersten Eisenbahnpakets“ vom 3. Mai 2006 mehrfach und an prominenter Stelle. Der konsequent unternehmerische Kurs der Deutschen Bahn und die erreichten Ergebnisse finden bei den europäischen Partnern Beachtung und Anerkennung. Die Fortführung dieser Unternehmenspolitik erfordert beträchtliche Investitionen in den kommenden Jahren, die ihrerseits eine angemessene Eigenkapitalausstattung voraussetzen. Herstellung der Eigenkapitalmarktfähigkeit und Gewinnung von privatem Kapital sind deswegen auch aus unternehmensexterner Sicht die nächsten logischen Schritte, da der Staat als derzeitiger Eigentümer kein weiteres Eigenkapital zur Verfügung stellen möchte.

Unter den Mitgliedern der Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) finden sich praktisch alle momentan in Deutschland diskutierten Organisationsmodelle wieder. Die CER ist bezüglich der Strukturfrage - ebenso wie die Europäische Union und deren Gesetzgebung - grundsätzlich neutral. Unsere Erfahrung ist, dass es in Europa Beispiele für erfolgreiche und weniger erfolgreiche Trennungsmodelle gibt, was in gleicher Weise für integrierte Unternehmen gilt. Es kommt weniger auf die unternehmensrechtliche Form an, sondern darauf, wie effizient die Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Betrieb im jeweiligen Modell organisiert werden. Unter diesem Gesichtspunkt schneidet das Modell der deutschen Bahnreform vergleichsweise gut ab.

Eventuelle Zweifel an der Konformität des deutschen Modells mit dem EU-Recht werden von der EU-Kommission in dem bereits erwähnten Bericht selbst ausgeräumt: Die Kommission bestätigt ausdrücklich, dass die EU-Gesetzgebung keine Organisation von Netz und Betrieb in getrennten Unternehmen verlangt. Wichtig bleibt - und auch dies ist nicht neu -, dass die Unabhängigkeit des Infrastrukturunternehmens hinsichtlich der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz und anderer sog. „essential functions“ sichergestellt werden muss. Die EU-Gesetzgebung und die jeweiligen nationalen Vorschriften sehen in diesem Zusammenhang entsprechende Aufsichtsorgane mit den notwendigen Kontrollrechten vor.

Ein anderes wichtiges europäisches Ereignis steht in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit dem Entscheidungsprozess zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn: die vollständige Öffnung des EU-Marktes für den Schienengüterverkehr am 1. Januar 2007. Dieses historische Datum eröffnet umfassende neue Marktchancen für alle Anbieter und erfordert deswegen die volle Konzentration von Management und Belegschaften in den kommenden Monaten.

2. CER - die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften

Die CER repräsentiert 53 Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften aus ganz Europa, inklusive der Schweiz, Norwegen, den EU Beitrittsstaaten Rumänien, Bulgarien und Kroatien sowie anderen (potenziellen) Beitrittskandidaten; CER ist zudem assoziiert mit einem Bahnunternehmen außerhalb Europas (Georgische Bahn). Sowohl die Erweiterung der Europäischen Union als auch die strukturellen Änderungen im Eisenbahnsektor haben dazu beigetragen, dass die Mitgliederzahl der CER seit ihrer Gründung im Jahr 1988 kontinuierlich angestiegen ist. CER ist die repräsentative Vertretung des Eisenbahnbereichs auf europäischer Ebene.

Die Struktur der CER-Mitglieder ist nicht nur durch eine große geografische Vielfalt gekennzeichnet. In ihr spiegeln sich auch die Marktentwicklungen der letzten Jahre wider: Einige CER-Mitglieder sind im Privat-, andere im Staatsbesitz; einige haben Infrastruktur und Betrieb im Unternehmensverbund integriert, andere sind reine Infrastrukturbetreiber oder Operateure; manche Bahnen sind spezialisiert auf Schienengüterverkehr, manche betreiben nur Personenverkehr, viele bieten sowohl Güter- als auch Personenverkehrsleistungen an; manche konzentrieren sich (noch) auf nationale Verkehre, andere sind auch grenzüberschreitend aktiv oder operieren in mehreren Ländern.

Die CER setzt sich seit Jahren konsequent für Marktöffnung und Wettbewerb im Schienenverkehrssektor ein und unterstützt die Umsetzung der ersten zwei Eisenbahnpakete der EU. CER tritt ferner für faire und vergleichbare Rahmenbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und damit für die Beseitigung der derzeit in Europa bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene ein.

3. Kontext - die Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets

In ihrem Bericht zur Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets konstatiert die EU-Kommission eine stabilisierte Marktsituation und zurückgewonnene Marktanteile für die Schiene seit 1970 und sieht die Ziele des Verkehrspolitik-Weißbuchs von 2001 (Zeithorizont 2010) noch in Reichweite. Sie appelliert an die Mitgliedsstaaten, den begonnenen Weg weiterzugehen und „den europäischen Eisenbahnraum im Interesse von europäischer Mobilität und Wettbewerbsfähigkeit“¹ zu vollenden. Die EU-Kommission betont weiterhin, dass in den Mitgliedsstaaten, die erst später mit den Reformbemühungen begonnen haben, noch Anstrengungen zu unternehmen sind, die Wirkung des Ersten Eisenbahnpakets voll zu entfalten.

Vereinbarkeit des DB Holdingmodells mit EU-Recht

In ihrem Bericht betont die EU-Kommission, dass Deutschland die Richtlinien des Ersten Eisenbahnpakets mit der AEG-Novelle von 2005 vollständig umgesetzt hat.² Ferner wird bestätigt, dass die europäische Gesetzgebung bezüglich der Eisenbahninfrastruktur nicht die ausdrückliche Trennung von Infrastruktur und Betrieb in unterschiedlichen Unternehmen verlangt: „The European Legislation on rail infrastructure unbundling does not explicitly require splitting infrastructure and operations into separate business entities. The EU Directives 91/440/EEC, 95/18/EC and 95/19/EC emphasize solely the necessity for separate accounting of infrastructure and operations.“³

Erforderlich sind die Trennung der Rechnungslegung für Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr sowie die Unabhängigkeit des Infrastrukturunternehmens bezüglich der „essential functions“, also in erster Linie der Nicht-Diskriminierung beim Netzzugang. Ausdrücklich nennt und beschreibt die EU-Kommission die beiden unternehmensrechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten „ownership separation“ und „organisational separation“ einschließlich der Holding-Lösung.

Aus Sicht der CER ist hinzuzufügen, dass diese Feststellungen der Kommission letztlich nichts wirklich Neues enthalten und den hinsichtlich der Unternehmensrechtsform neutralen Ansatz der EU-Gesetzgebung bestätigen.

4. Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG - auch ein europäisches Thema

Andere europäische Bahnen schauen mit Interesse auf die Entwicklung in Deutschland, nicht zuletzt weil dieser Markt in der Mitte Europas liegt, weil die Eisenbahnreform in Deutschland vergleichsweise früh begonnen wurde und weil die Deutsche Bahn heute das größte Eisenbahnunternehmen Europas ist. Die in Deutschland gemachten Erfahrungen sind von großem Interesse für andere Länder, die ihre diesbezüglichen Entscheidungen noch nicht abschließend getroffen haben.

¹ Aus dem Statement von Vizepräsident Jacques Barrot zum Bericht – IP/06/564

² Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, vom 27. April 2005 sowie Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 3. Juni 2005. Siehe Anhänge zum Bericht der Kommission (...) zur Durchführung des Ersten Eisenbahnpakets, S. 13 (Annex 1) - derzeit nur in englischer Sprache verfügbar.

³ Anhänge zum Bericht der Kommission (...) zur Durchführung des Ersten Eisenbahnpakets, S. 35 (Annex 6) - derzeit nur in englischer Sprache verfügbar.

Integrierte Unternehmen sind der internationale Regelfall

Wie ein Blick auf die Übersichtsdarstellung zeigt (siehe Tabelle), sind die überwiegende Mehrheit der Bahnen in Europa integrierte Eisenbahnen, vor allem in der Mitte Europas. Neben der Bedienung der jeweiligen nationalen Märkte fungieren sie auch als Drehscheiben für transeuropäische Verkehre, müssen also in der Regel einen komplexen Betrieb mit einem bedeutendem Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr bewältigen.

Trennungs-Modelle finden sich dagegen eher an der Peripherie Europas (Skandinavien, Portugal, Spanien, Großbritannien), d.h. in Regionen, in denen wegen der geringeren Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs tendenziell eine geringere Verkehrsintensität besteht.

Außerhalb Europas gibt es praktisch nur integrierte Eisenbahnen: Nordamerika, Russland Japan, China, Indien, Lateinamerika. Die Eisenbahnunternehmen in Nordamerika und Japan sind börsennotierte Gesellschaften. Aus statistischer Sicht ist festzuhalten, dass integrierte Unternehmen den internationalen Regelfall darstellen.

Tabelle: Eisenbahnreformen in Europa und darüber hinaus

UNTERNEHMENS- STRUKTUR	BESITZVERHÄLTNI SSE	
	öffentlich	privat
INTEGRIERT, d.h. Netz und Transport sind organisatorisch unabhängig voneinander, aber in einem Unternehmensverbund integriert	Österreich, Belgien, Schweiz, Kroatien, Deutschland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Litauen, Lettland, Ungarn, Polen, Italien, Serbien Montenegro, Bosnien-Herzegovina	Estland USA – Güterverkehr JAPAN – Personenverkehr LATEINAMERIKA
TEILWEISE INTEGRIERT BZW. GETRENNT*	Frankreich, Tschechische Republik, Finnland, Slovenien	
VOLLSTÄNDIG GETRENNT, d.h. Netz und Transport sind institutionell voneinander getrennt	Bulgarien, Dänemark, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Spanien, Slowakische Republik, Schweden, Großbritannien (Infrastruktur)	Großbritannien (Operating Companies)

* Verantwortung für Betriebsleitung und Infrastrukturinstandhaltung wurden von der Infrastrukturgesellschaft an die nationale Transportgesellschaft vertraglich übertragen.

Wettbewerb funktioniert unabhängig vom Organisationsmodell

In dem Bericht der EU-Kommission zur Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets wird mehrfach unterstrichen, dass diejenigen Länder, die ihre Bahnreform einschließlich Marktöffnung und Einführung von Wettbewerb früh auf den Weg gebracht haben, gute Erfolge bezüglich ihrer Marktposition wie auch hinsichtlich ihrer Umstrukturierung aufweisen können.⁴ Gemeint sind damit immer Deutschland

⁴ Bericht der Kommission (...) zur Durchführung des Ersten Eisenbahnpakets, S. 3, 6, 9 sowie im Anhang S. 65, 66 (Annex 11).

(1994), Großbritannien (1994) und Schweden (1988, 1996); für Schweden gilt allerdings die Einschränkung, dass im Personenfernverkehr unverändert ein Staatsmonopol für die staatliche Gesellschaft SJ besteht.

Für Deutschland ist darüber hinaus die Aussage der Kommission interessant, dass „die Anzahl der Eisenbahnunternehmen ein nützlicher Indikator für Marktöffnung ist.“⁵ Wenn man hiervon ausgeht, dann ist nach den ebenfalls von der Kommission vorgelegten Zahlen Deutschland mit Abstand der „Europameister“ in Sachen Marktöffnung und Wettbewerb, denn mehr als die Hälfte aller Eisenbahnunternehmen in der EU (genau: 338 von 632) sind in Deutschland beheimatet! Hinzu kommt, dass die Wachstumsdynamik der Nicht-DB-Eisenbahnen besonders stark ist: Allein im ersten Quartal 2006 haben Wettbewerber ihre Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um 20% (DB um 4,1%) und im Güterverkehr sogar um 30% (Railion Deutschland um 14,4%) zum Vorjahreszeitraum erhöht.

Dies unterstreicht die europaweit herausragende Wettbewerbsintensität des deutschen Eisenbahnmarktes. Die Kommission hat in ihrem Bericht zum Ersten Eisenbahnpaket resümiert, dass sie genau dies als Messlatte für die erfolgreiche Umsetzung des Kriteriums der „offenen und funktionierenden Märkte“ ansetzt: „It is the task of the policy maker to make the appropriate regulatory provisions and to monitor the implementation at the national level in order to ensure progress is being made towards open and functioning markets.“⁶

In diesem Zusammenhang noch ein interessanter Aspekt: In praktisch allen europäischen Ländern - und zwar völlig unabhängig von Organisation und Anbindung des jeweiligen Bahnnetzes - spielt auf dem jeweiligen Schienengüterverkehrsmarkt jeweils ein einzelnes großes Unternehmen die führende Rolle (z.B. EWS in Großbritannien, Green Cargo in Schweden, Railion in Deutschland, etc.), während der deutlich kleinere Teil des Marktes von einer mehr oder weniger großen Anzahl kleinerer Unternehmen bedient wird. Es erscheint bemerkenswert, dass sich quer durch Europa solche vergleichbaren Marktstrukturen entwickeln, obwohl Ausgangspunkt und Verlauf der jeweiligen nationalen Bahnreform teilweise nicht hätten unterschiedlicher sein können!

Und noch ein weiterer bemerkenswerter Punkt: Kein Eisenbahnmarkt ist so attraktiv für ausländische Unternehmen wie Deutschland, und dies schon seit Jahren. Nur hier sind - neben vielen nationalen Eisenbahngesellschaften - praktisch alle großen europäischen Akteure vertreten - zum Beispiel Arriva (Großbritannien), Veolia/Connex und die SNCF über ihre Beteiligung an Keolis (Frankreich), SBB (Schweiz) und FS über ihre Beteiligung an TX Logistik (Italien). In anderen Ländern wie Frankreich und Großbritannien agieren im Güterverkehr vier bis fünf größere Wettbewerber, jedoch bisher praktisch alle aus dem gleichen Land.

⁵ Anhänge zum Bericht der Kommission (...) zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets, S. 3 - derzeit nur in englischer Sprache verfügbar

⁶ Anhänge zum Bericht der Kommission (...) zur Durchführung des ersten Eisenbahnpakets, S. 40 (Annex 6) - derzeit nur in englischer Sprache verfügbar

5. Fazit

Für die CER als repräsentative Organisation der europäischen Eisenbahnen und Infrastrukturgesellschaften gilt auf Grund vielfältiger Erfahrung die Leitlinie: Ja zum Wettbewerb, verbunden mit dem Respekt für unterschiedliche nationale Modelle in der praktischen Umsetzung. Von daher gibt es auch nicht DAS europäische Modell für die Organisation des Eisenbahnmarktes.

Wichtig ist, dass Marktöffnung und Wettbewerb funktionieren. Im übrigen müssen die unterschiedlichen historischen, wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Genau diesen Spielraum belässt die EU-Gesetzgebung getreu dem Subsidiaritätsprinzip den Mitgliedsstaaten.

Deutschland hat diesen Spielraum nicht nur genutzt, sondern den gesamten Prozess der Marktöffnung in Europa maßgeblich mitgestaltet, weil die deutsche Bahnreform zu den ersten Initiativen dieser Art in Europa gehörte. Ihre Ergebnisse gehören nach Aussage der Kommission zu den besten in der EU.

Es kommt jetzt darauf an, die Voraussetzungen für eine weitere positive Entwicklung zu schaffen. Auf diesem Weg ist die Verbreiterung der Kapitalbasis ein logischer und notwendiger Schritt. Die Einbeziehung des Bahnnetzes in dieses Privatisierungskonzept ist aus EU-rechtlicher Sicht legitim (bei gleichzeitiger Beachtung der EU-rechtlichen Kriterien für die Handhabung der „essential functions“) und aus der bisherigen Entwicklung der Bahnreform in Deutschland konsequent.

Ebenso wie in anderen Ländern liegt es auf der Hand, einen allgemein als erfolgreich angesehenen Weg mutig und entschlossen weiterzugehen - nicht zuletzt im Blick auf neue unmittelbar bevorstehende Herausforderungen (EU-Marktöffnung für den Schienengüterverkehr 1.1.2007). In einem immer mehr von Wettbewerb und Konkurrenz bestimmten Umfeld sollte man nicht davon ausgehen, dass Markt und Wettbewerber warten, bis in Deutschland eine selbstverordnete „Pause der Neubesinnung und Neuorganisation“ vorüber ist.

Stellungnahme

des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. anlässlich der öffentlichen Anhörung des Bundestags-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Thema:

„Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“

am 1. Juni 2006 in Berlin

1. Vorbemerkungen

Der BGL befürwortet die Zusammenarbeit der Verkehrsträger in allen Marktfeldern, in denen eine volkswirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung möglich ist. Dabei zeigt sich, dass nicht nur der intramodale und intermodale Wettbewerb wichtige Impulse auf den Verkehrsmärkten zu setzen vermag, sondern auch die Kooperation. So gründete der BGL 1969 (damals noch BDF) zusammen mit der damaligen Deutschen Bundesbahn die „Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG“, die seit vielen Jahren der führende Kombi-Operator in Europa ist. Bis heute ist der BGL als Kommanditist und im Beirat der Gesellschaft engagiert. Die in der „Gründerzeit“ eingeführten normierten Wechselbehälter heißen bis heute „BDF-Brücken“ bzw. „BDF-Koffer“ und sorgen für den Umstieg von klassischen Lkw-Verkehren auf die Schiene. Der BGL ist von daher nicht an einer Schwächung der Schiene oder der DB AG als Konzernunternehmen interessiert. Zudem sehen wir das System Schiene aufgrund der marktbedingt begrenzten Substitutionsbeziehungen nicht als Hauptkonkurrenten des deutschen Straßentransportgewerbes.

Diese Haltung bestätigt auch das vorliegende Gutachten von Booz|Allen|Hamilton, das kaum Modal Split-Änderungen im Zusammenhang mit den untersuchten Modellen zur Kapitalprivatisierung ausweist. Grund dafür sind Leistungsanforderungen der Wirtschaft, bei deren Bewältigung die Eisenbahn ihre systemspezifischen Stärken nur in ausgewählten Marktsegmenten zum Tragen bringen kann. Dies ist vornehmlich auf langen Strecken mit Bündelungseffekten der Verkehrsnachfrage der Fall. Die Hauptlast des Güterverkehrswachstums wird nach allen Prognosen weiterhin die Straße zu tragen haben. Das vorliegende Gutachten zeigt, dass in den verschiedenen Kapitalprivatisierungsmodellen die volkswirtschaftlichen, rechtlichen und budgetorientierten Effekte wesentlich deutlicher ausfallen als die erwarteten Auswirkungen auf den Modal Split.

Anhand der Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens von Booz|Allen|Hamilton wird offensichtlich, dass bei der Verfolgung der Hauptziele der Bahnreform zum Teil gegenläufige Resultate auftreten. Grundsätzlich wird bestätigt: Mögliche Haushaltsentlastungen durch eine Kapitalprivatisierung fallen tendenziell umso niedriger aus, je größer der jeweils errechnete Verkehrszuwachs aufgrund modellbezogener, höherer Wettbewerbsintensitäten auf der Schiene angenommen wird. Es gilt die Faustformel: Je intensiver der Wettbewerb auf der Schiene zugelassen wird, umso geringer sind die Haushaltsentlastungswirkungen, weil potenzielle Kapitalgeber auf wettbewerbsbedingt geringere Renditeaussichten mit Abschlägen auf den Firmenwert reagieren. Es muss ein Optimum zwischen Haushaltseffekten und Wettbewerbsintensitäten gefunden werden, das den Zielen der Bahnreform am Besten gerecht wird. Die nachfolgend beschriebenen Parameter sind dabei aus Sicht des BGL entscheidungsrelevant.

2. Entscheidungsparameter zur Herstellung optimaler Wettbewerbsverhältnisse auf der Schiene

a) Reversibilität der Privatisierungsentscheidung / Heimfall des Netzes

Bis auf das Integrierte Modell und das Eigentumsmodell in der Grundvariante beinhalten alle Modelle die Option, Fehlentwicklungen durch eine Entscheidungsrevision entgegensteuern zu können. Im Falle eines Scheiterns, der ausdrücklich das Insolvenzrisiko durch Unterkapitalisierung einschließt, würde im Integrierten Modell und in der Grundvariante des Eigentumsmodells die Rückübertragung des Netzes an den Bund den Steuerzahler teuer zu stehen kommen. Zumindest weisen entsprechende Privatisierungserfahrungen aus anderen Ländern darauf hin. Hinzu kommt, dass der Bund in diesen Modellen keinen direkten Einfluss mehr auf die Erfüllung seines Infrastrukturauftrages hätte. Über die abzuschließende Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung bestünden indirekte Lenkungsmöglichkeiten, die jedoch davon abhängen, ob der Bund situationsbedingt bereit ist, sein finanzielles Engagement zu erhöhen.

b) Finanzierung des Marktwachstums muss von Haushaltszwängen des Bundes frei sein

Der Gang an den Kapitalmarkt soll der DB AG u.a. ermöglichen, private Mittel für das anzustrebende und auch prognostizierte Marktwachstum zu gewinnen. Der Bund kann zu diesem Zweck aufgrund seiner Schulden- und angespannten Haushaltslage keine weiteren Eigenmittel in der voraussichtlich notwendigen Größenordnung bereitstellen. Um den grundgesetzlich vorgeschriebenen Kapitalanteil von 51 % am Netz zu halten, scheiden alle Modelle aus, die den Bund zu einer Erhöhung des Eigenkapitals heranziehen, wenn die **Betriebsgesellschaften** neues/zusätzliches Eigenkapital für eine Geschäftsexpansion benötigen. Das Integrierte Modell scheidet aus diesem Grund genau wie das Eigentumsmodell in der Grundvariante als Kapitalprivatisierungsmodell aus. Zusätzliche private Mittel aus dem Kapitalmarkt könnten immer nur im Verhältnis 49:51 auf Rechnung des Bundes beschafft werden. Eine Finanzierung zusätzlichen Eigenkapitals aus den laufenden Gewinnen erscheint ebenfalls nicht realistisch, weil private Kapitalgeber auf einer auskömmlichen Dividende bestehen.

c) Netz als Renditeblocker für private Investoren

Da das Netz bei allen untersuchten Modellen eine für private Anleger nicht ausreichende Kapitalrendite aufweist, müsste bei Realisierung des Integrierten Modells – um den von

den privaten Investoren eingeforderten ROCE zu erreichen – die Dividende zu Lasten des Steuerzahlers dauerhaft auf Marktniveau subventioniert werden. Dagegen kann der Staat, bleibt er Netzeigentümer, mit Kapitalkosten kalkulieren, die etwa nur einem Drittel der vom Kapitalmarkt erwarteten Rendite entsprechen. Dies ist z.B. bei Realisierung der Gestaltungsvariante des Eigentumsmodells der Fall. Es bietet zudem den Ansatzpunkt, das Netz unter Wettbewerbsbedingungen an private Betreiber zu vermarkten. Quersubventionierungen von Netz und Betrieb sowie Diskriminierungen Dritter sind erschwert – wenn auch nicht ganz auszuschließen. Gegenüber der totalen Netzabtrennung besteht jedoch der Vorteil, hohe Trennungskosten und Synergieverluste zu vermeiden. Mögliche Abstriche an der höheren Wettbewerbsintensität gegenüber dem Getrennten Modell können in dieser Privatisierungsvariante am ehesten gerechtfertigt werden. Allerdings ist sicherzustellen, dass sowohl eine faktische Quersubventionierung als auch die Diskriminierung privater EVU wirksam unterbunden werden, wenn das Netz rechtlich ein Teil des DB AG-Konzerns bleibt. Sollte dies nicht gelingen, könnte gemäß Punkt d) ein weiterer Privatisierungsschritt gegangen werden.

d) Getrenntes Modell als Fernziel?

Alle in 1. bis 3. behandelten Anforderungen an den Börsengang können grundsätzlich durch das Getrennte Modell erfüllt werden. Dieses Modell kommt jedoch der Zerschlagung des DB AG-Konzerns und der dort gewachsenen Synergieeffekte gleich. Einziger Vorteil dieses Modells scheint der leicht höhere erzielbare Modal Split-Anteil im Schienengüterverkehr zu sein. Dieser eher marginale Effekt ist jedoch mit hohen Trennungskosten belastet und steht zudem unter dem Vorbehalt von Berechnungsprämissen.

Der BGL plädiert deshalb dafür, zunächst das Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante zu realisieren. Es erhält intakte Konzernstrukturen und bietet bessere Wettbewerbspotenziale für private Eisenbahnen als der Status Quo. Auch die Haushaltsentlastung scheint in einem angemessenen Verhältnis zu den Risiken zu stehen, die mit der Privatisierung für den Staat einhergehen. So bleibt der Einfluss des Bundes auf Netzinvestitionen unmittelbar und groß genug, um Fehlentwicklungen reversibel zu gestalten.

Sollte sich herausstellen, dass im Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante die Eigeninteressen des DB AG-Konzerns die gewünschten Wettbewerbsprozesse mit privaten Bahnen auf Dauer zu stark behindern, könnte als Option eine völlige Trennung von Netz und Betrieb nach dem Getrennten Modell immer noch in freier Entscheidung des Eigentümers Bund erfolgen. Vorteilhaft ist bei dieser Stufenoption die Perspektive, komplexe Strukturveränderungen im Rahmen der Kapitalprivatisierung schrittweise einzuführen und ihre Wirkungen zu erproben. Die Option des Getrennten Modells bliebe auf Dauer offen,

um mögliche Privatisierungserfolge zu verstärken, wenn dafür entsprechende Marktpotenziale gesehen werden.

e) EU-weite Harmonisierung der Netzzugangsbedingungen auf der Schiene als Voraussetzung für weitere Netzöffnungsschritte

In jedem Fall sollten bei der weiteren Netzliberalisierung gebietsfremde Wettbewerber auf dem deutschen Netz nur strikt reziprok zugelassen werden. Netzöffnungen müssen im Einklang zu parallelen Öffnungsschritten benachbarter EU-Bahnen stehen. Die totale Trennung von Netz und Betrieb erscheint gerade unter diesem Aspekt nur als Fernziel realisierbar, um eine allgemeine Schädigung der deutschen Verkehrswirtschaft zu vermeiden. Ohne Harmonisierung der Netzzugangsbedingungen ist nicht nur für Bahnunternehmen mit Standort Deutschland mit neuen Wettbewerbsverzerrungen zu rechnen.

f) Aktiva und Schulden-Zuweisung

Bei der Bewertung des vorliegenden Gutachtens von Booz|Allen|Hamilton ist zu berücksichtigen, dass die Bilanz der DB AG nicht unbedingt den tatsächlichen Wert des Netzes abbildet. Bei der Bahnreform 1994 wurde das Anlagevermögen um weit über 60 % abgewertet und viele Aktiva, die ganz oder teilweise über verlorene Zuschüsse finanziert wurden, tauchen nicht mit ihrem beizumessenden Wert oder gar nicht in der Bilanz auf. **Der BGL fordert: Die stillen Reserven, die dem Netz zuzuordnen sind, müssen auch dort verbleiben, so wie die Schulden aus der Bahnexpansion bei den operativen Gesellschaften auszuweisen sind.** Diese Forderung begründet sich aus der Tatsache, dass die „Deutsche Bahn AG“ zusehends „schienenferner“ wird und sich mittlerweile selbst u.a. zur Nr. 1 im Busverkehr in Deutschland, zur Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht und zur Nr. 3 in der weltweiten Seefracht erklärt. Auch Akquisitionen im Bereich der Logistik waren fremdfinanziert und dürfen das Netz in seiner zukünftigen Kapitalrentabilität nicht belasten.

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zur Kapitalprivatisierung der DB AG

Unternehmen, Eigentümer und Mitarbeiter

- 1 -

Die DB AG ist wirtschaftlich erfolgreich. Im Jahr 2004 wurde erstmals aus eigener Kraft ein positives Betriebsergebnis erreicht, das kontinuierlich weiter verbessert wird. Insgesamt hat das Unternehmen seit 1994 Jahr für Jahr das EBIT (betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern) um 400 Mio. € verbessert. Im Geschäftsjahr 2005 erreichte das EBIT 1,35 Mrd. €. Der **positive Track Record** wurde in erster Linie im Kernbereich Schiene erzielt.

Basis dieses Erfolgs ist die strategische Ausrichtung des Konzerns, wie sie mit dem Eigentümer abgestimmt ist. Die DB AG hat sich aus ihrem Kern „Eisenbahn in Deutschland“ weiter entwickelt, um den Kundenanforderungen und Marktentwicklungen besser zu entsprechen. In der Spedition und Logistik hat das Unternehmen weltweit eine hervorragende Marktstellung erreicht. Entlang der Mobilitätskette werden – auf Basis einer starken Position im Fern- und Regionalverkehr – Leistungen über die Eisenbahn hinaus vermarktet. In den europäischen Bahnmärkten ist die DB AG führend.

Diese Ausrichtung der DB AG beflügelt den Schienenverkehr. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr und im Güterverkehr erreicht Jahr für Jahr Rekorde. Der Schienengüterverkehr in Deutschland wächst seit 1999 erheblich stärker als der Straßengüterverkehr. Derzeit werden Wachstumsraten erzielt, die seit über 50 Jahren unerreich sind und bis vor kurzem als undenkbar galten.

Auch in den nächsten Jahren wird **Ergebniswachstum** aus dem Schienenverkehr kommen. Getragen wird dieses Wachstum durch Umsatzsteigerungen im Fernverkehr und im Schienengüterverkehr sowie aus geplanten Produktivitätsprogrammen in allen Geschäften und Funktionsbereichen. Diese werden weiterhin mit hohem Engagement durchgeführt. Das Management steht für die konsequente Umsetzung der Planung ein.

Das „**Integrierte Modell**“ ist kein Modell, sondern ein existierendes, erfolgreiches Unternehmen. Es ist im Interesse des Eigentümers, den erfolgreichen Kurs eines großen deutschen Unternehmens fortzusetzen.

- 2 -

Entscheidende Wachstumschancen bieten die Liberalisierung der europäischen Nahverkehrsmärkte, die Öffnung der europäischen Schienengüterverkehrsmärkte ab 2007 und die hohe Dynamik der globalen Logistikmärkte. Das Bahn-Know-how der DB AG ist weltweit gefragt.

Die Strategie der DB AG ist darauf ausgerichtet, diese **Marktchancen zu nutzen**. Dies ist die Motivation, den Zugang zu den privaten Eigenkapitalmärkten anzustreben. Der Wert des Unternehmens für Eigentümer und Mitarbeiter lässt sich so weiter steigern. Die positive Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland wird unterstützt – die Schiene kann so weiterhin stärker als andere Verkehrsträger wachsen.

- 3 -

Das Kerngeschäft der DB AG ist und bleibt die Eisenbahn in Deutschland. Integraler Bestandteil sind die Infrastrukturgesellschaften. Die **Produktion im Verbund generiert hohe Kostenvorteile** für das System Schiene, wovon alle Nutzer profitieren.

Das Ergänzungsgutachten von Booz Allen Hamilton unterschätzt diese Wirkungen. Doch auch die Gutachter ermitteln im Falle einer Trennung **Synergieverluste und Trennungskosten von 2,6 Mrd. €** (ohne Zinseffekte) in den ersten vier Jahren. Dauerhaft werden knapp 0,5 Mrd. € Synergieverluste pro Jahr erwartet. Es ist nicht erkennbar, warum ein Eigentümer eine so erhebliche Wertvernichtung in seinem eigenen Unternehmen durch eine Trennung befördern sollte.

- 4 -

Die DB AG hat zurzeit rund **245.000 Mitarbeiter und Auszubildende**, davon 200.000 in Deutschland. Die Arbeitnehmervertreter und Gewerkschaften haben in den vergangenen Jahren die Sanierung und die Ausrichtung auf das Ziel der Kapitalmarktfähigkeit unterstützt und wichtige Beiträge geleistet. Ein mit den Arbeitnehmervertretern vereinbarter Lohnverzicht ermöglichte Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Sicherung der Beschäftigung. Jetzt steht das Unternehmen zunehmend wirtschaftlich erfolgreich da. Eine Beteiligung der Mitarbeiter am Unternehmenserfolg ist sinnvoll und möglich. In dieser Situation würde ein fundamentaler Strategiewechsel den Interessen der Belegschaft widersprechen und den sozialen Frieden im Unternehmen gefährden.

Im Trennungsmodell muss mit dem Wegfall der derzeit angewandten beschäftigungspolitischen Instrumente im Unternehmen, negativen Angebotsanpassungen im Schienengüterverkehr sowie dem Rückbau des Geschäftsfelds Dienstleistungen gerechnet werden. Insgesamt bedeutet dies den Verlust einiger zehntausend Arbeitsplätze bei der DB AG, die nur zu einem geringen Teil bei anderen Unternehmen wieder entstehen würden. Der Erhalt des integrierten Konzerns ist Voraussetzung für eine **wirkungsvolle und wirtschaftliche Beschäftigungspolitik** zugunsten des Unternehmens und der Mitarbeiter.

Wettbewerb und mehr Verkehr auf der Schiene

- 5 -

Der **Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland funktioniert**. Die Aktivitäten der inzwischen über 300 anderen Bahnen in Deutschland zeigen seit 1999 hohes Wachstum. Die Betriebsleistung stieg von 13,3 auf 109,8 Mio. Trassenkilometer. Der Anteil anderer Bahnen am Schienengüterverkehr und am Regionalverkehr beträgt jeweils etwa 15 Prozent. Treiber dieser Entwicklung waren und bleiben die Ausschreibungen der Länder im SPNV und der Verladere im Güterverkehr, letzteres verstärkt durch die zunehmende Grenzöffnung. Die Frage des Eigentums am Netz ist dabei ohne Bedeutung.

- 6 -

In der Diskussion um die DB-Konzernstruktur spielt die Formel „Trennung = Mehr Wettbewerb = Mehr Verkehr“ eine zentrale Rolle. Das Ergänzungsgutachten unterstützt diese Formel zwar, relativiert sie aber zugleich. Obwohl der Betrachtungszeitraum bis 2020 aufgespannt wird, bleiben „die **zusätzlichen Wettbewerbseffekte auch im Extremfall des Getrennten Modells überschaubar.**“

- 7 -

Mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Jahr 2005 wurden alle EU-rechtliche Vorgaben für die Schiene in nationales Recht umgesetzt. Die **Einrichtung der Bundesnetzagentur** als unabhängige und bewährte Regulierungsbehörde sichert den diskriminierungsfreien Netzzugang ab. Der Schienenverkehr wird damit gleich behandelt wie andere Netzindustrien (z.B. Telekommunikation). **Die Liberalisierung und der Regulierungsrahmen im deutschen Schienenverkehr sind europaweit vorbildlich**, wie die EU-Kommission in ihrem Umsetzungsbericht vom Mai 2006 feststellt.

- 8 -

Auch der intermodale Wettbewerb entwickelt sich für die Schiene zur Erfolgsgeschichte. Der Anteil der Schiene am wachsenden Verkehrsmarkt nimmt kontinuierlich zu. Die Behauptung, eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene finde nicht statt, ist mit den Fakten widerlegt. Beispiel Güterverkehr: Der Anteil der Schiene stieg von 14,6 Prozent (1999) auf 16,1 Prozent (2005). Hieran hat auch die Entwicklung DB-externer Bahnen einen wichtigen Anteil. Das **Zusammenspiel „Integrierte DB AG“ plus „Wettbewerb auf der Schiene“** ist ein **verkehrspolitischer Erfolg**.

Haushalt

- 9 -

Im Vergleich aller in Betracht kommenden Privatisierungsvarianten arbeitet das Ergänzungsgutachten klare **haushaltspolitische Vorteile des integrierten Konzerns** heraus. Das Trennungsmodell schneidet nach der Analyse der Gutachter aus Sicht des Steuerzahlers um 6,4 – 9,4 Mrd. € schlechter ab. Die positiven Effekte fallen außerdem früher an; andere Modelle sind erst mit 3-5 Jahren Verzug privatisierungsfähig. Dieses Ergebnis wird erzielt, obwohl der Trennung eine modellbedingte Einsparung an Regionalisierungsmitteln zugeschrieben wird, die aus mehreren Gründen nicht haltbar ist.

- 10 -

Fallen als Folge der Trennung zusätzlich mehrere zehntausende Arbeitsplätze bei der DB AG weg, so müsste das Unternehmen einen großen Teil der heute etwa 40.000 **Beamten an ihren Dienstherrn, das Bundeseisenbahnvermögen, überstellen**. Auch für eine große Anzahl kündigungsbeschränkter Mitarbeiter trägt der Bund das Beschäftigungsrisiko. Dies ergibt sich unmittelbar aus § 21 (5), (6)

DBGrG und würde den Bundeshaushalt um **voraussichtlich mehr als 1 Mrd. € pro Jahr** belasten. Dieser Zusammenhang wurde in den bisherigen Diskussionen nicht berücksichtigt und wird auch im Ergänzungsgutachten nicht erkannt.

- 11 -

Die Privatisierung in einem anderen Modell als der Integration ist nur möglich, wenn die **DB AG um etwa 15 Mrd. € entschuldet** wird (9,5 Mrd. € Nettofinanzschulden, 5,5 Mrd. € Zinslose Darlehen des Bundes). Diese Verschuldung läge dauerhaft beim Bund bzw. einer Bundesgesellschaft ohne Privatisierungsperspektive.

- 12 -

Die Sorge, die DB AG könne den Mehrheitsgesellschafter Bund zu späteren Kapitalerhöhungen zwingen, um Akquisitionen vornehmen zu können, ist unbegründet. **Weder Akquisitionen noch Kapitalerhöhungen sind ohne Zustimmung des Bundes möglich.**

Heute befindet sich das Unternehmen in einer Sondersituation, da eine deutliche Rückführung der Verschuldung geplant ist, während gleichzeitig die Märkte entscheidende Wachstumschancen bieten. Dies erfordert den Zugang zu privatem Eigenkapital. Später werden ggf. auch größere Akquisitionen aus dem Cash flow und einer zeitlich befristeten Neuaufnahme von Fremdkapital finanzierbar sein.

EU-Recht

- 13 -

Die **integrierte DB AG ist mit EU-Recht vereinbar**. Artikel 6 (2) der Richtlinie 91/440 i.d.F. der RL 2001/12 lässt ausdrücklich das Holding-Modell zu. Dies war auch Voraussetzung der Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland zu dem Richtlinienpaket.

Zur Sicherung und Förderung eines freien Wettbewerbs hat die EU Mindeststandards definiert. Die Kommission prüft die Umsetzung der relevanten Richtlinien in nationales Recht. Die Struktur der DB AG wird hierdurch nicht in Frage gestellt. In ihrem **Umsetzungsbericht vom 3. Mai 2006** betont die EU-Kommission die entscheidende Rolle eines funktionierenden Wettbewerbs und einer effektiven Regulierung. Die Entwicklung des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienennetz und dessen Absicherung durch eine kompetente Regulierung gelten als EU-weit vorbildlich. Mitgliedstaaten mit getrennten Systemen, in denen sich kein Wettbewerb entwickelt, werden von der Kommission kritisch gesehen.

Infrastrukturauftrag

- 14 -

Die **Infrastrukturverantwortung des Bundes bleibt bei einer Privatisierung unverändert**. Die aktuellen Regelungen beim Neu- und Ausbau der Infrastruktur bleiben bestehen. Der Bund gibt die Leitlinien für Infrastrukturmaßnahmen und –finanzierung im Prozess der Bundesverkehrswegeplanung vor. Auch das gesetzlich geregelte Verfahren bei Verringerung von Infrastrukturkapazität (§ 11 AEG) ist von einer Kapitalprivatisierung der DB AG nicht berührt.

Der Bund behält nach dem Grundgesetz dauerhaft die **Mehrheit an der integrierten DB AG**. Aus der Existenz von Minderheitsgesellschaftern resultiert kein Unterschied in den Einflussmöglichkeiten beim Thema Infrastruktur.

- 15 -

Zur Weiterentwicklung und Verstetigung des Finanzierungsrahmens für **Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz** prüfen Bund und DB AG den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Für diese Investitionen werden 3 Mrd. € pro Jahr benötigt. Hierzu kann die DB AG als integrierter Konzern 500 Mio. € pro Jahr aus eigenen Mitteln beitragen. Ergänzend sichert das Unternehmen eine vertraglich fixierte Infrastrukturqualität auf der Grundlage eines Netzzustandsberichts zu.

Über die Beteiligung an den Investitionen hinaus werden die Instandhaltung und der laufende Betrieb der Infrastruktur von der DB AG verantwortet und vollständig aus eigenen Mitteln finanziert. Daran ändert sich beim integrierten Konzern nichts.

- 16 -

Jede Modellentscheidung kann zu einem späteren Zeitpunkt überprüft und weiterentwickelt werden. Nach einer Trennungsentscheidung würde allerdings eine **Re-Integration der Infrastruktur praktisch unmöglich** werden.

Bei Privatisierung der integrierten DB AG kann eine „**Rückholbarkeit**“ **der Infrastruktur ohne prohibitive Kosten** gewährleistet werden. Es besteht keine Gefahr, dass sich der Bund dann mit ggf. überhöhten Substanzwertforderungen konfrontiert sieht.

Timing

- 17 -

Eine **Kapitalprivatisierung des integrierten DB-Konzerns** ist angesichts der Entwicklung des Unternehmens **ab 2007 möglich**. Dies bestätigt das Ergänzungsgutachten. Die Kapitalmärkte sind bereit, dem Unternehmen Eigenkapital zur Verfügung zu stellen. Die Arbeitnehmer tragen den Kurs des Managements mit. Wie die Rahmenbedingungen in fünf Jahren aussehen werden, ist ungewiss. Alle Argumente liegen auf dem Tisch.

Heiner Rogge
Hauptgeschäftsführer



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Sekretariat -
Herrn Regierungsdirektor Eschenbrenner
Platz der Republik
11011 Berlin

per E-Mail: verkehrsausschuß@bundestag.de

22.05.2006

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006 zur dem Thema Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn

Ihr Zeichen: WF VII A 2/1

Sehr geehrter Herr Eschenbrenner,

anliegen übersenden wir Ihnen die schriftliche Stellungnahme des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes e.V. (DSL) zur Vorbereitung der Anhörung zur entsprechenden Verteilung.

Mit freundlichen Grüßen

Heiner Rogge
Hauptgeschäftsführer

Anlage

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)

Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung des Deutschen Bahn AG

1. Der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) vertritt die gewerbepolitischen Interessen von ca. 4.000 Speditions- und Logistikunternehmen in Deutschland. Grundsätzlich sind diese Unternehmen verkehrsträgerneutral, auch wenn sie schwerpunktmäßig als Verkehrsmittel Lkw einsetzen. Allerdings treten sie auf dem Markt der Kraftwagenspedition überwiegend als Einkäufer von Transportleistungen auf.

Eine gleiche Position haben sie auch gegenüber dem Eisenbahngüterverkehr. In einem geringen Umfang sind sie an eigenständigen privaten Eisenbahnunternehmen beteiligt, in größerem Umfang treten sie als Einkäufer von Eisenbahngüterverkehrsleistungen im Auftrag ihrer Kunden auf. Den größten Anteil ihrer Bahnaktivitäten macht jedoch das hohe Engagement im kombinierten Verkehr aus, dem inzwischen klassischen Feld der Vermarktung von Eisenbahngüterverkehr durch die Spedition. Dabei obliegt die volle kaufmännische Verantwortung den beteiligten Speditionsunternehmen. Sie tragen im Übrigen in der Kombiverkehr gemeinsam mit der DB AG das Auslastungsrisiko für die eingekauften Zügeleistungen.

Einzelne Speditionen kaufen in immer stärkerem Umfang auch ganze Züge ein, auch in den Stückgutssystemverkehren der Speditionen. Das Engagement im Eisenbahngüterverkehr hat sich damit in den vergangenen Jahren deutlich ausgeweitet und betrifft nicht nur die Großunternehmen.

Der DSLVL wird sich zu der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG daher ausschließlich zum Güterverkehr aus der Sicht seiner Mitglieder äußern.

2. Die sich verstärkende horizontale bzw. vertikale Arbeitsteilung in Europa und anderen Regionen der Welt entwickelt sich sehr dynamisch. Diesem Globalisierungsprozess folgt eine Zunahme des Transportaufkommen und der Transportweiten. Die Nachfrage nach Transportleistungen wächst in Verbindung mit der Integration von Umschlag- und Lagerleistungen, von Planungs- und Steuerungsdienstleistungen in mehrstufigen Beschaffungs- und Absatzkanälen. Die Logistik entwickelt sich zu einem Instrument, um sich bei starkem Kosten- und Wettbewerbsdruck am Markt zu behaupten.

Das Logistikvolumen wird allein für Deutschland auf 170 Mrd. Euro geschätzt. Davon entfallen 47% auf Logistikdienstleister. Mit mehr als zwei Dritteln entfällt nach wie vor ein Großteil der Logistikkosten auf die TUL-Prozesse (Transportieren, Umschlagen, Lagern). Aber vielfach werden TUL-Leistungen heute in einen anderen Kontext gestellt, zum Beispiel in Form eines logistischen Dienstleistungspakets. Diese Kontraktlogistik erreicht bei großen Speditionen schon 10 bis 15 Prozent ihres Umsatzes. Tendenz: steigend.

Das Zukunftspotenzial, das man der Logistik zutraut, wird vor allem auch auf internationalen Märkten (z.B. USA, Osteuropa, Indien, China, Südamerika etc.) wirksam sein. Das beeinflusst auch die strategische Ausrichtung international agierender Speditions- und Logistikunternehmen. Auf diese Märkte ist inzwischen die DB AG durch ihre Tochterunternehmen immer stärker ausgerichtet. Im Güterverkehr erzielt sie hierüber ihre Gewinne.

3. Da Speditions- und Logistikdienstleistungen zu den Treibern der deutschen Wirtschaft in Punkto Wachstum, Wertschöpfung, Innovation und Beschäftigung gehören, kommt dem Staat vor allem die Rolle zu, die hierfür benötigte Infrastruktur in ausreichendem Umfang und Qualität zur Verfügung zu stellen. Auch dies gilt für sämtliche Verkehrssysteme, wie auch für wichtige Schnittstellen wie Häfen und Flughäfen. Hierbei ist es für die Dienstleister besonders wichtig, dass der Betrieb von Infrastrukturen neutral erfolgt und allen Dienstleistern unter gleichen Bedingungen zur Verfügung steht. Die Branche ist zudem insgesamt von einem intensiven nationalen und internationalen Wettbewerb geprägt, daher ist der Staat als Anbieter von Dienstleistungen im

Güterverkehr grundsätzlich verzichtbar. Es kann nicht Aufgabe der Bundesrepublik Deutschland sein, an Unternehmen beteiligt zu sein, die sich in einem weltweiten Dienstleistungswettbewerb befinden und deren wirtschaftliche Substanz sich immer stärker aus Auslandsmärkten generiert. Aus diesem Grunde ist es für den DSLV auch die zwangsläufige Konsequenz, dass ein Verkehrsunternehmen in seiner Dienstleistungsfunktion im Güterverkehr zu 100 % privatisiert werden sollte.

4. Mit der 1994 durchgeführten Bahnreform war politisch erwartet worden, dass dauerhaft die Verkehrs- und vor allem die Finanzprobleme der Deutschen Bahn gelöst seien. Zudem sollte die Bahn in die Lage versetzt werden, an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum stärker als bislang beteiligt zu sein. Der Weg dorthin sollte über eine Trennung von Fahrweg und Betrieb erfolgen. Der DSLV hatte sich seinerzeit dafür ausgesprochen, dass im Ergebnis der Bahnreform eine Privatisierung in Form der Börsenfähigkeit des Dienstleistungsunternehmens erreicht werden sollte. Die seinerzeit vorgesehene Aufspaltung in Geschäftsbereiche ist jedoch vor einigen Jahren wieder rückabgewickelt worden, indem wichtige Kompetenzen wieder in die Holding integriert wurden. Es liegt auf der Hand, dass im Hinblick auf Trassennutzung Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr jeweils unterschiedliche Interessen haben. Gleiches gilt ebenso im Hinblick auf Netzstandards und Sicherheitseinrichtungen.

Eine konsequente Angebotspolitik für den Güterverkehr ist für die Spedition eigentlich nicht erkennbar. Die politische Priorität, die dem Schienengüterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland sowie in der EU zugebilligt wird, stimmt jedoch nicht mit der Unternehmensstrategie der DB AG und ihrer europäischen Partnerbahnen überein. Eindeutig dominiert in Europa der Personenverkehr. Da sich jedoch das Wachstum des Güterverkehrs in den kommenden Jahren überproportional im internationalen Markt abspielen wird, wird für die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene auch die Umsetzung der Bahnreform in anderen europäischen Ländern auf der Grundlage des EU-Rechtes entscheidend sein. Strukturveränderungen wurden jedoch in vielen europäischen Staaten jahrelang trotz eindeutigen EU-Rechtes verhindert. Die

Spedition kann sich nicht mit Insellösungen zufrieden geben, sondern benötigt System- und Netzpartnerschaften. Hier hat auch die Europäische Kommission als Hüterin der Europäischen Verträge versagt.

Alle Dienstleister benötigen zur künftigen Nutzung ihrer Infrastruktur langfristige Perspektiven. Die Dimensionierung dieser ist keine Aufgabe, die sich nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen eines oder einzelner Unternehmen richtet, dann wäre das heutige Schienennetz in seinem Umfang schon seit mehr als 30 Jahren nicht mehr vorhanden. Hier sind die grundsätzlichen Vorgaben gemäß Art. 87 e) Abs. 4 GG zu beachten. Auch die Tatsache, dass ein Investor offensichtlich Garantien benötigt, um das Bestandsnetz längerfristig zu erhalten, belegt, dass der Staat und damit der Steuerzahler in der Infrastrukturverantwortung bleibt. Die bisherigen Ausbaumaßnahmen hätten sich ohne Baukostenzuschüsse in diesem Umfang nicht durchführen lassen. Dieser Verantwortung muss sich der Staat auch weiterhin stellen. In welcher Rechtsform dies geschieht, ist eine Zweckmäßigungsfrage.

5. Die Aufgabe des Staates ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen für Wettbewerb zu setzen. Dies ist auch die Vorgabe der Europäischen Union. Hierbei ist sicherzustellen, dass funktionsfähige Wettbewerbslösungen überhaupt erst entstehen können. Trotz der Tatsache, dass inzwischen private Wettbewerber im Güterverkehr einen Marktanteil von 15 % erreicht haben, hat sich grundsätzlich an der marktbeherrschenden Stellung der Deutschen Bahn AG nichts geändert. Insofern kommt es darauf an, aktiv das Entstehen von Wettbewerbslösungen weiter zu unterstützen. Ähnlich wie in der Telekommunikation ist es entscheidend, in der Entstehungsphase den Interessen der neuen Wettbewerber besonders Rechnung zu tragen. Der Staat muss daher proaktiv seiner wettbewerbsgestaltenden Aufgabe gerecht werden. Egal wie man nun zu den Annahmen im vorliegenden Gutachten „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ steht, der Gestaltungsrahmen für die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik ist am größten, wenn die Trennungsvariante gewählt wird und auf der Infrastruktur Wettbewerb von privaten Dienstleistungsunternehmen durchgeführt wird.

Dies ist die einzige Variante, die eine positive modal split Änderung zugunsten des Schienengüterverkehrs bewirkt, durch einen signifikanten Marktanteil privater Wettbewerber. Deutschland wäre damit in Punkto Marktentwicklung den europäischen Nachbarstaaten weit voraus und hätte ein zukunftsgerichtetes Eisenbahnwesen.

Dieses würde auch dem seinerzeit von der Pällmann-Kommission vorgeschlagenen Modell entsprechen, nämlich Schieneninfrastruktur, Betriebsinfrastruktur und Betriebsführung aus der DB AG auszugliedern. Die Gutachter sind sich auch darüber einig, dass nur so gewährleistet ist, dass proaktiv für alle Beteiligten gleiche Rahmenbedingungen zur Nutzung der Infrastruktur geschaffen werden und mögliche Diskriminierungen ausgeschlossen werden können. Zudem kann in einem derartigen Modell auch erwartet werden, dass das Netz ein unternehmerisches Interesse nach eigenen Gesichtspunkten an der Vermarktung der Netzinfrastruktur gegenüber Dienstleistungsunternehmen hat und diesbezüglich auch in der Lage und bereit ist, zusätzliche unterstützende Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen. Dieses Modell würde zudem auch gewährleisten, dass die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Hand des Bundes weiter nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen würde und zudem auch die betriebswirtschaftlichen Interessen aller Dienstleister einbezogen werden würden. Es wäre eine erhebliche Schiefelage, wenn letztendlich wesentliche Entscheidungen zum Infrastrukturausbau oder auch zur Reduzierung des Netzes von unternehmerischen Interessen eines Dienstleisters geleitet würden.

6. Die Regulierungsfunktion der Bundesnetzagentur kann sicherlich nicht bestritten werden. Es kann jedoch Unternehmen nicht zugemutet werden, schon gar nicht im Markt mit langlebigen Anlagegütern, Kundenbeziehungen aufzubauen, ohne letztendlich gesicherte Rahmenbedingungen für den Netzzugang und die Netznutzung zu besitzen.

Folgende Voraussetzungen müssen daher in jedem Fall erfüllt sein:

- a. Diskriminierungsfreier Zugang zum Netz:
Trassenvergabe, Zugang zu Schnittstellen wie Rangierbahnhöfen und Terminals müssen diskriminierungsfrei erfolgen und außerhalb eines anbietenden Dienstleistungsunternehmens geregelt sein.
- b. Transparentes und nachvollziehbares Preisfestsetzungssystem:
Preisfestsetzungssystem für alle Nutzer des Netzes, das auch eine Pauschalierung der Trassenkosten für Großkunden ausschließt und ebenfalls außerhalb eines anbietenden Dienstleistungsunternehmens organisiert sein muss.
- c. Neutraler Zugang zur Energieversorgung:
Stromversorgung und Mineralölversorgung müssen im Wettbewerb einkaufbar sein, dürfen nicht über ein anbietendes Dienstleistungsunternehmen organisiert und abgerechnet werden.
- d. Unabhängige Regulierungsaussicht für die Regelung von Streitfällen.

Darüber hinaus müssen auch bei der Entwicklung der Infrastruktur und der technischen Weiterentwicklung von Systemen die Interessen aller Dienstleister nicht diskriminierend berücksichtigt werden.

Keine noch so gute Regulierungsbehörde kann ex post die gleichen Wirkungen erzielen, wie die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs durch eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb. Wettbewerb kann nicht simuliert werden, sondern muss durch klare Rahmenbedingungen organisiert sein. Auch so genannte Chinese Walls können grundsätzlich nicht verhindern, dass im wirklichen Leben Informationen durchgereicht werden.

- 7. Privates Kapital braucht entsprechendes Vertrauen in die längerfristigen Perspektiven des Marktes. Dies gilt umso mehr, als es sich im Schienenverkehr um langlebige Wirtschaftsgüter handelt und häufig eine längerfristige Markterschließungsphase notwendig wird, um dauerhaft neue Kundenbeziehungen aufzubauen. Der Markt des Eisenbahngüterverkehrs braucht privates Kapital.

Es geht daher im Ergebnis nicht darum, ob ein Unternehmen – nämlich die Deutsche Bahn AG – börsenfähig gemacht wird, sondern welche Zukunft das Verkehrssystem Schienengüterverkehr künftig haben kann. Die allgemeine Überzeugung selbst der Deutschen Bahn AG ist, dass der Wettbewerb in Schienengüterverkehr in den nächsten Jahren deutlich national und international zunehmen wird und die Wettbewerber bis zu 25 oder 30 % Marktanteil erreichen können. Dies ist gegenüber der Ausgangslage sehr beachtlich. Nur dadurch gelingt es jedoch, dass die Schiene für Spedition aber auch Industrie und Handel wieder eine größere Bedeutung erlangt. Zur Lösung der Verkehrsaufgaben der Zukunft ist es daher entscheidend, jetzt die Weichen richtig zu stellen. Wenn die Politik ein Interesse daran hat, im Maße des Möglichen dem Schienengüterverkehr künftig wieder eine höhere Bedeutung zukommen zu lassen, dann gehört dazu ein leistungsfähiges Netz für diesen Schienengüterverkehr einschließlich der Umschlagseinrichtungen, das im Interesse aller Nutzer ausgebaut wird und eine völlig neutrale diskriminierungsfreie Nutzung durch Dienstleister zulässt. Es sollte daher nicht nach kurzfristigen haushaltspolitischen Überlegungen entschieden werden, sondern die langfristige strategische Ausrichtung des Systems Schiene steht zur Entscheidung.



Börsengang der DB:

Klare Trennung staatlicher und unternehmerischer Aufgaben

**Position zum Börsengang
der Deutschen Bahn AG**

**Positionspapier zur
Anhörung vor dem
Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestages**

1. Juni 2006

**Joachim Kemnitz
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.**

Hauptstadtbüro Friedrichstr. 95
10117 Berlin

Tel.: (030) 2018 1742

Fax: (030) 2096 2586

E-Mail info@pro-bahn.de

Internet: www.pro-bahn.de, www.der-fahrgast.de, www.fahrgast-rechte.de

Zusammenfassung

- **PRO BAHN forderte schon anlässlich der Anhörung zur Zwischenbilanz der Bahnreform die klare Trennung staatlicher und unternehmerischer Aufgaben. Die Richtigkeit dieser Position hat sich in den vergangenen 6 Jahren bestätigt.**
- **Die Aufteilung der Bahn nach staatlicher und unternehmerischer Verantwortung ist keine Zerschlagung.**
- **Von zwei Ausnahmen abgesehen finanziert sich nirgends auf der Welt das Bahnnetz selbst.**
- **Eine Börsenprivatisierung der Bahninfrastruktur ist mit erheblichen finanziellen Risiken für den Steuerzahler verbunden, die auch Auswirkungen auf die Fahrgäste haben. Die fehlgeschlagene Privatisierung des britischen Eisenbahnnetzes zeigt, dass dieses Risiko ein Vielfaches der zu erwartenden Erlöse aus einem integrierten Börsengang der DB AG beträgt.**
- **Der Fahrgastverband hält daher die Inkaufnahme des Risikos aus der materiellen (Teil-) Privatisierung des Netzes für staatspolitisch nicht vertretbar.**
- **Nur die Trennung von Verkehrsunternehmen und Schienennetz kann staatliche und unternehmerische Verantwortung sauber und effizient trennen.**
- **Das Schienennetz ist ein Monopol.**
- **Das Schienennetz bleibt überwiegend staatlich finanziert.**
- **Daher eignet sich das Schienennetz nicht zur Privatisierung.**
- **Privatisierung und Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ist hingegen ein Erfolgsmodell. Mit Schienennetz bliebe die DB zu 51 % staatlich. Ein halbstaatlicher Logistikkonzern kann die für Wachstum erforderlichen Kapitalerhöhungen nicht ohne die Mitwirkung des Staates vornehmen.**
- **Netz und Verkehr sind trennbar.**
- **Auch bei einer Trennung bleibt die DB auf Wachstumskurs. Das hat das Gutachten der Bundesregierung ergeben.**
- **Andere Modelle als Trennung sind allenfalls Übergangslösungen, weil sie die ständige Diskussion um den Umfang der staatlichen Mittel für das in privater Hand befindliche Schienennetz nicht beenden.**
- **Trennung erfordert Sorgfalt. Die Zusammenarbeit der Bahnen muss im Interesse der Fahrgäste, Spediteure und Arbeitnehmer neu geregelt werden.**

Anhang 1: Kosten der Railtrack-Privatisierung

Anhang 2: Erfahrungen mit dem privatisierten Netz: Vom Börsengang zum Bettelgang?

Ausgangslage

"Zwischenbilanz der Bahnreform" 2000: PRO BAHN fordert klare Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortung für das Schienennetz

Die Anhörung zur "Zwischenbilanz zur Bahnreform" vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages im Oktober 2000 war Anlass für den Fahrgastverband PRO BAHN, seinen Standpunkt zum Börsengang zu formulieren und eine klare Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortung zu fordern. Damals stand der Fahrgastverband PRO BAHN mit dieser Forderung praktisch noch allein, denn viele waren noch davon überzeugt, die Privatisierung der Bahn werde die Probleme des Schienennetzes quasi von selbst lösen. Sechs Jahre später teilen weite Kreise von der Industrie über Wirtschaftsverbände bis hin zu den Umweltverbänden die Position, die PRO BAHN damals eingenommen hat. Auch der Deutsche Bundestag hat vielfältig erleben müssen, dass die Bahnreform von 1994 nicht die erhoffte positive Entwicklung für das Schienennetz gebracht hat.

Bevor wir ein Fazit der vergangenen 6 Jahre ziehen, zunächst einige Anmerkungen zur aktuellen Diskussion um die Kapitalprivatisierung der Bahn.

Drei Anmerkungen zur aktuellen Diskussion

- 1. Die Aufteilung der Bahn nach staatlicher und unternehmerischer Verantwortung ist keine Zerschlagung**
- 2. Von zwei Ausnahmen abgesehen finanziert sich nirgends auf der Welt das Bahnnetz selbst**
- 3. Eine Börsenprivatisierung der Bahninfrastruktur ist mit erheblichen finanziellen Risiken für den Steuerzahler verbunden, die auch Auswirkungen auf die Fahrgäste haben**

Zu 1): Bei der Privatisierung in Großbritannien wurde die Staatsbahn British Rail in rund 100 Einzelunternehmen zerlegt. Das wurde dort als "fragmentation" bezeichnet und kann ins Deutsche zutreffend mit "Zerschlagung" übersetzt werden. An eine derartige Zerlegung denkt PRO BAHN nicht und - soweit wir das übersehen können - auch die übrigen Befürworter einer Lösung nicht, bei der die Gliederung des Bahnwesens in einen staatlichen und einen unternehmerischen Bereich gefordert wird. Das kann man zutreffend als Trennung bezeichnen. Es als "Zerschlagung" zu bezeichnen, ist - gelinde gesagt - übertrieben, um nicht das Wort Stimmungsmache zu verwenden.

Zu 2): Von zwei Ausnahmen abgesehen finanziert sich nirgends auf der Welt das Bahnnetz selbst, sondern ist auf staatliche Alimentation angewiesen. Die beiden Ausnahmen - die nordamerikanische Güterbahnen und die drei Netze auf der japanischen Hauptinsel Honshu - brauchen hier nicht ausführlich erörtert zu werden, da sie mit Deutschland nicht zu vergleichen sind: In den USA handelt es sich um reine Güterverkehrsnetze mit langen eingleisigen und nicht-elektrifizierten Strecken niedriger Höchstgeschwindigkeit, zum anderen besteht in Japan eine in Deutschland

nicht vorstellbare Bevölkerungsbildung in einem Land, in dem ein großer Teil der Fläche nicht besiedlungsfähig ist.

Wenn aber - fast - überall in der Welt das Bahnnetz zuschussbedürftig ist, so ist das nicht das Ergebnis schlechten Managements, sondern eine hinzunehmende Tatsache, die allerdings durch ungünstige Rahmenbedingungen für die Bahn verschärft wird. Es ist also nicht zu erwarten, dass ein streng nach betriebswirtschaftlichen Kriterien arbeitendes privates Management die Zuschussbedürftigkeit des Netzes beseitigen würde.

Auf das Thema der ungünstigen Rahmenbedingungen für die Bahn soll hier nicht näher eingegangen werden, zumal es keine Anzeichen dafür gibt, dass sich in absehbarer Zeit eine politische Mehrheit dafür finden lässt, diese Rahmenbedingungen zu verändern.

Es erscheint äußerst problematisch, ein Geschäft, das unter den gegebenen Bedingungen betriebswirtschaftlich ohne staatliche Alimentation nicht erfolgreich sein kann, an die Börse zu bringen, da es doch Ziel der dort betriebenen Geschäfte ist, eine Rendite zu erwirtschaften.

Zu 3) Was geschähe, wenn man dennoch die Börsenprivatisierung des Netzes versuchte? Es ist mit erheblichen Risiken für den Steuerzahler zu rechnen, zumindest mittelfristig.

Dieses Problem ist bereits in der Expertenanhörung am 10. Mai d.J. vor diesem Gremium erörtert worden und dabei ist die Frage nach der Höhe dieses Risikos gestellt worden. Sie ist damals nicht erschöpfend beantwortet worden, sondern lediglich dahingehend, dass finanzielle Anforderungen von etwa 10 Mrd. Euro über den Verkaufserlös hinaus denkbar seien.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen mit der britischen Börsenprivatisierung des Netzes - Stichwort: Railtrack - und deren Scheitern nach etwa 5 1/2 Jahren scheint eine quantifiziertere Antwort möglich.

Ich greife dazu auf Recherchen zurück, die ich für einen 2004 in der Zeitschrift "derFahrgast" erschienen Artikel angestellt habe. Eine leicht gekürzte Fassung dieses Artikels ist als Anlage 2 beigefügt.

Die drei Komponenten

- Kosten der Zwangsverwaltung nach der Insolvenz (immerhin in der Größenordnung von 40 nagelneuen ICE-Halbzügen)
 - Entschädigung der Aktionäre (die aus politischen Gründen für erforderlich angesehen wurde - auch diese Frage ist bereits in der Anhörung am 10. Mai erörtert worden)
 - Rückkauf der Aktiva aus dem Railtrack-Bestand
- haben für den britischen Staat in unmittelbarem Zusammenhang mit der Railtrack-Insolvenz Ausgaben von etwa 21,6 Mrd. Euro ergeben. Rechnet man das aufgrund der Tatsache, dass das deutsche Netz etwa doppelt so groß ist wie das britische, linear hoch, ergäbe sich danach für Deutschland im Falle der Rückkaufnotwendigkeit des Netzes eine Summe (in Anlage 1 unter "Summe 1" ausgewiesen) von **43,2 Mrd. Euro**. Jeder mag sich selbst die Frage beantworten, ob eine solche Summe von 43,2 Mrd. Euro eine relevante Summe für den deutschen Staatshaushalt darstellte oder nicht.

Man sollte diesen Betrag als die Abschätzung einer Größenordnung ansehen. Damit nicht der Eindruck entsteht, hier werde bewusst eine Horrorzahl in Umlauf gesetzt, sei ergänzend noch angemerkt:

1. bei den britischen Zahlen handelt es sich um Werte aus den Jahren 2001 bis 2003; sie könnten also in späteren Jahren höher ausfallen.
2. Es handelt sich dabei nur um unmittelbare Zahlungen im Zusammenhang mit der Abwicklung des Zusammenbruches von Railtrack. Nach Leistung dieser 21,6 Mrd. Euro (britische Netzgröße) übernahm die quasi-staatliche Nachfolgegesellschaft Network Rail ein Netz, das sich in wesentlich schlechterem Zustand befand als vor dem Börsengang, da Railtrack unzureichend in das Netz investiert hatte. Der Netzzustand wurde auch für die Fahrgäste spürbar, da der bisherige Fahrplan nicht mehr durchführbar war und Verspätungen unvorstellbaren Ausmaßes auftraten. Teilweise waren bis zu 60% aller Züge verspätet. - Auf solche Auswirkungen für die Fahrgäste sei ausdrücklich hingewiesen.
Zusätzlich zu den im Fünfjahresplan "CP2" (März 2001 - März 2006) geplanten staatlichen Zuschüssen von 22,4 Mrd. Euro für den Netzunterhalt wurde ein zusätzlicher staatlicher Zuschuss von 15 Mrd. Euro zum Abbau des Instandhaltungsrückstandes in den Jahren 2002 - 2006 für notwendig angesehen. Rechnet man diesen den Kosten des Railtrack-Scheiterns hinzu, ergäben sich - bei linearer Hochrechnung auf die deutsche Netzgröße - Ausgaben für den Staat von **73,2 Mrd. Euro** (in Anlage 1 als "Summe 2" ausgewiesen).

Der durch das Gutachten der Bundesregierung prognostizierte Erlös aus der Privatisierung der Hälfte des DB-Konzerns mit Schienennetz beträgt etwa ein Viertel dieses Risikos. Das Risiko könnte man umgehen, wenn man nur die Verkehrsunternehmen zu 100 % (an der Börse) verkaufte. Der Verkaufserlös wäre nur geringfügig niedriger als der Verkauf der DB mit Netz.

Der Fahrgastverband hält daher die Inkaufnahme des Risikos aus der materiellen (Teil-) Privatisierung des Netzes für staatspolitisch nicht vertretbar.

Nach diesem Ausflug in die aktuelle Diskussion nun zurück zum Fazit der vergangenen 6 Jahre aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Fazit der vergangenen 6 Jahre

Nur die Trennung von Verkehrsunternehmen und Schienennetz kann staatliche und unternehmerische Verantwortung sauber und effizient trennen

Die Erfahrungen der vergangenen sechs Jahre haben gelehrt, dass auch die privatisierte Deutsche Bahn AG die Probleme des Schienennetzes nicht lösen konnte. Überall, wo der Fahrgastverband PRO BAHN mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Zweckverbänden und Landespolitikern sprach, um Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen, zeigte sich, dass der größte Widerstand aus dem Unternehmen Deutsche Bahn AG kam und dieser Widerstand für nicht überwindbar gehalten wurde.

Einige Stichworte dazu:

- * illegale Stilllegungen,
- * Vernachlässigung von Schienenstrecken,
- * nicht abgerufene Bundesmittel für Investitionen,
- * angeblich fehlende Eigenmittel für hoch bezuschusste Maßnahmen,
- * Verweigerung von Planungen, wenn diese nicht von Dritten vorausbezahlt werden,
- * überhöhte Baukosten,
- * überzogene technische Vorschriften,
- * leistungsfeindliches Trassenpreis- und Stationspreissysteme,
- * schleppende Verhandlungen bei Erwerb von Bahnhöfen und Bahnflächen

Es ist vielfach unmöglich, sinnvolle Maßnahmen in angemessener Zeit und zu marktgerechten Kosten umzusetzen. Es gibt Ausnahmen, aber im Großen und Ganzen haben sich Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und dritte Verkehrsunternehmen darauf eingestellt, dass sie für die Verbesserung des Schienennetzes kaum etwas bewegen können, oft nicht einmal mit Geld.

Schienennetz ist Monopol

Das Schienennetz ist ein Monopol. Monopole in privater Hand eignen sich hervorragend dazu, ein Maximum an staatlichen Geldern für ein Minimum an Leistung zu erreichen. Es gibt keinen Markt für Schienenwege, aber es gibt auch keine Verpflichtung für das Netzunternehmen, die Leistung des Schienennetzes gemeinwirtschaftlich zu erbringen. Das bekommen nicht nur die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG zu spüren, sondern auch die Verkehrsunternehmen der DB selbst, die keine öffentliche Kritik am Netz üben dürfen. So kommt oft gar viel zu spät ans Tageslicht, was beim Netz wirklich geschieht. Nur ein Beispiel: als Anfang April dieses Jahres im Süden noch einmal viel Schnee fiel, waren die Straßen schnell wieder frei, aber reihenweise kippten Bäume ins Gleis, weil an der Rodung entlang der Strecken gespart worden war. Die Lokführer haben das vorausgesehen, aber nicht sagen dürfen.

Der Deutsche Bundestag soll nun sich langfristig verpflichten, viel Geld an die DB zu zahlen, um einen Börsengang des Schienennetzes überhaupt möglich zu machen. Das hält PRO BAHN für staatspolitisch nicht verantwortbar.

Schienennetz bleibt überwiegend staatlich finanziert

Das Schienennetz bleibt überwiegend staatlich finanziert. Hinsichtlich der Investitionen ist das völlig unstrittig. Aber es muss auch betont werden, dass die Hälfte der Regionalisierungsmittel über staatliche Leistungsaufträge an das Schienennetz fließt. Auf Hauptstrecken werden die Kosten vielfach zur Hälfte, auf regionalen Bahnen meist zu 100 % über diese staatlichen Leistungsaufträge gedeckt. Es ist aus der Sicht der Fahrgäste und Steuerzahler nicht verständlich, warum das Netz Rendite für Aktionäre erwirtschaften soll. Die Verkehrsunternehmen sollten hingegen privates Kapital einsetzen und dafür auch eine angemessene Verzinsung erwirtschaften.

Privatisierung und Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ist ein Erfolgsmodell

Die Privatisierung der Verkehrsunternehmen der DB und der Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen ist hingegen ein Erfolgsmodell. Das wissen die Fahrgäste, aber auch die verladende Wirtschaft. Die Verkehrsunternehmen haben im Personen- und Güterverkehr gezeigt, dass sie mit neuen Ideen und Engagement das Angebot für die Endnutzer, die Fahrgäste und Güterkunden steigern können. Doch die Wettbewerber der Deutschen Bahn werden nur dann nachhaltig in den Schienenverkehr investieren und Neuverkehre auf die Schiene holen, wenn sie nicht auf die Unternehmen des Netzbetreibers als Konkurrenten stoßen. Die Angst vor Diskriminierung, die Investoren abschreckt, kann keine noch so gute Aufsicht beseitigen.

Es gibt aber auch keinen hinreichenden Grund, dass die Bundesrepublik Deutschland Mehrheitsaktionär eines international tätigen Logistikkonzerns - also auch von Unternehmen wie Stinnes, Schenker und Bax Global - bleibt, nur, weil das Schienennetz im Konzern verbleibt.

Netz und Verkehr sind trennbar

Zwar wäre es auch für die Eisenbahn unternehmerisch optimal, wenn sie alle Produktionsmittel einschließlich des Netzes allein beherrschen würde. Die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG müssen indessen ohnehin mit der Trennung von Netz und Verkehr leben und sollen gleichzeitig durch ihren Wettbewerb Effizienzdruck erzeugen. Das funktioniert nicht. Modelle wie in Schweden und Großbritannien - hier, seitdem der Staat mit „Network Rail“ die Verantwortung wieder übernommen hat - zeigen, dass auch staatlich verantwortete Netzunternehmen gute Leistung erbringen, und dass die Verkehrsunternehmen sich nicht über das System beklagen, sondern es zum Vorteil der Fahrgäste und Güterkunden nutzen.

Auch bei einer Trennung bleibt die DB auf Wachstumskurs

Die Prognosen des von der Bundesregierung eingeholten Gutachtens zeigen, dass der Verkehr wachsen wird - vor allem bei den Gütern -, und zwar so stark, dass der Umsatz des DB-Konzerns ohne Netz wachsen wird. Es gibt Stimmen, die diese Prognose anzweifeln. Doch Deutschland ist ein Transitland, und so werden die Verkehrsmengen unzweifelhaft steigen. Gerade deshalb brauchen wir ein

unabhängiges Schienennetz, das allen Nachfragern diskriminierungsfrei dient. Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt es daher ab, ein weitgehend staatlich finanziertes Schienennetz als Garantie und Sicherheit für die Marktmacht eines Wettbewerbers zur Verfügung zu stellen.

Andere Modelle als Trennung allenfalls Übergangslösungen

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält auf der Grundlage der Erkenntnisse von Booz Allen Hamilton die weiteren geprüften Gestaltungsmodelle eines Börsenganges allenfalls für suboptimale Übergangslösungen. Sie können weder Investoren überzeugen, die in Verkehrsunternehmen investieren möchten, noch können sie den Dauerkonflikt um die staatliche Finanzierung des Schienennetzes lösen. Jede Zwischenlösung wird die politische Diskussion nicht zu Ende bringen, sondern die Politik immer wieder vor die Frage stellen, ob nicht das gewählte System erneut geändert werden muss. Das ist keine gute Basis für die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene.

Trennung erfordert Sorgfalt

Eine Trennung der Unternehmensteile in ein staatlich verantwortetes, gemeinwirtschaftliches Netz und private eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen erfordert Sorgfalt. Mit der Trennung der Konzernteile ist es nicht getan.

Vor allem müssen neue Regeln geschaffen werden, unter denen die Verkehrsunternehmen zum Vorteil der Endnutzer zusammenwirken müssen, etwa

- * beim Personenverkehrstarif
- * beim Vertrieb der Fahrkarten in Bahnhöfen,
- * bei der Erstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne,
- * bei der Vorhaltung von Informationssystemen zu Fahrplänen und Preisen,
- * bei der Kooperation in Güterbahnhöfen,
- * bei technischen Standards und Fragen der betrieblichen Sicherheit.

Auch die Interessen der Eisenbahner müssen durch flankierende Maßnahmen angemessen berücksichtigt werden.

Doch diese Aufgaben sind lösbar, wenn sich der Deutsche Bundestag seiner Verantwortung gegenüber den Fahrgästen, der verladenden Wirtschaft und den Arbeitnehmern des Bundesunternehmens stellt.

Joachim Kemnitz
PRO BAHN e.V.
Bundesvorstand für
Fernverkehr und
Verbraucherschutz

Weitere Informationen zum Börsengang in *derFahrgast* 2/2006.
online unter <http://www.der-fahrgast.de/Archiv/2006/2006.html#Boersengang>

Anlage 1:

Kosten der Railtrack-Privatisierung
(alle Werte in Mrd. Euro)

	Britisches Netz	Umrechnung auf dt. Netzgröße.
Kosten der Zwangsverwaltung (Quelle: Sunday Business No. 192, 14 Oct. 2001); entspricht etwa dem Anschaffungswert von 40 ICE-Halbzügen	1,1	
Entschädigung der Aktionäre (Quelle: (3), Nov. 2002, S.5)	2,5	
Rückkauf der Railtrack-Aktiva (Quelle: (3), Aug. 2002, S. 5)	18,0	
<u>Summe 1:</u> Unmittelbare Kosten der Railtrack-Insolvenz, die direkte Staatsausgaben verursacht haben	<u>21,6</u>	<u>43,2</u>
zusätzliche Zuschüsse für das Netz zum Abbau des durch Railtrack verursachten Instandhaltungsrückstandes nach der Übernahme durch National Rail (2002 - 2006)		
	15,0	
<u>Summe 2:</u> Kosten der Railtrack-Insolvenz einschl. Finanzierung des Instandhaltungsrückstandes	<u>36,6</u>	<u>73,2</u>

Nebenrechnung zu obiger Aufstellung:

Abschätzung der Kosten zum Abbau des Instandhaltungsrückstandes (Summe 2)

Vor der Insolvenz geplante Zuschüsse an Railtrack für die Fünfjahresperiode 2001 - 2006:
14,9 Mrd. £ = 22,4 Mrd. Euro (entspricht 4,5 Mrd. Euro / Jahr) (Quelle: (3), Dec. 01, S. 17)
Zusätzliche Kosten zum Abbau des Instandhaltungsrückstandes:
10 Mrd. £ (in den Jahren 2002 - 2006) = 15 Mrd. Euro (entspricht 3 Mrd. Euro / Jahr);
(Quelle: (3), Apr. 03, S. 14; s. hierzu auch (3), Oct. 02, S. 13 und (3), Nov. 02, S. 5)

(1) Wolmar, Ch. "Broken Rails", London 2001
(2) Nigel G. Harris und Ernest Godward, "The Privatisation of British Rail", London 1997
(3) Zeitschrift "Modern Railways"
Weitere Einzelheiten s. Anlage 2 dieser Stellungnahme

Anlage 2

Erfahrungen mit dem privatisierten Netz:

Vom Börsengang zum Bettelgang?

Railtrack: Von Höhenflug zur Pleite

In Großbritannien wurde das unter dem Namen "Railtrack" ausgegliederte Netz im Mai 1996 vollständig an der Börse verkauft, zu einem Ausgabekurs von £ 3,90. Ende 1998 erreichte der Kurs mit £ 17,68 seine höchste Notierung. Weitere drei Jahre später, am 7. Oktober 2001, verhängte der Verkehrsminister mit Zustimmung des obersten Gerichts die Zwangsverwaltung über Railtrack. Der letzte notierte Kurs der Aktie lag bei £ 2,80.

Ein knappes weiteres Jahr darauf, am 1. Oktober 2002, hörte die Gesellschaft auf zu bestehen und der Nachfolger "Network Rail" übernahm den Betrieb des Netzes. Anfang 2003 wurden die Railtrack-Aktionäre mit £ 2,60 pro Aktie abgefunden. Es war also ein kurzes Strohfeuer an der Börse, dem der rasante Abschwung folgte. Der britische Steuerzahler zahlte viermal für das Netz: beim Börsengang für den sehr billigen Ausgabepreis, für die hohen Kosten der fast ein Jahr währenden Zwangsverwaltung, für den Rückkauf der Aktiva durch Network Rail aus der Konkursmasse und schließlich für die Entschädigung der Railtrack-Aktionäre. Grund genug zu fragen: Was ist falsch gelaufen beim Börsengang des Bahnnetzes in Großbritannien und welche Lehren kann und sollte man in Deutschland daraus ziehen?

Ähnliche Entwicklung in Deutschland und Großbritannien

Zunächst war die Entwicklung in beiden Ländern parallel verlaufen. Von 1990 bis 1993 verschlechterten sich die Finanzen der Staatsbahnen, teilweise bedingt durch die konjunkturelle Entwicklung. In Deutschland kam die Vereinigung hinzu und bescherte dem Staat eine zweite Staatsbahn, die Deutsche Reichsbahn. Jeweils gegen Ende 1993 wurden in beiden Ländern neue Eisenbahngesetze erlassen. Anfang Januar 1994 wurden die beiden deutschen Staatsbahnen vereinigt und in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft überführt, also formal privatisiert. Noch heute ist der Staat der alleinige Anteilseigner. Es hat hier also keine grundsätzliche Privatisierung des Bahnsystems stattgefunden, sondern lediglich die Überführung der Staatsbahn in eine andere Rechtsform.

In Großbritannien setzte ab 1994 die Aufteilung der Staatsbahn in über 100 Einheiten ein, die dann einzeln verkauft wurden¹. Was sich nicht verkaufen ließ, wurde aufgelöst. Der einzige Börsengang war der oben erwähnte der Railtrack. Der Privatisierungsprozess ging so weit, dass an dessen Ende die Auflösung der Staatsbahn stand. Heute hängt ein Großteil der "Player" des privatisierten Bahnsystems wieder am finanziellen Tropf des Staates, auch wenn das Wort "Wiederverstaatlichung" im regierungsamtlichen Gebrauch verpönt ist².

¹ Übersicht zur Aufteilung der Staatsbahn in: Harris, N. G. und Godward, E.: The Privatisation of British Rail. First Edition, published by the Railway Consultancy Press, London 1997, S. 82.

² Kemnitz, J.: in: Der Fahrgast Nr. 97 - 2/2004, S. 18 ff.

Großbritannien: Hohe Kosten für die Zerschlagung eines Bahnsystems

Um ein Mißverständnis zu vermeiden: Die Aufteilung des britischen Bahnsystems darf man "Zerschlagung" nennen, da Railtrack in eine Vielzahl von Unternehmen zerlegt wurde. Für die in Deutschland diskutierte Frage, ob das Schienennetz im DB-Konzern verbleibt, ist das Wort "Zerschlagung" völlig fehl am Platze, da die DB im übrigen nicht zerlegt werden soll.

Als die konservative Partei zu ihrer eigenen Überraschung 1992 noch einmal die Unterhauswahlen gewonnen hatte, nahm sie voller Elan die Privatisierung der Staatsbahn British Rail (BR) in Angriff. Noch 1992 brachte sie einen Gesetzentwurf (Railways Bill) ein, der dann mit kleineren Änderungen im November 1993 zum Gesetz (Railways Act) wurde, obwohl man zu diesem Zeitpunkt über das Wie der Privatisierung noch keine klaren Vorstellungen hatte. Klar waren nur zwei Dinge: Der Verkauf sollte möglichst viel Geld in die Staatskasse spülen und er sollte so schnell gehen, dass bis zur nächsten Wahl 1997 der Privatisierungsprozess auch für die Labour-Opposition unumkehrbar sein sollte. Der "Railways Act 1993" stellte also nur eine vage Rahmenregelung dar und ließ die Details offen.

Anfangs gab es die Idee der Gründung einer Aktiengesellschaft "British Rail plc" und - wie zurzeit in Deutschland - deren Verkauf an der Börse. Doch dann entwickelte die Implementierung des Gesetzes eine Eigendynamik und es kam anders. Zum Zweck des Verkaufs der Staatsbahn wurde unter ihrem "Board" eine Verkaufsabteilung - "BR Vending Unit" - gebildet, die sich sehr schnell dafür entschied, die BR nicht "am Stück" zu verkaufen, sondern sie zu zerlegen und die Stücke dann einzeln zu veräußern.

An diesem Punkt des Prozesses stand also nicht der mittel- bis langfristige Aspekt im Vordergrund, die privatisierte Bahn effizient und nach den Bedürfnissen der Fahrgäste zu organisieren, sondern der kurzfristige des schnellen Verkaufs und des Erzielens von Einnahmen für die Staatskasse. Harris/Godward schreiben dazu: "Die Doktrin, dass der private Sektor zwangsläufig einen besseren Service bieten würde, wurde als unwiderlegbar unterstellt."³

Damit die Fragmentierung, wie man die Aufsplitterung bald beschönigend nannte, nicht im totalen Chaos endete, beschloss man, das zerstückelte System für eine Übergangszeit von zwei Jahren im Staatsbesitz zu belassen, während derer das Zusammenspiel der Teile als funktionsfähige Einheit geprobt werden sollte.

Anschließend begann dann der "Ausverkauf". Um es vorweg zu nehmen, die Auflösung der Staatsbahn wurde erreicht; Abschluss war die Abmeldung von "British Rail" beim Internationalen Eisenbahnverband UIC.

Das Zusammenwachsen der über 100 Einzelteile zu einem funktionsfähigen System dauerte länger als geplant und ist auch heute noch nicht optimal gelöst. Erreicht werden sollte diese "Wiedervereinigung" durch ein ausgeklügeltes Vertragssystem, das die Rechte und Pflichten eines jeden Teils der fragmentierten Bahn regeln sollte. Mit der Entwicklung und Handhabung dieses Vertragssystems wurde die neu gegründete Regulierungsbehörde ORR (Office of the Rail Regulator; oft auch kurz als RR (Rail Regulator) bezeichnet) beauftragt. Da eine derartig weit gehende Fragmentierung des Bahnsystems von den meisten Führungskräften der Staatsbahn als nicht zielführend abgelehnt wurde, griff man bei der Schaffung des Regulierungssystems in weiten Bereichen auf "externen Sachverstand" zurück, dem es allerdings oft an Kenntnissen der Eigenheiten des Bahnsystems mangelte. "Die

³ Harris/Godward, a. a. O., S. 60.

Blinden berieten dabei die Tauben"⁴. Regierung, Railtrack, BR und die privaten Ausschreibungsbewerber gaben rd. £ 1 Mrd. an Honoraren für Anwälte, Wirtschaftsprüfer, Unternehmensberater usw. aus⁵. Eine von Harris/Godward aufgestellte Opportunitätskostenrechnung⁶ beziffert die Kosten der Privatisierung auf £ 5,612 Mrd. (8,42 Mrd. EUR) für den Steuerzahler und £ 9,812 Mrd. (14,7 Mrd. EUR) für die Volkswirtschaft und lässt vermuten, dass die Verwendung dieser enormen Mittel für die Rationalisierung der Staatsbahn den Steuerzahler und die Volkswirtschaft billiger gekommen wäre.

Railtrack: Eine ungesetzliche Geburt

Der Name "Railtrack" war im "Railways Act 1993" überhaupt nicht vorgekommen⁷ und das Gesetz enthielt auch keine klaren Bestimmungen zur künftigen Organisation des Netzes. Als die Aktiengesellschaft "Railtrack plc" im Frühjahr 1994 als Tochter der Noch-Staatsbahn BR zur Welt kam, hatte sie keinen gesetzlichen Vater. So nahmen sich ihrer Erziehung sowohl ein "Stiefvater", ihr kurz zuvor vom Erdölkonzern BP geholter Vorsitzender Bob Horton, als auch drei "Vormünder" an: 1. die Regierung, mal in der Person des Schatzkanzlers, mal in der Person des jeweiligen, häufig wechselnden Verkehrsministers, 2. der personenanonyme Abwickler der vom Ende gezeichneten Mutter, die "BR Vending Unit", und 3. der Rail-egulierer John Swift QC⁸.

Die Rechte und Pflichten dieser vier "Erzieher" waren nicht klar festgelegt und abgegrenzt, ein verhängnisvolles Regelungsvakuum. Jeder der vier traf mindestens eine für die weitere Entwicklung der Railtrack bedeutsame Entscheidung:

1. Bob Horton überredete das politische Umfeld, Railtrack müsse in den nächsten zwei Jahren an der Börse privatisiert werden⁹, was vom Gesetz nicht vorgeschrieben war.

2. Die Verkaufsabteilung der Staatsbahn entschied, Railtrack die Verfügung über einen Großteil der von der Mutter ererbten Personalressourcen zu entziehen¹⁰.

3. Auf Druck der Regierung wurden diese abgespaltenen Ressourcen weiter in die Bereiche "Maintenance (Wartung)" und "Renewal (Erneuerung)"¹¹ aufgeteilt, "eine gekünstelte Teilung, die weitgehend als unangemessen angesehen wurde. [...] Die willkürliche Aufteilung der Briscos in ‚Maintenance‘- und ‚Renewal‘-Gesellschaften

⁴ Wolmar, C.: Broken Rails - How Privatisation Wrecked Britain's Railways. Second, revised edition, Aurum Press London 2001, S. 86.

⁵ Wolmar, a. a. O., S. 75 und 198. *

⁶ Harris/Godward, a. a. O., S. 139. *

⁷ Wolmar, a. a. O., S. 75.

⁸ QC = Queen's Coroner, Kronanwalt; im ursprünglichen Sinn ein Beamter, der unnatürliche Todesfälle untersucht.

⁹ Wolmar, a. a. O., S. 87.

¹⁰ Rd. 28.500 Beschäftigte wurden in 13 Instandhaltungsgesellschaften ausgegliedert, da man glaubte, diese besser an private Baufirmen verkaufen zu können. So verblieben bei Railtrack nur etwa 11.500 Mitarbeiter, davon rd. 6.000 im Bereich Stellwerke und Signalwesen. *

¹¹ Als „Maintenance“ (Wartung) sollte angesehen werden das Auswechseln von gelaschten Schienen bis zu 60 Fuß (ca. 18 m) Länge oder von nahtlos verschweißten Schienen bis zu 600 Fuß (rd. 183 m) Länge, bei anderen Arbeiten bis zu einem Wert von £ 25.000 pro Arbeitsgang. Alles andere sollte „Renewal“ (Erneuerung) sein (s. Wolmar, a. a. O., S. 92). *

war ein anderer Fehler, der dazu beitrug, dass Railtrack die Kontrolle über das Management ihrer Anlagen verlor"¹².

4. Dann entschied auch noch der Regulator in den unter ihm entwickelten Verträgen, die Abwicklung der Instandhaltung unterschiedlich zu regeln¹³: Die "Maintenance" sollte für jede der schließlich sieben Zonen an eine Gesellschaft pauschal vergeben und mit einem Pauschalbetrag vergütet werden; "Renewal" war ebenso an einen anderen Kontraktor zu vergeben, jedoch sollten die Arbeiten hier einzeln vergeben und abgerechnet werden.

Jede dieser unglücklichen Entscheidungen allein wäre noch zu verschmerzen gewesen. In ihrem Zusammenwirken ergaben sie jedoch eine Infrastruktur-Organisation, die langfristig nicht funktionieren konnte.

Railtrack bekam aufgrund eines komplizierten Abstimmungsprozesses seine Haupteinnahmen, die Trassengebühren, vom Regulierer bewilligt und sollte damit - neben den Stellwerken und Signalen - sowohl "Maintenance" als auch "Renewal" finanzieren. Es hatte aber anfangs weder das Recht noch das Fachpersonal, die Arbeiten zu kontrollieren oder die Durchführung bestimmter Arbeiten anzuordnen: ein Auftraggeber ohne Rechte, ein Gutsherr ohne Arbeiter.

So kam es zur lähmenden Dauerkontroverse auf drei Ebenen:

- Zwischen Railtrack, "Maintenance" und "Renewal" darum, was jeder der beiden Instandhaltungs-Kategorien zuzuordnen war,
- zwischen Railtrack und dem Rail-Regulator um die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel und
- zwischen dem Rail-Regulator und dem Schatzkanzler, wie das, was der formal unabhängige Regulator Railtrack zugestanden hatte, aus dem Staatshaushalt zu finanzieren war.

Das führte zu einem ständigen Druck, die Kosten zu senken, mit der Auswirkung, dass die Qualität der Infrastrukturunterhaltung sank¹⁴.

Kaum Friktionen gab es dagegen in dieser Phase zwischen Railtrack und den Transportgesellschaften.

Ohne dass diese Zwistigkeiten gelöst waren und der Bereich Netz zu einer funktionsfähigen Einheit zusammengewachsen war, wurde das zweijährige Kind Railtrack für "volljährig" erklärt und zum Verkauf an der Börse freigegeben. Mit der unvollkommenen Organisation wurde es ein Sprung ins kalte Wasser.

Den Sprung ins kalte Wasser überstand die junge Railtrack verhältnismäßig gut, doch mittelfristig machten sich die Folgen der unzulänglichen Organisation bemerkbar und führten schließlich zu ihrem frühen Tod nach nur acht Jahren.

Hatfield - der Urknall, der Railtrack zum Krüppel machte

Doch scheinbar war diese "kühne" Organisation ein Erfolg. Railtrack machte von Anfang an Bilanzgewinne: £ 339 Mio. 1997, £ 400 Mio. 1997/98 und für die ersten sechs Monate des Geschäftsjahres 1999/2000 war ein Gewinn von £ 236 Mio.

¹² Wolmar, a. a. O., S. 90 und 92.

¹³ Die Wartung wurde pauschal abgerechnet. Je mehr der Auftragnehmer auf "Renewal" abschieben konnte, desto höher war sein Gewinn. *

¹⁴ Der vom Regulator ausgehende Kostendruck ist daran abzulesen, dass die Zahl der Gleisbauarbeiter von 31.000 (1994) auf 15.000 bis 19.000 (Ende 2001) gefallen war. Schließlich hatten immer weniger Gleisbauarbeiter einen festen Arbeitsplatz. Nach einer Untersuchung "tourten" zuletzt 84.000 von Job zu Job durch Großbritannien und arbeiteten bei mehr als 2.000!!! Gesellschaften (Wolmar, a. a. O., S. 181).

(hochgerechnet auf das Jahr also £ 472 Mio.) angekündigt¹⁵; die Dividenden ergaben die gute Rendite von etwa 6,6 % (bezogen auf den Ausgabekurs). Der Aktienkurs war Ende 1998 auf mehr als das Vierfache des Ausgabekurses gestiegen.

Zwar gab es durch zwei schwere¹⁶ und einige leichtere Unfälle ein allgemeines Gefühl der Unzufriedenheit mit Railtrack, aber die Wogen glätteten sich immer wieder.

Kaum jemand außerhalb der unmittelbar Beteiligten interessierte sich für das Funktionieren oder Nichtfunktionieren dieser komplexen Organisation. Im Nachhinein hat es den Anschein, als ob auch die Führung von Railtrack die Zusammenhänge und das Geschehen „an der Strecke“ nicht überschaute. Das alles änderte sich schlagartig am 17. Oktober 2000. Da entgleiste bei Hatfield an der Ostküstenhauptstrecke der 12.10-Uhr-Intercity-Zug von London (Kings Cross) nach Leeds bei einer Geschwindigkeit von 185 km/h. Auch wenn jeder getöte Bahnfahrgast ein Toter zu viel ist, so war dieser Unfall mit vier Todesopfern im Kontext der Eisenbahnunfälle keiner der ganz schweren. Diese Aussage wird noch erhärtet durch die Tatsache, dass sich drei Wochen später weiter nördlich auf der parallel verlaufenden Autobahn M1 ein Autounfall mit sechs Todesopfern ereignete¹⁷.

"Ursache des Unfalls von Hatfield war nicht ein Schienenbruch. Er wurde ausgelöst durch das totale Missmanagement von Railtrack und ihren Auftragnehmern. Die gebrochene Schiene war das Ergebnis der völligen Inkompetenz des Managements im Zusammenspiel zwischen Railtrack und dem Kontraktor, Balfour Beatty", kommentierte Chris Garnett, Vorsitzender der Bahngesellschaft GNER (Great North Eastern Railways), deren Zug entgleist war, den Unfall¹⁸.

Zwei Dinge waren es, die aus dem mittelschweren Unfall von Hatfield eine Katastrophe machten: Erstens war der Riss am Schienenkopf schon zwei Jahre zuvor¹⁹ bemerkt, aber wegen Kompetenzstreitereien zwischen Railtrack, dem Verantwortlichen "Balfour Beatty" und der für die Erneuerung zuständigen "Jarvis Fastline" nicht repariert worden²⁰. Todesopfer als Folge von Kompetenzstreitigkeiten sind eine erstrangige Nachricht für die offene Mediengesellschaft. Zweitens offenbarte die Zeit nach Hatfield, dass Railtrack weder einen Überblick über den Zustand seines Netzes hatte noch das Gefahrenpotenzial festgestellter Schienenmängel realistisch einordnen konnte.

An 6.821 Stellen zeigten Schienen ähnliche Wartungsmängel wie bei Hatfield; einen Monat nach dem Unfall gab es zusätzlich zu den üblichen 500 Langsamfahrstellen (La) wegen normaler Bauarbeiten weitere 574 (in vielen Fällen mit nur 30 km/h (= 20 mph) befahrbar) in einem Netz, das etwa halb so groß ist wie das deutsche (allerdings eine höhere spezifische Zugdichte hat). Bis zum Mai 2001 waren als Folge von Hatfield 1.286 Langsamfahrstellen eingerichtet worden²¹. Noch Anfang Dezember gab es 533 La, davon 401 mit 30 km/h. Rund 10.000 der täglich 18.000

¹⁵ Wolmar, a. a. O., S. 203.

¹⁶ s. Kemnitz, J. in: Der Fahrgast Nr. 90, Mai - Juli 2002, S. 5 ff.

¹⁷ s. Wolmar, a. a. O., S. 1. *

¹⁸ nach Wolmar, a. a. O., S. 155.

¹⁹ Wolmar, a. a. O., S. 157.

²⁰ Einen guten Einblick in die Arbeitsbedingungen im fragmentierten Bahnsystem gibt das Buch von Murray, A.: Off the Rails - Britain's rail crisis - cause, consequences and cure, first published by Verso, London, 2001. *

²¹ s. Wolmar, a. a. O., S. 5 und S. 155. *

Reisezüge (= 55 %) waren verspätet, und das nicht verglichen mit dem normalen Fahrplan, sondern mit den Fahrzeiten der ständig wechselnden Notfahrpläne. Die Bahn verlor kurzfristig ein Viertel aller Fahrgäste; im Fernverkehr mehr, im Nahverkehr weniger. Die GNER, deren Zug entgleist war, verlor für einige Monate die Hälfte ihrer Fahrgeldeinnahmen²². Die Verspätungen der Züge als Folge von Hatfield waren noch neun Monate später zu spüren und hatten eine starke Abnahme der Zahl der Reisenden zur Folge. Dadurch wurden die 25 Transportgesellschaften mit in den finanziellen Strudel von Railtrack hineingezogen. "Mehr als die Hälfte" der Transportgesellschaften konnte nur durch zusätzliche staatliche Zuschüsse am Leben gehalten werden²³. "Hatfield verwandelte Railtrack von einer profitablen Gesellschaft in ein finanzielles Wrack"²⁴.

Der Railtrack-Vorstand macht Bittgänge, der Verkehrsminister zieht die Notbremse

"Railtrack war ein von Subventionen abhängiger Monopolist, verantwortlich für ein gewaltiges Investitionsprogramm, das großenteils mit öffentlichen Geldern finanziert wurde"²⁵. Das komplizierte System der Gewährung der Trasseneinnahmen²⁶ würde den Rahmen dieser Darstellung sprengen. Schon 1999 hatten zwischen dem Rail-Regulator und Railtrack die Verhandlungen um die Trassenpreise für die nächste "control period" 2001 - 2006 begonnen. Im Frühjahr 2000 hatte sich abgezeichnet, dass der Rail-Regulator gewillt war, Railtrack über die Trassengebühren zu Mehreinnahmen von 40 % zu verhelfen, und die neue Regelung hätte in der Woche des Hatfield-Unfalls bekanntgegeben werden sollen, was dann um fast eine Woche auf den 23. Oktober verschoben wurde.

Doch der Unfall hatte die Bahnwelt vollkommen verändert und machte zwei Jahre harten Verhandeln zur Makulatur. Hatte Railtrack bis Hatfield stets Bilanzgewinne erzielt, so wies sie für 2001 einen Verlust von £ 586 Mio (879 Mio. EUR) aus. Die Kosten im Gefolge von Hatfield waren zunächst auf £ 600 Mio. geschätzt worden (davon £ 180 Mio. für die Kosten von Gleiserneuerungen infolge der Untersuchungen zum Hatfield-Unfall, £ 20 Mio. für die Kosten der Beseitigung der Folgen des Rekordhochwassers vom Herbst 2000 (kurz nach dem Hatfield-Unfall) und £ 400 für Kompensationszahlungen an die Transportgesellschaften als Ausgleich für bestellte, nicht ordnungsgemäß bereitgestellte Zugtrassen²⁷) und bezifferten sich dann später auf £ 733 Mio. (1,1 Mrd. EUR)²⁸.

So musste der Railtrack-Vorstand ab Frühjahr 2001 den Sammelhut (begging bowl) nehmen und sich auf den Bettelgang um mehr Geld begeben. Zunächst sah der Regulator noch ein, dass Railtrack neben den ausgehandelten höheren Trassengebühren weitere Gelder als Ausgleich für die erhöhten Kosten im Gefolge

²² Wolmar, a. a. O., S. 8 und 9.

²³ So Prof. Whitelegg, University of York, in einem Gespräch mit dem Autor im November 2003 in Berlin.

²⁴ Wolmar, a. a. O., S. 156.

²⁵ Wolmar, a. a. O., S. 86.

²⁶ s. a. Kemnitz, a. a. O., S. 6. *

²⁷ Aus diesen Kompensationszahlungen zogen die Nahverkehrsbetreiber, deren als Folge der Post-Hatfield-Verspätungen abgewanderten Fahrgäste sich schneller wieder einstellten als die der Fernverkehrsbetreiber, Vorteile, während die Fernverkehrsgesellschaften per Saldo wegen fallender Fahrgeldeinnahmen Verluste machten.

²⁸ Wolmar, a. a. O., S. 230.

des Hatfield-Unfalls benötigen würde, und sagte weitere £ 1,5 Mrd. zu. Das war an sich kein neues Geld, sondern die vorzeitige Bereitstellung von Mitteln, die erst für die „control period“ ab 2006 vorgesehen waren.

Auch nach dem Unfall von Hatfield waren also Regierung und Regulator noch gewillt, Railtrack weiter am Leben zu erhalten.

Es ist wohl ein Bündel von Ereignissen gewesen, das den Meinungsumschwung auslöste und noch im Herbst des selben Jahres zur Liquidierung von Railtrack führte. Zunächst einmal kündigte Railtrack kurz nach Zusage der zusätzlichen £ 1.5 Mrd. an, £138 Mio (207 Mio. Eur) zu verwenden, um trotz eines Verlustes von £586 Mio. wiederum die bisherige Dividende von 26,9p (0,40 Eur) pro Aktie zu zahlen, mit der Begründung, man müsse sich den Zugang zu den Kapitalmärkten erhalten. Diese Ankündigung fiel in die Zeit des Wahlkampfes und man kann vermuten, dass die Regierung nicht begeistert war, als die Presse in Leitartikeln meldete, Railtrack verwende rd. 10% der zusätzlich vom Steuerzahler bereitgestellten Mittel zur Gewährleistung der bisherigen Dividende für private Aktionäre.

Im Gefolge der Bekanntgabe des ersten Jahresverlustes in der Geschichte von Railtrack war der Aktienkurs im Juni 2001 zum ersten Mal seit dem Börsengang unter den Ausgabekurs gefallen²⁹, ein Alarmzeichen für den Vorstand. In einer Mischung aus hektischer Betriebsamkeit und Selbstüberschätzung unternahm das Railtrack-Management im Juni, kurz nach den Wahlen, einen weiteren Bettelgang zum Regulator und forderte weitere £2 Mrd. Der Rail Regulator lehnte diesmal nicht nur einen weiteren Nachschlag ab, sondern forderte Railtrack in einem Vortrag³⁰ öffentlich auf, den "begging bowl" beiseite zu legen und sich auf den Bahnbetrieb zu konzentrieren.

Unbeeindruckt davon versuchte Railtrack nun, am Regulator vorbeizugieren: Am 25. Juli unternahm deren neuer Aufsichtsratsvorsitzender, John Robinson, allein einen Bittgang zum neuen Verkehrsminister Byers, den er aus dessen früherer Tätigkeit als Handelsminister kannte, und bettelte um einen "soft letter of comfort" an die Adresse der Railtrack Banken³¹, um so abgesichert neues Geld leihen zu können. Der Verkehrsminister fasste das als Griff nach dem letzten Strohalm auf und gab sich bedeckt; der Regulator fühlte sich übergangen und war verärgert. Als Anfang Oktober die erste Rate der zugesagten £ 1,5 Mrd. ausblieb, übersah Railtrack offenbar dieses Alarmzeichen. Als der Vorstand das nächste Mal am späten Freitagnachmittag des 5. Oktober sehr kurzfristig vom Verkehrsminister geladen wurde und glaubte, über weitere Mittel verhandeln zu können, war es zu spät: Hinter den Kulissen war bereits die Entscheidung über das Ende von Railtrack gefallen und der Verkehrsminister teilte dem Vorstand kurz und knapp mit, dass er am Wochenende die Notbremse zu ziehen und Railtrack in die Zwangsverwaltung zu schicken gedenke, eine Prozedur, die im Railways Act von 1993 geregelt ist und der Eröffnung des Konkursverfahrens gleichkommt.

Am darauf folgenden Sonnabend unternahm Railtrack einen letzten Rettungsversuch beim vorher verärgerten Regulator, doch handelte es sich dabei wohl mehr um eine Pflichtübung gegenüber den Aktionären.

Am Sonntag darauf erreichte der Verkehrsminister die nach dem Railways Act 1993 erforderliche Zustimmung zur Eröffnung der Zwangsverwaltung durch das oberste Gericht: Railtrack wurde nicht mehr an der Börse notiert.

²⁹ Modern Railways, July 2001, Railtrack in crisis as share price heads south (o. Verf.), S. 3.

³⁰ Vortrag vor dem Institut der Elektroingenieure am 12. Juni 2001; s. Wolmar, a. a. O., S. 10.

³¹ Wolmar, a. a. O., S. 11.

Hätte die Regierung ihre Zahlungszusagen eingehalten, wäre Railtrack zu diesem Zeitpunkt nicht illiquide gewesen. Es war also nicht wie bei einem normalen Insolvenzverfahren, dass der Vorstand der überschuldeten Firma zum Gericht ging und die Einleitung des Verfahrens beantragte, sondern die Regierung setzte die Liquidierung einer privaten Aktiengesellschaft in Gang. Sie war zu dem Schluss gekommen, dass sich der Betrieb des Eisenbahnnetzes in privater Hand nicht bewährt habe.

Das Ende eines Hoffnungsträgers

Verkehrsminister Stephen Byers war schon als möglicher späterer Nachfolger von Tony Blair als Führer der Labour Party gehandelt worden³², doch die Liquidierung von Railtrack verbannte ihn schließlich von der politischen Bühne, wo er bis heute nicht wieder aufgetaucht ist.

"Railtrack's Position als eine börsennotierte Gesellschaft, die rund 2/3 ihrer Einnahmen von der Regierung erhielt, war einmalig", kommentierte der Verkehrsminister die Situation³³.

Zwar hatte Byers Vorbereitungen für die Zwangsverwaltung getroffen und konnte am darauf folgenden Montag die Beratungsfirma Ernst & Young als Zwangsverwalter einsetzen, eine Zwischenlösung, die täglich um die £ 2 Mio. kostete³⁴. Doch hatte er zu diesem Zeitpunkt noch keine klaren Vorstellungen, wie es weitergehen sollte. Zusätzlich verärgerte er sowohl die "City" als auch die Kleinanleger mit der Ankündigung, die Aktionäre würden behandelt wie beim Bankrott einer normalen AG.

Auch wenn die Aktionäre im Jahre 2003 dennoch abgefunden wurden, Byers hatte so viel Porzellan zerschlagen, dass er am 28. Mai 2002 seinen Hut nehmen musste. Sein Nachfolger wurde Alistair Darling, der noch heute im Amt ist.

Am 1. Oktober 2002 wurde Railtrack aus der Zwangsverwaltung entlassen und "Network Rail" übernahm das Netz. Am gleichen Tag wurde auch die Auflösung der Muttergesellschaft von Railtrack plc, der "Railtrack Group", bekannt gegeben. Sie konnte die Aktionäre mit £ 2,60 pro Aktie abfinden³⁵, was insgesamt etwa £ 1,7 Mrd. (rd. 2,5 Mrd. EUR) kostete, Geld, das vorwiegend aus öffentlichen Zuschüssen stammte. Was den Steuerzahler der Übergang des Netzes von Railtrack auf Network Rail wirklich kostete, ist schwer zu ermitteln, weil die Summe in verschiedenen Transaktionen versteckt wurde³⁶.

Was hat sich durch den Übergang von Railtrack auf Network Rail geändert? Das Eigentum am Netz ist wieder der Verfügbarkeit von Aktionären entzogen worden. Logisch, wenn auch nicht formal, ist es wieder auf den Staat übergegangen, der es durch einen Betreiber in privater Rechtsform bewirtschaften lässt. Network Rail baut wieder den technischen Sachverstand auf, um einen Überblick über den Zustand

³² Sunday Business No. 192, 14 Oct. 2001, S. 21. *

³³ Modern Railways, November 2001, (o. Verf.), S. 3.

³⁴ Das wären rd. £ 700 Mio. (1,1 Mrd. EUR) für die Dauer der fast einjährigen Zwangsverwaltung; s. Sunday Business No. 192, 14 Oct. 2001, S. 10.

³⁵ Siehe: Modern Railways, Nov. 2002, S. 5.

³⁶ Der Kaufpreis für die Aktiva von Railtrack wurde mit £ 500 Mio. (750 Mio. EUR) (s. Quelle Anm. 35) offenbar bewusst niedriger gehalten, als der seinerzeitige Verkauf von Railtrack an der Börse einbrachte (£ 1,9 Mrd). Dagegen schätzt Modern Railways (s. Issue Aug. 2002, S. 5) die Gesamtkosten für die Regierung auf rd. £ 12 Mrd. (18 Mrd. EUR), da mit den Krediten an Network Rail auch Kredite von Railtrack zurückbezahlt wurden. *

des Netzes zu haben, und wird bis Sommer 2004 von den ehemaligen "contractors" 18.000 Gleisbauarbeiter übernehmen, um die Wartung wieder ins eigene Haus zu holen. Damit wird die zu weit gehende Fragmentierung des Netzes zurückgenommen. Nur die Erneuerung wird weiterhin an private Firmen vergeben.

Die Trennung war kein Fehler, sondern die Ausgestaltung der Trennung

Nicht gesehen oder nicht zur Kenntnis genommen wird die Tatsache, dass das Scheitern des britischen Modells nicht an der Trennung von Netz und Transport gelegen hat, sondern an der Fragmentierung des Netzes in die Funktionen Eigentum, Wartung und Erneuerung. Während man in Großbritannien die Aufspaltung rückgängig macht, tauchen in Deutschland auf dem Weg zum Börsengang Pläne auf, Teile der Instandhaltungsfunktionen der DB Netz an einen privaten Investor zu verkaufen³⁷.

Eisenbahnnetze sind nicht eigenwirtschaftlich

Nirgends in der Welt können die Eisenbahnen die vollen Bau- und Betriebskosten der Infrastruktur erwirtschaften. Und es sei noch einmal darauf verwiesen, dass zehn Fahrkarten, aus denen in Japan Infrastrukturkosten finanziert werden können, in Deutschland nur eine einzige gegenübersteht.

Die Einheit von Netz und Verkehr bei den japanischen Eisenbahnen besteht also nicht in der Einheit des Eigentums von Netz und Verkehr, sondern in der Einheit des Betriebs von Infrastruktur und Transport. Das Eigentum am Netz haben die sechs Regionalgesellschaften nicht in vollem Umfang, jedoch die Verfügungsgewalt. In Großbritannien - mit höherer spezifischer Verkehrsdichte als in Deutschland - war die Netzgesellschaft Railtrack bei der Deckung der Infrastrukturkosten zu etwa zwei Dritteln auf staatliche Zuschüsse angewiesen.

Eigentum und Betrieb beim Netz

Die Unterscheidung zwischen Eigentum und Betrieb des Netzes mag zunächst weit hergeholt erscheinen, gewinnt aber angesichts eines bevorstehenden Börsengangs eine enorm praktische Bedeutung. Eine solche Entscheidung muss man nämlich unbedingt vor dem Börsengang treffen. Hat man Teile des Eigentums am Netz erst einmal einer Börsengesellschaft übertragen, so muss im Fall, dass das finanziell schief geht wie in Großbritannien (und die Wahrscheinlichkeit dafür ist nicht gering einzuschätzen), der Steuerzahler gleich dreimal in die Tasche greifen: erst für die Kosten einer Auffanggesellschaft (denn im Fall eines Konkurses kann man den Bahnbetrieb nicht einfach stilllegen wie eine Zahnpastafabrik, weil es nur ein Netz gibt), dann für den Ankauf des Netzeigentums aus der Konkursmasse und schließlich für die Befriedigung der Aktionäre. Möglicherweise wird sogar eine Enteignung mit entsprechender Entschädigung der Alteigenümer notwendig. Bliebe dagegen das Netz(eigentum) in Staatshand, eine Entscheidung, die vor einem Börsengang getroffen werden müsste, wäre das im Fall eines finanziellen Betriebsunfalls vom Staat zurückzukaufende Anlagevermögen wesentlich kleiner. Auch die rechtlichen Möglichkeiten des Staates sind größer; so kann durch eine Vertragskündigung schon vor dem endgültigen Zusammenbruch der Bahngesellschaft eingegriffen werden. Mit einer DB Netz als Eigentümer des Netzes

³⁷ Eisenbahn-Revue International, Ausgabe 1/2004, S. 2.

an die Börse zu gehen ist ein großes Risiko. Mit einer DB Netz, die nicht Eigentümer des Grund und Bodens ist, wäre das Risiko wesentlich geringer³⁸. Es stellt sich allerdings die Frage, ob der Mitverkauf des Teils der Eisenbahn, der immer auf staatliche Zuschüsse angewiesen sein wird (das Netz), an der Börse wirklich sinnvoll ist. Das britische Beispiel zeigt: Aktienkäufer sind keine allgemeinen Wohltäter. Will man auch den defizitären Teil der Eisenbahn an die Börse bringen, muss man den Verkauf "versüßen", z. B. - wie in Großbritannien - durch einen enorm niedrigen Ausgabekurs, und schon kommt weniger Geld in die Staatskasse. Es kann daher aufgrund der britischen Erfahrungen nur davor gewarnt werden, die Bahn vor dem Börsengang nur nach dem kurzfristigen Gesichtspunkt der schnellen Verkaufsfähigkeit zu gliedern - das kann später ein böses Erwachen für den Steuerzahler geben.

Börsengang verändert auch integrierte Bahn

Es muss vor der Illusion gewarnt werden, dass mit einer materiellen Teilprivatisierung an der Börse alles beim Alten bleibe. Denn nun bekommen - wie das britische Beispiel zeigt - zwei bisher nicht vorhandene Aufgaben höchste Priorität für das Management der Bahn: die Pflege des Aktienkurses und die Zahlung einer Dividende, die sich mindestens auf dem bisherigen Niveau bewegt: "Die Fähigkeit zum Investieren wurde auch dadurch behindert, dass die Gesellschaften der Zahlung von Dividenden an die Aktionäre Priorität gaben, statt die knappen Ressourcen auf Verbesserungen zu konzentrieren"³⁹. Doch wie soll all das erwirtschaftet werden? "Die Betonung der Investitionen verdeckt die Tatsache, dass die Eisenbahnen einfach keine Gewinnmarge im betriebswirtschaftlichen Sinn erwirtschaften."⁴⁰ Wie die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, scheinen die Möglichkeiten echter Rationalisierungen - nicht zu verwechseln mit Scheinrationalisierungen, die nur die Ausgaben, aber nicht die Kosten senken - beim System Bahn weitgehend ausgeschöpft zu sein. Wenn aber keine Profite erwirtschaftet werden können - was nirgends auf der Welt möglich zu sein scheint -, woher sollen dann die Mittel für Investitionen und Dividenden kommen? "Der springende Punkt ist, dass - möge die Eisenbahn auch in privater Hand sein und die Investoren Gewinne machen - das Risiko für den Steuerzahler nicht ausgeschaltet ist."⁴¹ Und der gegenwärtige britische Verkehrsminister Alistair Darling sagte am 9. Dezember 2003 in London: "Die staatlichen Zuschüsse an die Bahn haben sich in den letzten vier Jahren auf etwa £ 73 Mio. (110 Mio. EUR) pro Woche (d. h. £ 3,8 Mrd./Jahr [5,7 Mrd. EUR/Jahr]) verdoppelt."⁴² Zu Staatsbahnzeiten vor Beginn der Privatisierung lagen sie noch bei etwa £ 1,3 Mrd. (1,95 Mrd. EUR)/Jahr⁴³.

³⁸ Der "Rückkauf" des Eigentums am Netz von der DB Netz AG durch den Staat müsste zwar gesetzlich geregelt werden, wäre aber vor dem Börsengang eine rein buchhalterische Transaktion und für den Staat kostenneutral.

³⁹ Wolmar, a. a. O., S. 31.

⁴⁰ Wolmar, a. a. O., S. 154.

⁴¹ Wolmar, a. a. O., S. 155.

⁴² Vor dem Jahresmeeting des RPC (Rail Passengers Council). *

⁴³ s. Harris/Godward, a. a. O., Grafik auf S. 121.

Stellungnahme

**zur Kapitalprivatisierung
der Deutsche Bahn AG**

**anlässlich der Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages
am 1. Juni 2006**

Berlin, den 22. Mai 2006

Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG¹²

Übersicht

1. Vorbemerkungen
2. Zum Verhältnis von Straße und Schiene
3. Verkehrs- und haushaltspolitische Anforderungen an einen Börsengang
4. Risiken einer Kapitalprivatisierung mit Netz für die Straße
5. Empfehlungen von Pro Mobilität zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

1. Vorbemerkungen

Pro Mobilität bezieht Position zum Verkauf von Anteilen an der Deutsche Bahn AG unter Einschluss des Netzes an Private, weil diese Pläne neben dem Unternehmen und dem Bund als Eigentümer auch die gesamte Verkehrswirtschaft und die Nutzer aller Verkehrswege betreffen. **Die Auswirkungen auf den Wettbewerb im Schienenverkehr, auf den Bundeshaushalt und damit auf die Infrastrukturentwicklung aller Verkehrswege sind erheblich.** Deshalb geht es um eine politische Grundsatzentscheidung für Markt und Wettbewerb im Verkehrssystem.

Eine Kapitalprivatisierung des Bundesunternehmens wird aus zwei Gründen unmittelbar die Leistungsfähigkeit der anderen Verkehrswege berühren:

- Erstens: **Der Bahnvorstand besteht auf einem Börsengang des Konzerns mit Schienennetz.** Von dieser ordnungspolitischen Weichenstellung wäre die gesamte Verkehrswirtschaft betroffen, denn eine Entscheidung über die Struktur des Unternehmens ist gleichzeitig eine Entscheidung über die Marktordnung im Schienenverkehr. Wie das Booz Allen Hamilton-Gutachten zeigt, schwächt ein Verbleib des Netzes bei der privatisierten DB AG den Wettbewerb und damit die Wachstumspotenziale aller Eisenbahnen. **Die Schiene wird weniger Verkehrswachstum übernehmen, die anderen Verkehrswege umso mehr.**

¹ Unter dem Dach von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. setzten sich Verbände und Unternehmen gemeinsam für Mobilität sowie für leistungsfähige und sichere Straßen ein.

² Pro Mobilität hat am 8. März eine Position zum Börsengang der Deutschen Bahn AG veröffentlicht. Am 9. Mai wurde eine von der PSPC GmbH erarbeitete Kurzstudie vorgelegt, die eine haushalts- und verkehrspolitische Bewertung des Gutachtens von Booz Allen Hamilton zum Gegenstand hat. Beide Unterlagen liegen den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages bereits vor. Sie sind die Basis dieser Stellungnahme und können im Internet unter <http://www.promobilitaet.de> abgerufen werden.

- Zweitens: **Langfristige Zusagen von Investitionszuschüssen für das Schienennetz** im Bundeshaushalt und von Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr **sind** Voraussetzungen für einen Börsengang. Von diesen haushaltspolitischen Festlegungen zugunsten der Bahn wären alle Verkehrsträger betroffen, denn eine Entscheidung für den Börsengang wäre dann gleichzeitig **eine langfristige Festlegung von Finanzmitteln des Bundes im Verkehr zu Lasten von Straßen und Wasserstraßen**.

Trotz ihrer Rolle als Nischenanbieter und ihres Rückzugs aus der Fläche hat die Schiene Bedeutung für den Personenverkehr in Ballungsräumen und beim Güterverkehr auf der langen Strecke. Hier werden ihr Wachstumspotenziale zugetraut, wenn bei den Schienenwegeinvestitionen entsprechende Prioritäten gesetzt würden und der Wettbewerb zwischen den Bahnen stärker zum Zuge käme. **Die Schiene kann** in den genannten Marktsegmenten für manche Nutzer der Straße eine Alternative sein und **einen Beitrag zur Entlastung von stauanfälligen Autobahnen und Bundesstraßen leisten**. Die Straße hat daher ein Interesse an einer effizienten Infrastrukturpolitik für alle Verkehrswege und einem leistungsfördernden Wettbewerb auf der Schiene.

Der Bahnreform von 1994 lagen die Ziele zugrunde, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, den Staatshaushalt zu entlasten und die Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens Deutsche Bahn AG zu verstärken. **Die drei Ziele der Bahnreform müssen unverändert die Basis für eine Fortführung der Bahnreform sein**, für die ein Börsengang des Unternehmens eine Option darstellt.

2. Zum Verhältnis von Straße und Schiene

Straße und Schiene sind in Teilbereichen **Wettbewerber und Partner** im Verkehrsmarkt. Partner sind sie zum Beispiel im kombinierten Verkehr, wo Speditionen, Unternehmen des Güterkraftverkehrsgewerbes und Eisenbahnen zusammenarbeiten. Gleiches gilt für Teile des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn sowie für vernetzte Angebote an Pkw-Nutzer in Form von Park and Ride-Plätzen mit Anbindung an den Schienenverkehr.

Die **Aufgabenverteilung** im Verkehrsmarkt richtet sich **nach** den **Fähigkeiten** der Verkehrsträger, Kundenanforderungen zu erfüllen. Eigenschaften von Pkw und Lkw wie die kurzfristige Verfügbarkeit, die individuelle Erreichbarkeit jedes Zielortes oder eine größere Flexibilität in der Nutzung sind systembedingte Vorteile, die unabhängig von der Ausgestaltung des politischen Rahmens sind. Der Nutzer entscheidet individuell, der Einfluss der Politik ist begrenzt.

Im Personenverkehr erreicht der Pkw stabil mehr als 82 Prozent Marktanteil an der Verkehrsleistung, Bus und Bahn liegen beide bei jeweils 6,6 Prozent. Die Straße bewältigt somit 89 Prozent des Personenverkehrs. Im Güterverkehr hat sich der Anteil des Lkw auf fast 70 Prozent erhöht. Die Bahn liegt bei 15,8 Prozent, das Binnenschiff erreicht noch 11,6 Prozent. Durch Verteuerungen des Straßenverkehrs wie die Ökosteuern oder die Lkw-Maut wurden die Kosten erhöht, aber keine Verlagerung des Verkehrs zur Schiene bewirkt. **Die Marktanteile haben seit der Bahnreform nicht zugenommen.** Die Marktentwicklung zeigt, dass die hohen finanziellen Zuschüsse für den Nahverkehr und die Infrastruktur von mehr als 10 Milliarden Euro pro Jahr die politischen Erwartungen von mehr Verkehr auf der Schiene nicht erfüllt haben.

Die **hohe Priorität für die Schiene** in der **Infrastrukturpolitik des letzten Jahrzehnts** hatte **für die Straße gravierende Konsequenzen.** Obwohl das Anlagevermögen der Schiene im Vergleich zur Straße im Schnitt jünger und der Anteil der Bahnen am Verkehrsmarkt viel geringer ist, wurden mit 54 Mrd. Euro von 1994 bis 2004 mehr Bruttoanlageinvestitionen in die Schiene als in die Fernstraßen (48 Mrd. Euro) getätigt. Zur Begründung wurde zum Beispiel auf die im Bundesverkehrswegeplan politisch sehr hoch angesetzten Potenziale der Güterbahn hingewiesen. Im Widerspruch dazu wurde vorrangig in Hochgeschwindigkeitsstrecken investiert, die im Wachstumsmarkt Güterverkehr wirkungslos sind. Staus haben dadurch zugenommen und hemmen die Produktivität der Logistik. Eine Entlastung der Straße ist ausgeblieben, dem Fernstraßenbau fehlen unverändert Jahr für Jahr zwei Milliarden Euro.

3. Verkehrs- und haushaltspolitische Anforderungen an einen Börsengang

Der Deutsche Bundestag hat mit seinem einstimmigen Beschluss vom 2. Juni 2004 (DrS 15/3268) dafür gesorgt, dass neben den zuvor zwischen der DB AG und der damaligen Bundesregierung diskutierten Anforderungen des Kapitalmarkts und des Unternehmens auch verkehrs- und haushaltspolitische Maßstäbe bei der politischen Entscheidung über die Zukunft der DB AG zu berücksichtigen sind. ***Pro Mobilität begrüßt, dass das Parlament auf den in der Bahnreform angelegten Grundprinzipien besteht.***

3.1 Verkehrspolitische Anforderungen

Am verkehrspolitischen Kernziel der Bahnreform von 1994, „mehr Verkehr auf die Schiene“ zu holen, hält die Verkehrspolitik bis heute unverändert fest, um den Straßen- und Luftverkehr angesichts hoher Wachstumsraten zu entlasten. Die Privatisierungspläne müssen sich daran messen lassen, ob sie einen Beitrag dazu leisten, dieses Ziel zu erreichen. Welche ordnungs- und infrastrukturpolitischen Anforderungen müssen erfüllt werden?

a) Ordnungspolitische Anforderung: Ein neuer institutioneller Rahmen für das Schienennetz muss den Wettbewerb fördern

Erfolge gab es im Schienenverkehr bisher vor allem dort, ***wo der Wettbewerb gestärkt wurde***. Dies gilt für den Personennahverkehr und teilweise auch für den internationalen Güterverkehr. Deshalb ist die ordnungspolitische Meßlatte, ob die Kapitalprivatisierung den Wettbewerb auf der Schiene fördern wird.

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton zeigt, der ***Wettbewerbsimpuls wäre bei Trennung von Netz und Transport am stärksten***. Das Wachstum im Schienengüterverkehr soll mit 41 Prozent fast doppelt so hoch sein wie mit 23 Prozent beim Integrationsmodell. Warum ist das so?

- Schon bisher wird das Wachstum neuer Anbieter im Schienenverkehr durch ein ***latentes Diskriminierungspotenzial des Netzbetreibers Deutsche Bahn AG***, der zugleich Wettbewerber bei den Beförderungen ist, gebremst. Die Anmeldung von Trassen zur Fahrplanerstellung zwingt andere Bahnunternehmen dazu, ihre heutigen und zukünftigen Aktivitäten dem Konzern DB AG frühzeitig offen zu legen. Das eröffnet eine Vielzahl von Möglichkeiten

der Diskriminierung, die selbst eine aktive Regulierungsbehörde bestenfalls wird abmildern können.

- Noch wichtiger ist, der Konzern trifft als Infrastrukturbetreiber **Entscheidungen über Erhaltung, Ausbau, Rückbau und Stilllegungen von Strecken**, die für alle Eisenbahnunternehmen von strategischer Bedeutung sind. Diese Infrastrukturmaßnahmen können zum Nachteil der Wettbewerber alleine an den Bedürfnissen der DB-Transportsparten ausgerichtet werden. Das gilt bei der stärkeren Unabhängigkeit einer teilprivatisierten DB AG mit Netz noch mehr als heute, denn das Bahnmanagement will durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine freie Verfügungsmacht über jährliche Investitionen in Milliardenhöhe erhalten, die aus Steuermitteln bezahlt und nicht zurückverdient werden müssen.
- Dieser zusätzliche **Freiraum bei Investitionen würde der integrierten DB AG auch eine komfortable Position bei Verhandlungen über Nahverkehrsverträge verschaffen**: Welche Landesregierung wird riskieren, für die Vergabe lukrativer Nahverkehrsstrecken an Wettbewerber mit unterbleibenden oder verzögerten Investitionen in das Netz und die Bahnhöfe abgestraft zu werden. Gleiches gilt für eine zu wettbewerbsfreundliche Haltung bei Novellierungen des Ordnungsrahmens (z.B. Allgemeines Eisenbahngesetz). Diese Macht des integrierten Konzerns würde noch verstärkt, wenn Ausschreibungen weiterhin die Ausnahme bei der Vergabe im Schienenpersonennahverkehr blieben.
- Damit in Verbindung steht auch ein **Belohnungssystem der besonderen Art**: Schon in der Vergangenheit schloss mancher Politiker seiner politischen Laufbahn eine Beratertätigkeit für die DB AG an. Meist kommen sie aus den Bundesländern, bei denen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr die Ausnahme gewesen sind und die Wettbewerber der DB AG in diesem Markt bis heute kaum Erfolg hatten (Berlin/Brandenburg 2 Prozent, Sachsen-Anhalt 2 Prozent, Bayern 5 Prozent).

Weil der Betreiber des Netzes nicht neutral im Wettbewerb der Bahnunternehmen ist, werden die **Wettbewerber der DB AG auf der Schiene langfristige Investitionsentscheidungen scheuen** und damit unter ihren Wachstumspotenzialen bleiben, wenn der DB AG das Netzeigentum durch einen integrierten Börsengang unumkehrbar zugewiesen wird.

Die neu geschaffene **Bundesnetzagentur kann die genannten Widersprüche zwischen den ordnungspolitischen Anforderungen einerseits und den unternehmerischen Ertragszielen andererseits durch strenge Auflagen und eine aktive Kontrolle nur lindern**. Lösen wird sie das Problem nicht, denn sie wird nicht alle Entwicklungen vorhersehen und ex ante rechtlich regeln

können. Eine Entflechtung der Netzverantwortung und der Netznutzer, also die Trennung von Netz und Transport, würde für transparente und klare Strukturen sorgen, die einer Regulierung vorzuziehen sind.

Sollte es zu einem Börsengang mit Netz kommen, werden die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Wachstumsprognosen im Schienenverkehr vollends unrealistisch. Die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit vieler Neu- und Ausbaumaßnahmen für Schienenwege wäre dann nicht mehr gegeben. **Die Investitionsplanung für die Verkehrswege müsste bei einem Börsengang mit Netz noch stärker zu Gunsten der Straße korrigiert werden**, als dies ohnehin notwendig ist.

Zwischenfazit: Ein Börsengang mit Netz steht im Gegensatz zu verkehrspolitischen Zielen. Der Wettbewerb auf der Schiene würde dauerhaft beschränkt. Die DB AG könnte trotz ihrer abnehmenden Bedeutung im Schienenverkehr über die Weiterentwicklung des Netzes und den Netzzugang der Wettbewerber entscheiden. Andere Bahnen würden nur defensiv agieren und investieren, weil sie ihre Expansionspläne frühzeitig dem Netzbetreiber und Konkurrenten DB AG zur Reservierung von Trassen offen legen müssten. Außerdem dürften Ausschreibungen im Personennahverkehr nicht forciert werden. **Die Schiene bliebe** hinsichtlich des von der Politik angestrebten Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, wegen dieser Störfaktoren für Wettbewerber **weit hinter ihren Potenzialen zurück**.

b) Infrastrukturpolitische Anforderung: Der Infrastrukturbetreiber muss ein starkes Interesse an Investitionen in die Schiene haben

Seit einigen Jahren verfolgt die DB AG das Unternehmensziel zum internationalen Mobilitätsdienstleister zu werden. Den Akquisitionen von und Kooperationen mit Güterbahnen in den Niederlanden, Dänemark, der Schweiz und Italien folgten die Übernahme des Logistikkonzerns STINNES AG (mit Schenker als Straßengüterverkehrsunternehmen) und 2005 des amerikanischen Unternehmens BAX GLOBAL, dessen Stärken in Logistikketten zur Luft und zur See im pazifischen Raum liegen. **Innerhalb kürzester Zeit wurden Milliarden am Kapitalmarkt aufgenommen, um sich für den Börsengang vom Image des Bahnunternehmens zu lösen und als internationaler Logistiker zu positionieren.** Nur so lässt sich den Anlegern eine Wachstumsstory präsentieren, die der Schienenverkehr der DB AG nicht bieten kann. Mittlerweile werden schon 50 Prozent des Umsatzes der DB AG ohne Bezug zur Schiene gemacht. Sie ist in Europa Marktführer im Straßengüterverkehr und weltweit die Nummer zwei in der Luftfracht und die Nummer drei in der Seefracht.

Gleichzeitig stellt die Bahn immer wieder die **notwendigen Eigenmittel für Netzinvestitionen nicht zur Verfügung**, obwohl diese im Vergleich zu den Investitionszuschüssen des Bundes gering sind und aus den Trassenentgelten der Netznutzer finanziert werden könnten. Die Folge: Auch in 2005 hat die Bahn schätzungsweise rund 280 Millionen Euro an Bundesmitteln nicht im Netz verbaut. Seit 1999 beläuft sich der Betrag auf 1,4 Milliarden Euro. Die Investitionen führen also immer weiter weg vom Schienenverkehrsmarkt Deutschland, der seine Rolle als strategisches Kerngeschäft verloren hat. Das Interesse an Investitionen in das Netz ist entsprechend gering.

Ein privater Anteilseigner würde das Management noch stärker darauf verpflichten, in Bereiche mit hoher Rendite zu investieren. Die kann sich beim Netz – wenn überhaupt – dann nur bei der langfristigen Garantie hoher Bundeszuschüsse einstellen, denn der Staat trägt über Zuschüsse rund 70 Prozent der Netzkosten. Da ein integrierter Bahnkonzern keinen Wettbewerb bei staatlichen Aufträgen für das Schienennetz fürchten muss, wird der Staat versuchen, die Rendite zu begrenzen. Das Ertragspotenzial in anderen Geschäftsfeldern wie der Logistik hängt nicht am staatlichen Tropf und verspricht höhere Renditen. **Der private Aktionär wird dafür sorgen, dass Investitionsmittel vorrangig in die lukrativen, wachstumsträchtigen Geschäftsfelder außerhalb der Schiene fließen werden.** Das nationale Schienennetz wird in der Unternehmensstrategie noch stärker zum Randthema werden.

Zwischenfazit: Das Schienennetz hat in der Unternehmensstrategie der DB AG, die sich zu einem internationalen Mobilitäts- und Logistikkonzern entwickelt, eine zunehmend nachrangige Bedeutung. Die Schiene gerät aus dem Fokus der DB AG.

3.2 Haushaltspolitische Anforderung: Der Bundeshaushalt sollte entlastet werden

Gegen einen Börsengang der DB AG ohne Netz spricht nichts, gegen einen solchen Schritt mit Netz jedoch einiges, denn dann wären **zusätzliche Haushaltsbelastungen und Risiken** zu erwarten. Es ist unstrittig, dass das Netz und Teile des Nahverkehrs dauerhaft nicht betriebswirtschaftlich rentabel zu betreiben sein werden und deshalb auf Zuschüsse des Bundes angewiesen bleiben. Dennoch könnte der Anteil der Eigenfinanzierung der Infrastruktur aus Trassenentgelten durch eine höhere Netzauslastung verbessert und der Zuschussbedarf des Regionalverkehrs durch vermehrte Ausschreibungen verringert werden.

a) Entlastung des Bundes bei Netzinvestitionen

Die DB AG hätte selbst keinen Nutzen von einer Entlastung des Bundeshaushalts durch eine möglichst hohe Eigenwirtschaftlichkeit des teilprivatisierten Netzes. Die privaten Anteilseigner würden darauf drängen, vom Bund eine möglichst hohe finanzielle Absicherung für das Netz zu erhalten. DB Netz würde sich zukünftig auf die Umsetzung vertraglicher Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gegenüber dem Bund beschränken und bisher aus Trassenentgelten finanzierte Investitionen möglichst auf den Bund abwälzen wollen. Das war bereits aus den Empfehlungen von MorganStanley 2004 deutlich geworden und wäre eine weitere Steigerung der vom Bundesrechnungshof kritisierten Praxis, sich über den Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hinaus, Kosten für Infrastrukturmaßnahmen vom Bund bezahlen zu lassen. ***Der Monopolist und Netzeigentümer DB AG könnte dem Bund die finanziellen Bedingungen für das Schienennetz auch nach Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung diktieren.***

Die alleinige Mittelverwendungsentscheidung durch den Bahnvorstand in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ***wäre wie ein Blankoscheck.*** Dass schon heute Defizite bei der Mittelverwendung und den Kontrollmöglichkeiten bestehen, wird aus folgender Aussage des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und SPD deutlich: *„Die Umsetzung des Infrastruktur-auftrages des Bundes beim Neubau und der Erweiterung des Netzes wird verbindlicher als bisher mit der Bahn vereinbart. Dazu gehören ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen“.* Bei einem Börsengang der DB AG mit Netz würden die Kontrollmöglichkeiten des Bundes im Spannungsfeld mit den privaten Teilhabern an der DB AG jedoch weiter abnehmen. Vertragliche Sanktionen würden mangels einer glaubhaften Androhung von gravierenden Konsequenzen zur Verhandlungsmasse. Der Bund könnte keinen alternativen Netzbetreiber einsetzen, da er nicht alleiniger Eigentümer des Netzes wäre, er wäre aber aufgrund des öffentlichen Interesses an der Schiene leicht unter Druck zu setzen.

Mit der ***Teil-Privatisierung des Netzes würden dauerhaft alle Möglichkeiten für PPP-Lösungen ausgeschlossen.*** Da das Netz vor allem von öffentlichen Zuschüssen lebt, muss der Bund ein Interesse daran haben, auch den Betrieb des Netzes dem Wettbewerb auszusetzen. Bei den Fernstraßen befinden sich dazu erste Pilotvorhaben im Vergabeverfahren. Durch Wettbewerb um Konzessionen für den Ausbau, Erhalt und Betrieb von Netzteilen sollen Effizienzverbesserungen erreicht und damit der Zuschussbedarf für den Bund verringert werden. Warum sollte ein privater Miteigentümer am Schienennetz zustimmen, das eigene Unternehmen freiwillig dem Druck des Wettbewerbs auszusetzen?

b) Effizienter Einsatz von Regionalisierungsmitteln

Die DB AG ist nach einem Börsengang auf hohe Erträge im Bereich des Schienenpersonenverkehrs angewiesen, um die Renditeerwartungen des Kapitalmarktes zu erfüllen. Durch Ausschreibungen im Wettbewerb vergebene Leistungen führen in der Regel zu einem verbesserten Angebot, signifikant steigender Nachfrage, einer **Senkung der Bestellerkosten je Zugkilometer um durchschnittlich 20 Prozent** und damit zu einer höheren Wirtschaftlichkeit. Dennoch waren und sind freihändige Vergaben an der Tagesordnung.

Hinzu kommt, dass der Bahnvorstand im Integrationsmodell durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit freier Verwendungsentscheidung noch wirkungsvoller als bisher bei Verhandlungen mit den Bundesländern den Abschluss von – steuerfinanzierten – Nahverkehrsverträgen „erzwingen“ könnte mit dem Hinweis auf seine Entscheidungsfreiheit bei – ebenfalls steuerfinanzierten – Netzinvestitionen. Die von der Bundesregierung angestrebte **Etatentlastung durch Effizienzsteigerungen bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel würde einem Börsengang entgegenstehen und den Börsenerlös vermindern.**

c) Einnahmen des Bundes aus Verkaufserlösen und Dividendenzahlungen

Der **Einmalerlös des Bundes** für einen Börsengang der integrierten DB AG wird sich nach Angaben von Booz Allen Hamilton **bestenfalls auf einen einstelligen Milliardenbetrag beschränken**. Das wäre nur wenig mehr als die Investitionszuschüsse des Bundes an die DB AG für zwei Jahre. Das Schienennetz hat einen hohen Sachanlagenwert, der weitaus höher ist als in der Bahnbilanz ausgewiesen³. Alleine seit der Bahnreform wurden rund 54 Milliarden Euro in das Netz investiert. Zu einem geringen realen Gegenwert würde das Netz als struktur- und verkehrspolitisches Instrument, um dessen Willen es mit Steuermitteln bezahlt wurde, aus der Hand gegeben.

Der Investor wird sich nach Einschätzung von Beratungsunternehmen eine Rückfallklausel des Schienennetzes an den Bund vorbehalten. **Der Bund würde seine finanziellen Risiken also nicht dauerhaft eingrenzen**. Er müsste dem privaten Geldgeber eine Vollkaskoversicherung für seine Rendite geben.

³ Netzinvestitionen, die mit nicht-rückzahlbaren Baukostenzuschüssen des Bundes finanziert wurden, werden nicht im Sachanlagevermögen des DB-Konzerns aktiviert (bilanziert). Dieses bilanzrechtlich zulässige Vorgehen gibt kein transparentes Bild darüber, in welcher Größenordnung das Netz strukturell defizitär ist.

d) Haushaltspolitische Schwächen des Booz Allen Hamilton-Gutachtens

Die Auswirkungen von fünf zur Diskussion stehenden Organisationsmodellen auf den Bundeshaushalt werden im Gutachten von Booz Allen Hamilton erörtert. Bei den haushaltspolitischen Wirkungen werden dem Integrationsmodell dabei Vorteile bescheinigt, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Einmalerlöse bei wettbewerbsfreundlicheren Lösungen größer sind.

Das Beratungsunternehmen PSPC GmbH hat für Pro Mobilität eine verkehrs- und haushaltspolitische Bewertung des **Booz Allen Hamilton-Gutachtens** vorgenommen. Es legt **methodische Schwächen** offen und kommt dabei zu der Feststellung, dass das **Integrationsmodell eindeutig bevorzugt** wurde. Einige Beispiele:

- Bereits der Ansatz, das Unternehmen DB AG als Referenzmodell zu nehmen, greift nicht nur zu kurz, sondern läuft dem Auftrag des Deutschen Bundestages, eine volkswirtschaftliche Systemanalyse vorzulegen, zuwider. Dass Konkurrenten der DB AG bei größerem Markterfolg zusätzliche Steuern zahlen und Arbeitsplätze schaffen, bleibt unberücksichtigt. Auf diese Weise wird **Wettbewerb allein als Bedrohung** und Wert vernichtend gesehen, ohne dass seine wichtigere Rolle als Innovations- und Wachstumstriebfeder berücksichtigt wird.
- **Kritische Themen** zu Lasten der Integration (z.B. massive Zweifel an der Vereinbarkeit des integrierten Börsengangs mit EU-Eisenbahnrecht) werden zwar qualitativ angesprochen, aber **nicht quantifiziert**.
- Die Berechnung der Privatisierungserlöse und Dividendenzahlungen werden auf der Basis der sehr optimistischen Mittelfristplanung der DB AG bis 2009 vorgenommen, die als „sehr anspruchsvoll, aber nicht unrealistisch“ bewertet wird. Trotz der überaus ehrgeizigen Planwerte für den Güter- und Personenverkehr werden **Verfehlungen der Erlösplanung nicht simuliert**.
- Der kalkulierte Gegenwert der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Netz wird nicht transparent gemacht. So liegen keinerlei Berechnungen vor, warum 2,5 Milliarden Euro pro Jahr in das Bestandsnetz investiert und vom Bund garantiert werden müssen. De facto muss sich der Bund nicht nur für zehn Jahre, sondern unbefristet verpflichten, weil die Kosten der Infrastruktur auch in der fernen Zukunft bei weitem nicht durch Trassenentgelte gedeckt werden. Außerdem rechnet Booz Allen Hamilton damit, dass

ein Investor zusätzliche verbindliche Aussagen für den Neu- und Ausbau fordert. Morgan Stanley war 2004 in einem Gutachten für die Bundesregierung von einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 4 Milliarden Euro ausgegangen. Die DB AG rechnet in ihrer Mittelfristplanung mit Investitionen von insgesamt 3,9 Milliarden Euro pro Jahr. Insgesamt dürfte die **Haushaltsbelastung durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung somit eher bei 4 Milliarden Euro pro Jahr** als bei den bisher kommunizierten 2,5 Milliarden Euro liegen.

- **Steuerliche Verlustvorträge** werden einseitig zugunsten der Integration eingerechnet, weil unterstellt wird, dass die Privatisierungserlöse im Getrennten Modell geringer ausfallen, weil der Investor nicht von den auf das Netz entfallenden Verlustvorträgen profitieren kann. **In einer Haushaltsbetrachtung** sind steuerliche Verlustvorträge jedoch irrelevant. Was dem Privaten als Gewinn durch vermiedene Steuern zufließt, entgeht der öffentlichen Hand in Form von Steuereinnahmen („Nullsummenspiel“).
- **Unter realistischen Annahmen fällt das Integrationsmodell bei der Berechnung der Haushaltseffekte auf den letzten Platz zurück.** Booz Allen Hamilton stellt eine kapitalmarktorientierte Sicht in den Vordergrund. Der Barwert künftiger Einnahmen und Ersparnisse wird dabei mit einem Abzinsungsfaktor von 9,6 Prozent ermittelt, wie dies am Kapitalmarkt für Investoren üblich ist. Doch allenfalls auf der Erlösseite bei Privatisierungserlösen und Dividendenzahlungen sollte der Bund die Investorenbrille aufsetzen. Die alternativ vorgenommene Berechnung mit einer Diskontrate von 4,55 Prozent (kameralistische Sicht) ist für den Bund zumindest bei den Ausgabenkategorien (Eigenkapital Infrastruktur und Regionalisierungsmittel) die einzig vertretbare Sicht. Hier würde er das Geld ansonsten für staatliche Aufgaben wie Verteidigung, Hochschulen oder Bundesgrenzschutz ausgeben. Wählt man eine Abdiskontierung mit gespaltenen Barwerten, verzichtet auf Verlustvorträge und unterstellt beim Bund eine ähnliche Vorsicht in der Bewertung des Unternehmens wie bei privaten Investoren, fällt das Integrationsmodell auch unter haushaltspolitischer Bewertung deutlich abgeschlagen auf den letzten Platz zurück.
- Das **entscheidende Risiko eines integrierten Börsengangs ist die uneingeschränkte Haftung des Staates.** Es wird praktisch nicht erwähnt, geschweige denn in den Erlösen und Ausgaben des Staates berücksichtigt. Insbesondere wird der verstärkte Anreiz von DB AG und Investor ignoriert, sich bei jedem Problem beim Bund schadlos zu halten. In der Vergangenheit hat dies z.B. dazu geführt, dass der Schienenwegeausbau von zinslosen Darlehen des Bundes auf verlorene Baukostenzuschüsse umge-

stellt wurde. In 2002 wurde der Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonennahverkehr durch eine Änderung der Vergabeverordnung geschwächt. Auf die unberechtigte Abrechnung von Baukostenüberschreitungen beim Bund durch die DB AG hatte der Bundesrechnungshof kürzlich hingewiesen.

- Zentrale Meilensteine der Kapitalmarktfähigkeit wie das Erreichen einer 50%igen Eigenkapitalquote oder der Dividendenzahlungsfähigkeit der DB AG werden absehbar nicht erfüllt, ohne dass hieraus Schlüsse auf den **Realitätsgehalt der suggerierten kurzen Zeitplanung für das Integrationsmodell** gezogen werden.

e) Zwischenfazit

Der Bundeshaushalt wird durch einen privaten Anteilseigner bei den Infrastrukturinvestitionen nicht entlastet. Ein Börsengang mit Netz birgt erhebliche Etatisiken.

Ein zukünftiger privater Anteilseigner der DB AG wird kein Interesse daran haben, als Infrastrukturbetreiber über das mit dem Staat vertraglich langfristig festgelegte Niveau hinaus in das Schienennetz zu investieren. Er wird vielmehr anstreben, bisher aus Eigenmitteln getätigte Investitionen einzusparen und zukünftig vom Bund tragen zu lassen. Der Bund wird somit mehr für eine vergleichbare Netzqualität ausgeben müssen und soll sich dazu durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung langfristig verpflichten. Der Erlös aus dem Verkauf der Unternehmensanteile wäre dazu im Vergleich gering.

Außerdem sollen bei einem Börsengang mit Netz Trasseneinnahmen und Bundeszuschüsse für die Infrastruktur in freier Verwendungsentscheidung des Netzbetreibers DB AG bleiben. Die heute bereits deutlich zu Tage tretenden Ineffizienzen z.B. durch das Nichtabrufen von Zuschüssen des Bundes für den Schienenwegebau würden trotz der gegenteiligen Ziele der neuen Bundesregierung dauerhaft zementiert.

4. Risiken einer Kapitalprivatisierung mit Netz für die Straße

Angesichts der überragenden Rolle von Pkw, Lkw und Bus für den Verkehr in Deutschland und Europa darf Bahnpolitik nicht weiterhin zu Lasten der Straße gemacht werden. Genau das aber ist nach Ansicht von Pro Mobilität bei einer Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG als integrierter Konzern mit Netz zu erwarten.

4.1 Keine neuen Investitionsprivilegien für die Bahn

Der DB-Vorstand fordert eine langfristige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Schienennetz. Der Bund soll über einen langen Zeitraum finanzielle Zuwendungen für das Bestandsnetz zusagen. Booz Allen Hamilton hält darüber hinaus ggf. zusätzliche verbindliche Zusagen für Neu- und Ausbaumaßnahmen an einen Investor für erforderlich. ***In Zeiten leerer Bundeskassen würden mehrjährige Finanzausgaben an den Netzbetreiber DB AG bei den regelmäßig anstehenden Einsparungen von Etatmitteln (globale Minderausgaben, Finanzplanung) unmittelbar und ausschließlich zu Kürzungen beim Erhalt und Ausbau von Fernstraßen und Wasserstraßen führen.*** Wie groß dieses Risiko ist, wird daran deutlich, dass der Bundesverkehrswegeplan von 2003 im Jahr 2006 Investitionen in die drei Bundesverkehrswege von 10,2 Milliarden Euro unterstellt hat. Tatsächlich erreicht der Etatentwurf jedoch nur 9,1 Milliarden Euro. Trotz der langfristigen Mittelreservierung für die Schiene durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung müsste die Straße wegen des Verfehlens verkehrspolitischer Ziele zusätzliches Verkehrswachstum übernehmen.

4.2 Markteingriffe zur Verkehrsverlagerung wären gesamtwirtschaftlich schädlich

Die Schiene hatte in den vergangenen Jahrzehnten starke Einbußen an Marktanteilen im Verkehrsmarkt zu verkraften. Die Politik hatte dagegen immer gegenteilige Erwartungen. Da die Erfolge ausblieben, wurden dem Straßenverkehr immer wieder neue Beschränkungen oder Erhöhungen von Abgaben auferlegt, um auf diese Weise die Autonutzer auf die Schiene zu zwingen.

Einige Beispiele:

- 1994 wurde die ***Mineralölsteuer für den Autoverkehr stark angehoben***, um daraus die Entschuldung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn zu finanzieren. Von 1999 bis 2003 folgten fünf Erhöhungen der Kraftstoffbesteuerung durch die Ökosteuer.

Das Mineralölsteueraufkommen stieg in dieser Zeit um 50 Prozent auf 37 Milliarden Euro pro Jahr an.

- Beim **Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015** ergab sich für Fernstraßenprojekte durchschnittlich ein mehr als fünffacher Nutzen über die dreißigjährige Nutzungsdauer im Vergleich zu den Kosten, bei Schienenprojekten wurde nur ein dreifacher Nutzen erreicht. Gesamtwirtschaftlich **wäre** deshalb eine **klare Priorität für die Straße zwingend gewesen**, doch der Investitionsrahmen wurde für beide gleich groß bemessen.
- Trassenentgelte der Schiene bleiben vollständig und unmittelbar in der Schiene. Die Einnahmen aus der 2005 eingeführten **streckenbezogenen Lkw-Maut** auf Autobahnen werden dagegen dem Bundeshaushalt zugeführt und **nur zur Hälfte für die Fernstraßen genutzt**. Die andere Hälfte wird zur Finanzierung von Schienenwegen und Wasserstraßen eingesetzt, was den Grundgedanken von Gebühren als Entgelt für die Nutzung einer bestimmten Leistung in Frage stellt und dadurch der Akzeptanz von Gebührenfinanzierung erheblich schadet.
- Dem Schienennetz wurde mit der DB Netz AG ebenso wie den Flughäfen und der Flugsicherung eine eigene Organisationsstruktur zugebilligt. Der Straße wird eine institutionelle Absicherung ihrer Lkw-Mauteinnahmen über eine **Bundesfernstraßengesellschaft** außerhalb des Bundeshaushaltes **verweigert**.

Der zu erwartende verkehrspolitische Misserfolg eines Börsengangs der DB AG mit Netz wird – das lehrt die Vergangenheit – zu politischem Druck führen, durch höhere Abgaben und ordnungsrechtliche Einschränkungen Straßenverkehr auf die Schiene zu zwingen. Das bliebe zwar wie in der Vergangenheit erfolglos, weil die Systemvorteile der Straße die Menschen überzeugen, es käme aber die Nutzer von Pkw, Lkw und Bus teuer zu stehen, denn sie müssten für den Fehler eines Netzbörsengangs büßen. Ein **gesamtwirtschaftlicher Anstieg der Transportkosten und eine weitere Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transport- und Logistikgewerbes wären ein zu hoher Preis für eine Bahn-Privatisierung**.

5. Empfehlungen von PRO MOBILITÄT zur Kapitalprivatisierung der DB AG

Eine Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG muss das Verkehrssystem effizienter machen und sich dazu an den Grundprinzipien der Bahnreform orientieren. Sie muss den **Nutzen des Schienenverkehrs für die Kunden auf marktkonforme Weise verbessern, ohne andere Verkehrswege zu belasten**. Pro Mobilität ist davon überzeugt, dass die Trennung von Netz und Transport das beste Modell wäre, um über mehr Wettbewerb zu größerem Markterfolg für die Schiene zu kommen.

Dagegen ist eine **Kapitalprivatisierung der DB AG als integrierter Konzern mit Netz gesamtwirtschaftlich negativ zu bewerten**, weil damit Beschränkungen für den Wettbewerb im Bahnsektor und ewig währende, neue Privilegien für die Schiene bei Investitionsmitteln im Bundeshaushalt zu erwarten sind. Außerdem würde der Politik ihre Handlungsfähigkeit genommen. Die zu treffende Entscheidung muss umkehrbar sein. Durch die Beteiligung privater Investoren am Eigentum am Schienennetz würde es zu ordnungspolitischen Festlegungen kommen, die nicht mehr korrigiert werden könnten. Die integrierte Struktur des Bahnkonzerns würde zementiert, die Bahnen könnten ihre Wachstumspotenziale nicht nutzen, das Netz deswegen zu gering auslasten und auf anderen Verkehrswegen die Staubelastung verschärfen. Das Netz sollte nicht Teil einer Kapitalprivatisierung der DB AG sein.

Die Entscheidung über die Organisation des Schienennetzes bietet **Chancen für eine verkehrspolitische Strategie mit Vorteilen für alle Verkehrswege**. Der Koalitionsvertrag hält fest: „Für die Koalition steht grundsätzlich die Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger fest. Die Mittel müssen dorthin fließen, wo akuter Handlungsbedarf und Engpässe bestehen. Bei den Zuweisungen von Mitteln an Straße, Schiene und Wasserstraße muss die notwendige Flexibilität gewährleistet sein. Wir wollen Verkehrsinvestitionen verstetigen und damit langfristige Planungssicherheit schaffen“. Es ist zu begrüßen, dass die Politik die Notwendigkeit von mehrjährig planbaren Investitionen anerkennt. In der Konsequenz sollten deshalb Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für alle Verkehrswege des Bundes, also Schienenwege, Wasserstraßen und Bundesfernstraßen, getroffen werden. Es kann nur **entweder jeweils eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für jeden der Verkehrswege geben oder für keinen**, denn Planbarkeit von Investitionen ist für alle notwendig. Sonst steht zu befürchten, dass entgegen der Grundaussage in der Koalitionsvereinbarung, wonach alle Verkehrsträger gleichwertig seien, die Vorrangpolitik für die Schiene fortgeführt würde.

Für die Straße bedeutet dies: Aus dem vom Straßenverkehr erzeugte jährlichen Steuer- und Gebührenaufkommen von 53 Milliarden Euro müssen 4,6 Milliarden Euro im Wege einer **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung** einer **Bundesfernstraßengesellschaft** zugewiesen werden. Eine solche Festlegung ist zum Beispiel bei der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs aus der Mineralölsteuer oder der Rente aus der Ökosteuer gängige Praxis. Zusätzlich muss die Fernstraßengesellschaft alle Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 2,4 Milliarden Euro erhalten, so dass für die Fernstraßen insgesamt 7 Milliarden zur Verfügung gestellt werden.

Eine Entscheidung muss auch **für die Öffentlichkeit nachvollziehbar und transparent** sein. Die bisher der Öffentlichkeit zugänglichen Informationen lassen nur den Eindruck zu, dass wesentliche Fragen, die Basis einer Entscheidung sein müssen, noch aufzuarbeiten sind. Das gilt zum Beispiel für den angekündigten Netzzustandsbericht, die Klärung der Zuweisung von Eigentum und Verbindlichkeiten auf die Konzernteile und die Prüfung der Option „Teilprivatisierung einzelner Betriebsgesellschaften“.

Pro Mobilität empfiehlt:

1. Die Bahnreform muss fortgeführt werden und eine Kapitalprivatisierung nur dann erfolgen, wenn sie sich positiv auf die haushalts- und verkehrspolitischen Ziele der Bahnreform auswirkt.
2. Netz und Transport sollten getrennt werden, um durch mehr Wettbewerb das System Schiene zu stärken und zu größerem Markterfolg zu führen.
3. Eine Kapitalprivatisierung der DB AG darf grundsätzlich nur ohne Schienennetz erfolgen; sie muss alle infrastrukturelevanten Unternehmensbereiche ausklammern.
4. Eine Kapitalprivatisierung der DB AG darf nicht zu politischen Festlegungen führen, die sich negativ auf die anderen Verkehrswege auswirken.
5. Für alle Verkehrswege müssen gleiche Grundsätze bei der Organisation der Infrastruktur, der Einnahmenverwendung von Nutzergebühren sowie der Investitionsfinanzierung durch Steuermittel gelten und umgesetzt werden. Dazu müssen die Trasseneinnahmen an eine Bundesschienenwegegesellschaft gehen und die Einnahmen der Lkw-Maut vollständig an eine Bundesfernstraßengesellschaft fließen. Mit beiden schließt der Bund langfristige Finanzierungsvereinbarungen ab. Beide können dann als Töchter der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes die jeweiligen Investitionen in das Schienen- und das Fernstraßennetz vornehmen.

Statement Matthias Raith
Geschäftsführer rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH

In der öffentlichen Anhörung des
Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages
am Donnerstag, den 1. Juni 2006 in Berlin

Mit meinem Statement möchte ich mich auf die Frage beschränken, wie sich die Entscheidung über die Trennung des Staatskonzerns oder seinen Börsengang als integriertes Unternehmen auf die Entwicklung privater Güterbahn-Unternehmen und damit auf den Wettbewerb im Schienengüterverkehr auswirken wird.

Ich möchte vorweg **zwei Scheinargumenten** entgegen treten:

1. dem von der **Einheit von Rad und Schiene**
2. dem vom **funktionierenden Wettbewerb auf Deutschlands Schienen**

Zu 1:

Die beispielsweise von Bahntechnik-Professoren vorgebrachte These, das „**Rad-Schiene-System**“ dürfe organisatorisch nicht getrennt werden, ist aus der Sicht der Bahnpraxis erkennbar Unsinn. Die akademischen Autoren koordinieren ihre Arbeit in einem von der DB intensiv betreuten Arbeitskreis.

Es gibt aus meiner Erfahrung heraus keinerlei Anzeichen dafür, dass die privaten Transporteure auf dem öffentlichen Schienennetz schlechter oder weniger sicher arbeiten, weil ihnen die Fahrwege, die sie nutzen, nicht gehören. Solche Positionen werden weder von Behörden, noch von Kunden oder Infrastrukturbetreibern bezogen. Das Eisenbahnbundesamt, das für die Gefahrenabwehr auf der Schiene zuständig ist, hat Bedenken gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne eigenes Netz meines Wissens bislang nicht geäußert. Auch eine erhöhte Unfallquote oder ähnliches ist bei Bahnen, die ohne eigenes Netz fahren, nicht ersichtlich.

Überdies belegen **gute Beispiele für Trennungslösungen im Ausland**, dass das Unbundling von Betrieb und Netz betriebs- und sicherheitstechnisch funktioniert, die regionale Wirtschaft fördert und mehr Verkehr auf die Schiene bringt. Neben der Schweiz erzielen die **Niederlande** ein enormes Wachstum des Schiff-Bahn-Umschlags in den Häfen Rotterdam und Amsterdam einschließlich des dazu gehörenden Hinterlandverkehrs auf der Schiene. Hier gibt es im Güterverkehr einen gut strukturierten Anbietermarkt. Ein neutrales, staatseigenes Unternehmen, bei dem übrigens auch die Deutsche Bahn Trassen kauft, stellt die Infrastruktur allen Betreibern zur Verfügung.

Signifikant ist Holland wegen der gänzlich anderen Situation im unmittelbar benachbarten **Belgien**. In Antwerpen und Zeebrügge beherrscht die belgische Staatsbahn weitgehend die Bahninfrastruktur der Hafengebiete. Eine Vielzahl behördlicher Barrieren, die dem Schutz der Not leidenden Staatsbahn dienen sollen, machen zudem die Strecken durch das Land für Dritte schwer zugänglich. Die belgische Wirtschaft und die belgischen Häfen haben gegenüber Holland zurzeit das Nachsehen.

Vorbild für Deutschland ist auch die jetzige Situation in **England**. Dort hat die Auftrennung der Staatsbahn in mehrere Privatunternehmen und die Verselbstständigung des Netzes zu prosperierenden Bahnunternehmen und einem markanten Anstieg des Verkehrsanteils auf der Schiene geführt.

Die hartnäckig vorgetragene Behauptungen der Deutschen Bahn, das englische System sei schlecht und insbesondere unsicher, sind aus meiner Sicht eine gezielte Verleumdung. Sie verschleiern die Vernachlässigung des eigenen Netzes und sind ein Angstmacher-Argument für den sachlich kaum begründbaren, integrierten Börsengang. Richtig ist allerdings, dass die Qualität der englischen Trassen so lange fragwürdig war, wie man das Netz einem Privatunternehmen anvertraut hatte, das gnadenlos Kosten reduzierte. Die Probleme haben sich erledigt, nachdem der Staat selbst wieder die Organisation des Netzes übernommen hat.

Die Lehre aus den englischen Erfahrungen lautet also, dass die Deutschen das öffentliche Bahnnetz dem bislang staatlichen Bahnunternehmen wegnehmen müssen, wenn dieses sich anschickt, an die Börse zu gehen. Also jetzt!

Zu 2:

Die als Nachweis für das **Funktionieren des Bahnmarktes** bei integrierter Infrastruktur, also dem heutigen Zustand, immer wieder genannte Zahl von fast 300 auf den Trassen der DB fahrenden EVU hält einer näheren Betrachtung, zumindest im Güterverkehr, nicht stand.

Die meisten Güterbahnen arbeiten in für den Kernmarkt völlig unbedeutenden Nischen (Werkverkehre, Liebhaber, Museen, Gelegenheitsbetriebe) oder sie haben nur örtliche Bedeutung. Hierzu gehören beispielsweise Bahnen, die von Städten oder Kreisen eingesetzt werden, um örtliche Gleisanschlüsse zu bedienen. Das ist regionale Wirtschaftsförderung mit kontinuierlichem Zuschussbedarf, es handelt sich um wirtschaftliche Aktivitäten des Staates und eigentlich eine verdeckte Subvention an die DB. Sie würde ohne ihre örtlichen und von der dortigen öffentlichen Hand kofinanzierten Partner die Gleisanschlüsse weder aufrechterhalten noch bedienen.

Im überregionalen Güterverkehr mischen nur eine Handvoll Bahngesellschaften mit. Keine von ihnen ist vom Ziel ihrer Inhaber getrieben, das eingesetzte Kapital mit den Gütertransporten auf der Schiene optimal zu mehren. Keine Güterbahn gehört einem institutionellen Investor.

- Einige Bahnen haben ihren Betrieb wegen fehlender Investitionsmöglichkeiten und unter dem Druck der Rahmenbedingungen bereits wieder eingestellt.
- Einige haben an die deutsche Staatsbahn verkauft, die ungeachtet ihrer marktbeherrschenden Stellung fleißig Marktberäumungskäufe durchführt.
- Ein Unternehmen hat sich aus wirtschaftlichen Erwägungen unter die Kontrolle der italienischen Staatsbahn begeben.
- Ein Unternehmen ist eine strategische Vorfeldaktivität eines ausländischen Konzerns, es verknüpft ein Bündel örtlicher Bahn-Aktivitäten in Deutschland langsam zu einem noch lange nicht rentierlichen Netzwerk von Gütertransporten.
- Einige Güterbahn-Wettbewerber gehören aus langer Tradition heraus öffentlichen Körperschaften. Beispielsweise gehört ein Unternehmen einer Großstadt im Rheinland. Dort wird das Vermögen der Stadt, z.B. durch Übertragung von Grundstücken, für Investitionen der stadteigenen Bahngesellschaft für Fernstreckenverkehre genutzt. Das birgt für den Steuerzahler hohe Risiken, bringt aber weder Gewinne noch dient es erkennbar den Bürgern der Stadt.
- Das von mir geführte Unternehmen schreibt zwar schwarze Zahlen, meine Gesellschafter verfolgen mit dem bei uns eingesetzten Kapital aber nicht in erster Linie einen maximalen Ertrag. Rail4chem hat die strategische Mission, den europäischen Bahnmarkt zu öffnen. Daraus entstehen den Anteilseignern zusätzliche, indirekte Vorteile bei ihrer eigenen Geschäftstätigkeit und bei Geschäften mit anderen Transporteuren.
- Kaum eines der Güterbahnunternehmen ist im Übrigen so erfolgreich, dass es die erforderlichen, sehr hohen Investitionen aus eigener Kraft tätigen kann. Man existiert, weil internationale Vermietgesellschaften rollendes Gerät zur Verfügung stellen, wenn auch zu Konditionen, die weit über guten, für private Bahnen oft nicht erhältlichen Bankkonditionen für Kredite liegen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass sich ungeachtet der seit 1994 gegebenen Möglichkeiten – im Gegensatz zu den ebenfalls liberalisierten Märkten der Luftfahrt, der Telekommunikation oder der Energieversorgung – im Schienengüterverkehr noch kein stabiler und für Investoren attraktiver Markt entwickelt hat, der der Industrie eine freie Auswahl von Transporteuren auf der Schiene ermöglicht.

Die Gründe für diese Marktsituation sind in Ausschlag gebender Weise in der Übermacht des Staatsbahnunternehmens zu suchen. Die Deutsche Bahn ist mit ca. 85% des Verkehrsaufkommens deutlich Markt beherrschender Wettbewerber im Schienengüterverkehr. Sie ist gleichzeitig Versorger der Konkurrenz mit den wesentlichen Grundlagen für deren Betrieb: Trassenslots auf dem öffentlichen Netz sowie Energie (Strom, Diesel). Dabei ist die Versorgung mit dem Netzzugang ein natürliches und die Stromversorgung ein de facto Monopol, so dass kein privates EVU die Möglichkeit hat, sich dem Einfluss des Konkurrenten zu entziehen.

Die Beibehaltung eines Bahnkombinats, in dem die Infrastruktur-Versorgung für die Wettbewerber integriert ist, gibt der Deutschen Bahn eine Position, die auf eine systemimmanente, nur schwer zu beherrschende und durch behördliche Maßnahmen nicht zu korrigierende Diskriminierung aller anderen Marktteilnehmer angelegt ist. Ein Unternehmen, dem die Politik eine solche Position gewährt, hat im kapitalistischen System geradezu die Verpflichtung, die sich daraus ergebenden Möglichkeiten zu nutzen. Auf ein weises „self restraintment“ zu vertrauen, wäre blauäugig. Die von der DB erfundenen Begriffe der „Entherrschung“ oder „chinese walls“ sind wirkungslose Placebos für die Politik.

Unsere **praktischen Erfahrungen** zeigen deutlich, dass dem Konzern seine integrierte Stellung in vielen einzelnen Punkten des täglichen Geschäfts zu Gute kommt. Das schädigt die Konkurrenten essenziell.

Ich möchte einige Beispiel nennen, zunächst aber das landläufige Argument zurecht-rücken, dass die Deutsche Bahn ihre Wettbewerber nicht benachteilige („diskriminiert“), weil die Privaten die von ihnen gewünschten Slots auf den Fahrwegen in den allermeisten Fällen bekämen. Richtig ist, dass die Leute an der Basis der DB Netz AG ganz ordentliche Arbeit machen und auf unsere Anfragen nach Slots durchaus zufrieden stellend reagieren. Der operative Fahrbetrieb funktioniert im Tagesgeschäft leidlich, was auch daran liegen mag, dass entgegen allen anderen Bekundungen noch reichlich Platz auf fast allen Strecken ist. Die Situation ist – bildlich gesprochen – mit einem unerwünschten Gast zu vergleichen, den man schnellstmöglich wieder loswerden möchte: selbstverständlich weist man ihn nicht plump an der Haustüre ab. Man macht ihm aber, nachdem er eingetreten ist, mit einer Vielzahl von einzelnen Verhaltensweisen sehr deutlich, dass es besser für ihn wäre, freiwillig bald wieder zu gehen.

Insgesamt verhält sich DB Netz nicht wie ein Dienstleistungsunternehmen, das mit optimalem Service und hoher Kundenzufriedenheit optimale Umsätze und Erträge erwirtschaftet, sondern als Teil der DB, der in erster Linie seinem Konzern dient und erst in zweiter Linie Dritte bedient, weil er es eben so machen muss, um nicht der offenen Diskriminierung bezichtigt zu werden.

Beispielsweise sind für dieses Geschäftsgebaren zu nennen:

- Unterlassen notwendiger Mitwirkung bei Projekten zum Aufbau großer Linienzüge
- Fehlende Verlässlichkeit bei der Vorkalkulation von Trassen. Keine Herausgabe verlässlicher Materialien.
- Permanent falsche Abrechnung von Verkehrsleistungen und Unfähigkeit, auf Einwendungen zu reagieren.
- Umstände, die dafür sprechen, dass kein vergleichbares Abrechnungsmanagement mit den Konzerntöchtern besteht, sondern dass dort geschätzt und verrechnet wird.

- Fehlende Anreize zur marktgerechten Beschleunigung von Fahrplänen für private EVU, stattdessen Anreize zur Zurückhaltung zum Schutz der DB-Schwestern.
- Unterlassene Mitwirkung bei grenzüberschreitenden Zugangsproblemen, z.B. bei der Herstellung einheitlicher Sicherheits- und Stromversorgung auf der Betuwe-Route von Oberhausen nach Rotterdam.
- Unterlassene Hilfe bei der Überwindung von Steilstrecken. Keine Serviceleistungen durch Gestellung von Schiebeloks, z.B. an der Spessarttrampe oder der Geislinger Steige.
- Unterlassene Öffnung von Stellwerken auf Teilstrecken, die von Railion nicht mehr bedient werden.
- Unterlassene Stützung von Güterverkehren zu Schwachlastzeiten durch Private, z.B. an Wochenenden, sodass diese Verkehre oft scheitern.
- Grauer Rückbau (Umgehung des Verfahren nach § 11 AEG) von Einrichtungen auf Strecken, die von Railion nicht mehr benötigt werden.
- Unterlassung des Aufbaus von „Ground Services“ jeglicher Art, wie sie von neuen Bahnunternehmen an Knotenpunkten gebraucht werden.

Gestaltung der ABN der DB Netz

Schlimmer ist, dass die DB Netz ihre Geschäftsbedingungen so ausgestaltet, dass sie gezielt die neuen Unternehmen behindern. Beispiele:

Der 10%-ige Aufschlag auf Trassenpreise für kurzfristige Bestellungen. Bei der Akquisition von Adhoc-Verkehren sind die Privaten wesentlich flexibler als die Staatsbahn-Töchter. Mit der Verteuerung von Trassen für Spontan-Verkehre wird unsere spezifische Marktposition geschwächt.

In die gleiche Richtung geht, dass sich DB Netz per AGB erst 43 Stunden nach Anfrage eines EVU zur Trassenvergabe verpflichtet. Damit stellt die DB unser Adhoc-Geschäft in Frage. Ihre künstlich aufgebaute Barriere widerspricht den Möglichkeiten ihrer täglichen Praxis und internationalen Standards. In der Schweiz und in den Niederlanden ist jede Trasse innerhalb von ein bis zwei Stunden frei geschaltet. DB Netz verhindert hiermit letztlich der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene, ein Umstand, der in dieser Situation allein den privaten EVU schadet, nicht jedoch den DB-Töchtern.

Die Maßnahmen werden teilweise durch EVU wie rail4chem, teilweise durch das EBA / die BNA angegriffen. In einigen Fällen haben die Behörden von Amts wegen eingegriffen. Die DB wehrt sich mit allen Mitteln durch alle Instanzen, als wollte sie die Kraft und Lust der Konkurrenz, der Marktaufsicht und der Justiz zermürben. Bezeichnender Weise führt DB Netz die Prozesse nur formal, inhaltlich gesteuert werden sie von Juristen der DB-Konzernzentrale. Weil darin ein Verstoß gegen das Un-

bundling-Gebot gesehen werden kann, hat das EBA ein entsprechendes Untersa-
gungsverfahren eröffnet.

Diskriminierung im Preissystem

Aufgrund einer nicht mehr zeitgemäßen Vereinbarung mit dem seinerzeit zuständigen Bundeskartellamt räumt die DB offen ein, dass sie sich selbst bzw. ihren Töchtern einen Rabatt von 10% gewährt. Trassenentgelt ist heute wie die Lkw-Maut auf der Straße zu bewerten. Auch hier gibt es keine Rabatte für Großspeditionen, jeder zahlt gleich. Auf der Schiene kann nichts anderes gelten. Mit sinkendem Marktanteil und der Verwirkung von Großvaterrechten und -pflichten hat der Rabatt seine Legitimation verloren. Hinzu kommt, dass bestimmte Umstände dafür sprechen, dass die DB im eigenen Konzern nicht spitz abrechnet. Genaue Rechnungen und ihre fahrtgenaue Prüfung unterbleiben. Noch kein staatlicher Prüfer hat sich der Mühe unterzogen, dieses Diskriminierungspotenzial zu definieren, geschweige denn aufzudecken und der Beendigung zuzuführen.

Modalitäten der Preiserhöhung

Bei der letzten Preiserhöhung hat sich DB Netz vorab und bevor sie an Dritte mit einer ersten Ankündigung herangetreten ist, mit Railion abgesprochen. Railion hat trotz ihrer starken Stellung im Konzern die Erhöhung, die ihr Budget mit 10 Mio. €/a (!) belastet, nicht verhindert.

Preiserhöhungen wirken wegen der Gesamtbilanz des DB-Konzerns als echte Verteuerung immer nur bei den Privaten. Die Railion-Gelder hingegen wandern von der linken in die rechte Tasche der DB.

Hinzu kommt: Das Trassenpreissystem ist ohne Software nicht kalkulierbar. Als die DB die Software mit fast einem Jahr Verspätung aktualisiert hat, haben viele Private ihre Angebote auf der Basis alter oder falscher Netzkosten abgegeben. Rail4chem u.a. haben deshalb einen Rechtsstreit begonnen, der noch nicht rechtskräftig abgeschlossen ist.

Technische Vernachlässigung des Netzes

Schon die Planung des Börsengang, also die Vorbereitung darauf, den Konzern mit guten Zahlen für Kapitalanleger attraktiv zu machen, hat bei der Qualität der Leistungen von DB Netz dramatische Auswirkungen. Die Zahl und Länge der Langsamfahrstellen, die nicht durch bauliche Maßnahmen beseitigt werden, um Geld zu sparen, steigt dramatisch. Unter dem Druck der Konzernräson riskiert die DB die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Hierzu verweise ich im Einzelnen auf die vom Netzwerk Privatbahnen schon mehrfach und erst kürzlich wieder veröffentlichten Fakten und Zahlen.

Die DB schadet damit der Konkurrenz. Wir steigern die Attraktivität der Schiene und profilieren uns am Verkehrsmarkt, indem wir pünktliche Lieferungen garantieren und Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung der Ankunftszeit zahlen, anstatt nur die reine Beförderung ohne sonstige Qualitätszusagen zu übernehmen.

Besonders bemerkenswert ist der Umstand, dass die EVU bei Umwegen, die durch schlechte Streckenabschnitte bedingt sind, die Trassenpreise für den gesamten Umweg zahlen müssen. Die DB Netz AG verschafft sich also durch Unterlassen von Reparaturen nicht nur scheinbaren finanziellen Handlungsspielraum durch Nichtverwenden staatlicher Gelder, sondern zusätzliche Einnahmen ihrer Trassenkunden.

Diskriminierende Versorgung mit Bahnstrom

Ein Bereich der Infrastrukturversorgung wird in der öffentlichen Diskussion und auch im Rahmen des Primon-Gutachtens völlig ohne Grund ausgelassen. Die Versorgung der Teilnehmer am Schienenverkehr mit Energie, insbesondere (neben Dieseldieselkraftstoff) mit Bahnstrom.

Der Entscheidung des Bundestages über die Verselbstständigung dieser Infrastrukturleistung, für die die DB ebenso wie bei der Schienentrasse de facto ein Monopol hat, hat sie sich durch einen organisatorischen Trick entzogen. Sie hat, ohne dass dies gesetzlich vorgesehen ist, die „DB Energie GmbH“ gegründet, die zunächst als Broker den Einkauf von Strom für den Konzern organisiert und als Nebeneffekt Strom auch an Konkurrenten der DB-Töchter abgibt. Dann hat der Konzern das gesamte Oberleitungsnetz aus dem Anlagevermögen und der Baulast der DB Netz an die Energie-Tochter der DB AG übertragen. Ich meine, dass das illegal ist. Unterblieben ist die dadurch eigentlich zu erwartende, deutliche Absenkung der Trassenpreise, obwohl DB Netz seither erheblich weniger Kosten hat. Private, die auf Bahnstrom angewiesen sind, müssen für die Anlagen seitdem doppelt zahlen. Auch hierzu hat noch keine staatliche Behörde, zum Beispiel die Bundesnetzagentur, auch nur im Ansatz Investigationen angestellt.

Gerichtlich festgestellt ist, dass die DB für Bahnstrom von ihren Privatkunden ohne Rechtsgrundlage über 20% mehr verlangt als von den „Konzernschwestern“. Die Durchleitung von Fremdstrom ist zwar technisch möglich und gesetzlich verbrieft. Die DB-Tochter verlangt von Energieversorgern für die Leitung aber etwa so viel, wie sie der Railion als Komplettpreis berechnet. Der DB nutzt die ihr von der Politik überlassene Energieversorgung insofern im Wettbewerb, als sie zur Abschottung des Verkehrsmarktes beiträgt. Es wundert nicht, dass sich alle großen Stromversorger weigern, private Bahnen zu beliefern und sich dabei für adäquate Durchleitungspreise einzusetzen. Die DB ist ihr größter Kunde. Trotz sehr klarer Urteile erster Instanz gesteht die DB ihre Fehlleistungen weder ein, noch ist sie vergleichsbereit. Allein rail4chem muss dadurch einen Betrag von mehreren Millionen zurückstellen. In dieser Sache haben wir übrigens weder vom Bundeskartellamt noch vom Eisenbahnbundesamt Schützenhilfe erhalten. Die Zuständigkeiten waren so unklar, dass wir den Klageweg vollkommen alleingestellt beschreiten mussten. Die Bundesnetzagentur hat sich des Themas, soweit erkennbar, noch nicht angenommen.

Konzernmargen auf die Preise für Private

Für geradezu skandalös halte ich den Umstand, dass der DB-Konzern von seinen Töchtern 8% der Umsätze, die sie mit Externen verdienen, als unspezifizierte Konzernumlage einfordert. Diese Marge rechnen DB Netz und DB Energie in die Netz- und Strompreise für Private ein. Zusammengenommen zahlt ein privates EVU wie rail4chem ca. 40% seiner operativen Kosten an die DB-Töchter Netz AG und Energie GmbH. Die Konzernabgabe beläuft sich damit auf 3% der Kosten des gesamten Betriebes. Der Konzern kann diesen Beitrag seiner Wettbewerber frei und gezielt verwenden, um seine Marktposition zu Lasten derselben Wettbewerber zu stärken.

Verselbstständigung des Netzes zur Reaktivierung des Wagenladungsverkehrs

Der Erfolg der weiteren Entwicklung der Eisenbahn als Verkehrsträger wird maßgeblich daran zu messen sein, wie es gelingt, Einzelwagenverkehre als Teil des Schienentransportsystems wirtschaftlich vertretbar und logistisch attraktiv zu machen. Hierfür ist die Herauslösung des Netzes aus dem DB-Konzern ein wichtiger Schritt. Wenn der kombinierte Verkehr, also ein Transport im Hauptlauf auf der Schiene und zur Verteilung und Sammlung auf der Straße, mit beachtlichen Zuwächsen gut und immer besser funktioniert, dann liegt das daran, dass die großen Terminals, die Straße und Schiene verbinden, offen für jeden und nachweisbar diskriminierungsfrei genutzt werden. Im „konventionellen“ Güterverkehr dagegen sind die großen Rangierbahnhöfe in gutem Einvernehmen zwischen den Transporttöchtern der DB und DB Netz und anderen Infrastrukturbetreibern im DB-Konzern, z.B. die DUSS GmbH, für alle Dritten fest verschlossen. Es gibt keine Organisation, die den freien Zugang aller EVU steuert. Hier käme einem neutralen Netzversorger eine historische Aufgabe zu. Er könnte die Gelände und Einrichtungen von Rangierbahnhöfen und großen Binnenhäfen zu „Railports“ umgestalten, auf denen Streckenunternehmen ähnlich wie Airlines auf den Airports alles finden, was zur Bildung und Abfertigung ihrer Züge erforderlich ist. So lange die DB wegen ihrer Beherrschung der lokalen Infrastrukturen den Einzelwagen vom Wettbewerb ausschließt, besteht hierzu keine Chance.

Attraktivität für Investoren im Bahnmarkt schaffen

Der Deutsche Bundestag entscheidet unter der Zielsetzung, den Wettbewerb auf der Schiene zu stärken. Er sollte die bisherige Erfolglosigkeit der Marktentwicklung beenden und Rahmenbedingungen schaffen, die die Attraktivität von Schienenunternehmen für Investoren und deren Kapital steigern.

Professionelle Geldgeber treffen ihre Entscheidung, in ein Unternehmen zu investieren, grundsätzlich danach, wie sich ein Markt unter den gegebenen Rahmenbedingungen entwickelt, welche Chancen seine Teilnehmer haben und welchen Belastungen und Risiken sie ausgesetzt sind. Bislang ist – ungeachtet der offensichtlich hohen Attraktivität deutscher Mittelstandsunternehmen – kein maßgebendes Kapital in neue Güterbahnen geflossen. Die Gründe liegen auf der Hand.

In einem Wirtschaftssektor zu arbeiten, der durch ein Unternehmen mit einem Marktanteil von 85% absolut beherrscht wird, ist an sich schon ein erhebliches Risiko, das potenzielle Investoren und Marktteilnehmer demotiviert. Der Große nutzt seine Dominanz, um die Obergrenze der Preise zu bestimmen. Es besteht keine Chance, die Arbeit eines neuen Unternehmens durch gute Preise rentabel zu machen. Dass ausgerechnet der Marktbeherrscher das Recht hat und dauerhaft für sich beansprucht, die Wettbewerber exklusiv mit Strom und Trasse zu beliefern, nimmt einem neuen Unternehmen zusätzlich die Möglichkeit, seine Kosten in ganz maßgebenden Bereichen zu senken. In dieser Situation sind neue Bahnunternehmen in ihrer unternehmerischen und wirtschaftlichen Entfaltungsfreiheit eingepresst wie ein Hefeteig in einem Waffeleisen.

Die Skepsis von Investoren gegenüber Eisenbahngüterverkehrsunternehmen beruht auf einer leider sehr realistischen und recht einfachen betriebswirtschaftlichen Betrachtung, die ich beispielhaft verdeutlichen möchte:

Gehen wir davon aus, dass ein Investor beabsichtigt, sich bei einer Güterbahn zu engagieren, für die ein gutes Management einen Jahresumsatz von 50 Mio. € prognostiziert. Bei einer Neugründung müsste er dazu mindestens 5 Mio. € als Stammkapital aufbringen, damit die erforderlichen Investitionen in rollendes Gerät abgesichert sind. Nehmen wir an, dass ein Anteil von 42,5 Mio. € (85%) des Jahresumsatzes operative Kosten sind. 7,5 Mio. € (15%) sind Deckungsbeiträge für Administration (13%, also 6,5 Mio. €) und Gewinn (2%, also 1 Mio. €). Wegen der Vorrangstellung der Staatsbahn am Transportmarkt und wegen der Vorrangstellung derselben Staatsbahn als nicht austauschbarer Lieferant für Trasse und Energie sind diese Margen, insbesondere der Gewinn von 1 Mio. € vor Steuern, nur sehr schwer erreichbar. Dies wäre aber notwendig, um nachhaltig eine halbwegs auskömmliche Kapitalrendite zu erzielen, zumal die enorm hohen Investitionen in rollendes Gerät (on or off balance) über lange Abschreibungszeiten bedient werden müssen.

Für die Betrachtung eines Investors ist es geradezu unerträglich, dass das Unternehmen infolge der Angehörigkeit seiner größten Lieferanten zum Konzern seines Wettbewerbers zum einen dem großen Konkurrenten weitgehend ausgeliefert ist und zum anderen über die im Trassen- und Strompreis enthaltene Konzernumlage ca. 3% seiner operativen Kosten an eben diesen Wettbewerber transferieren muss. Der Konkurrent erhält also ca. 1,3 Mio. € pro Jahr, bevor der Investor des Bahnunternehmens nur einen Euro als Gewinn für sich verbuchen kann. Dem Investor soll eine Entscheidung zugemutet werden, mit der er das eigene Ziel nur schwer erreichen kann, die aber dem Konkurrenten eine risikofreie Einnahme verschafft, die höher als das selbst angestrebte Vorsteuerergebnis ist. Das Ergebnis ist bekannt. Der Markt stagniert.

Eine Entscheidung des Deutschen Bundestages für einen Börsengang der DB mit Netz und Stromversorgung dürfte aufgrund dieser Zusammenhänge Investoren auch weiterhin von Engagements bei Schienenunternehmen fernhalten. Dies hätte übrigens auch dramatische Auswirkungen für eine zu schnell an die Börse gebrachte Ex-

Staatsbahn. Mangels schlagkräftiger Konkurrenz hätte sie kaum einen Anreiz, ihr Geschäft so zu beleben, dass es wirklich den Anforderungen ihrer Kapitalgeber entsprechen kann, so diese denn gefunden werden. Das Privatunternehmen bliebe in der Substanz der alten Behördenbahn verhaftet und wäre insbesondere für institutionelle Anleger minder attraktiv.

Die DB und manche Politikern vertreten immer wieder die Auffassung, man könne einen Investor ins Bahngeschäft locken, indem man die geradezu bizarre, betriebswirtschaftliche Situation neuer Unternehmen und die daraus resultierenden Marktverhältnisse durch die Tätigkeit einer Kontrollbehörde ausgleicht. Diese Auffassung überschätzt die Möglichkeiten von Behörden innerhalb eines wirtschaftlichen Geschehens prinzipiell. Ihre Maßnahmen, die alle konkret auf den Einzelfall bezogen sein müssen und der gerichtlichen Prüfung unterliegen, können die erforderliche Entwicklung des Marktes nur sehr bedingt gestalten. Die bisherige Erfahrung zeigt – ungeachtet eines hohen persönlichen Engagements einzelner Beamter – die Machtlosigkeit der zuständigen Organe.

Was Kontrollbehörden trotz jahrelanger Arbeit und hoher Staatsausgaben nicht möglich sein wird, kann jetzt der Deutsche Bundestag mit einer klaren Entscheidung für einen neuen Bahnmarkt ermöglichen. Er würde damit die heutige Staatsbahn als Teilnehmer an einem fairen Wettbewerb stärken, in dem auch die anderen Teilnehmer gleiche und gute Chancen hätten. Er würde damit eine rasante technische Entwicklung auslösen, mit neuartigen und beständigen Arbeitsplätzen und einem hohen Effekt für die europäische Wirtschaft. Und nicht zuletzt: die so im Wettbewerb ertüchtigte Schienenwirtschaft wäre dann erstmals seit 100 Jahren wieder in der Lage, verlorene Marktanteile von der Straße auf die Schiene zurück zu holen.

Die deutsche Lösung wird ausschlaggebenden Einfluss auf die Situation in Europa haben: wegen der geografischen Lage unseres Landes und wegen seiner wirtschaftlichen Bedeutung, aber auch deshalb, weil die Bahn das Mittel der Wahl für europäische Langstreckentransporte ist. Die Entscheidung des Deutschen Bundestages geht deshalb weit über die Frage der Strukturierung des bundeseigenen Unternehmens hinaus; sie hat historische und europäische Bedeutung.

Anmerkung:

Die Frage, wer denn die Zuständigkeit für Netz- und Energieversorgung auf der Schiene übernehmen soll, wenn man diese Aufgabe vom Bundesbahn-Konzern selbstständig, ist leicht zu beantworten: Die jetzt im Konzern integrierten Arbeitskader funktionieren dem Grunde nach, sie müssen in Verantwortung eines bundeseigenen Unternehmens ertüchtigt werden. Das Dienstleistungsportfolio muss bereinigt und ergänzt werden. Es ist sicher kein Hexenwerk, ein tüchtiges Führungsteam, und eine Persönlichkeit mit klarer Mission und Vision für die Spitze der Einheit zu finden, die kein Vasall der DB oder eines Ministers ist.

Schütze deine Bahn !

Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET

zur Verbändeanhörung des Ausschusses
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages zur
Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG
am 1. Juni 2006

Gewerkschaft TRANSNET - Hauptvorstand - Chausseestraße 84 - 10115 Berlin
Tel: 0 30 / 42 43 90 0 Fax: 0 30 / 42 43 90 60 - Internet: www.transnet.org
Stand: 22. Mai 2006



1. Einleitung

Die deutsche Politik hat die Frage der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG auf die Tagesordnung gesetzt. Für die Gewerkschaft TRANSNET steht hierbei der Schutz der Arbeitsplätze sowie der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten der gesamten Bahnbranche im Zentrum der politischen Aktivitäten um die Zukunft der DB AG. Konkret bedeutet dies tarifpolitisch insbesondere die Verteidigung der Beschäftigungssicherung bei der DB AG und die Verhinderung eines Dumpings bei Löhnen und Arbeitsbedingungen in der gesamten Bahnbranche. Verkehrspolitisch geht es um die Schaffung von Weichenstellungen für mehr Verkehr auf der Schiene, um so Arbeitsplätze zu erhalten.

Nach Auffassung der Gewerkschaft TRANSNET ist die Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems ohne einen starken Verkehrsträger Schiene nicht möglich. Neben der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die Schiene im Rahmen ordnungspolitischer Maßnahmen muss dabei beachtet werden, dass ein unternehmerischer Akteur in der Lage ist, im europäischen Wettbewerb der Verkehrsträger zu bestehen. Die DB AG ist für diesen Wettbewerb gut aufgestellt. Sie ist sowohl im Güter- wie im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend aktiv. Sie ist in vielen Bundesländern der größte Arbeitgeber, der größte Ausbilder und der größte Investor.

Das entscheidende Thema im Zusammenhang mit der Kapitalprivatisierung der DB AG ist die Frage nach Integration oder Trennung von Netz und Transport. Mit der Diskussion um die zukünftige Gestaltung von Netz und Transport steht auch die Zukunft der DB AG und ihrer Potenziale zur Disposition. Letztendlich droht eine Zerschlagung der DB AG, wenn Netz und Transport getrennt werden. Damit würde ohne Not ein Unternehmen zerstört, das im internationalen Wettbewerb das Potenzial hätte, mit anderen starken Playern mithalten und die Verknüpfung der Verkehrsträger mit einem starken Schienenanteil zu realisieren. Bei einer Zerschlagung würde darüber hinaus die Gefahr bestehen, dass der deutsche Markt unter den bestimmenden Einfluss ausländischer Konzernzentralen gerät. Dies würde zu einer bedeutenden Einschränkung des Einflusses der deutschen Verkehrspolitik und zu einer zusätzlichen Gefährdung von Arbeitsplätzen in Deutschland führen.

Weitere beschäftigungspolitische Argumente für die Integration von Netz und Transport sind zu beachten: Der Schutz der Beschäftigten – insbesondere die Beschäftigungssicherung und der Konzerninterne Arbeitsmarkt - kann nur bei Fortbestehen des DB-Konzerns aufrecht erhalten werden.

Ein starker unternehmerischer Akteur im Wettbewerb auf Basis einer Integration von Netz und Transport widerspricht nicht mehr Wettbewerb auf der Schiene. Die Praxis in Deutschland beweist, dass ein dynamischer Wettbewerb auf der Schiene auch bei einer Integration gängige Praxis ist. Dies gewährleistet eine starke und funktionierende Regulierung in Deutschland.

Mit den beschäftigungs- und verkehrspolitischen Kernfragen beschäftigt sich das Gutachten „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz““ (PRIMON-Gutachten) kaum.

**Schutz der
Arbeitsplätze,
Weichenstellung für
mehr Verkehr auf
der Schiene**

**Erhalt
unternehmerischer
Akteur**

**Entscheidendes
Thema: Integration
von Netz und
Transport**

Für die Gewerkschaft TRANSNET gilt das Primat der Politik. So muss die Politik folgende Fragen beantworten können:

„Welche Mobilität brauchen wir?“

„Welche Rolle spielt der Verkehrsträger Schiene in der Zukunft?“

„Wie können die politischen Akteure den Verkehrsträger Schiene stärken?“

„Wie können Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden?“

Die folgende Stellungnahme geht auf die hier skizzierten Thesen und Fragestellungen näher ein. Auch die Bewertung der Aussagen des PRIMON-Gutachtens spielen dabei eine wichtige Rolle.

2. Positionen der Gewerkschaft TRANSNET

Um es klar festzustellen: TRANSNET fordert keine Privatisierung der Deutschen Bahn AG! Auch eine Erfolg versprechende Weiterentwicklung der DB AG in rein öffentlicher Anteilseignerschaft wäre unter der Bedingung, dass der Konzern die notwendigen Eigenkapitalmittel erhält, um auf den liberalisierten europäischen Märkten bestehen zu können, möglich.

Diese Grundsatzentscheidung liegt ausschließlich in der Verantwortung der Politik.

Das Ergänzungsgutachten wurde unter dem Primat der Privatisierung der DB AG in Auftrag gegeben. Im Koalitionsvertrag ist festgeschrieben, dass es nicht mehr um das „ob“, sondern nur noch um das „wie“ einer Bahnprivatisierung gehen soll. Das Primat der Politik in dieser Grundsatzfrage wird von TRANSNET respektiert.

TRANSNET hat Bedingungen an eine Kapitalprivatisierung der DB AG gestellt. Ziel dieser Bedingungen ist der Schutz der Arbeitsplätze sowie der Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten. Dabei geht es um die Beschäftigten der gesamten Bahnbranche. Dazu zählen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aller Eisenbahnunternehmen und ihrer Dienstleister, die Bahnindustrie und ihre Zulieferer sowie der Verkehrswegbau. Die Gewerkschaft TRANSNET ist der Auffassung, dass dies ausschließlich durch den Fortbestand des DB-Konzerns in seiner jetzigen integrierten Struktur gewährleistet werden kann!

Die Gewerkschaft TRANSNET stellt im Kern folgende konkrete Bedingungen an eine Kapitalprivatisierung der DB AG:

- Der Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag bei der DB AG, der betriebsbedingte Kündigungen bis Ende 2010 ausschließt, muss weiterhin Bestand haben können!
- Damit verbunden muss der Konzerninterne Arbeitsmarkt weiterhin Bestand haben! Er ist unverzichtbar, um den aufgrund des Rationalisierungsdrucks freigesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine neue Perspektive zu sozial verträglichen Bedingungen innerhalb des DB-Konzerns bieten zu können und um den Betriebsfrieden zu wahren.

**Gutachten
beantwortet
nicht zentrale
beschäftigungs- und
verkehrspolitische
Fragestellungen**

**TRANSNET fordert
keine Privatisierung,
legt aber
Bedingungen fest**

**Schutz der
Arbeitsplätze sowie
der Arbeits- und
Sozialbedingungen
der Beschäftigten
der Bahnbranche**

- Die sonstigen tarifpolitischen Bedingungen, wie insbesondere zum Entgelt, müssen weiterhin Bestand haben. Sie sind zumeist auf Konzernebene bei der DB AG geregelt.
- Die sozialpolitischen Regelungen – beispielsweise zu den betrieblichen Sozialeinrichtungen wie dem Bahnsozialwerk – müssen weiterhin Bestand haben!
- Die beamtenrechtlichen Vorschriften müssen anwendbar bleiben.
- Die Eigenkapitalbasis der DB AG muss mit der Privatisierung gestärkt werden. Dies bedeutet, dass Privatisierungserlöse der DB AG zugute kommen müssen!

Werden diese Forderungen nicht erfüllt, lehnt die Gewerkschaft TRANSNET eine Kapitalprivatisierung der DB AG entschieden ab!

Die Einzelheiten der Forderungen der TRANSNET zur Kapitalprivatisierung der DB AG sind in dem Beschluss des Hauptvorstands der TRANSNET vom 3. April 2006 dargestellt, der dieser Stellungnahme als Anlage beiliegt.

3. Arbeitsplatzeffekte nach einer Trennung von Netz und Transport

Zitat aus dem PRIMON- Eigentumsmodell (Seite 336):

„Nach der Realisierung des Grundmodells... ist die Weiterentwicklung hin zu der Variante mit der Übertragung weiterer Funktionen auf das Wirtschaftsunternehmen Infrastruktur beim Bund denkbar. Dies würde dann... eine vollständige Privatisierung der Holding mit den Konzerngesellschaften ermöglichen. Darüber hinaus scheint grundsätzlich eine Weiterentwicklung des Eigentumsmodells in Richtung des Getrennten Modells möglich.“

3.1 Grundannahmen

Die Gewerkschaft TRANSNET geht angesichts solcher Aussagen bei der Trennung von Netz und Transport von der Gefahr eines weiteren Migrationspfades in Richtung einer vollständigen vertikalen und weiteren horizontalen Trennungen der DB AG aus. Dabei würden einzelne Unternehmensteile privatisiert und veräußert sowie die DB AG noch weiter zerschlagen.

Die zu treffende Strukturentscheidung wird für die kommenden Jahre weit reichende Auswirkungen für die Beschäftigten der gesamten Branche haben.

Im DB-Konzern wurde seit der Reform von 1993/1994 ein engmaschiges Netz von tariflichen und betrieblichen Vereinbarungen geschaffen, die das Fundament für den sozialen Frieden im Unternehmen bilden. Die Kernelemente sind der Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) und die Vereinbarung über den konzerninternen Arbeitsmarkt. Der BeSiTV schützt bis 2010 vor betriebsbedingten Beendigungskündigungen. Die Vereinbarung über den konzerninternen Arbeitsmarkt sorgt dafür, dass die freigesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder in Beschäftigung gelangen und Qualifizierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

**Privatisierungserlöse
müssen DB AG zugute
kommen**

**Eigentumsmodell öffnet
Tor zu Getrenntem
Modell**

Beide Säulen des sozialen Friedens entfallen bereits mit der „einfachen“ Trennung von Netz und Transport, d.h. mit dem einfachen Eigentumsmodell. Abertausende von Beschäftigten wären bei einer Trennung von Netz und Transport von Arbeitsplatzverlusten, Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen und Absenkungen von Arbeitsentgelten bedroht. Es käme in der Folge zu negativen (Übertragungs-)Effekten für die Bahnindustrie, den Verkehrswegebau sowie die so- genannten NE-Bahnen (nicht bundeseigene Eisenbahnen).

Die im Bahnkonzern verloren gehenden Arbeitsplätze würden dabei vom „Markt“ - je nach Unternehmenstätigkeit in unterschiedlichem Umfange - nicht kompensiert werden können.

Der Systemverbund, mit seinen einheitlichen Preis-, Sozial-, Tarif-, Technik- und Sicherheitsstandards sowie eisenbahnspezifisches Know-How ginge in beträchtlichem Umfange verloren. Anders gewendet, droht der gesamten Branche eine nachhaltige Schwächung. Das wiederum führt zu vermehrten Umweltbelastungen, Steuerausfällen, Belastung der Sozialkassen und des Staates insgesamt. Die verkehrspolitischen Ziele des Bundes „Verlagerung von Verkehren auf die Schiene“ würden verfehlt, der Verkehrsträger Schiene würde dauerhaft geschwächt.

3.2 Betroffene Unternehmen und Arbeitsplätze

1. Wegfall des Beschäftigungssicherungstarifvertrags (BeSiTV) und Folgen

Im Mittelfristzeitraum der Unternehmensplanungen (bis einschließlich 2009) ist ein Personalabbau von bis zu 30.000 Mitarbeiter geplant. Das Instrument des BeSiTV in Verbindung mit dem konzerninternen Arbeitsmarkt, sichert den Verbleib der Beschäftigten innerhalb der DB-Konzernfamilie und kompensiert damit diesen Personalabbau. Fallen beide weg, stehen mehrere Tausend Arbeitsplätze unwiderruflich zur Disposition, und damit der soziale Frieden.

2. Der erste betroffene Unternehmensbereich, die Dienstleistungssparte

Die Dienstleistungssparte der DB AG beschäftigt in den direkten Unterstützungsfunktionen (Infrastrukturelles und technisches Facilitymanagement, Fahrzeuginstandhaltung, Bewachung, Fuhrpark, Immobilienmanagement, Energieversorgung, IT-TK-Service und weitere Servicebereiche im weitesten Sinne) rund 41.000 Menschen.

Im Gutachten werden für den Fall einer Trennung von Netz und Transport des Netzes Remanenzkosten von rund 1,28 Mrd. Euro prognostiziert. Hinter dieser Zahl steckt massiver Personalabbau und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und -entgelte. Der „Markt“ für bahnaffine Dienste ist gekennzeichnet durch ausgeprägte Überkapazitäten und klein- und mittelständische Strukturen, mit äußerst fragilen Austauschprozessen. Die Fachleute des Unternehmensbereichs gehen vom Verkauf großer Teile des Dienstleistungsspektrums aus „Gründen des Wettbewerbs“ aus. Man rechnet mit einem sofortigen Arbeitsplatzabbau.

Zerschlagung DB hätte negative Folgen auf gesamte Bahnbranche und Verkehr auf der Schiene

Beschäftigungssicherungstarifvertrag sichert Tausende Arbeitsplätze

Eigener DB-Dienstleistungsbereich gefährdet

3. Die Zerschlagung des Güterverkehrsbereichs

Die Trennung birgt die Gefahr, dass die Logistik-Bereiche (Schenker und Bax-Global) in kürzester Zeit veräußert werden. Der Schienengüterverkehr - also Railion - allein, so die Erfahrung der letzten Dekade, ist betriebswirtschaftlich in der heutigen Größenordnung nicht überlebensfähig. Betrachtet man den Modal-Split, so ist ein langfristiges Wachstum zugunsten der Schiene nicht festzustellen. Das sogenannte Herzstück, der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), ist das aufwendigste, personalintensivste und somit teuerste Produkt der Railion AG. Die anderen Produkte, kombinierter Ladungsverkehr und der Ganzzugverkehr, wären ebenso nicht in heutigem Umfange zu erhalten.

Branchen- und Unternehmenskenner gehen von Kannibalisierungseffekten im intramodalen Wettbewerb und von einer weiteren Schwächung im intermodalen Wettbewerb aus. Fachleute sprechen bei der Zerschlagung des DB-Konzerns von bis zu 8.000 gefährdeten Arbeitsplätzen. Als reiner Transporteur ist Railion nicht überlebensfähig. Die politischen Rahmenbedingungen bieten nicht ausreichende Möglichkeiten dazu.

4. Die Gefahren für die Infrastruktur

Ein haushalts-, beschäftigungs- und verkehrspolitischer Drahtseilakt wäre im Kontext der Trennung die Herauslösung der Regionalnetze und deren Übertragung in die Obhut der Bundesländer.

Es drohte eine Separierung in 16 Regionalnetze sowie ein Fern- und Ballungsnetz. In der Folge rechnen Experten mit verstärktem Abbau von Netzkapazitäten, Ineffizienzen in den Netzgesellschaften und dem Abbau von Arbeitsplätzen und Know-How-Verlusten.

Bei der DB Netz AG allein arbeiten zur Zeit rund 40.000 Arbeitnehmer. Durch eine Trennung wären mehr als die Hälfte dieser Arbeitsplätze bedroht, weil der zunehmende Kostendruck – insbesondere wegen der fehlenden Eigenmittel - zwangsläufig zur Ausgliederung wesentlicher Aufgaben in den Bereichen Instandhaltung, Bauen, Planen und sonstiger Dienstleistungen führen würde.

Auch andere Bereiche der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wären von Ausgliederungs- oder Abspaltungsmaßnahmen betroffen. Im Bereich der Personenbahnhöfe wären insbesondere die Bereiche Service, Vermarktung und Bahnhofsentwicklung betroffen. Der größte Teil der Arbeitsplätze bei der DB ProjektBau stünden zur Disposition.

Die Betriebsräte aller EIU-Gesellschaften gehen bei einer Zerschlagung des Konzerns von einem Arbeitsplatzabbau von bis zu einem Drittel der heutigen Stellen aus. Hinzu kommt, dass die Finanzpolitik und die Haushaltslage von Bund und Ländern in naher Zukunft nicht auf eine Erhöhung öffentlicher Gelder für die Infrastruktur in der benötigten Form hoffen lassen.

**Schienen-
güterverkehr
allein nicht
überlebensfähig**

**Netz droht zu
zersplittern**

5. Mögliche Folgen für den Personenverkehr

Negative Auswirkungen ergeben sich schon allein auf Grund der von der Bundesregierung geplanten radikalen Kürzungen der Regionalisierungsmittel. Des Weiteren sind Übertragungseffekte ausgehend vom Wegfall des Schienengüterverkehrs (SGV) für den Schienenpersonen Nahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu befürchten. Weniger SGV bedeutet in der Folge eine Minderung von Trassenentgelten und geringere Auslastung der Strecken. Mögliche Folge wäre das Einleiten des Stilllegungsverfahrens (§ 11 AEG) oder Trassenpreissteigerungen im Gesamtsystem. Diese gehen dann einher mit weniger Verkehr und weniger benötigten Arbeitskräften sowohl beim SPV als auch bei der Infrastruktur und der Instandhaltung.

Ein Worst-Case-Szenario bildet der Verkauf der Regio-Sparte in viele einzelne Gesellschaften, wie bei der Anhörung am 10. Mai 2006 von einigen Sachverständigen gefordert. Im Kontext der Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie nicht ausreichender Sozial- und Tarifstandards der Länder, befürchten wir einen Dumpingwettbewerb auf Kosten der Beschäftigten, des Services, der Kunden, der technischen Innovationen und der Sicherheit. Des Weiteren ist vom Einfall ausländischer Konzerne in verstärktem Maße auszugehen.

Eine in der Diskussion bisher vernachlässigte Variante des Wettbewerbs besteht in der gegenseitigen Konkurrenz von Regio-Unternehmen mit der Fernverkehr AG. Da der Fernverkehr nicht öffentlich gefördert wird, drohen hier Kannibalisierungseffekte mit entsprechenden Auswirkungen für die Arbeitsbedingungen und den Verkehrsträger. Für den Fernverkehr stellt sich speziell die Frage, ob das derzeit bestehende Gesamtnetz erhalten werden kann. Auch die für den Schienenpersonenverkehr affinen Dienstleistungen, wie zum Beispiel DB Dialog, Service in den Zügen, der Vertrieb, sowie die Produkte Nachtzug und Autozug wären von einer Zerschlagung sofort betroffen.

Grundsätzlich erwarten die Betriebsräte auch in diesem Geschäftsfeld ein Auseinanderdriften der einzelnen Unternehmensbereiche, einhergehend mit zunehmendem Rationalisierungsdruck, Volumenverlusten und Arbeitsplatzabbau.

6. Einzelne Beschäftigungsgruppen

- Von einer Trennung von Netz und Transport unmittelbar betroffen wären die Zentralen der einzelnen Infrastrukturgesellschaften sowie der Holding selbst. Hier rechnen die Fachleute mit erheblichem Personalabbau.
- Die Deutsche Bahn AG ist einer der größten Ausbilder in Deutschland. Fachleute rechnen mit einem erheblichen Abbau der heute über 8.000 Ausbildungsplätze. Bietet der Staat für Tausende von jungen Menschen neue Ausbildungs- und Übernahmeangebote?

Dumpingwettbewerb droht

Fortbestand Gesamtnetz Fernverkehr gefährdet

Zukunft der 8.000 Ausbildungsplätze fraglich

- Die Deutsche Bahn AG ist einer der größten Arbeitgeber für Schwerbehinderte und gleichgestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland. Zur Zeit sind fast 10.000 Kolleginnen und Kollegen in Brot und Arbeit. Eine Konzernbetriebsvereinbarung konkretisiert und ergänzt die im SGB IX für Arbeitgeber in Betrieben vorgesehenen Verpflichtungen. Die Konzernschwerbehindertenvertretung und der Konzernbetriebsrat verfolgen zusammen das Ziel, die Integration behinderter Menschen in allen betrieblichen Prozessen zu gewährleisten und aktiv zu fördern. Bei einer Trennung entfallen die Grundlagen der entsprechenden Vereinbarung. Die Interessensvertretung rechnet mit dauerhaftem Verlust für große Teile der Schwerbehinderten und Gleichgestellten. Wird der Staat die rund 10.000 Menschen auffangen können?

10.000 Arbeitsplätze für Schwerbehinderte bedroht

7. Ein besonderes Thema, die Beamten

Zugewiesene Beamte arbeiten in sämtlichen Unternehmen der Deutschen Bahn AG sowie in den entsprechenden Behörden. Bei einer Trennung und Privatisierung einzelner Geschäftsfelder stellen sich die folgenden Probleme:

Rechtsstellung der 45.000 Beamten unsicher

- Können die zugewiesenen Beamten in Gesellschaften arbeiten, die nicht im Mehrheitsbesitz der öffentlichen Hand sind?
- Wie viele Arbeitsplätze fallen weg, auf denen zugewiesene Beamte beschäftigt sind?
- Kommt es in diesem Zusammenhang zu Verdrängungseffekten?
- Wieviel kann es den Staat kosten, wenn im Worst-Case-Szenario alle Beamte „zurückgenommen“ werden müssen?

Nach § 21 Abs. 5 und 6 des DBGrG (Bahngründungsgesetz) ist der Bund verpflichtet, bei Rationalisierung innerhalb der Bahn die dort nicht mehr benötigten Beamten „zurück zu nehmen“. In der Vergangenheit konnten zwischen Bund und Unternehmen entsprechende Regelungen vereinbart werden. Bei der Zerschlagung der Bahn entstehen dem Bund womöglich Kostenrisiken zwischen 500 Mio. und 1 Mrd. Euro oder der Bund ändert die gesetzlichen Regelungen und beendet seine Verpflichtungen. Der soziale Frieden wäre nachhaltig angegriffen und je nach Eigentümerverhältnissen müssten diese Nachfolge-Unternehmen dann das entsprechende Risiko tragen. Zur Zeit arbeiten bei der DB AG rund 45.000 zugewiesene Beamte.

Kostenrisiken für Bund von 500 Millionen bis eine Milliarde Euro

8. Grundannahmen des Gutachtens nicht schlüssig

Die Trennungskosten sind durch die Bahn sowie die Gutachter zu gering bewertet worden. DB AG und Gutachter haben bei ihrer Bewertung der Trennungskosten nur einen Mittelfristzeitraum von drei Jahren zu Grunde gelegt. Der mit der Trennung verbundene Umstrukturierungsprozess wird aber weit über diesen Zeitraum hinaus gehen. Auch wurde nur der ohnehin in diesem Zeitraum geplante Personalabbau quantifiziert (30.000 Arbeitsplätze). Darüber hinaus wurde der von der DB AG mit einer Trennung

verbundene Arbeitsplatzabbau im Bereich Dienstleistungen/Overhead in die Bewertung nicht mit einbezogen (nach Auffassung der DB AG 25.000 Arbeitsplätze). Der von dem Gutachter mit einer Kostenreduzierung von 20% im Wettbewerb scheinbar verbundene Arbeitsplatzverlust wurde in der Bewertung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Unterstellt man theoretisch die von den Gutachtern dargestellten Wettbewerbseffekte, so errechnet sich daraus ein weiterer Arbeitsplatzabbau von bis zu 50.000 Arbeitsplätzen bei der DB AG. Aus der Erfahrung der Vergangenheit ist zu bewerten, dass mit solchen Prozessen immer ein gesamthafter Arbeitsplatzverlust verbunden ist. Genau so zeigt die Erfahrung, dass es zu einem Abbau von Lohn- und Sozialstandards kommt und prekäre Arbeitsverhältnisse entstehen. Dies hätten die Gutachter ihrer Logik folgend darstellen müssen.

DB AG und die Gutachter gehen bei ihrer Bewertung gemeinsam davon aus, dass es nur zu einer vertikalen Trennung kommt. Die aktuelle Diskussion zeigt jedoch, dass eine horizontale Trennung durchaus zu befürchten ist. In diesem Fall erhöhen sich die zu befürchtenden Arbeitsplatzverluste nach unserer Bewertung erheblich.

9. Negative Effekte für die gesamte Bahnbranche

Die Zerschlagung des Konzerns führt zur generellen Destabilisierung der Beschäftigungs-, Sozial- und Entlohnungsverhältnisse in der gesamten Branche. Die Beschäftigungsbedingungen sowie die Sozialleistungen und Entlohnungsbedingungen der DB AG und ihrer Gesellschaften haben Einfluss auf die Wettbewerber. Auch wenn das Lohnniveau in diesen Unternehmen je nach Beschäftigtengruppen zum Teil unterhalb der DB AG liegt, orientieren sich diese Unternehmen in ihrer Politik an dem DB AG-Niveau. Entfällt diese Orientierung, ist davon auszugehen, dass es zu einer Destabilisierung der gesamten Branche kommt. Die Anzahl von prekären Arbeitsverhältnissen wird zunehmen. Es ist zu befürchten, dass in ähnlicher Weise wie im Straßen- und Schifffahrtsverkehr prekäre Beschäftigungsverhältnisse mit schlechten Sozial- und Entlohnungsstandards entstehen.

Insgesamt ist mit einer Gefährdung von Zehntausenden von Arbeitsplätzen zu rechnen.

4. Gesetzliche Rahmenbedingungen

Weder die Gesetze und Verfassungsartikel zur Bahnreform in Deutschland, noch das Europäische Recht schreiben eine Kapitalprivatisierung der DB AG oder eine Trennung von Netz und Transport vor. Der deutsche Gesetzgeber hat mit der Bahnreform die staatlichen und unternehmerischen Aufgaben voneinander getrennt.

Dabei hat er bewusst eine integrierte Struktur geschaffen, damit die DB AG ihre unternehmerischen Aufgaben effektiv wahrnehmen kann und gleichzeitig dem Allgemeinwohl nach Artikel 87e Grundgesetz Genüge

**Massiver
Arbeitsplatzabbau
droht**

**Durch Zerschlagung DB
sind Zehntausende
Arbeitsplätze in
gesamter Bahnbranche
bedroht**

**Gesetze schreiben keine
Kapitalprivatisierung
DB und Trennung Netz
und Transport vor**

getan wird. Auf eine staatliche Verwaltung der Infrastruktur wurde aus wohlverwogenen Gründen bewusst verzichtet.

Die EU-Kommission deutet zum Beispiel in ihrem Bericht vom 3. Mai 2006 über die Durchführung des 1. Eisenbahnpakets in Anhang 5 an, dass eine Trennung es aus ihrer Sicht erleichtern würde, einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Sie stellt aber fest, dass die hierfür maßgeblichen EU-Richtlinien 2001/12/EG und 2001/14/EG keine institutionelle Trennung zwischen Infrastruktur und Transport erfordern. Mit dem 3. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften von 2005 wurden alle wesentlichen der in dem Anhang 5 aufgelisteten Anforderungen an integrierte Systeme zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Trassenzugangs in Deutschland in die Gesetzespraxis umgesetzt.

Deshalb sind alle Hinweise unzutreffend, die aussagen, dass die Bahnreform und europäische Regelungen eine Aufspaltung der DB AG und eine Trennung von Netz und Transport vorsehen.

5. Deutsche Bahn AG

Das PRIMON-Gutachten geht nicht auf die Bedeutung der DB AG für das Gemeinwohl ein. Für die bestehende und funktionierende integrierte Struktur sprechen die im Folgenden genannten Sachverhalte.

Die integrierte Verkehrspolitik als eine der strategischen Punkte der Verkehrspolitik in Deutschland und in der EU ist nur mit starken unternehmerischen Akteuren realisierbar. Eine integrierte DB AG bietet hierzu die entscheidenden Potenziale.

5.1 Beschäftigungs- und industriepolitische Bedeutung

Bei der DB AG arbeiten rund 216.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Bahnen in Deutschland gehören zu den größten Investoren und wichtigsten Arbeitgebern. Insgesamt hängen 900.000 Arbeitsplätze von dieser Branche ab, davon direkt 500.000 bei Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen, bei der Bahnindustrie, im Verkehrswegebau und bei Ingenieurbüros.

In vielen Bundesländern ist die DB AG der größte Arbeitgeber, der größte Ausbilder und der größte Investor. Dies gilt insbesondere für strukturschwache Gebiete, davon viele in den neuen Bundesländern. Hier ist die DB AG zum Rückgrad für die lokalen Arbeitsmärkte geworden. Eine Zerschlagung der DB AG hätte hier fatale Folgen für die dort lebenden und arbeitenden Menschen.

Die hohen Investitionen der DB AG sind ein wichtiger konjunkturpolitischer Faktor, da sie weitere Nachfrage auslösen und damit Beschäftigung sichern. Seit der Bahnreform wurden insgesamt über 80 Milliarden Euro in den Verkehrsträger Schiene in Infrastruktur, Fahrzeuge, Gebäude und technische Anlagen investiert. Davon stammen rund 30 Milliarden Euro aus Eigenmitteln der DB AG. Rund 10 Milliarden Euro oder 25% der Mittel für die Schieneninfrastruktur stammen aus Eigenmitteln der DB AG.

**Integrierte Bahn ist
EU-konform**

**Bahnen sind
eine der größten
Investoren und
wichtigsten
Arbeitgeber**

Die DB AG hat gute Chancen, im Konzert der großen Logistik- und Mobilitätsanbieter in Europa mitzuspielen. Hier werden die Karten neu gemischt, nationale Abschottungen werden nicht von nachhaltiger Dauer sein. Die DB AG ist gut aufgestellt; insbesondere die Güterverkehrssparte ist global und verkehrsträgerübergreifend organisiert.

Ein wie immer gearteter massiver politischer Eingriff in die bestehenden Konzernstrukturen würde in dieser Ausgangskonstellation mit Sicherheit die Chancen der DB AG auf eine Branchenführerschaft im Europa der offenen Verkehrsmärkte erheblich verschlechtern oder gänzlich zunichte machen. Eine solche Intervention kann weder im wohl verstandenen nationalen Interesse noch im Interesse der Europäischen Union an einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sein.

5.2. Aufrechterhaltung des Innovationspotenzials, auch im Zusammenwirken mit der Fahrzeugindustrie

Der Verkehrsträger Schiene steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Deshalb sind Innovationen in diesen Verkehrsträger wichtig, soll er gegenüber den anderen nicht ins Hintertreffen geraten. Innovationen können jedoch nur im Zusammenspiel von Investitionen in den Fahrweg und in die Fahrzeuge generiert werden. Bekannte Beispiele sind Hochgeschwindigkeits- und Neigetechnikzüge. Hier reicht es nicht aus, einfach andere Fahrzeuge anzuschaffen. Auch die Infrastruktur muss entsprechend ausgerichtet werden. Moderne Sicherungs- und Leitetechniken wie das European Train Control System (ETCS), die insbesondere den europäischen Zugverkehr verbessern sollen, sind nur im Zusammenspiel von Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge zu bewältigen.

Im Musterland des Schienenverkehrs, der Schweiz, herrscht ein integriertes System vor. Das kürzlich erfolgreich umgesetzte Konzept Bahn 2000 mit dichteren Taktfolgen, schnelleren Verbindungen und noch mehr Kunden wäre nach Einschätzung des Vorsitzenden der Geschäftsleitung der SBB bei einem getrennten System gar nicht möglich gewesen:

„Zum großen Erfolg von Bahn 2000 trugen ... nicht nur eine konsequente Verkehrspolitik und Projektleitung bei, sondern in hohem Maß auch die vertikale Integration der SBB als Unternehmen mit klar hierarchisch geordneten Verantwortlichkeiten. Der Erfolg beruht auf einer außergewöhnlich guten Abstimmung der Fahrpläne von Personenzügen und Güterzügen, dem Rollmaterial und dem Stand des Ausbaus der Infrastruktur. In einem zersplitterten Strukturmodell wäre es kaum möglich gewesen, die unvermeidlichen Konflikte zu bewältigen und alle Unternehmensbereiche auf ein so anspruchsvolles Ziel auszurichten.“ (Zitat aus einem Artikel von Dr. Benedikt Weibel in dem Buch „Eisenbahnreformen in Europa – Eine Standortbestimmung“, herausgegeben von der CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften), Hamburg 2005, S. 167f.)

In Großbritannien kann beobachtet werden, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur gerade wegen der Trennung von Netz und Transport weitaus teurer und zeitaufwendiger abläuft. So sind die Kosten für die Schieneninfrastruktur stark angestiegen. Im Süden Großbritanniens wurden Fahrzeuge angeschafft, die nicht zu dem dort vorhandenen Stromnetz passen. Anschließend musste in einem Zeitraum von zwei Jahren erst das Stromsystem ertüchtigt werden. Bezahlt hat dafür der britische

Chancen der DB auf europäischen Logistik- und Mobilitätsmärkten wahren

Integriertes System schafft klare Vorteile

Steuerzahler. Die neuen Fahrzeuge mussten zwischenzeitlich auf Halde gestellt werden.

In Schweden wurde zwar in den Fahrweg investiert, dagegen hinken die Investitionen in das Wagenmaterial den Erfordernissen hinterher.

Die EU insgesamt und die neue Bundesregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, die Ausgaben für Forschung und Entwicklung auf 3% des Bruttoinlandsprodukts zu steigern. Hierfür sind vielfältige Anstrengungen auch der privaten Wirtschaft notwendig. Bei einer Zerschlagung der DB AG droht der Verkehrsträger Schiene als wichtiger Akteur bei Forschung und Entwicklung auszufallen. Die im Vorstandsbereich Systemverbund Bahn der DB AG zusammengefassten Funktionen Technik, Qualitätsmanagement und Umweltschutz betätigen sich auf zahlreichen Gebieten, die insgesamt wichtig sind für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Bei einer Zerschlagung der DB AG ist die Fortführung dieser Funktionen hochgradig gefährdet.

Auch die Wettbewerber der DB AG profitieren also von einer integrierten DB AG. Ein starker Schienensektor stärkt die Regionen und den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt!

5.3 Erhaltung der Handlungsmöglichkeiten der DB AG

Die DB AG muss ausreichend Möglichkeiten erhalten, sich unternehmerisch weiter zu entwickeln. Diese erhält sie nur als breit aufgestelltes und integriertes Unternehmen. Aufgrund der primär intermodalen Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern muss dies auch Handlungsmöglichkeiten außerhalb des Schienensektors mit einschließen. Dabei muss der Schienenverkehr das Kerngeschäft der DB AG bleiben. Im Einzelnen bedeutet dies:

1. Die DB AG muss sich zum Mobilitäts- und Logistikanbieter weiter entwickeln. Als reiner Transporteur hat sie im intermodalen Wettbewerb keine ausreichende Perspektive. Erst mit einem starken unternehmerischen Akteur ist zudem eine integrierte Verkehrspolitik im Güter- wie im Personenverkehr möglich.
2. Deutschland braucht einen starken Player im europäischen Wettbewerb der Bahnen. Ansonsten ist zu befürchten, dass ausländische Firmenzentralen über einen zunehmenden Anteil der Wertschöpfung im Transportsektor in Deutschland bestimmen.
3. Für die DB AG, aber auch für die anderen Eisenbahnunternehmen, muss Planungssicherheit geschaffen werden. Dies ist insbesondere im unternehmerischen Interesse, aber auch im Interesse der Beschäftigten der gesamten Branche. Dies bedeutet, dass die Finanzierung der Schieneninfrastruktur durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) auf hohem Niveau und verlässlich abgesichert werden muss. Es müssen Regelungen gefunden werden, die den bestehenden Umfang und die Qualität des Schienennetzes absichern.
4. Das Trassenpreissystem muss auch in Zukunft so gestaltet sein, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gesichert und eine hohe Auslastung der vorhandenen Infrastruktur erreicht wird. Überlegungen der Gestaltung der Trassenpreise nach dem Höchstpreisverfahren, die gerade auch für das getrennte Modell in der Diskussion sind, werden von TRANSNET entschieden abgelehnt!

**Zukunftschancen
für integrierte Bahn**

**Absicherung des
Schienennetzes**

6. Einschätzung des PRIMON-Gutachtens

Das PRIMON-Gutachten untersucht nur Wege zur Ausgestaltung einer Privatisierung und prüft die Kapitalmarktfähigkeit. Wie ein Verkehrssystem der Zukunft aussehen soll, ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Der Systemverbund Schiene wird nicht ausreichend gewürdigt.

6.1 Verbundvorteile

Verbundvorteile, die für eine Integration von Netz und Transport sprechen, spielen eine völlig untergeordnete Bedeutung. Die Gutachter behaupten sogar, dass Verbundvorteile durch die Integration von Netz und Transport in den Bereichen Innovation, Investition und Management andere Wettbewerber benachteiligt (vgl. S. 150f. des PRIMON-Gutachtens). Nach dieser Logik werden umso mehr Wettbewerber benachteiligt, je besser die Praxis des Verbundes funktioniert! Tatsächlich profitieren kleine und mittlere Unternehmen in hohem Maße von diesen Innovationen, die sie wegen fehlender Ressourcen an Kapital und Know-How nicht selbst generieren könnten.

6.2 Durch Trennung angeblich mehr Wettbewerb und dadurch angeblich mehr Verkehr auf der Schiene

Das Gutachten geht von der These aus, dass eine zunehmende Trennung von Netz und Transport zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und in der Folge zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Schiene führen würde. Diese Wirkungsabfolge wird in dem Gutachten als gegeben vorausgesetzt, ohne dass dafür an irgendeiner Stelle ein Nachweis aus der Praxis erfolgt. Die in dem Gutachten dargestellte Leistung der Bahnen in der Schweiz und in Österreich zeigen, dass integrierte Systeme in der Lage sind, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Praxis in Deutschland zeigt, dass der intramodale Wettbewerb auch bei Existenz eines großen integrierten Unternehmens stark zunimmt. Deshalb ist die in dem Gutachten dargestellte Wirkungsabfolge für die Gewerkschaft TRANSNET nicht nachvollziehbar.

6.3 Angebliches Diskriminierungspotenzial

Schließlich wird an zahlreichen Stellen des PRIMON-Gutachtens von einem Diskriminierungspotenzial durch eine Integration von Netz und Transport gesprochen, ohne dass ein Nachweis erfolgt, dass eine tatsächliche Diskriminierung stattfindet. Dabei sagt das PRIMON-Gutachten selbst:

„Man kann daher davon ausgehen, dass strukturmodellunabhängig auch in Zukunft die „klassischen“ Diskriminierungsformen – Verweigerung des Netzzugangs und willkürliche Zugangspreisbildung – keine Rolle mehr spielen werden. Schon bisher – dies belegt die überschaubare Anzahl von einschlägigen Gerichtsverfahren zu diesem Thema – kam es kaum zu nennenswerten Diskriminierungen im herkömmlichen Sinn.“ (S. 168)

„Zu wenigen Beanstandungen kommt es bei der Trassenvergabe. Fast alle nachgefragten Trassen werden von der DB Netz AG zur Verfügung gestellt bzw. es werden akzeptable Alternativangebote unterbreitet. ... Die Situation hat sich im Zeitverlauf deutlich verbessert.“ (S. 160)

**Wettbewerb
funktioniert bereits
heute**

Dem ist nichts hinzuzufügen!

Gleichwohl finden sich im PRIMON-Gutachten Sätze wie:

„Die Wettbewerbstheorie [Unterstreichung durch den Verfasser] sieht nur in der vollständigen Trennung von Netz und Transportbetrieb eine befriedigende Lösung zur Etablierung des intramodalen Wettbewerbs.“ (S. 168)

„Bei der Festlegung des ordnungspolitischen Rahmens muss davon ausgegangen werden, dass ein Unternehmen, das eigenwirtschaftlich erfolgreich sein muss, alle legalen Verhaltensspielräume auch tatsächlich nutzen wird. Entscheidend ist dabei die Antizipation des Verhaltens durch die Wettbewerber, deshalb ist die Potenzial-Eigenschaft der Benachteiligungsvorwürfe wichtiger zu nehmen als die bisherigen tatsächlichen Erfahrungen, wobei ein jederzeit gesetzkonformes Verhalten der DB AG zu unterstellen ist.“ (S. 168)

Wie erklären sich die Gutachter dann die deutlich verbesserte Situation und den kontinuierlich starken Anstieg des Marktanteils der NE-Bahnen auf dem Netz der DB Netz AG? Nicht die tatsächliche Praxis und auch nicht die geänderte Gesetzeslage im Zuge des 3. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften von 2005, die einen diskriminierungsfreien Zugang auf das Schienennetz gewährleisten, sind das entscheidende Argument für die Gutachter. Es sind allein hypothetische und theoretische Konstrukte, die auf dem Misstrauen gegen eine integrierte Bahn fußen!

Aus dem Munde eines bekannten Vertreters einer Wettbewerbsbahn sei folgendes Zitat aufgeführt:

„Die Wettbewerbsunternehmen im Netz der Deutschen Bahn haben im täglichen Betrieb eine in aller Regel hervorragende Zusammenarbeit mit den Kollegen von DB Netz oder DB Station&Service, mit anderen Verkehrsunternehmen, auch solchen des DB-Konzerns, und stehen nicht zur Verfügung für plumpe Polemik gegen Eisenbahner der DB, die wir als engagierte Kollegen kennen.“ (Hans Leister in seiner schriftlichen Stellungnahme für die Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags von Nordrhein-Westfalen am 15.11.04, Zuschrift 13/4376, S. 1)

Auch eine preisliche Diskriminierung findet nicht statt. Im Gegenteil: Kleine Bahnen und Newcomer auf der Schiene zahlen die gleichen Trassenpreise wie die Großkunden DB Regio oder Railion. Mengenrabatte, die in anderen Branchen üblich sind, werden nicht gewährt. Dies gilt auch für die Nutzung der bereitgestellten Energie.

Auch die Marktentwicklung zeigt, dass eine Diskriminierung der anderen Bahnen durch die DB AG auf dem Schienennetz der DB Netz AG nicht stattfindet. Der Wettbewerb auf dem deutschen Schienenverkehrsmarkt hat sich im europäischen Vergleich vorbildlich entwickelt. Über 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen, darunter alle sogenannten „global player“ in Europa, sind auf dem deutschen Markt aktiv mit deutlich steigenden Marktanteilen.

Nach dem aktualisierten „Liberalisierungsindex Bahn 2004“ von Prof. Christian Kirchner von der Berliner Humboldt-Universität ist Deutschland hinsichtlich der Marktöffnung im europäischen Schienenverkehr erneut Spitzenreiter. Auch das Gutachten „The EU Transport Policy White Paper:

**Wachsender
Marktanteil für NE-
Bahnen**

An assessment of progress“ (Das EU-Weißbuch Verkehr: Eine Einschätzung des Fortschritts), erstellt vom Institute for Transport Studies (Institut für Verkehrsstudien) der Universität Leeds unter Leitung von Prof. Chris Nash kommt zu diesem Ergebnis.

Die Betriebsleistungen nicht bundeseigener Bahnen (NE-Bahnen) auf dem Netz der DB AG sind seit 1998 auf mehr als das Achtfache gewachsen. Damit betrug die jährliche Steigerungsrate rund 35%. Der Anteil von NE-Bahnen an den Trassenanmeldungen erhöhte sich für den Jahresfahrplan 2006 im Vergleich zum Vorjahr von 19 auf 21%. Der Anteil nicht zustande gekommener Trassen von NE-Bahnen lag für den Fahrplan 2006 bei 1,3%. Die Praxis zeigt also, dass das angebliche Diskriminierungspotenzial für die Praxis nicht relevant ist!

Der Anteil der Wettbewerber der DB AG im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei der Betriebsleistung (Zug-Kilometer) bei nunmehr 13,2%, bei der Verkehrsleistung (Personen-Kilometer) bei 6,8%. NE-Bahnen gewinnen in den letzten Jahren über 50% der Ausschreibungen im SPNV. Die Wettbewerber der DB-Tochter Railion liegen bezüglich der Verkehrsleistung (Tonnen-Kilometer) nunmehr bei einem Marktanteil von 15,1%. Damit hat sich ihr Marktanteil seit 2000 verachtfacht. Auf wichtigen Korridoren erreicht der Anteil der Wettbewerber inzwischen Marktanteile von bis zu einem Drittel und mehr (insbesondere Rheinschiene).

Keine dynamische Marktentwicklung weist jedoch der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf. Hier liegt der Marktanteil der NE-Bahnen bei unter 1%. Am fehlenden Zugang zum Schienennetz und an einer vermeintlichen Diskriminierung von Wettbewerbern kann diese Entwicklung jedoch nicht liegen. Hier liegen die Ursachen u.a. in den hohen Investitionshürden, dem hohen Risiko für die potenziellen Wettbewerber, den Wettbewerbsnachteilen im intermodalen Wettbewerb u.a. mit den sogenannten „Billigfliegern“ sowie der fehlenden öffentlichen Kofinanzierung für den SPFV.

Der deutsche Gesetzgeber hat mit dem 3. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften die notwendigen Rahmenbedingungen für einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz geschaffen. Eine Studie über den Vergleich der Regulierung des Eisenbahnzugangs in den EU-25-Ländern sowie der Schweiz und Norwegen von IBM Business Consulting Services von 2006 kommt zu dem Ergebnis, dass Deutschland hinsichtlich der Regulierungsintensität des Eisenbahnsektors in Form der Kompetenzen der Bundesnetzagentur einen Spitzenplatz in Europa einnimmt. Allein in Deutschland sind sämtliche der folgenden Eingriffsmöglichkeiten der regulierenden Instanz für den Trassenzugang und die Trassenpreisfestsetzung gewährleistet:

- Umfassende Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- Verpflichtung zu Ermittlungen auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
- Prüfung von Entscheidungen bzw. Maßnahmen des Infrastrukturbetreibers vor (ex-ante) oder nach (ex-post) deren Inkrafttreten bzw. Anwendung;
- Sofortige Vollziehbarkeit der Entscheidungen trotz Widerspruch bzw. Klage des Infrastrukturbetreibers;

Deutsches Recht hat Voraussetzungen für funktionierenden Wettbewerb geschaffen

- Möglichkeit für Zwangsmittel;

Weiterhin gewährleistet das Kartellrecht und die dazugehörigen Behörden einen funktionierenden Wettbewerb.

6.4 Verlässlichkeit der Verkehrsprognosen

Schließlich stehen die in dem Gutachten dargestellten Verkehrsprognosen auf schwachem Boden. Dies gilt insbesondere für die Prognosen für den Schienengüterverkehr (SGV).

Dabei werden mögliche negative Effekte einer Trennung von Netz und Transport auf den SGV zwar benannt, aber quantitativ nicht weiter berücksichtigt.

Auf S. 197 des Gutachtens heißt es: „Verkehrsangebot Güterverkehr: Primär im Einzelwagenverkehr werden nach Aussage der DB Transportleistungen angeboten, deren Rentabilität (z.T. nur in der Zukunft) sich erst aus der Gesamtsicht von Transport- und Trassenentgelt erschließt. Bei einer Trennung würde Railion diese Verkehre stilllegen, da sie für Railion allein nicht profitabel sind. Hierdurch würden für die DB Netz AG Trassenerlöse entfallen [Synergieverluste].“

Auf S. 209 werden diese Synergieverluste durch einen Wegfall des Einzelwagenverkehrs auf 298 Mio. Euro geschätzt. Eine verkehrliche Abschätzung erfolgt jedoch nicht.

Der Einzelwagenverkehr ist in Bezug auf die meisten Leistungskennzahlen das größte Geschäftsfeld der Railion AG. In Bezug auf die Frachterlöse macht dieser Bereich fast die Hälfte, in Bezug auf die Verkehrsleistung und das –aufkommen rund ein Drittel aus. In den Verkehrsprognosen wird dieser mögliche Wegfall dieses Marktsegments nicht berücksichtigt.

Werden Strecken – insbesondere auf den Regionalnetzen - nicht mehr vom Schienengüterverkehr befahren, so wird die Finanzierung der jeweils betroffenen Strecke negativ beeinflusst, was bis zur Stilllegung dieser Strecke führen kann. Ein Rückgang des Einzelwagenverkehrs hat deshalb nicht nur negative Auswirkungen für den Schienengüterverkehr, sondern auch für den Schienenpersonenverkehr, insbesondere für den Nahverkehr.

Damit besteht die berechtigte Befürchtung, dass es bei einer Trennung von Netz und Transport nicht zu mehr, sondern zu weniger Schienenverkehr kommt!

Verkehrsprognosen der Gutachter zweifelhaft

Gefahr, dass Trennung Netz und Transport zu weniger Verkehr auf der Schiene führt

Anlage:

Beschluss des Hauptvorstandes der Gewerkschaft TRANSNET vom 3. April 2006

Bedingungen der TRANSNET für den Fall einer Kapitalprivatisierung (Börsengang) der DB AG

Mit der Vorlage des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz““ ist die Entscheidung über die Zukunft der DB AG in eine heiße Phase getreten. Der Gesetzgeber wird voraussichtlich noch in diesem Jahr eine Entscheidung darüber treffen, ob und in welcher Form die Privatisierung der DB AG realisiert werden soll. Eine zentrale Frage in dieser Auseinandersetzung ist es, ob die DB AG als Konzern weiterhin Bestand haben wird. Nicht wenige politische Entscheidungsträger drängen unter Verwendung fadenscheiniger Argumente auf die Trennung von Netz und Transport.

Dahinter verbirgt sich das Ziel, die DB AG als integrierten Konzern zu zerschlagen. Damit würde jeder 2. Arbeitsplatz bei der DB AG zur Disposition stehen, einmal in dem es zur Streichung dieses Arbeitsplatzes kommt, zum anderen indem die gleiche Arbeit zu schlechteren Bedingungen bei den die DB AG übernehmenden Unternehmen durchgeführt werden muss, da der mit der Arbeitgeberseite vereinbarte Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag und der konzernweite Arbeitsmarkt innerhalb der DB AG nicht mehr greifen würden.

Auch für die Beschäftigten der NE-Bahnen ist zu befürchten, dass eine Zerschlagung der DB AG den Druck auf deren Arbeits- und Entlohnungsbedingungen erhöhen würde. Angesichts dieser existentiellen Situation beschließt der Hauptvorstand, die Kampagne „Schütze deine Bahn“ bis zu einer Grundsatzentscheidung des Gesetzgebers durchzuführen.

Ziel der Kampagne ist es, die Arbeitsplätze sowie die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten der DB AG und im Schienenverkehr insgesamt sowie in den anderen Organisationsgebieten der TRANSNET zu sichern und eine Zerschlagung des DB-Konzerns zu verhindern.

Teil der Kampagne sind öffentlichkeitswirksame Maßnahmen bei den 1. Mai-Demonstrationen des DGB, am Tag der Verbändeanhörung am 31. Mai 2006 sowie die Verwendung entsprechender Informationsmaterialien und eines einheitlichen Logos (vgl. Anlage). Der Hauptvorstand beschließt, dass die TRANSNET jegliche Kapitalbeteiligung von Dritten ablehnt, wenn folgende Bedingungen nicht ausreichend erfüllt werden:

- Fortbestand des Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrags bis mindestens zum 31.12.2010 und damit der Verzicht auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen in diesem Zeitraum.
- Fortbestand des konzernweiten Arbeitsmarkts.

- Fortbestand des Verzichts auf arbeitsplatzgefährdendes Outsourcing.
- Garantie der Tarif- und Sozialstandards.
- Die Wahrung der Rechtsstellung der Beamten sowie deren berufliche Entwicklung.
- Fortgeltung der tarifvertraglich vereinbarten Mitarbeiterbeteiligung.

Die unternehmenspolitischen Chancen der DB AG im europäischen Wettbewerb der Bahnen und als globales Logistikunternehmen dürfen nicht eingeschränkt werden. Die verkehrspolitischen Ziele der Bahnreform müssen weiter erreichbar bleiben. Daher stellt TRANSNET des Weiteren folgende Bedingungen:

- Es darf nicht zu einer Zerschlagung der DB AG kommen. TRANSNET lehnt deshalb die institutionelle Trennung von Infrastruktur und Transport sowie jede Form der horizontalen Trennung strikt ab.
- Eine Kapitalbeteiligung muss wirtschaftlich Erfolg versprechend sein, d.h., es müssen ein günstiges Kapitalmarktumfeld bestehen sowie verstetigte, positive wirtschaftliche Rahmendaten der DB AG vorhanden sein. Die zentralen betriebswirtschaftlichen Kennziffern des DB-Konzerns (Indikatoren für die Kapitalmarktfähigkeit) müssen als Bewertungskriterien für eine erfolgreiche Kapitalbeteiligung herangezogen werden.
- Eine Kapitalbeteiligung muss unbedingt mit einer Erhöhung der Eigenkapitalbasis der DB AG verbunden sein, um damit zusätzliche Spielräume für Investitionen zu eröffnen.
- Eine Kapitalbeteiligung darf nur auf der Ebene des Gesamtkonzerns DB AG erfolgen. Teil-Kapitalprivatisierungen einzelner Unternehmensbereiche werden von der TRANSNET unter dem Gesichtspunkt „Erhalt des Verbundsystems Bahn“ strikt abgelehnt.
- Voraussetzung für eine erfolgreiche Kapitalbeteiligung ist eine rechtssichere Verstetigung der Investitionsmittel des Bundes auf hohem Niveau (für mindestens 10 Jahre) durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Statt zinsloser Darlehen sind grundsätzlich Baukostenzuschüsse zu gewähren.
- Die Mittel müssen ausreichen, mindestens den Zustand des heutigen Netzes zu sichern sowie die erforderlichen Maßnahmen für den Ausbau zu gewährleisten.
- Die Regionalisierungsmittel für den SPNV und ÖPNV dürfen im Rahmen einer Kapitalprivatisierung nicht gekürzt werden.
- Im Rahmen einer Kapitalbeteiligung durch Dritte an der DB AG sind alle grundgesetzlichen Verpflichtungen des Bundes (Art. 87 e GG) strikt einzuhalten. In Vertragsregelungen zwischen den Gesellschaftern ist eindeutig festzulegen, dass die Bundesregierung unabhängig von der Verteilung der Gesellschafteranteile die Verantwor-

tung und Entscheidungsgewalt über die Sicherung und Entwicklung des Schienennetzes in Deutschland behält.

- Vor einer Kapitalprivatisierung ist gesetzlich zu regeln, welche Mindestverkehrsversorgung im SPNV, SPFV und SGV in Deutschland im Rahmen einer Gesamtverkehrsplanung gewährleistet sein muss und wie dessen Finanzierung erfolgt.
- Die betrieblichen Interessenvertretungen und die TRANSNET sind in dem Prozess einer Kapitalbeteiligung von Anfang an zu beteiligen. Eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Politik, Unternehmen und Gewerkschaft wie beim Start der Bahnreform ist für dessen Erfolg unabdingbar.

Der Hauptvorstand beauftragt den Geschäftsführenden Vorstand, alle Verhandlungsmöglichkeiten und Aktionsformen zu nutzen, um diese Forderungen durchzusetzen und beschließt die Kampagne „Schütze deine Bahn“.

VCD Stellungnahme

»Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG«

Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 01. Juni 2006

Vorbemerkung

Züge fahren für Menschen. So selbstverständlich das ist, so wenig wird es derzeit in den Überlegungen für einen Börsengang der Deutschen Bahn AG (DB AG) beherzigt. Die Perspektive der Nutzer und Nutzerinnen der Bahn muss eindeutig Vorrang haben vor der Perspektive des Konzerns und auch vor den vom Staat erwünschten einmaligen Verkaufserlösen. Langfristig ist diese Perspektive auch für die Unternehmen und die Staatsfinanzen die richtige, da nur eine für Nutzer und Nutzerinnen attraktive Bahn auch wirtschaftlich erfolgreich sein kann.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) ist ein großer Freund und Förderer des Systems Schiene und seiner Unternehmen. Mit den Verkehrsunternehmen fühlen wir uns in einem konstruktiven Dialog eng verbunden. Gleichwohl wissen wir, dass privatwirtschaftlich agierende Unternehmen als Transporteure ein anderes Selbstverständnis haben müssen als der VCD, der sich vor allem den Kunden und Kundinnen der Bahn sowie der Umwelt verpflichtet fühlt.

Die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene

Aus Sicht des Umwelt- und Verbraucherverbandes VCD besteht eine der zentralen Aufgaben nachhaltiger Verkehrspolitik darin, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies war ein Hauptziel der Bahnreform, das bis heute, zwölf Jahre danach, nicht erreicht worden ist. Die Ursachen dafür liegen nicht allein in der fehlenden konsequenten Umsetzung der Bahnreform, sondern auch in den ungleichen Bedingungen für die Verkehrsträger Bahn, Straße, Binnenschifffahrt und Flugverkehr im intermodalen Wettbewerb.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Stärkung des Systems Schiene ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger im Sinne echter Kostenwahrheit durch die Politik. Weiterhin ist ein klares Bekenntnis aller Parteien notwendig, die für eine Stärkung der Eisenbahnen langfristig und verlässlich notwendigen Investitionen sicherzustellen. Ohne diese Grundlagen kann – unabhängig von der Frage der Trennung von Infrastruktur und Transport – der umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsträger keinen deutlich höheren Anteil am Modal Split erreichen.

Die Verantwortung der Politik für die Zukunft der Eisenbahn

Die gegenwärtige Debatte um das PRIMON-Gutachten suggeriert, dass es zur Zeit ausschließlich um die gesellschaftsrechtlichen Modalitäten eines Börsenganges der DB AG geht. Vorrangig ist jedoch die Entscheidung, wie das Schienennetz Deutschlands im 21. Jahrhundert aussehen und organisiert werden soll. Dieses muss als erstes geklärt werden.

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

Wir bewegen Menschen – ökologisch und sicher!

verstetigt werden.« Diesen Worten müssen Taten folgen. Die Politik muss ein verbindliches, zukunftsfähiges Konzept für das Schienennetz entwickeln, das die Verteuerung und Verknappung der Treibstoffe für den motorisierten Straßenverkehr ebenso berücksichtigt wie die gesamteuropäischen Entwicklungen.

Derzeit belegt Deutschland bei den Investitionen in die Schienenwege mit 39 Euro pro Kopf und Jahr einen der hintersten Plätze in Europa, noch hinter Slowenien (41 Euro) und weit hinter Spanien (101 Euro), Großbritannien (116 Euro) und Schweden (124 Euro)¹. Die niedrigen Investitionssummen können auch nicht mit dem Argument begründet werden, dass der Zustand der Schienenwege in Deutschland so gut sei, denn zunehmend kommt es hierzulande zu Problemen bei der Instandhaltung der Gleisanlagen und anderer Bahninfrastruktur².

Dazu kommt, dass ein Großteil der Investitionsmittel in Prestigeprojekten mit zweifelhafter verkehrlicher Wirkung gebunden ist (Bahnhof Stuttgart 21, ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt); andernorts fehlen diese Mittel bei der Instandhaltung des Netzes, bei der Behebung von Verkehrsempfässen an Knotenpunkten und auf der Strecke. Selbst mit dem gegenwärtigen Finanzaufwand wäre ein erheblich leistungsfähigeres Schienennetz machbar. Der VCD hat das mit seiner Studie »Bahn 21« demonstriert.³

Die Eisenbahninfrastruktur muss in öffentlicher Hand bleiben

Der Staat hat eine im Grundgesetz verankerte Gemeinwohlverantwortung für die Bahninfrastruktur. Das muss auch so bleiben, zumal diese Infrastruktur in den vergangenen Jahren mit öffentlichen Mitteln aufgebaut wurde. Indirekt erkennen auch die Befürworter eines „integrierten Börsenganges“ an, dass die Politik die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur trägt und auch in Zukunft tragen wird, wenn sie als Voraussetzung eines Börsengangs vom Bund eine „langfristige Finanzierungsvereinbarung“ fordern, die ausreichend Bundesmittel für den Unterhalt der Schienenwege bereitstellen soll. Der Staat wird auch in Zukunft den Erhalt der Bahninfrastruktur finanzieren, also sollte er auch über die Verwendung der Mittel entscheiden und Transparenz darüber herstellen.

Eine gefährliche Illusion ist es zu glauben, der Kapitalmarkt werde der Politik nach einem „integrierten Börsengang“ die ungelösten Probleme der Eisenbahninfrastruktur abnehmen. Eine Beteiligung des Kapitalmarktes an der Infrastruktur würde im Gegenteil dazu führen, dass die Politik diese Probleme einige Jahre später in verschärfter Form zurückbekäme. Das lehrt die Erfahrung aus der fehlgeschlagenen Privatisierung des britischen Eisenbahnnetzes. Der Bundesrechnungshof hat in einem Sondergutachten deutlich gemacht, dass in Deutschland nichts anderes zu erwarten ist⁴.

Die Renditeerwartungen privater Investoren würden die falschen Anreize für Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes setzen. Ein börsennotiertes Eisenbahnunternehmen wäre von Seiten der Aktionäre dem Druck ausgesetzt, sich den Gemeinwohlverpflichtungen zu entziehen, mit der Folge, dass das Schienennetz massiv ausgedünnt würde, obwohl hohe staatliche

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

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

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

⁴ Bundesrechnungshof (Hrsg.), Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung der Bundesschienenwege, 8. März 2006, im Internet unter <http://www.bundesrechnungshof.de/veroeffentlichung/1024.html>

Zuwendungen in Anspruch genommen werden. Investiert würde allenfalls in aufkommensstarke Verbindungen zwischen Großstädten. Außerdem würde das marktbeherrschende Unternehmen auf Dauer nur noch das Schienennetz betreiben und pflegen, welches es selbst in absehbarer Zeit benötigt.

Sollte die Politik versuchen, über vertragliche Festlegungen eigene Vorstellungen von Ausbau und Unterhaltung des Netzes durchzusetzen, so müsste sie damit ständig gegen das ökonomische Eigeninteresse des börsennotierten Bahnunternehmens ankämpfen. Wenn der Bund die Schieneninfrastruktur der Börse überantworten würde, hieße das also nichts anderes, als einen Blankoscheck auf Kosten der Steuerzahler und Steuerzahlerinnen auszustellen.

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

Für fairen Wettbewerb auf der Schiene

Angesichts der dauerhaft angespannten Situation der öffentlichen Haushalte ist es zwingend notwendig, die vorhandenen Mittel für die Schiene möglichst effizient einzusetzen. Mehr Effizienz wird vor allem durch einen fairen Wettbewerb erreicht. Das beste Angebot zum günstigsten Preis zu bekommen muss auch im Schienenverkehr das Ziel sein. Wichtig ist, dass dabei Umwelt-, Qualitäts- und Sozialstandards berücksichtigt werden. Auch für die Nutzer und Nutzerinnen der Schiene wirkt sich der Wettbewerb in Form besserer Angebote positiv aus, wie die Erfolge der im Wettbewerb vergebenen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr belegen.

Verkehrsverträge sind von langer Dauer. Schon allein deswegen sollten Verkehrsleistungen grundsätzlich ausgeschrieben und nicht direkt vergeben werden. So sind auch am wirkungsvollsten Koppelgeschäfte zu vermeiden: z.B. die schnelle Fertigstellung von – staatlich finanzierter – Infrastruktur, der Arbeitsplatzertand in Betriebswerken oder das Versprechen vermehrter Fernzughalte bei gleichzeitiger Begünstigung bei einem Nahverkehrsvertrag.

Die DB AG argumentiert zwar, mit 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen habe Deutschland schon heute einen lebhaften Wettbewerb im Eisenbahnverkehr. Viele dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen sind jedoch Museumsbahnen, Werksbahnen oder Fremdenverkehrsbahnen ohne wirkliche verkehrliche Bedeutung. Gemessen in Trassenkilometern, haben die Konkurrenten der DB AG nur einen Marktanteil von 8,7 Prozent⁵.

Ein funktionierender Wettbewerb ist im Eisenbahnverkehr nicht zu erwarten, solange die DB AG das Schienennetz und sämtliche weitere Infrastrukturen wie Rangierbahnhöfe, Nebenanlagen usw. kontrolliert. Auch die 2005 eingeführten Regulierungsbefugnisse der Bundesnetzagentur werden nicht verhindern können, dass die DB AG ihr Potential zur subtilen Behinderung des Wettbewerbs nutzt – etwa durch die Vernachlässigung ihrer Infrastrukturverantwortung, wenn ein Nahverkehrsauftrag an ein Konkurrenzunternehmen gegangen ist. Selbst mit einer intensiven Wettbewerbskontrolle und einer starken gesetzlichen Regulierung blieben genügend Möglichkeiten, Unternehmen von einem Wettbewerb auf der Schiene auszuschließen.

Mehr Wettbewerb auf der Schiene bedeutet dagegen mehr Eisenbahnverkehr, eine bessere Nutzung der Infrastruktur, qualitativ verbesserte Angebote und mehr Einnahmen.

⁵ DB AG, Wettbewerbsbericht 2005, im Internet unter http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht__2005.pdf

Die Trennung von Infrastruktur und Transport ist notwendig

Es bedarf einer klaren Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Schienenverkehr und damit einer klaren Trennung von Infrastruktur und Transport. Von den im PRIMON-Gutachten dargestellten Privatisierungsvarianten ist diese Trennung am saubersten und aussichtsreichsten mit dem Trennungsmodell umzusetzen.

Eine Trennung von Infrastruktur und Transport ist nicht nur über den Weg der Herauslösung des Netzes aus dem Konzern machbar. Unkomplizierter wäre die Herauslösung der Transportgesellschaften aus dem Konzern. Es ist unverständlich, warum das PRIMON-Gutachten diese Variante nicht untersucht hat.

Der ungehinderte und diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz für alle Bahnen ist Grundvoraussetzung für mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene. Nur mit einer neutralen Schieneninfrastruktur kommen mehr Güter und Fahrgäste auf die Schiene und nur mehr Verkehr schafft sichere und möglicherweise auch mehr Arbeitsplätze.

Transportunternehmen sind auf ein intaktes und leistungsfähiges Schienennetz angewiesen, dessen Qualität nicht vom Erfolg oder Misserfolg eines international agierenden Logistikkonzern abhängen darf, bei dem die Schiene immer mehr an Bedeutung verliert. Zuschüsse des Staates, die der Schieneninfrastruktur zugute kommen sollen, können nicht an ein Unternehmen gehen, das gleichzeitig neben dem Schienenverkehr auch konkurrierend auf der Straße und in der Luft tätig ist.

Für das Trennungsmodell spricht außerdem, dass nur mit diesem Modell die nötige Rechtssicherheit für eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn erreicht werden kann und dass die noch ausstehende gesamteuropäische Regulierung mit nationalen Netzen einfacher ist als mit Unternehmensnetzen. Der freie Zugang zum Netz muss einheitlich in ganz Europa durchgesetzt werden. Gerade das Transitland Deutschland sollte hier Vorreiter sein und sich nicht durch Sonderregeln absetzen.

Eine Trennung von Infrastruktur und Transport existiert schon heute ohne Nachteile für das System Schiene, z. B. immer dann, wenn die DB AG mit ihren Transportgesellschaften im Ausland fährt oder fahren will, ohne die dortige Infrastruktur zu betreiben. Auch in den meisten Bundesländern fahren – abhängig von der Ausschreibungspraxis – konkurrierende Transportunternehmen auf Trassen der DB AG.

Integration ja, aber richtig – zum Vorteil für Nutzer und Nutzerinnen der Schiene

Die gesamte Schieneninfrastruktur muss im Eigentum des Staates bleiben, der dafür die Verantwortung und die Aufsicht übernimmt. Beispielsweise könnte ein leistungsfähiges Infrastrukturunternehmen des Bundes alle Leistungen wie Fahrweg, Bahnhöfe, Bahnstrom, Werkstätten, Rangierbahnhöfe und Nebenanlagen für den Güterverkehr allen Verkehrsunternehmen auf der Schiene gleichberechtigt anbieten. Dieses Unternehmen könnte weiterhin die DB sein, wenn schrittweise, ohne Zeitdruck, aber mit verbindlicher Zielformulierung, die Transportbereiche zum geeigneten Zeitpunkt ausgegliedert werden.

Unbenommen davon sollte es im Regionalverkehr möglich sein, die heutige Verantwortung für Finanzierung und Angebote im Schienenpersonennahverkehr auf die regionale Infrastruktur (Netz und Bahnhöfe) auszudehnen.

Integration im Schienenverkehr muss an der richtigen Stelle geschehen, zum Vorteil für die Nutzer und Nutzerinnen der Bahn:

- gemeinsamer Netzfahrplan aller Anbieter,
- gemeinsame Fahrplanauskunft mit den Fahrplandaten aller anbietenden Unternehmen,
- gemeinsames, für alle zugängliches Buchungssystem,
- in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültige Mobilitätskarte,
- einheitliche Fahrausweise und Fahrkartenautomaten,
- einheitliche Fahrgastrechte,
- bauliche Angleichungen (Bahnsteighöhen, Barrierefreiheit, usw.).

Damit das System Schiene zukunftsfähig bleibt, bedarf es einer engen Zusammenarbeit zwischen allen Transportunternehmen und dem Betreiber der Infrastruktur sowie gleichermaßen einer sehr engen Zusammenarbeit der Transportunternehmen untereinander, so wie das in der Schweiz der Fall ist. Nur so können in Zukunft zufriedenstellende Mobilitätsketten von Tür zu Tür für Personen- und Güterverkehr sicher gestellt werden.

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES WETTBEWERBS
UND LAUTEREN VERHALTENS IM SPEDITIONS-,
LOGISTIK- UND TRANSPORTGEWERBE E.V.
KÖLN

213M/Br

**Stellungnahme zur
Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn**

im Rahmen der Anhörung des

Deutschen Bundestages, Ausschuss für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

erstellt durch Dr. Andreas Müller
Geschäftsführer des Wettbewerbsvereins

MEHLEMER STRASSE 13, 50968 KÖLN
TEL. 0221/38 01 31, FAX 0221/93 70 17 15
homepage: www.wettbewerbsverein-koeln.de
e-mail Wettbewerbsverein@gmx.de

I. Wettbewerbsverein

Der Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterem Verhalten im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe e.V. ist eine seit 1970 bestehende Vereinigung namhafter Transport- und Logistikunternehmen mit privaten Inhabern und Gesellschaftern. Staatliche und halbstaatliche Unternehmen gehören nicht zum Kreis der Mitglieder.

Die satzungsmäßige Zielsetzung des Vereins ist es, den leistungsgerechten Wettbewerb im nationalen und internationalen Speditions- und Logistikgewerbe zu fördern und unlautere, leistungs- und kartellrechtswidrige nationale oder internationale Wettbewerbsverhalten in allen Erscheinungsformen zu bekämpfen. Der Verein verfolgt ideelle, nicht auf einen wirtschaftlichen Zweck gerichtete Ziele.

II. Ausgangspunkt der Betrachtung

Basis der Stellungnahme des Wettbewerbsvereins ist das Gutachten von Booz/Allen/Hamilton „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG“ in der Fassung vom 01.03.2006. Der Wettbewerbsverein nimmt zu der Privatisierung der Deutschen Bahn AG aus eigener Anschauung und eigener Expertise nur in Bezug auf den Schienengüterverkehr Stellung. Der öffentliche Personennah- und -fernverkehr bleibt weitestgehend außer Betracht.

Der Wettbewerbsverein schließt sich der Beurteilung von Booz/Allen/Hamilton an, die in ihren gutachterlichen Ausführungen einleitend herausstellen:

„Eine zentrale Basis unserer gutachterlichen Arbeit ist die Anerkennung des Wettbewerbs als ein wirkungsvolles Instrument, Innovation ebenso wie Angebotsvielfalt und Effizienz zu bewirken. Wir verstehen dabei die Belebung des Wettbewerbs nicht als übergeordnetes Ziel, sondern als Mittel zum Zweck. Mehr Wettbewerb führt ggf. dazu, dass Ressourcen besser ausge-

lastet, effizienter genutzt und sparsamer eingesetzt werden können; Effekte, die letztlich dem Kunden, den übergeordneten politischen Zielen und dem Steuerzahler zugute kommen“

Booz/Allen/Hamilton, Gutachten Seite 45 unten/46 oben

Die Realisierung von mehr Wettbewerb als zentrales Instrument der Innovation, Angebotsvielfalt und Effizienz lässt sich nach Auffassung des Wettbewerbsvereins nur im Rahmen des sog. getrennten Modells („ohne Netz“), d.h. durch eine vollständige Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb realisieren. Deshalb befürwortet der Wettbewerbsverein bei einer Privatisierung der Deutschen Bahn AG die Verwirklichung im Rahmen des getrennten Modells. Das getrennte Modell ist die einzige in Frage kommende Möglichkeit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs, bei der alle Transport- und Logistikunternehmen potentiell auf gleichberechtigter Basis in Wettbewerb zueinander treten.

Wettbewerb, Innovation, Vielfalt und Effizienz lassen sich nur im Rahmen eines getrennten Modells verwirklichen.

III. Wettbewerb, Innovation, Vielfalt und Effizienz

1. Bei der Privatisierung der Deutschen Bahn AG darf deren Struktur nicht außer Acht gelassen werden. Bei der Deutschen Bahn AG handelt es sich nicht mehr um ein staatliches Unternehmen, dessen überwiegender Schwerpunkt im Bereich des nationalen und internationalen Personen- und Güterschienenverkehrs liegt. Vielmehr hat sich die Deutsche Bahn AG bereits als Global Player im Bereich Logistik etabliert. Die Deutsche Bahn AG betreibt eine aggressive Globalisierungsstrategie zum Ausbau ihrer Logistikaktivitäten. Hierzu zählt u.a. der im Sommer 2001 bekannt gegebene Erwerb des Schenker/Stinnes Konzerns für die beispiellose Summe von rd. 2,5 Mrd. €. Der zum Konzern gehörende Logistikdienstleister Schenker AG erzielte im Jahr 2001 einen Umsatz von 6,1 Mrd. € und beschäftigte rd. 32.000 Mitarbeiter. Über die Stinnes AG als Führungsgesellschaft des Bereiches Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG wird die internationale Präsenz in Europa, USA und Asien gezielt verstärkt. Unternehmenskäufe in den USA, wie die Firma Bax Global für rd. 1 Mrd.

€ oder asiatische Unternehmen zeigen, dass die Deutsche Bahn AG nach wie vor weltweit auf Expansionskurs ist.

In diesem Kontext muss auch die Privatisierung von Netz und Betrieb gesehen werden.

Die Fortsetzung von Netz und Betrieb in dem Konzern der Deutschen Bahn AG würde bedeuten, die Deutsche Bahn als sich zunehmend verselbstständigender Global Player in einem ohnehin sich stark monopolisierenden Markt mit Wettbewerbsvorteilen auszustatten. Überlässt man der Deutschen Bahn AG als Global Player auch das Schienennetz, verstärkt sich die Monopolstellung der Deutschen Bahn AG, indem sie den Schienenbereich als Schlüsselinstrument in ihre logistischen Abläufe und Strategien als strategisches Mittel gegenüber anderen Wettbewerbern zur Erhaltung und zum Ausbau der Wettbewerbsposition einsetzen kann. Dies gilt es mit der Trennung von Netz und Betrieb zu verhindern.

2. Die Beanspruchung des Schienennetzes durch die Deutsche Bahn AG ist keinesfalls aus sich heraus zwingend. Das Schienennetz, wie die Deutsche Bahn AG selbst, sind letzten Endes durch Steuergelder aufgebaut und Jahrzehnte lang subventioniert/erhalten worden. Vor diesem Hintergrund besteht kein Anspruch der Deutschen Bahn AG auf die Übertragung des Schienennetzes im Rahmen der Privatisierung. Zu Gunsten der Chancengleichheit und des Wettbewerbs ist hier eine Trennung von Netz und Betrieb vorzunehmen.

3. Dies ist auch grundgesetzlicher Auftrag des Staates. Nach Art. 87 e) Abs. 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes Rechnung getragen wird. Diese grundgesetzliche Forderung lässt sich am besten dadurch gewährleisten, dass der Staat als Infrastrukturgeber ein Schienennetz für alle privaten Bahnbetreiber, sei es im Personen-, sei es im Güterverkehr zu gleichen Bedingungen vorhält.

IV. Fairer Wettbewerb statt Monopol

1. Fairer Wettbewerb setzt Chancengleichheit voraus. Chancengleichheit im Schienenverkehr ist nur gewährleistet, wenn alle Wettbewerber oder solche, die es werden wollen, gleichen Zugang zum Netz haben. Jede andere Form der Privatisierung von Netz und Betrieb als das getrennte Modell würde der Deutschen Bahn AG Wettbewerbsvorteile verschaffen, da die Deutsche Bahn AG über Zugang und Konditionen des Netzes entscheiden könnte. Attraktive Netzleistungen oder Nutzungszeiten könnte die Bahn AG für sich reservieren. Eine Aufsicht durch Behörden kann nur bedingt Vorteile verhindern, da die Deutsche Bahn AG als Betreiber einen „Wissensvorsprung kraft Sachherrschaft“ hat.

2. Wettbewerbsrechtlich ist ein getrenntes Modell die einzige Variante, die sowohl EG-rechtliche als auch kartell- und wettbewerbsrechtlich unbedenklich ist. Dies haben die Ausführungen im Gutachten von Booz/Allen/Hamilton gezeigt. Der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr in Deutschland und in Europa kann nur durch ein getrenntes Modell sichergestellt werden. Belässt man das Netz bei der Deutschen Bahn AG, könnte dies eine EU-rechtswidrige Subvention darstellen, die nach geltendem EU-Recht rückgängig gemacht werden müsste. Außerdem stellt die Beibehaltung von Netz und Betrieb in einer Hand der Deutschen Bahn AG eine marktbeherrschende Situation dar, was in der Praxis stets zu komplexen kartellrechtlichen Problemen führen kann und höchstwahrscheinlich führen wird.

3. Mit der Einbeziehung des Netzes in die privatisierte Deutsche Bahn AG würde sich die Deutsche Bahn AG die Möglichkeit verschaffen, wie kein anderes Unternehmen, Schnittstellen für logistische Abläufe abzusichern und damit einen, im Vergleich zu anderen Wettbewerbern strategischen und irreversiblen Wettbewerbsvorteil verschaffen. Die Mitgliedsunternehmen des Wettbewerbsvereins befürchten, dass die Deutsche Bahn AG gerade die attraktiven Leistungen oder Schlüsselpositionen primär für sich nutzen will und dies auch durch vertragliche Abreden versuchen wird, abzusichern. Die Strategien der Deutschen Bahn AG in Bezug auf den Hamburger Hafen (HHLA) und ihre unter-

nehmerischen Aktivitäten im Duisburger Hafen zeigen, dass die Deutsche Bahn AG sich Netze und Verkehrsträger für ihre logistischen Dienstleistungen zum Ausbau ihrer expansiven Unternehmenspolitik sichern will. Attraktive Verbindungen insbesondere Nord-Süd-Strecken, Hafenanbindungen, Schienenanbindungen an verladende Terminals, HUBs werden von einer solchen Expansionspolitik betroffen sein, soweit der Deutschen Bahn AG als Netzbetreiber und zugleich Mitbewerber auftritt. Die Mitglieder des Wettbewerbsvereins befürchten, dass gerade der Unternehmensbereich von Schenker/Stinnes als direkter Wettbewerber mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen in Deutschland und Europa zuerst und zu anderen Konditionen bedient wird als dies gegenüber Mitbewerbern der Fall sein dürfte.

4. Dagegen muss sich die Deutschen Bahn AG beim getrennten Modell, wie alle anderen Anbieter und Logistikdienstleister auch, als Carrier oder Spediteur um eine Netznutzung bemühen. Obliegt dem Staat die Entscheidung über den Netzzugang und die Netznutzung, ist der Staat an Recht und Gesetz gebunden (Art. 20 Abs. 3 GG), wodurch für alle Nachfrager von Netzleistungen eine Chancengleichheit geschaffen wird. Damit wird insbesondere die mittelständische Speditions- und Logistikbranche gestützt, da erstmals die Möglichkeit gegeben ist, mit der Deutschen Bahn AG in einen Leistungswettbewerb, was Netzzugang und Netznutzung anbelangt, einzutreten und diesen zu etablieren. Insbesondere kann die Deutsche Bahn AG nicht Netzkosten auf andere Netznutzer mit abwälzen und durch andere Bereiche, z.B. durch die Schenker/Stinnes AG und deren Gewinne quersubventionieren. Schließlich muss man sich vor Augen halten, dass nach Presseangaben alleine im Jahre 2002 die Deutsche Bahn AG noch einen Verlust von 454 Mio. € aufwies und nach wie vor der größte Subventionsempfänger im Verkehrsbereich war (vgl. Weißbuch des Wettbewerbsvereins „Staatliche und halbstaatliche Unternehmen verzerren die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Speditions- und Logistikmarkt“, 2004, www.wettbewerbsverein-koeln.de). Die derzeitige Performance der Deutschen Bahn AG ist im wesentlichen auf die Umsätze und Gewinne der Logistiksparte, außerhalb des Schienengüterverkehrs zurückzuführen. Insbesondere trägt hierfür die Schenker/Stinnes AG und ihre Tochtergesellschaft die Verant-

wortung. Es wird mithin deutlich, dass es der Deutschen Bahn AG bei der Einbeziehung des Netzes in die Privatisierung nicht um das „Wohl der Allgemeinheit“ im Sinne von Art. 87 e) Abs. 4 GG geht. Nach Auffassung des Wettbewerbsvereins steht vielmehr die expansive Unternehmenspolitik und die Sicherung von Monopolstellungen im Vordergrund.

V. Innovation statt Restriktion

Der Wettbewerb stärkt die Innovationsfähigkeit des Schienenverkehrs. Bei gleicher Ausgangslage beim Netzzugang ist der Anreiz größer, das Netz anders als bisher zu nutzen. Der Wettbewerbsverein schätzt, dass sich im Logistikmarkt neue Produkte und Dienstleistungen etablieren werden, die heute noch nicht absehbar sind. Der Wettbewerbsverein erwartet insoweit für den Bereich des Schienengüterverkehrs einen stärkeren Zuwachs bei der Trennung von Netz und Betrieb.

Innovation heißt Wachstum und Zukunftssicherung. Durch mehr Wettbewerbspotential wird der Rahmen für zukunftsorientierte Logistikleistungen geschaffen und damit die Bahn als Gütertransportmittel insgesamt gestärkt. Dies ist im Sinne des Allgemeinwohls. Schließlich werden hierdurch Kapazitäten insgesamt und nicht nur bei der Deutschen Bahn AG erweitert, was zu einer Verfestigung und Stärkung der Vielfalt von Logistikdienstleistern beiträgt und damit flächendeckend Arbeitsplätze, Unternehmen und letztlich Steueraufkommen sichert.

VI. Vielfalt statt Einfalt

Vielfalt entsteht durch Wettbewerb. Der Wettbewerb wird durch ein getrenntes Modell am besten gewährleistet, da nur hier gänzlich das Netz vom Betrieb abgekoppelt ist. Hierdurch wird der wettbewerbsrechtliche Rahmen in größtmöglichem Umfang geschaffen.

Der grundgesetzliche Auftrag des Staates ist es, dem Allgemeinwohl eine den Verkehrsbedürfnissen angepasste Infrastruktur zu schaffen. Für den Schienen-

güterverkehr bedeutet dies, dass alle Transport- und Logistikunternehmen auf eine Schieneninfrastruktur zurückgreifen können, bei der es gewährleistet ist, dass ohne Zugangs- oder Handlinghemmnisse eine chancengleiche und diskriminierungsfreie Nutzung gewährleistet ist. Dies lässt sich nur durch ein getrenntes Modell sicherstellen.

Ein getrenntes Modell verhindert darüber hinaus, die auftretenden Monopolisierungstendenzen im Bereich Transport und Logistik durch „nationale Champions“ wie die Deutsche Bahn AG und die Deutsche Post Worldnet AG. Solche Entwicklungen dürfen nicht noch weiter fortgeführt werden. Es gilt die Vielfalt der mittelständischen Unternehmen in ihrer gesamten Bandbreite und in ihrer Wettbewerbsposition zu stärken. Die Trennung von Netz und Betrieb wäre ein eindeutiges Signal für die Stärkung des Mittelstandes und für die Wahrung der Vielfalt der deutschen Transport- und Logistikunternehmen.

VII. Effizienz

Alle im Gutachten von Booz/Allen/Hamilton vorgestellten Modelle beinhalten eine staatliche Aufsicht, jedoch, je nach Modell, mit unterschiedlicher Intensität. Der Wettbewerbsverein setzt sich insoweit für die Berücksichtigung des Subsidiaritätsgedankens ein. Das heißt: So viel Staat wie nötig, so wenig Staat wie möglich. Der Staat sollte auf Grundlage des Art. 87 e) Abs. 4 GG die Infrastruktur des Schienennetzes unterhalten, analog des Bundesfernstraßennetzes. Darüber hinaus besteht kein Bedürfnis, das gesamte Netz auszugliedern, da der Staat hiermit sich seiner Funktion als Garant einer Verkehrsinfrastruktur entledigen würde. Niemand ist bislang auf den Gedanken gekommen, das Fernstraßennetz auf die Deutsche Bahn AG zu übertragen, nur weil sie Eigentümer der Schenker/Stinnes AG als großer Logistikdienstleister ist, der einen erheblichen Teil seiner Güter auf der Straße transportiert.

Die Trennung von Netz und Betrieb gewährleistet, dass keine zusätzlichen Verwaltungsbehörden geschaffen werden müssen, um im Falle einer Netzübertragung die Chancengleichheit und den Netzzugang auf die Übereinstimmung

mit den gesetzlichen Vorgaben zu prüfen. Bei einem getrennten Modell hätten die Wettbewerber im Staat und seiner Verwaltung nur einen Ansprechpartner, was ein erheblicher Vorteil ist. Bei allen anderen Modellen käme den staatlichen Stellen noch die Rolle eines Schiedsrichters bei Konflikten zwischen der Deutschen Bahn AG und den Wettbewerbern im Hinblick auf streitige Fragen und Diskriminierungen beim Netzzugang und der Netznutzung zu. Dies entfällt bei der Implementierung des getrennten Modells von vorn herein.

VIII. Fazit

Nur das getrennte Modell verwirklicht die Zielsetzung hinsichtlich Wettbewerb, Innovation, Vielfalt und Effizienz.

Köln, den 17.05.2006



- Dr. A. Müller -



Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Am 01. Juni 2006

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Inhalt

Stellungnahme auf der Grundlage des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG, mit und ohne Netz“ von Booz Allen Hamilton

- 1) Zusammenfassende Bewertung
- 2) Themenschwerpunkte aus Sicht der BAG-SPNV
 - verkehrliche Aspekte – mehr Verkehr auf die Schiene
 - Wettbewerb im SPNV – Ergebnisse und Markteintrittsbarrieren
 - Entwicklung in den nächsten 10 Jahren
- 3) Positionspapier der BAG-SPNV zum Gutachten Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“

Kontakt

BAG-SPNV, Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin

Tel. 030 / 59 00 21 27, Fax –29, www.bag-spnv.de, info@bag-spnv.de

1. Zusammenfassende Bewertung

Die BAG-SPNV spricht **sich für eine Trennung von Netz und Betrieb** auch unabhängig von einem Börsengang der DB AG aus.

Nur das Trennungsmodell sichert nach Auffassung der BAG-SPNV einen diskriminierungsfreien Netzzugang, eine effiziente Infrastruktur und weiteren Wettbewerb im SPNV.

Bei einem Börsengang der DB AG sollten daher höchstens die Transportgesellschaften, nicht aber das Netz an die Börse gebracht werden. Die Schieneninfrastruktur wird in Deutschland dauerhaft zumindest auf Investitionen der öffentlichen Hand angewiesen sein. In der Konsequenz muss der Bund dann aber auch die Möglichkeit haben, gestalterischen Einfluss auf den Ausbau und die Weiterentwicklung der Infrastruktur zu nehmen. Unter den fünf Privatisierungsvarianten schafft jedoch nur das Trennungsmodell die erforderlichen Rahmenbedingungen.

Für einen effizienten Schienenpersonennahverkehr, der für einen möglichst großen Anteil der Bevölkerung eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsträgern darstellt, ist es erforderlich, Entscheidungen über den zukünftigen Betrieb von Strecken nicht von Analysen eines Unternehmens zu Gewinn und Renditen abhängig zu machen. Und weiterer Wettbewerb ist notwendig, um die Qualität zu erhöhen und die Kosten zu senken. Nur das sichert sichert den SPNV langfristig.

Wir appellieren an den Bund, sich für das Trennungsmodell zu entscheiden. Es vermeidet die Konkurrenz zwischen dem verkehrspolitischen Ziel (mehr Verkehr auf die Schiene) und dem finanzpolitischen Ziel des Bundes der Entlastung des Bundeshaushaltes (win-win - Situation). Andere Modelle sind - wenn man das Gutachten (Langfassung) kritisch liest - sowohl für den Bund als auch für die Aufgabenträger ungünstiger.

2. Themenschwerpunkte aus Sicht der BAG-SPNV

verkehrliche Aspekte – mehr Verkehr auf die Schiene

Bei der Bewertung der im PRIMON-Gutachten dargestellten Strukturvarianten eines Börsenganges der DB AG, die über die Beibehaltung des Status quo bei einem Börsengang bis hin zur vollständigen Trennung von Netz und Transport reichen, ist nach Auffassung der BAG-SPNV maßgeblich das erklärte verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, zu berücksichtigen.

Die Regionalisierung des SPNV in Deutschland ist eine Erfolgsgeschichte. Das eigentliche Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, darf daher nicht aus den Augen verloren werden.

Seit der Übernahme der Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr im Jahr 1996 konnten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einen modernen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr entwickeln, der im Berufs- wie im Freizeitverkehr Maßstäbe gesetzt hat:

- Deutschlandweit wurde die im SPNV erbrachte Betriebsleistung zwischen 1996 und 2005 von unter 540 Mio. auf etwa 635 Mio. Zugkm p.a., also um fast 20 % gesteigert.
- Die Zahl der Fahrgäste im SPNV hat in diesem Zeitraum um fast 30 % zugenommen.
- Bundesweit konnten 42 Bahnstrecken mit einer Länge von 463 km für den Personenverkehr reaktiviert werden.
- 114 Mio. Zugkm p.a. sind in 86 Verfahren im Wettbewerb vergeben worden. Unter dem Druck der Ausschreibungen nimmt die Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen bei sinkendem Zuschussbedarf zu.
- Obwohl für Instandhaltung und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur die Infrastrukturunternehmen zuständig sind, betreuen 28 von 32 Aufgabenträgern des SPNV eigene Programme zur Erneuerung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV.



-
- Fast alle Aufgabenträger des SPNV beteiligen sich an der Instandhaltung der Netzinfrastruktur, die nach Ansicht von Fachleuten allein im Kernnetz mit etwa 2,5 Mrd. Euro p.a. unterfinanziert ist.
 - Der SPNV führt zu erheblichen Einsparungen an externen Kosten des Verkehrs (Kosten für Unfälle, Flächenverbrauch, Lärm, CO₂-Emissionen und Schadstoffe). Angenommen, alle seit der Regionalisierung des SPNV neu gewonnenen Fahrgäste würden statt des Zuges wieder den Kraftverkehr nutzen, entstünden der Volkswirtschaft zusätzliche externe Kosten in Höhe von 620 Mio. Euro pro Jahr.

Zur langfristigen Fortführung dieser Erfolgsgeschichte gibt es keine verkehrs- und umweltpolitische Alternative. Mit einem integrierten Börsengang werden nach Auffassung der BAG-SPNV diese Erfolge jedoch gefährdet. Investitionsentscheidungen, die die von potentiellen Wachstumsraten und möglichen Renditen abhängig gemacht werden, werden in der Zukunft zwangsläufig zu veränderten Investitionsentscheidungen bis hin zu Streckenstilllegungen führen. Der Bund wird seine Infrastrukturverantwortung nicht mehr in dem Maße, wie es unter dem Gesichtspunkt der Daseinsfürsorge erforderlich wäre, wahrnehmen können.

Wettbewerb im SPNV – Ergebnisse und Markteintrittsbarrieren

Von den gesamten Betriebsleistungen des SPNV in Deutschland in Höhe von 635 Mio. Zugkm. p.a. sind derzeit etwa 17,5 % (etwa 114 Mio Zugkm p.a.) in 86 Verfahren im Wettbewerb vergeben worden, vorwiegend in Nebennetzen seit einigen Jahren auch Hauptstrecken und S-Bahnsysteme. Der Wettbewerb hat zu deutlichen Verbesserungen für die Kunden durch neue Fahrzeuge, mehr Service, mehr Rechte bis hin zur Kundengarantie geführt. Der Anteil der Nicht-DB-Verkehrsunternehmen (NE-Bahnen) an den deutschlandweit vergebenen Betriebsleistungen hat sich von 1996 bis heute von 2,5 % auf 15% der Zugkm gesteigert, bezogen auf die Verkehrsleistung liegt der Marktanteil der Dritten allerdings erst bei 6 %. D.h. der Wettbewerb hat erst begonnen und eine Intensivierung ist notwendig. Die Gründe für den bisher zögerlichen Wettbewerb sind vielfältig:

- langfristige Verkehrsverträgen der Länder mit der DB AG
- hohe Investitionskosten
- Zahl und Umfang der ausgeschriebenen Leistungen
- unklare Nachfrage- und Erlöswerte

Diskriminierungspotenziale im Trassenzugang, Tarife und Vertrieb und Infrastruktur.

Festzustellen ist, dass für die NE-Bahnen und andere Interessenten aus dem Ausland insbesondere im Bereich der Netzinfrastruktur ein erhebliches Diskriminierungspotential existiert. Dieses resultiert u.a. aus der Organisationsstruktur der DB AG als Management-Holding und den damit verbundenen Besonderheiten der Geschäftsprozesse. Beispielsweise lassen sich technische Standards und Anforderungen seitens der DB AG so definieren, dass sie für dritte Unternehmen Marktzugangsbarrieren bilden, Strecken, die von der DB AG kaum befahren werden, könnten in ihrer Unterhaltung vernachlässigt werden und auch die Entscheidungen zu Trassenpreisen, die in der Holding getroffen werden, können bei den NE-Bahnen zu Wirtschaftlichkeitsproblemen führen.

Unter dem Aspekt des Diskriminierungspotentials erscheint es ebenfalls als problematisch, dass die Nutzung von Synergieeffekten innerhalb des DB-Konzerns immer die Gefahr der Diskriminierung dritter Unternehmen in sich birgt. So kann die DB Netz AG nicht mit den DB Transportunternehmen operieren, ohne sich dem Verdacht der Bevorzugung von DB-Unternehmen auszusetzen. Zielstellung sollte es daher sein, Synergien zu schaffen, die allen Beteiligten gleichberechtigt zugute kommen. Dies ist jedoch in einem integrierten Konzern nicht möglich. Die Nachteile, die eine operative Trennung, wie sie bei der DB AG bereits heute existiert, mit sich bringt, sollten nun auch durch eine effektive Ausnutzung der möglichen Vorteile ausgeglichen werden.

Als ein Vorteil des getrennten Modells wird im Gutachten angesehen, dass „keine Diskriminierungspotenziale mehr bestehen können“ (S. 435), wie sie dem heutigen Struktursystem noch immanent sind. Nur eine Bahn ohne Netz wird Konkurrenten der DB AG nicht benachteiligen. Damit würde eine wesentliche Voraussetzung für eine „maximale Belegung des Wettbewerbs“ (S. 435) geschaffen. Im Gutachten wird prognostiziert, dass im Jahre 2020 der Anteil der Wettbewerber an der Betriebsleistung bei einem getrennten Modell bei 50 % liegen wird, bei einem integrierten Modell hingegen nur bei 40%. Damit wäre bei dem Trennungsmodell eine signifikante Erhöhung der Betriebsleistung durch Wettbewerber möglich. Und nur mehr Wettbewerb auf der Schiene wird es auch zukünftig ermöglichen, in Deutschland ein hochwertiges SPNV-Angebot zu ermöglichen, das sich auch im intermodalen Wettbewerb behaupten kann.

Entwicklung in den nächsten 10 Jahren

Um den Erfolg der Regionalisierung auch in der nächsten Dekade fortschreiben zu können, ist es erforderlich, Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie kalkulierbar sind, ein möglichst hohes Maß an Rechtssicherheit schaffen und einen breiten Spielraum für innovative Modelle belassen. Gerade mit Blick auf die in den nächsten zehn Jahren ausgeschriebenen SPNV-Leistungen mit über 250 Mio. Zugkm in 2014 und 2015 sind jetzt Weichenstellungen erforderlich, dieses Marktvolumen zu gestalten.

Die BAG-SPNV ist weiterhin der Auffassung, dass zukünftig aus Wirtschaftlichkeits- und Effizienzaspekten verstärkt zu überlegen sein wird, inwieweit alternative Modelle, wie die Regionalisierung von Infrastruktur und die Investitionen von Privatunternehmen bei der Infrastrukturfinanzierung (PPP-Modelle) zum Einsatz kommen sollten.

Bei einer Übertragung der regionalen Infrastruktur an die Länder- bzw. Aufgabenträger wäre eine Senkung der Kosten für die Infrastruktur zu erwarten, die Folgen der Entscheidungen hinsichtlich Quantität und Qualität würden dort wirksam werden wo die sachliche und räumliche Nähe sowie die Kompetenz der Entscheidungsträger gegeben ist - in der Region. Dies ermöglicht den direkten Einfluss auf für Landes- und Regionalentwicklung wesentliche Infrastrukturen.

Das Trennungsmodell bietet auch hier die notwendigen Voraussetzungen, „die Regionalisierung der Infrastruktur erscheint grundsätzlich in allen untersuchten Strukturmodellen möglich“ (S. 474).

Ebenfalls lassen sich PPP-Modelle sowohl beim integrierten als auch beim getrennten Modell umsetzen. Allerdings ließen die zum Status quo alternativen Modelle „mehr Spielraum“ erwarten.

Stellungnahme der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Die Position der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur geplanten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG fassen wir wie folgt zusammen:

1. Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA bleiben die Steigerung von Verkehrsleistung und Marktanteil des Schienenverkehrs die Kernziele der deutschen Bahnreform.
2. Die Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem Konzernverbund und damit Zerschlagung des Bahnkonzerns wird aus verkehrs- und beschäftigungspolitischen Gründen unabhängig von den künftigen Eigentumsstrukturen abgelehnt.
3. Im Rahmen einer zwischen Bund und Bahn AG abzuschließenden und streng zu überwachenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung müssen beide Vertragsparteien unabhängig von den künftigen Eigentumsstrukturen langfristig einen zu sichernden Netzzustand und –umfang sowie dessen Finanzierung verbindlich festlegen.
4. Nur mit dem Erhalt des integrierten Konzerns besteht die einmalige Chance, ein bereits international aufgestelltes Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln.
5. Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ist keine zwingende Folge der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Überwiegen im Rahmen einer Bewertung die gesamtwirtschaftlichen Nachteile, die sich im Falle einer Anteilsveräußerung einstellen, ist auf eine Kapitalprivatisierung zu verzichten. Gewinnziele sind zweifelsohne für den Fortbestand und Ausbau des Schienenverkehrs von großer Bedeutung. Im Zweifelsfalle sind sie jedoch den gesamtwirtschaftlichen Zielen als *Nebenbedingung* unterzuordnen.

Einleitung

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA bezieht sich in ihrer Stellungnahme auf die Themenschwerpunkte des PRIMON-Gutachtens. Hierbei werden insbesondere das *Integrierte Modell* und das *Getrennte Modell* sowie die damit in Zusammenhang stehenden Fragen und Problemkreise behandelt, auf welche Politik und Öffentlichkeit aufgrund ihrer Bedeutung berechtigterweise ein besonderes Augenmerk richten.

Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA bleiben die Steigerung von Verkehrsleistung und Marktanteil des Schienenverkehrs die Kernziele der deutschen Bahnreform. Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung der deutschen Bahnstrukturen sind darauf abzustellen.

Hierzu gehören in besonderem Maße die Bereitstellung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Schienennetzes sowie die Sicherung einer ausreichenden Finanzierung für dessen Erhalt und Ausbau.

Eine funktionierende Infrastruktur ist das Fundament wettbewerbsfähiger Angebote im Güter- und Personenverkehr. Der Wettbewerb auf der Schiene, aber auch im Verhältnis zu den konkurrierenden Verkehrsträgern muss national wie international fair sein; die Diskriminierung des Zugangs neuer wie etablierter Unternehmen zur Schieneninfrastruktur wird von der Verkehrsgewerkschaft GDBA strikt abgelehnt.

Die in Deutschland zur Sicherung des offenen Marktzugangs eingeführten Kontrollmechanismen sind im Interesse aller Schienenverkehrsunternehmen notwendig, nicht zuletzt um Diskriminierungsvermutungen zu entkräften.

Ziel bleibt die Sicherung eines Schienensystems, das in der Lage bleibt, im Alltagsbetrieb, zu Großereignissen, aber insbesondere auch im Krisenfälle verlässliche Verkehrsangebote zu offerieren.

Gibt es nach einer Netzabtrennung noch Innovation?

Aus Gründen der zusätzlichen Intensivierung des Wettbewerbs auf der Schiene favorisieren Teile der Politik und eine Reihe von Verbänden gegenwärtig die Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem Bahnkonzern. Von dieser grundlegenden Neustrukturierung erwarten deren Befürworter eine Senkung der Systemkosten im Schienenverkehr, eine größere Angebotsvielfalt sowie Marktdurchdringung und schließlich im Ergebnis einen höheren Anteil dieses Verkehrsträgers am Modal-Split. Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen als eigentliche Ursache für den Bedeutungsverlust der Schiene in den zurückliegenden Jahrzehnten und deren nachhaltige Beseitigung bleiben hingegen auch im PRIMON-Gutachten weitestgehend unberücksichtigt.

Mit Blick auf die letztendlich wachstumshemmenden Wirkungen einer Infrastrukturabtrennung warnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA vor der Umsetzung der diskutierten Trennungsvorschläge. Nicht zuletzt die gegenwärtigen Anstrengungen des Konzerns insbesondere auf dem Sektor der Betriebsleit- und Signaltechnik sowie der Telematik als Voraussetzung für eine höhere Kapazität, einen wirtschaftlicheren Betrieb und eine größere Produktvielfalt dokumentieren: Fahrweg und Betrieb investieren und produzieren im Verbund. Schon wegen dieser offensichtlichen technischen und wirtschaftlichen Verzahnung müssen beide Bereiche eine Einheit bleiben.

Ohne die Möglichkeit der Nutzung dieser Synergien wäre nicht nur die Fortentwicklung des gesamten Konzerns endgültig zum Scheitern verurteilt. Auch verhindert eine Abtrennung des Netzes die Fähigkeit des Systems Schiene, den technisch und wirtschaftlich gebotenen Wandel zu vollziehen. Denn aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen separierter Unternehmen und der dann fehlenden Bündelung bzw. Abstimmung der Ressourcennutzung auch und gerade im Rahmen der Investitionsplanung blieben Produktivitätssprünge im Schienenverkehr künftig weitestgehend aus. Damit aber würde die zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung hin zu einem nicht nur in den klassischen Segmenten konkurrenzfähigen Verkehrsträger fehlen.

Nur der Bahnkonzern als hinsichtlich Angebotsgestaltung und Erschließungswirkung langfristig einziges „netzbildungsfähiges“ Schienennununternehmen in Deutschland ist in der Lage, die skizzierte technologische Vorreiterrolle wahrzunehmen. Gerade davon profitieren Newcomer, die als Nachfrager von Leistungen des größten Fahrwegbetreibers an den mit der Verbundproduktion einhergehenden Effizienzvorteilen ebenso partizipieren, ohne jedoch – was sie im Übrigen gar nicht könnten – das Investitions- und Auslastungsrisiko tragen zu müssen.

Sind Synergien Indizien für Diskriminierungspotentiale?

Trennungsbefürworter betrachten die im integrierten Konzern bestehenden Verbundsynergien als Spiegelbild latenter Diskriminierungspotentiale. Dabei wird jedoch unter Berücksichtigung der Besonderheiten der einzelnen Verkehrssparten Folgendes regelmäßig übersehen:

1. Einzige wirkliche Marktzugangshürde im Schienenpersonenfernverkehr sind die extrem hohen Investitionskosten als Vorbedingung für die Schaffung eines weiteren im Verhältnis zur DB AG tatsächlich konkurrenzfähigen bundesweiten Netzes oder Teilnetzes. Schon aus diesem Grund ist – von einzelnen Relationen einmal abgesehen – mit der Einrichtung eines Parallelsystems in diesem Verkehrsreich so oder so nicht zu rechnen. Ein Fortfall der oben beschriebenen Synergien nach Netzabtrennung würde dann aber das bestehende Fernverkehrssystem stark schwächen und Angebotsreduzierungen bewirken, ohne dass gleichzeitig andere Unternehmen diesen negativen Effekt mit der Schaffung neuer Angebotsysteme und -netze kompensieren würden.
2. Im Schienenpersonennahverkehr erfolgt der Marktzutritt aufgrund der Bestellung von Schienenverkehrsleistungen durch die Aufgabenträger. Sofern man hier überhaupt von „Diskriminierungspotentialen“ sprechen kann, lägen diese allenfalls auf Ebene der Besteller und nicht beim Zugang zu einem integrierten Infrastrukturnetz.

3. Rückgrat des Schienengüterverkehrs und Auslastungsgarant auf nicht wenigen Nebenstrecken ist der sogenannte Einzelwagenverkehr. Aufgrund der Komplexität und Kapitalintensität dieser Verkehrsart würden auch in dieser Sparte nach einer Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften Konkurrenten weiterhin auf sich warten lassen. Unter den derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen fällt es schon heute dem Bahnkonzern schwer, diese Verkehre wirtschaftlich darzustellen. Bleibt auf der Suche nach Diskriminierungspotentialen also nur der Verkehr mit Ganz- bzw. Shuttlezügen. Doch in diesem Segment erzielen neue Unternehmen überdurchschnittliche Zuwachsraten. Mittlerweile entfallen im gesamten Schienengüterverkehr, also einschließlich des Einzelwagenverkehrs, bereits über 15 Prozent (2005) auf dritte Schienenverkehrsunternehmen – Tendenz steigend.

Im Ergebnis fällt es also außerordentlich schwer, die oft zitierten Diskriminierungspotentiale anhand von Zahlen und unter Berücksichtigung der Eigenschaften und Besonderheiten der einzelnen Schienenverkehrsangebote und -märkte zu belegen.

Werden Synergieverluste durch Wettbewerbseffekte ausgeglichen?

Für das Gesamtsystem stellt sich bei der Beurteilung der Wirkungen einer Abtrennung der Infrastruktur schließlich folgende Schlüsselfrage: Ist der Verlust von Verbundsynergien allein durch die erwartete, angeblich größere Zahl von Anbietern und Angeboten bzw. durch die Aktivierung zusätzlichen privaten Risikokapitals, also durch Wettbewerbseffekte zu kompensieren oder gar zu übertreffen? Dies muss verneint werden. Wachstumsimpulse im Schienenverkehr sind weit überwiegend Folge der technischen Fortentwicklung des Fahrwegs. Bleiben hier die notwendigen Innovationsschübe aus, sinkt zwangsläufig auch die Bereitschaft privater Kapitalgeber und Unternehmen, in neue Fahrzeuge und komplementäres Equipment zu investieren. Weiterhin ist mit der Bildung von parallelen Angebotsnetzen wie etwa im mittlerweile engmaschigen ICE-Verkehr oder im Einzelwagenverkehr nach einer Netzabtrennung nicht zu rechnen.

Den mit einer Separierung des Fahrwegs einhergehenden Synergieverlusten, die DB-seitig absehbar zu Verkehrsreduzierungen führen, würden kaum neue Angebote anderer Unternehmen gegenüberstehen. Die im PRIMON-Gutachten ausgewiesenen und nach GDBA-Auffassung an sich schon zu „optimistischen“ Zuwachsraten belegen diese Einschätzung.

Fazit: Unabhängig davon, ob eine Netzabtrennung den Marktzutritt (und Verbleib!) weiterer neuer Anbieter überhaupt bewirkt, müsste zum Zwecke der bloßen Forcierung des ohnehin im Verkehrssektor und auch im Schienenverkehr bestehenden Wettbewerbs mit dem absehbaren Verlust an systemumfassender Entwicklungsdynamik und Innovationsfähigkeit ein sehr hoher Preis gezahlt werden. Ein solcher Ansatz „l'art pour l'art" ist aus Sicht der Verkehrsgewerkschaft GDBA aufgrund seiner wohlfahrtsmindernden Wirkung mit den wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Erfordernissen unseres Gemeinwesens heute und morgen nicht zu vereinbaren.

Mehr Investitionen nach Netzabtrennung?

Des Weiteren besteht in finanzpolitischer Hinsicht nach dem Wortlaut des Grundgesetzes zwischen der eindeutig kodifizierten Zuständigkeit des Bundes für die Schienenwege der Bundeseisenbahnen und der rechtlichen Organisation der 1994 privatisierten Bahn kein Zusammenhang. Die verbreitete Annahme und Hoffnung einiger Verbände, nach einer Netzausgliederung würde und könne der Bund der im Bundes-schienenwegeausbaugesetz konkretisierten Infrastrukturverantwortung endlich in ausreichendem Maße nachkommen, lässt sich mit der Konstruktion des Konzerns nicht begründen. Die Möglichkeit (und Pflicht!) zur Verantwortungserfüllung besteht seit Jahrzehnten. Dass ihr nur in unzureichendem Maße nachgekommen wurde (und wird), ist ausschließlich mit der weitestgehend verfehlten Verkehrspolitik seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland zu erklären.

Sollten sich Bundestag und Bundesrat im weiteren Verlauf der Diskussion für eine Kapitalprivatisierung aussprechen, so würde auch in diesem Falle die Möglichkeit der nach GDBA-Auffassung zwingend notwendigen Einflussnahme des Staates auf Netzzustand und Netzzumfang bestehen bleiben. Die Politik muss dies allerdings wollen! Was spricht dagegen, dass der Bund in einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als Besteller den genauen infrastrukturellen Leistungsumfang festlegt, den Wirtschaft und Gesellschaft von einem integrierten Konzern erwarten? Für diese Leistung erhielte das Unternehmen ein zuvor ausgehandeltes „Entgelt“. Aufgrund der langen Kapitalbindung im Fahrwegbereich müsste sich der Bund allerdings langfristig binden. Diese Notwendigkeit besteht im Übrigen schon heute; sie ist folglich nicht abhängig von einer möglichen Kapitalprivatisierung.

Zu berücksichtigen ist außerdem: Der Eigenfinanzierungsanteil der Deutschen Bahn AG für Infrastrukturmaßnahmen müsste im Falle einer Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften neben den bisherigen staatlichen Finanzierungsbeiträgen ebenfalls vom Bund geleistet werden. Da es sich hierbei keinesfalls um zu vernachlässigende Größenordnungen handelt, entstünde für die Bundesregierung die Notwendigkeit, neue Finanzierungsquellen zu erschließen.

Integrierter Konzern mit schnellerem Anlagenabbau?

Ein weiterer entscheidender Nachteil des Trennungsmodells ergibt sich mit Blick auf mögliche Auslastungsschwankungen der Infrastruktur. Ein integrierter Konzern wird, nach Abschluss einer detaillierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, ein besonderes Augenmerk auf die gleichmäßige Auslastung des Netzes richten. Er wird das Schienensystem, wie bisher, in räumlicher und zeitlicher Hinsicht gesamthaft betrachten. Infrastrukturanlagen, die aufgrund konjunktureller Schwankungen vorübergehend nicht oder nicht ausreichend genutzt werden, bleiben demzufolge eher erhalten als im Trennungsmodell.

Denn ein separiertes Fahrwegunternehmen, das neben den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufgrund seiner größeren Nähe zur Politik in viel stärkerem Maße haushaltspolitischen Erwägungen unterworfen sein wird, neigt in diesem Falle absehbar zu einem schnellen Abbau der Anlagen, da es über keinen Einfluss auf eine künftige Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügt bzw. künftige Nutzungspläne dieser Unternehmen nicht kennt. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wird das integrierte Unternehmen hingegen diese Anlagen erhalten oder anderweitig nutzen, insbesondere dann, wenn dem Abbau der Anlagen durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Grenzen gesetzt sind.

Sind die Erfahrungen anderer Bahnen übertragbar?

Wenig überzeugend sind die zahlreichen Verweise auf angeblich erfolgreiche Trennungsmodelle innerhalb der EU. Bei den Versuchen der Befürworter einer Infrastrukturabtrennung, auf diesem Wege deren Eignung und Vorteilhaftigkeit zu belegen, wird nämlich regelmäßig übersehen: Eine Separierung, die in einigen (mitunter dünn besiedelten) europäischen Randstaaten mit wenigen auf Hauptstädte und Häfen ausgerichtete Magistralen (und folglich ohne Netzbildungsfähigkeit und -aufgabe des Schienenverkehrs) funktionieren mag, kann nicht auf Deutschland mit seiner hohen Siedlungsdichte, seiner zentralen Lage und seinem hochkomplexen Bahnsystem übertragen werden. Managementaufgaben des technologischen „Impulsgebers“ in diesem Verkehrsbereich letztendlich auf den Zukauf von Leistungen auch der so genannten Kernbereiche begrenzen zu wollen, käme dem Versuch gleich, „Naturgesetze“ zu durchbrechen. Den daraus resultierenden gesamtwirtschaftlichen Schaden in Kauf zu nehmen, nur um – über die Wirkungen sowohl der neuen EU-Vorgaben als auch der Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Trassenpreissystems hinaus – jeglichen Verdacht einer Diskriminierung auszuräumen, dürfte mit dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit nicht mehr zu vereinbaren sein.

Im Übrigen können strittige Sachverhalte, die in Anschuldigungen gegen einen Fahrwegbetreiber münden, jederzeit einer Überprüfung durch die Kontroll- und Aufsichtsbehörden unterzogen werden bzw. kann die Bundesnetzagentur bereits im Verdachtsfalle aktiv werden.

Wünschenswert wäre eine ebenso kritische Haltung von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft gleichwohl im Zusammenhang mit der anhaltenden Diskriminierung des Schienenverkehrs insgesamt. Eine vorbehaltlose Unterstützung der berechtigten Anliegen aller Eisenbahnen und Eisenbahner in dieser überlebenswichtigen Frage würde ohne jeden Zweifel in weitaus stärkerem Maße zur Förderung der umweltfreundlichen Schiene beitragen als die ausschließliche Fokussierung bahnpolitischer Probleme auf den reinen Netzzugangs-Aspekt.

Daraus folgt: Nicht eine Zerschlagung des Konzerns, sondern die vollständige Wahrnehmung der finanzpolitischen Bundesverantwortung für die Schieneninfrastruktur und die Gestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen im Sinne eines Abbaus der Wettbewerbsverzerrungen sowohl im intermodalen als auch im intramodalen Vergleich sind und bleiben die Grundbedingungen für einen Erfolg der 1994 eingeleiteten deutschen Bahnreform. Doch fehlen nach wie vor die geeigneten „Zielkoordinaten“. Einziger und einseitiger „Leitgedanke“ der deutschen Bahn- und Verkehrspolitik ist gegenwärtig die weitere Forcierung des Wettbewerbs. Ausschließlich diesem Ziel soll die Verselbständigung des Fahrwegs dienen.

Bleiben die Arbeitsplätze nach einer Netzabtrennung sicher?

Leider werden sowohl in der politischen Diskussion wie auch im PRIMON-Gutachten die beschäftigungspolitischen Konsequenzen einer Konzernzerschlagung nahezu ausgeblendet. Die Verkehrsgewerkschaft GDBA geht jedoch davon aus, dass mit der Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften durch die dann fehlenden Verflechtungen und internen Leistungsbeziehungen sowie durch die Aufgabe des nach Gesichtspunkten des Gesamtkonzerns dimensionierten Servicebereichs bis zu 50.000 Ar-

beitsplätze verloren gehen, die größtenteils in anderen Unternehmen nicht neu entstehen werden. Allein im Dienstleistungsbereich der Bahn AG sind fast 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Hinzu kommen etwa 6.000 Kolleginnen und Kollegen aus der Holding und weitere mehrere Tausend aus den Bereichen DB Job-Service und DB Zeitarbeit, den beiden Säulen des internen Arbeitsmarktes.

Auch stehen in diesem Falle die Sozialstandards, deren Wettbewerbsfähigkeit durch die Beiträge der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner deutlich angehoben wurde, massiv zur Disposition. Der zwischen Gewerkschaften und Bahnvorstand geschlossene Beschäftigungssicherungstarifvertrag, der die deutschen Arbeitsagenturen entlastet und den betroffenen Mitarbeitern zu neuen Zukunftsperspektiven verhilft, wäre hinfällig. Nach den umfassenden Vorleistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zuge der Reformanstrengungen seit 1994 sind erneute erhebliche Belastungen für die Beschäftigten völlig unzumutbar.

Deutscher „European Player“ auch auf der Schiene?

Mit Blick auf die bahnpolitische Diskussion in Deutschland stellt sich zunehmend die Frage nach der grundsätzlichen Rolle innerhalb der nationalen und internationalen Verkehrswirtschaft, die die Bundesrepublik Deutschland ihrem Unternehmen Deutsche Bahn AG zuweist.

Im Gegensatz zur Entwicklung der Deutschen Telekom AG und auch der Deutschen Post AG, die sich – von den bundesstaatlichen Entscheidungsträgern gewollt – als starke Global-Player auf den internationalen Märkten positionieren, wird die Zukunft des Bahnkonzerns immer wieder im Lichte einer aus wettbewerbspolitischen Gründen zu forcierenden „Entmachtung“ auf den verschiedenen Verkehrsmärkten gesehen. Fairer Wettbewerb um die beste Leistung, der letztendlich allen Unternehmen nützt, ist sinnvoll. Eine künstlich herbeigeführte kleinere Dimensionierung, etwa durch den Verkauf von Unternehmensteilen, lehnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA jedoch strikt ab.

Bei „small is beautiful“ wird übersehen, dass der Bahnkonzern – ebenso wie Telekom und Post – erst ab einer bestimmten Betriebsgröße die für den internationalen Wettbewerb erforderlichen Skaleneffekte realisieren kann. Dies gilt im Übrigen auch für die Angebotsspannbreite. Die von Wirtschaft und Bevölkerung geforderten Logistik- bzw. Reiseketten lassen sich in der gebotenen Qualität nur von großen Unternehmen mit einer hohen Präsenz in Ballungsräumen wie auch in der Fläche realisieren.

Werden in anderen Wirtschaftsbereichen Fusionen und die vielfältigen Varianten der mit dem deutschen und europäischen Wettbewerbsrecht konformen Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsunternehmen als unverzichtbarer Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Konzerne und somit des Wirtschaftsstandortes Deutschland begrüßt und auch politisch gefördert, so stellt sich diese Frage im Schienenverkehr seltsamerweise nicht. Die vermeintlichen Vorteile einer Konzernerschlagung müssen zudem wettbewerbspolitisch an Gewicht verlieren, betrachtet man die „Herkunft“ neuer Anbieter im Schienenverkehr. Nur selten handelt es sich in den Fällen einer ernst zu nehmenden Konkurrenz um wirklich „neue“ Unternehmen bzw. Unternehmer. Überwiegend nutzen Töchter etablierter internationaler Konzerne die Möglichkeiten, die sich seit 1994 mit der Öffnung des nationalen Schienennetzes bieten.

Nur mit dem Erhalt des integrierten Konzerns und einer streng überwachten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn AG im Infrastrukturbereich besteht heute die einmalige Chance, ein bereits international aufgestelltes deutsches Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln. Sollte die Deutsche Bahn AG diese Chancen aufgrund der Entscheidung der Legislative künftig nicht nutzen können, auch und gerade im Falle eines Verkaufs besonders rentabler Konzernbereiche, werden es ihre europäischen Konkurrenten aller Verkehrsträger tun.

Ist der Börsengang zwingend?

Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ist keine zwingende Folge der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Sollten im Rahmen der Bewertung, die die Politik gegenwärtig durchführt, die gesamtwirtschaftlichen Nachteile, die sich im Falle einer Anteilsveräußerung einstellen, überwiegen, ist auf die geplante Kapitalprivatisierung zu verzichten. Dabei ist zu berücksichtigen: Gewinnziele sind in der Wirtschaft allgemein und somit zweifelsohne auch für den Fortbestand und Ausbau des Schienenverkehrs von großer Bedeutung. Lassen sich diese Ziele jedoch mit den an den Schienenverkehr gestellten volkswirtschaftlichen Erfordernissen nicht in Einklang bringen, müssen die Gewinnziele den gesamtwirtschaftlichen Zielen als *Nebenbedingung* untergeordnet werden.

Sollte die Politik zu der Erkenntnis gelangen, dass ein Börsengang zum jetzigen Zeitpunkt als nicht zielführend betrachtet wird, so muss dies auch für einzelne, besonders rentable Konzernbereiche gelten. Einen Einzelverkauf – wie etwa für den Logistikbereich vorgeschlagen – lehnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA strikt ab. Diese Bereiche sind notwendig, um zum einen die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns auf den globalen Transport- und Logistikmärkten insgesamt zu stärken, zum anderen um Finanzierungsquellen für den eher renditeschwachen Schienenverkehr zu sichern. Eine „Filetierung“ des Konzerns würde das Unternehmen um Jahre zurückwerfen und insbesondere dem Schienengüterverkehr in zweifacher Hinsicht schweren Schaden zufügen. Neben der Möglichkeit, internationale Transportströme direkt der Schiene zuzuführen, entfielen dann auch die Basis zur Querfinanzierung innerhalb der Transport- und Logistiksparte.

Frankfurt am Main, den 24. Mai 2006

26.5.2006

Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 1.6.2006

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

- Stellungnahme –

I. Einleitung

Die Bundesregierung hat beschlossen, bis zum Herbst dieses Jahres zu entscheiden, ob und wie die Deutsche Bahn AG an die Börse geht. Der politische Streit entzündet sich an der Frage, ob dies mit Netz, ohne Netz oder in einer Kompromisslösung wie dem Eigentumsmodell geschehen soll. Netzwerk Privatbahnen repräsentiert ca 70 % des auf der deutschen Schiene stattfindenden Transports außerhalb der DB AG nimmt zu dieser Frage zusammenfassend wie folgt Stellung:

- Eine Teilprivatisierung (Börsengang) des integrierten Konzerns ist nicht zu verantworten, ihm stehen gewichtige volkswirtschaftliche, verkehrspolitische, wettbewerbsrechtliche und fiskalische Gründe entgegen.
- In Betracht kommt (1) ein Börsengang der Transportgesellschaften, (2) die Logistiksparte wird gewinnbringend verkauft, (3) die Rumpf-DB AG mit Netz verbleibt beim Bund.

Nur dieses Ergebnis hebt den unlösbaren Widerspruch zwischen betriebswirtschaftlich Erforderlichem und volkswirtschaftlich Sinnvollem auf wird von allen *unabhängigen* Experten unterstützt. Befürworter eines integrierten Börsengangs finden sich nur noch im Lager der DB AG und ihr „nahestehenden“ Organisationen und Gremien (z.B. Transnet, DB-Konzer- und Spartenbeiräte) Politikern und Unternehmensberatern.

Nachfolgend wird unser Standpunkt begründet, und zwar in folgenden Gliederungsschritten:

- II. Netzwerk Privatbahnen
- III. Die Erfahrungen des Auslands mit privatisierten integrierten Bahnkonzernen
- IV. Unsere Stellungnahme zu 10 Argumenten PRO integrierten Börsengang
- V. 5 Thesen CONTRA Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns

II. Netzwerk Privatbahnen

Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von z.Zt. 23 deutschen und Europäischen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen. Der Begriff *Privatbahnen* wird als Synonym für Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt, die sich zum Wettbewerb mit der DB AG bekennen, obwohl sie alle vom Schienennetz, von der Energieversorgung und vom Zugang zu Infrastruktur der DB vollständig abhängig sind. Satzungsgemäßes Ziel des Netzwerks Privatbahnen ist die Stärkung des fairen Wettbewerbs auf der Schiene und die Kooperation der Mitgliedsunternehmen untereinander mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen. Der Verband wurde 2001 gegründet.

Von dem 15 %igen Marktanteil aller NE Bahnen (nicht bundeseigenen Eisenbahnen) an der schienengebundenen Transportleistung auf dem deutschen Netz erbringen die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks ca. 70 % (bzw. 10 % der Gesamtleistung). Diese Transportleistung wiederum wird mit Masse nur von einer Handvoll unserer Mitgliedsunternehmen erbracht, so dass es geraten erscheint, die immer wieder absichtsvoll ins Gespräch gebrachte hohe Anzahl der „Wettbewerber“ auf dem deutschen Schienennetz zu relativieren. Nachfolgend eine grobe Aufteilung der konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), gem. Liste des VDV per 1.1.2004:

1. Konzessionierte EVU	370
2. ohne DB AG (34)	336
3. EVU mit Güterverkehrskonzession (ohne DB)	230
4. davon im Güterverkehr aktiv tätig	124
5. davon sowohl als Museumsbahn, als auch als Güterbahn gemeldet	36
6. Güterbahnen ohne EVU gem. Pos. 5.	98

Ein erheblicher Teil dieser 98 aktiven Güterverkehrsunternehmen ist aufgrund der Gesellschafterstruktur Gebietskörperschaften zuzurechnen, ein weiterer Teil betätigt sich ganz oder teilweise als Subunternehmer für die DB AG. Viele Bahnen sind zwar konzessioniert, bewegen sich aber überwiegend oder ausschließlich auf werkseigenen Schienennetzen. Schließlich befinden sich unter diesen 98 Gütereisenbahnen auch zahlreiche EVU, deren Geschäftsumfang auf dem Sektor schienengebundener Gütertransporte als *nicht nennenswert* zu bezeichnen ist. Nur eine sehr begrenzte Zahl der besagten Gütereisenbahnen stellt sich also dem Wettbewerb mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG. Mit wenigen Ausnahmen (SBB Cargo, HGK, Connex) sind fast alle leistungsstarken Wettbewerbsbahnen im Netzwerk Privatbahnen vereinigt. Nach unserer Einschätzung kann man – großzügig - 20 Bahnen als solche bezeichnen, die sich als ernst zu nehmende Wettbewerber im Schienengüterverkehr gegen die DB AG aufstellen bzw. aufstellen könnten, trotz der enormen infrastrukturell bedingten Abhängigkeit von der DB AG, unter deren Dach auch der überragend starke Wettbewerber Railion Deutschland AG angesiedelt ist. Railion belegt einen Marktanteil von 85 % und verfügt über quasi unbegrenzte Kreditfähigkeit (Staatsbonität). Das ist in diesem kapitalintensiven Metier ein nicht aufzuholender, mit EU Recht nicht zu vereinbarender strategischer Vorteil.

Einschließlich aller traktionsnahen Dienstleistungen erwirtschaften die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks einen Umsatz von ca. 300 Mio. €, das sind ca. 10 % des Umsatzes der Railion Deutschland AG. Keines unserer IMitgliedsunternehmen erreicht auch nur 2,5 % des Umsatzes der Railion Deutschland AG.

Damit dürfte deutlich werden, dass im Verhältnis zu anderen Ländern allenfalls die *Anzahl* der EVU signifikant ist. Daraus kann aber keinesfalls geschlossen werden, es herrsche auf der deutschen Schiene ein wettbewerbsfreundliches Umfeld. Das Gegenteil ist der Fall. Bemerkenswert ist, dass mit der vermeintlich hohen Anzahl von EVU gerade jene argumentieren (herumspielen), die es als einzige in Deutschland die wahren Wettbewerbsverhältnisse wie kein anderer kennen : die Vertreter der DB AG. Nur die DB AG verfügt über alle statistischen, technischen und betrieblichen Angaben des nationalen Bahnwesens. Dieses Herrschaftswissen wird von ihr lustvoll unter dem Schutz des deutschen Aktienrechts als Betriebsgeheimnis gehütet. Das ist betriebswirtschaftlich korrekt, volkswirtschaftlich aber in hohem Maße schädlich und ordnungspolitisch missbräuchlich.

III. Die Erfahrungen des Auslands mit privatisierten integrierten Bahnkonzernen

Die Teilprivatisierung der DB AG als integrierten Konzern (mit Netz) kann nicht als „logische Vollendung der Bahnreform“ bezeichnet werden. Sie ist im internationalen Maßstab ohne Vorbild:

- Weltweit wurde noch nie ein Logistikunternehmen privatisiert, das im eigenen Konzern neben der Schiene mehrere miteinander konkurrierende Verkehrsträger betreibt. Konkuriert in ein und demselben Konzern die kapitalintensive und tendenziell renditeschwache Schiene mit der Straße, dem Flugzeug und dem Binnenschiff um die gleichen knappen Investitionsbudgets, kann sie nur verlieren. Im Ergebnis wird die Eisenbahn immer stärker an den Rand gedrängt, weil Investitionen in andere Verkehrsträger des Konzerns mehr Rendite versprechen. Der größte Verlierer ist dann die Infrastruktur. Um Kosten zu sparen und Investitionen zu vermeiden besteht ein systemimmanenter Anreiz, das Netz tendenziell zu reduzieren. Bereits heute muss festgestellt werden, dass die Netzkapazität aus betriebswirtschaftlichen Gründen (Erlangung der Kapitalmarktrente) radikal reduziert wird und dass sich in der Eisenbahninfrastruktur ein riesiger, nicht mehr quantifizierbarer Instandhaltungsstau gebildet hat. Das kann an der ständig steigenden Anzahl, Länge und „Halbwertzeit“ der Langsamfahrstellen festgemacht werden¹. Kapazitätseinschränkungen (Strecken- und Bahnhofstilllegungen, Kappen von Ausweich-, Kreuzungs- und Abstellgleisen) treffen immer zuerst die Gütereisenbahnen, weil sie den Löwenanteil an Spontanverkehren fahren (müssen!) und hierarchisch hinter allen anderen Verkehren zurückstehen, also warten müssen. Das steht im Widerspruch zum Postulat, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.
- Es gibt nur einen Fall – Neuseeland -, bei dem das nationale Eisenbahnunternehmen eines industrialisierten Landes mit Netz privatisiert wurde. Dieses Experiment ist gründlich misslungen. Nach 10 Jahren musste der neuseeländische Staat die ruinierte Infrastruktur zurückkaufen. Die Ursache des Scheiterns lag im strukturbedingten Fehlanreiz: Das legitime Renditestreben des Privaten ging stets zu Lasten des betriebswirtschaftlich schwächsten aber volkswirtschaftlich wichtigsten Gliedes – der Infrastruktur

¹ Netzwerk Privatbahnen hat zum Thema Langsamfahrstellen Untersuchungen angestellt und gelangte zu dem Ergebnis, dass allein in Baden Württemberg und Bayern die Anzahl der Langsamfahrstellen zwischen der 30.Kw 2004 und der 30.Kw 2005 um mehr als 30 % zunahm. 15 % dieser Langsamfahrstellen wurden „beseitigt“ indem sie durch Aufnahme in den Jahresfahrplan als solche listenmäßig nicht mehr in Erscheinung traten, dafür aber die planmäßige Fahrzeit verlängern. Mit solchen Manipulationen kann man Pünktlichkeitsrekorde herbeiführen. 40 % der Langsamfahrstellen waren am Ende des Beobachtungszeitraums 1 Jahr „alt“, und älter. (www.netzwerk-privatbahnen.de unter Presse 2005 und 2006)

- Auch in Großbritannien musste die übereilte Vollprivatisierung der Eisenbahninfrastruktur zurückgenommen werden. Der Staat musste das Netz zurückkaufen und finanziell jahrelang überproportional stützen, damit der exorbitante Instandhaltungsstau abgebaut werden konnte. Erst seit 2 Jahren weisen die staatlichen Zuschüsse eine fallende Tendenz auf². Seitdem das Netz wieder ins Eigentum des Staates überführt worden ist, sorgt Network Rail als nutzerneutrales, in hohem Maße kooperatives und vor allen Dingen vollkommen transparentes Infrastrukturunternehmen für mehr Verkehr auf der Schiene (Personenverkehr + 40 %, Güterverkehr+ 60% in 10 Jahren, mehr dazu, speziell zum Aspekt *Arbeitsplätze*: unten IV, Argument Nr. 8).

IV. Unsere Stellungnahme zu 10 Argumenten PRO integrierten Börsengang

Die Argumente PRO Börsengang mit Netz sind nicht überzeugend. Nachfolgend setzen wir uns im Einzelnen mit ihnen auseinander:

1. Geht die DB AG als integrierter Mobilitäts- und Logistikdienstleister an die Börse, hat sie alle Chancen, als nationaler Champion die europäischen Märkte zu erobern.

Gegenargument: Der Aufbau eines nationalen Champions ist die Umschreibung für *staatlich geförderte Entwicklung eines nationalen Unternehmens zu einem Global Player*. Das Konzept des nationalen Champions klingt attraktiv, führt aber regelmäßig nicht zum volkswirtschaftlich angestrebten Erfolg. Die Fusion Eon/Ruhrgas wurde durch staatliche Einflussnahme (Ministererlaubnis) gegen die klare Empfehlung der Monopolkommission, der überwiegenden Anzahl der Experten und gegen die Entscheidung des Bundeskartellamts „durchgezogen“. Welche Marktmacht (Strom, Gas) dadurch im Inland und in Europa (Griff nach Spanien) entstanden ist, wie viele Wettbewerber dadurch in ihrer Entfaltung zurückgeworfen werden, welchen Einfluss die Aufstellung des Unternehmens auf die Entwicklung der Verbraucherpreise und auf die Beteiligungspolitik des neuen Konglomerats hat (Beteiligung an Stadtwerken) ist im einzelnen nicht bekannt. Die negativen Auswirkungen dürften jedoch volkswirtschaftlich gewaltig sein.

Ein National Champion entwickelt sich immer zu Lasten seiner Wettbewerber. Im Schienenverkehr geht der staatliche Flankenschutz noch wesentlich weiter: Der National Champion in Gestalt eines integrierten DB Konzerns muss – in Anbetracht des Finanzbedarfs für das Netz - sein Hauptaugenmerk auf die Optimierung und Sicherung der staatlichen Subventionen legen, nicht auf die Stärkung des Wettbewerbs. Das deutsche Gesellschaftsrecht verpflichtet zudem die Organe des Unternehmens (Vorstand und Aufsichtsrat) zum Wohle des Unternehmens (mehr Ertrag) zu wirken und nicht zum Wohle des Landes (mehr Verkehr, mehr Wettbewerb). Nur so ist zu verstehen, dass beide Organe der DB AG strafrechtlich und haftungsrechtlich nicht belangt werden konnten, als der Vorstand beschlossen hat, große Stückzahlen einsatzbereiten und mit langjähriger Betriebsgenehmigung ausgestatteten rollenden Materials (Loks und Waggons) zu verschrotten, statt durch Verkauf dem Markt zuzuführen. Die DB hätte Höchstpreise für Loks und Waggons erzielen können, die überwiegend aus Steuermitteln angeschafft worden sind und von der DB nicht mehr gebraucht wurden.

² Chris Bolt, Chairman der britischen Office of Rail Regulation (ORR), am 15.5.2006 auf der Informationsveranstaltung des Netzwerks Privatbahnen un der britischen Botschaft, Berlin, zum Thema „The UK Rail Structure: Design – Costs - Results“

Im Übrigen provozieren Nationale Champions die Förderung ausländischer National Champions. Der Subventionswettbewerb beginnt und gerät in eine eigendynamische Eskalation.

Dauerhaft lebensfähige Champions bilden sich organisch heraus, d.h. durch Leistung im Wettbewerb und nicht durch den Schutz der Netzherrschaft.

Unser Standpunkt: Je eher und nachhaltiger Deutschland sein Bahnwesen liberalisiert, desto effektiver werden „Die Deutschlands Bahnen“. Die DB Transportschwestern werden innerhalb der nächsten Jahre auf Wettbewerb getrimmt und gehen an die Börse. Sie bleiben auf Dauer die stärksten Marktteilnehmer in Europa. Alle deutschen Marktteilnehmer, die Ex Staatsbahnen und die heutigen Wettbewerbsbahnen zusammen, entwickeln sich zu *den führenden Bahnen Europas* und expandieren europaweit. Die Deutschen Bahnen profitieren nachhaltig davon, dass die EU Gesetzgebung die Ländergrenzen öffnet und dass andere Länder bezüglich der Liberalisierung weiter schlafen bzw. protektionistisch orientiert sind (Frankreich, Italien, Spanien). Die Wachstumschancen der DB Transportschwestern wären aus unternehmerischer Sicht ohne Netz auch deshalb besser, weil die Konzentration auf das Kerngeschäft die notwendigen Restrukturierungen beschleunigen. Die Anleger können sie ohne Netz und ohne dessen intransparenten, monströsen staatlichen Finanzierungsmechanismus auch besser bewerten und vergleichen. In einem Mischkonzern hingegen würde der Schienengüterverkehr immer das fünfte Rad am Wagen sein. Dessen Börsenfähigkeit hinge einzig davon ab, wie sicher der staatliche Geldstrom in die Taschen der Aktionäre gelenkt werden kann.

2. Die Sparte **Logistik** kommt der Eisenbahn insgesamt zugute, indem sie die knapper werdenden Investitionsmittel des Bundes für das Schienennetz ersetzen kann.

Gegenargument: Der private Investor ist kein Eisenbahnromantiker. Er misst sein Engagement allein an der Rendite. Dieser Druck zwingt den Vorstand, das vorhandene Kapital in jene Investitionsvorhaben zu lenken, die den höchsten Ertrag versprechen. Hierbei zieht die Schiene in den meisten Fällen den Kürzeren, gerade wegen des kurzfristigen Erwartungshorizonts der Anleger. Nachdem die hoch verschuldete DB AG (die Post verfügte zumindest über satte Monopolgewinne) in den USA die Bax Global Inc. gekauft hat, warten wir nun darauf, dass der Bundesregierung – ebenso wie beim Erwerb von Bax – überzeugend dargelegt wird, man müsse nun unbedingt beispielsweise Hapag Lloyd oder MAERSK erwerben, andernfalls würde dem Konzern die mangelnde Marktabdeckung im Seeverkehr zum Verhängnis. Die Banken würden auch diesen Deal finanzieren, ohne genau hinschauen zu müssen, denn Mehrheitsgesellschafter bleibt der Staat, Kreditrisiko: gering.

Unser Standpunkt: Eine Quersubventionierung der Eisenbahnsparte durch die Logistiksparte funktioniert nur bei einer homogenen Gesellschafterstruktur (100 % Staat). Die 49 % - Minderheitsgesellschafter eines teilprivatisierten, integrierten Konzerns werden das aus den oben genannten Gründen nicht zulassen. Der 51 % Gesellschafter Staat kann sich im Zweifel gegen die Minderheitsgesellschafter nicht durchsetzen. Welche Macht Minderheitsgesellschafter haben wurde unlängst bei der Deutschen Börse AG vorgeführt: Einer handvoll Gesellschafter mit einer Beteiligung in allenfalls zweistelliger Prozenzhöhe ist es 2005 gelungen, (1) den Erwerb der Londoner Börse zu vereiteln, (2) den Vorstandsvorsitzenden abzurufen sowie (3) den Aufsichtsratsvorsitzenden Bräuer, immerhin AR Vorsitzender der Deutschen Bank, zu ersetzen. Wir fordern: Verkauf der kompletten Logistiksparte. Folge: (a) Konzentration auf die Eisenbahn, (b) drastische Reduzierung der exorbitanten DB-Verbindlichkeiten, (c) Lösung des DB Problems „Unterkapitalisierung“. - Da der Verkaufserlös deutlich über dem Einstandspreis liegen dürfte, wäre das sogar eine Erfolgsstory für das DB-Managements. Netzwerk Privatbahnen

würde sich in diesem Falle zu einer öffentlichen Belobigung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG hinreißen lassen, sollte das der Sache dienen.

3. Die Integration ist vorteilhaft, weil nur so die Synergien zwischen Rad und Schiene gewahrt bleiben.

Gegenargument: Konsequenterweise müsste man dann auch der SBB Cargo Deutschland GmbH oder CONNEX das Netz übergeben, wenn es ihnen eines Tages gelingen sollte, in Deutschland stärkstes EVU zu werden. Umgekehrt dürfte die DB AG aus Überzeugung nicht das getrennte schwedische Netz befahren oder sich in Großbritannien um Ausschreibungen bewerben. Entgegen den Behauptungen der DB Spitze zum britischen Bahnsystem ist dort ein Sicherheitsrisiko durch Trennung von Netz und Betrieb nicht einmal andeutungsweise erkennbar. Im Gegenteil: Die Unfallhäufigkeit ist so gering wie seit Bestehen der Bahn nicht mehr, die Zuverlässigkeit steigt gegen 95 % bzw. 97 % im Güterverkehr (Anlage 1), das System ist extrem transparent, die Zuwendungen des Staates gehen seit 2003/2004 deutlich und nachhaltig zurück (Anlage 2), das System sichert und schafft Arbeitsplätze (Anlage 3) und aktiviert viele Mrd. privaten Kapitals für Investitionen in das Bahnwesen.

4. Der Wettbewerb funktioniert doch heute schon, obwohl die DB ein integrierter Bahnkonzern ist: Die privaten Bahnen haben im Schienenpersonennahverkehr einen Marktanteil von über 13 % und im Güterverkehr sogar über 15 %!

Gegenargument: Die DB kommuniziert für den Personenverkehr falsche Zahlen, denn der Marktanteil wird üblicherweise auf die *Verkehrsleistung* bezogen. Bei dem Marktanteil der privaten Gütereisenbahnen (15 %) hat die DB AG diesen Grundsatz auch befolgt. Das tut sie auch in allen übrigen Veröffentlichungen. Im SPNV (Regionalverkehr) bezieht sich die DB AG allerdings auf *Zugkilometer*, nicht auf den korrekten Leistungsparameter *Personenkilometer*. Im SPNV belegen die Privaten einen Marktanteil, gemessen in Personenkilometer, von nur 6,8 %³, nicht 13 %. Mit dieser Falschmeldung will die DB AG offenbar Politik machen und verstößt damit eindeutig gegen die guten Sitten (Code of Conduct). Sie tat das zuletzt auf einem Workshop für Medienvertreter, auf dem der neue Wettbewerbsbericht vorgestellt wurde, nachzulesen in der dazugehörigen Presseerklärung der DB AG, abgedruckt u.a. in FAZ und Tagesspiegel und DIE WELT. Wäre die DB AG heute schon börsennotiert, hätte die Börsenaufsicht eingegriffen mit möglicherweise strafrechtlichen und haftungsrechtlichen Konsequenzen (Irreführung von Anlegern) für die Verantwortlichen. Dass die DB AG mit Marktanteilen „spielt“ und je nach Situation benutzt, erkennt man schon daran, dass beispielsweise auf den Roadshows für potentielle Investoren nur der (geringere) Marktanteil in Personenkilometer berücksichtigt wird: Marktanteil für Personenverkehr 97 % (siehe Website der DB AG/Konzern/Investors Relations): Für Investoren kann die Monopolstellung der DB AG gar nicht hoch genug angesetzt werden.

Sieht man einmal davon ab, dass 6,8 % bzw. 15% Marktanteil 12 Jahre nach der Bahnreform kein Glanzlicht der Liberalisierung sind, muss die Schlussfolgerung andersherum lauten. Angesichts der gravierenden Markteintrittshemmnisse, die unverändert existieren, kann man ansatzweise erahnen, was möglich wäre, wenn ein unabhängiger Netzbetreiber offensiv auf seine Kunden, die Eisenbahnbetreiber, zugehe. Die Schiene hätte alle Chancen, den ‚modal split‘ zu ihren Gunsten zu verschieben und den Verkehrskollaps auf der Straße hinauszuzögern.

5. Wird das Netz getrennt, wird es wieder verstaatlicht. Es droht ein Rückfall in alte

³ Wettbewerbsbericht 2006 der DB AG, S. 18

Behördenbahnzeiten: Die Politik regiert noch stärker in die Investitionspolitik des Netzes hinein. Die Trassenpreise steigen.

Gegenargument: Eine Trennung ändert am Eigentümerstatus gar nichts. Was bisher zu 100% staatlich ist, bleibt staatlich, auch bleibt die Eisenbahninfrastruktur sinnvoller Weise als Kapitalgesellschaft organisiert. Wie das Netz geführt wird, hängt vor allem von den Zielvorgaben und der Klasse des Managements ab. Wir setzen großes Vertrauen in eine desintegrierte Netz AG. Eine nutzerneutrale Netz AG hat den inhärenten Anreiz, ein möglichst hohes Trassenentgelt zu erzielen und möglichst wenig Gewährleistungsabschläge für schlechte Trassenqualität hinzunehmen. Um erfolgreich zu sein, wird sie einen Quantensprung in Richtung Instandhaltung, Kundenservice, Kundenzufriedenheit, Transparenz, Kommunikation und Kooperation mit ihren Kunden vollbringen. Sie wird deutlich bessere Leistungen für die gesamte Volkswirtschaft erbringen, als die heutige Netz AG, die der Konzernräson untergeordnet ist, mit und ohne ‚Chinese Walls‘. Das Risiko des Rückfalls in ein „Behördennetz“ ist gegenüber den negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines integrierten Börsengangs vernachlässigbar.

Ob die Politik sich aus dem operativen Geschehen heraushält, ist eine Frage der politischen Absicht. Ebenso hat die Politik es in der Hand, die Investitionsentscheidungen vornehmlich an den Bedürfnissen der Nutzer auszurichten und nicht an den Begehrlichkeiten einzelner Länder. Deren Interessen kann evtl. durch eine Teilregionalisierung des Netzes oder durch eine Regionalisierung gewisser Funktionen und Pflichten Rechnung getragen und instrumentalisiert werden.

6. Wird das Netz vom Bahnkonzern getrennt, so muss der Bund die Schulden des Netzes unmittelbar übernehmen.

Gegenargument: Auf die DB Netz AG entfällt nur ein Teil der Konzernschulden. Die auf die auf die Netz AG entfallenden Verbindlichkeiten müssen zudem relativiert werden: (1) Die Masse der Zuwendungen an die DB Netz AG wurde in letzter Zeit nicht als Darlehen, sondern als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. (2) Die Verbindlichkeiten der DB AG sind zu einem großen Teil nicht durch das Netz verursacht, sondern durch Zukäufe von Logistikkonzernen auf der ganzen Welt. (3) Zahlreiche Immobilien, die nach den gesetzlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit der Bahnreform dem Netz zustehen, befinden sich entweder im Eigentum der Holding oder anderer Tochtergesellschaften. Diese Assets müssen auf die Netz AG übertragen oder durch Geldzahlungen abgelöst werden. (4) Wir gehen davon aus, dass solche Grundstücke in den vergangenen Jahren auch verkauft wurden. Die Erlöse nebst Zinsen stehen DB Netz zu. Schließlich: (5) Es ist eine politische Entscheidung, wie die Verbindlichkeiten des Konzerns im Falle der Trennung verteilt werden.

7. Die Trennung gefährdet 80.000 Arbeitsplätze, insbesondere im Dienstleistungsbereich der DB AG, der nicht marktfähig ist.

Gegenargument NP: Wer solche Zahlen in die Welt setzt, will Stimmung erzeugen. Darauf haben sogar die Gewerkschaften GdL und Ver.di hingewiesen. Wer Arbeitsplätze im Netz langfristig und nachhaltig sichern will, muss für die Trennung mit ihren Wachstumswirkungen plädieren. Bei einer Teilprivatisierung der integrierten Bahn hingegen wird der private Investor die Daseinsberechtigung von großen Teilen der Infrastruktur sofort und kompromisslos in Frage stellen. Diese Hebelwirkung gilt für alle Kostenverursacher des integrierten Konzerns. Sind die Kosten von Inhouse-Lösungen nicht wettbewerbsfähig, wird der Minderheitsgesellschafter dafür sorgen, diese Leistungen an Dritte zu vergeben

(Outsourcing).

Unser Standpunkt: Dass bei einer Vollprivatisierung der Transportschwester alle Arbeitsplätze erhalten bleiben, kann aus heutiger Sicht *redlicherweise* nicht *garantiert* werden. Für die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen sowie die Schaffung neuer, nachhaltiger Arbeitsplätze bei den Bahnen und der Bahnperipherie (!) bietet aber eine Verselbständigung des Netzes und eine Vollprivatisierung der Transportschwester allemal eine wesentlich günstigere Perspektive. Das Beispiel UK zeigt im Hinblick auf die Anzahl der Arbeitsplätze folgendes: (1) Im Vergleich 1994/95 mit 2005⁴ blieben die Arbeitsplätze relativ konstant bei 110.000 – 120.000 (Anlage 3). (2) Die britischen Eisenbahnergewerkschaften loben die Auswirkungen der britischen Bahnprivatisierung (mit Trennung) überschwänglich: Ian Murray⁵, zitiert den britischen Gewerkschaftsführer Lew Adams, pikanterweise auf einem Workshop der DB AG, wie folgt (auszugsweise): „.....heute habe ich nichts mehr gegen private Unternehmer in der Eisenbahnindustrie. Seit der Privatisierung fahren wir täglich 1700 Züge mehr... wir müssen die Infrastruktur ausbauen.4,2 Mrd Pfund Sterling wurden für neue Züge ausgegeben.....Heute haben wir mehr Gewerkschaftsmitglieder als vorher, mehr Zugführer, mehr Züge.... Es funktioniert.....wir haben mehr Jobs.....höhere (Anm. d. Verf.: technische) Sicherheit, besserer Service und höhere Produktivität bedeutet für uns: mehr Jobs.....die Anzahl der Jobs steigt...“

Eine günstige **Perspektive** für Arbeitsplätze und Beschäftigung bietet die Teilprivatisierung des **integrierten** Bahnkonzerns **nicht**. Eher ist das Gegenteil, siehe oben.

8. Nur die Integration verschafft der DB AG die Möglichkeit, Segmente aufrecht zu erhalten, die „sich nur im Verbund rechnen“. Betroffen ist insbesondere der Einzelwagenverkehr.

Gegenargument: Ein Investor beteiligt sich nicht aus karitativen Gründen an der DB AG. Bezüglich der unrealistischen Erwartung einer Quersubventionierung innerhalb des Konzerns nach Teilprivatisierung (vergl. die Ausführungen oben zu Ziffer 2). Ist der Einzelwagenverkehr tatsächlich wirtschaftlich nicht tragfähig, wird er in einem teilprivatisierten integrierten Konzern entweder abgestoßen oder es wird ultimativ mit Schließung gedroht, was dann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu neuen Subventionen führt. Schon die heutige DB AG folgt tendenziell dieser Entscheidungslogik, als sie kürzlich ankündigte, dem Problemkind Einzelwagenverkehr noch 3 Jahre Zeit zu geben.

Unsere Stellungnahme: Ein heute defizitärer Bereich kann nur überleben, wenn es eine sinnvolle Perspektive gibt. Der Einzelwagenverkehr generiert ca. 50 % des Verkehrsaufkommens und ist somit unverzichtbar. Trennung und Wettbewerb böten zumindest die Gewähr dafür, dass *alle* Marktteilnehmer, nicht nur *ein* großer, für *jeden individuellen* Bedarfsfall in *seiner* jeweiligen Region (Heimspiel) intensiv nach maßgeschneiderten Lösungsmöglichkeiten suchen. Es ist völlig ausgeschlossen, dass ein global aufgestellter Monopolist diese Leistungen an der Grasnabe des Marktes erbringen kann. Insbesondere kleinere Eisenbahnunternehmen werden sich auf dieses Marktsegment spezialisieren, wenn dafür die rechtlichen (Zugang zu Serviceeinrichtungen und Terminals),

⁴ Vergleich der Arbeitsplätze der britischen Staatsbahn einschl. Railtrack 1994/95 mit den Arbeitsplätzen (nach der Liberalisierung) bei den privaten britischen Bahnen einschl. Network Rail 2005

⁵ Ian Murray ist Senior Fellow des *Comprehensive Enterprise Institute*, Washington DC (USA). Er wurde von der DB AG eingeflogen, um im Mai dieses Jahres die *Nachteile* der UK Privatisierung zu erklären. Konsequenterweise kommt er zu dem aufgrund seiner eigenen Argumentation nicht nachvollziehbaren und wissenschaftlich nicht belegbaren Ergebnis, dass das Heil nur im integrierten Konzern liegen könne. Die von Murray präsentierten Zitate sprechen dagegen, jedenfalls soweit sie sich auf die Arbeitsplätze beziehen.

technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen vorliegen und der Gesetzgeber dafür den Rahmen schafft und aufsichtsrechtlich absichert. Ist beispielsweise der Zugang zu den Rangierbahnhöfen und Terminals wirklich frei, steigen die Chancen, dass Wettbewerb neue Ideen, Angebote, Kooperationen und Abwicklungsprozesse hervorbringt.

9. Die (integrierte) DB AG ist ein funktionierendes Unternehmen. Alle anderen Optionen sind theoretische Modelle. Warum sollte man ein zuverlässiges und erfolgreiches Pferd wechseln?

Gegenargument: Der integrierte, nicht teilprivatisierte DB Konzern funktioniert. Die verkehrspolitischen Erfolge halten sich jedoch in sehr engen Grenzen, um es einmal äußerst diplomatisch auszudrücken. Wer sich damit begnügt, für den „funktioniert“ die DB in der Tat. Von den allseits getragenen verkehrspolitischen Zielen, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen und für mehr Wettbewerb zu sorgen, muss sich unser Land dann aber verabschieden. Wie bereits zu Beginn erläutert, ist der angestrebte Sonderweg eines internationalen Logistikkonzerns mit angehängtem Schienennetz ein weltweites Unikat, das keinen Praxistest vorweisen kann. Umgekehrt sind getrennte Modelle keine graue Theorie, sondern in Großbritannien, Schweden oder Dänemark gelebte Praxis. Der bescheidene Erfolg nach 12 Jahren Bahnreform ist Anlass genug, über einen Wechsel der Pferde nachzudenken.

10. Der Börsengang der DB AG mit Netz ist für den Finanzminister am lukrativsten. Eine Trennung würde die Kapitalmarktfähigkeit um mehrere Jahre hinauszögern.

Gegenargument: Wie bereits das Booz Allen-Gutachten belegt, sind Vollprivatisierungen erheblich ergiebiger für den Bundeshaushalt (bis zu 14,4 Mrd. € Privatisierungserlös) als eine Teilprivatisierung des integrierten Konzerns (bestenfalls 8,7 Mrd. €). Dabei ist zu beachten, dass die vielversprechendste Variante – die Vollprivatisierung einzelner Transporttöchter – bis heute weder von Booz Allen noch von anderen Gutachtern untersucht wurde. Ohnehin ist einistelliger Mrd. € Erlös in Anbetracht der hunderten von Mrd. €, die in den letzten Jahren in die DB AG gepumpt wurden, vernachlässigbar und sollten bei der hier anstehenden Zukunftsfrage keine herausragende Rolle spielen.

Entgegen den trommelfeuerartig kommunizierten Verlautbarungen aus dem DB Konzern ist die DB AG noch lange nicht kapitalmarktfähig: Der cash flow aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit (2.256 Mio. €) ist leicht rückläufig. Der cash flow nach Investitionen und Finanzierungstätigkeit ist mit 472 Mio. € negativ. Das Eigenkapital ist zu gering, die Verschuldung exorbitant. Die Bruttoinvestitionen incl. Baukostenzuschüsse sanken im dritten Jahr in Folge (nach – 20,7 % in 2004) um **weitere** 11,9 % auf bescheidene 6.379 Mio. €. Die Nettoinvestitionen gingen (nach – 19,2 % in 2004) im vergangenen Jahr um **weitere** 27,4 % auf 2.360 Mio. € zurück. Auf den überhöhten Mittelzufluss von den Ländern für den Regionalverkehr kann in Anbetracht der EU Rechtslage (Quersubventionierungsverbot, Beihilfeverbot, Ausschreibungspflicht, Sparzwang der Länder) ohnehin keiner langfristig ernsthaft rechnen. Die Infrastruktur weist einen nicht definierbar hohen Instandhaltungsrückstand auf, was jeden Investor abschrecken dürfte. Es sei denn, die potentiellen Investoren spekuliert (zu Recht) darauf, dass der Staat im Zweifel eingreifen wird. Ergebnis: **Zeitnah ist eine Teilprivatisierung nur dann möglich, wenn der Staat für alle potentiellen Risiken der Anleger ein „rundum sorglos Paket“ schnürt.** Andernfalls liegt auch die Kapitalmarktfähigkeit der integrierten DB AG in weiter Ferne.

Unser Standpunkt: (1) Der Verkauf von Schenker und Bax kann kurzfristig erfolgen. Er ist

sinnvoll und erforderlich (s.o. Ziffer 2). (2) Die Transporttöchter sind innerhalb eines definierten Zeitraums zu verschlanken und wettbewerbsfähig zu machen. Anschließend werden sie vollprivatisiert. (3) Die DB AG besteht nur aus der Infrastruktur und gewährleistet im eigenen wirtschaftlichen Interesse und im Staatsinteresse so viel Netzzugang wie möglich. Staatliche Zuschüsse verbleiben dort, wo sie hingehören. (4a) Die gegenwärtig auf zwei Behörden (EBA und BNetzAgentur) aufgeteilte Aufsicht wird zu einer starken und schlagkräftigen Regulierungsbehörde zusammengeführt. (4b) Das Führungspersonal erhält Richterstatus um ihre Unabhängigkeit sicherzustellen, zumindest sollte man darüber einmal nachdenken. (4c) Die Regulierungsbehörde dient nicht länger als Feigenblatt, mit der Funktion, das „ungetrennte“ deutsche Holdingmodell zu rechtfertigen, sondern ist, wie in England, Motor und Garant für Wettbewerb. **Eine Regulierung soll nicht, wie heute, Wettbewerb konstituieren, sondern das ganze System wettbewerblich moderieren, vorantreiben, allenfalls Auswüchse korrigieren.**

V. 5 Thesen CONTRA Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns

- Verkehrspolitisch hielte er die Eisenbahn in der Stagnation.
- Haushaltspolitisch wäre er ein Desaster, weil der private Investor den Bund in seiner Abhängigkeit konsequent am Gängelband führen würde.
- Die Rückholbarkeit der Teilprivatisierung bei Fehlschlag der Privatisierung ist nicht bzw. nur unter extremem Mitteleinsatz möglich.
- Der „deutsche Weg“ (Holdingmodell ohne Trennung) verstößt gegen EU Recht. Netzwerk Privatbahnen hat die entsprechende EU Beschwerde in diesen Tagen in Brüssel eingereicht.
- Als tragisch wären die verpassten Chancen zu beurteilen, die eine echte Wettbewerbslandschaft bei einer Trennung eröffnete.

AIM/26.5.2006

gez. Martini

Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Anlagen:

1. Maersk und Freightliner zur Zuverlässigkeit in UK (2 Slides)
2. Office of Rail Regulation zum Verlauf der staatlichen Zuschüsse in UK (1 Slide)
3. Lord Berkeley, Arbeitsplätze UK Rail System (2 Slides RFG , 2 Blatt RFG, Lord Berkeley)
4. UK Bahngewerkschaftler zum Thema Privatisierung und Arbeitsplätze (1 Slide)

Anlagen 1- 4

1. Maersk und Freightliner zur Zuverlässigkeit in UK 2 Blatt
 2. Office of Rail Regulation (ORR) zum Verlauf der staatlichen Zuschüsse in UK 1 Blatt
 3. Arbeitsplätze 4 Blatt
 4. Zitate UK Bahngewerkschaftler zum Thema „Privatisierung und Arbeitsplätze“ 1 Blatt
- 8 Blatt

total 1+ 8 Blatt

Was Maersk und seine Kunden an den derzeitigen Eisenbahnangeboten gefällt:

Sicherheit – 95% Pünktlichkeit

Wettbewerb – Wahl zwischen Zubringer, Straße und Schiene

Kosten – Schiene ist günstiger als Straße

Kundenzufriedenheit

Abdeckung – tägliches Angebot von den wichtigsten Häfen in das gesamte Binnenland

Kapazität – genügend Platz in Zügen

Fähigkeit zu wachsen – Investition in Inland-Terminals

Freightliner Limited

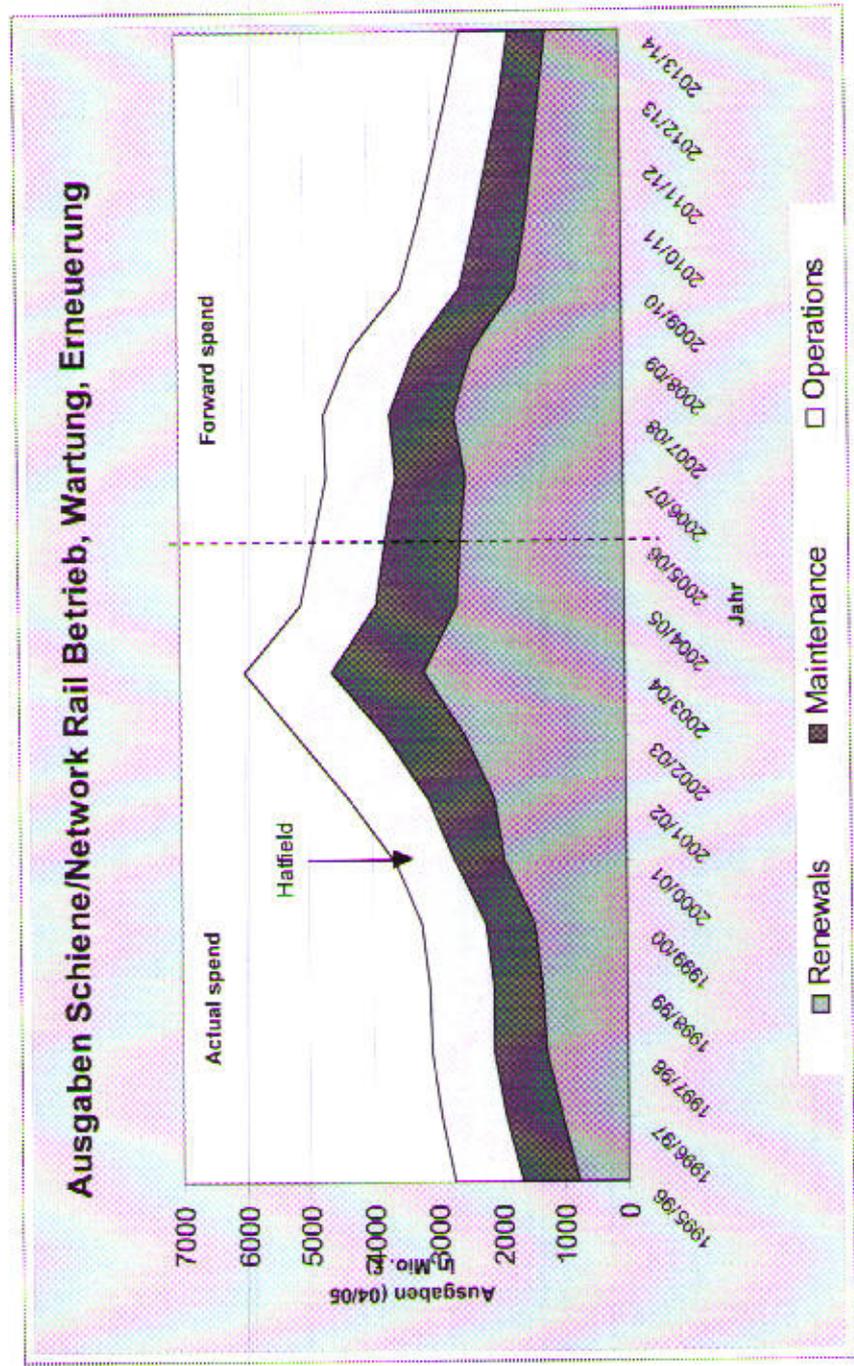
- Hafen-zu-Kunden oder Hafen-zu-Terminal für Selbstabholer
- Über 100 eigene LKW und zusätzlich angemieteter Fuhrpark
- Eigene und private Terminals
- Über 97% pünktliche Lieferungen

Lindsay Durham, Freightliner
Informationsveranstaltung Netzwerk Privatbahnen
Britische Botschaft, Berlin
am 15.5.2006

ANLAGE 1

2/2

Die Kosten sind jetzt jedoch unter Kontrolle



ANLAGE 2
11A



Railway jobs - 1

Lord Berkeley
Informationsveranstaltung Netzwerk Privatbahnen
Britische Botschaft, Berlin
am 15.5.2006

1994/5

2004/5

Network Rail: Maintenance	16,450	
National functions	6,174	
Operations & Customer Services etc	8,210	
NR Renewals contractors	25,000	
Passenger Train operators including maintenance	46,200	
Freight Train operators	7,244	885
Eurostar UK (EPS in 1994)	1,500	
Rail Gourmet (On board services)	1,100	
Rolling stock leasing companies (Pass)	300	115,546
British Railways Board Rail Property Board	100	677
Totals	112,278	117,108

ANLAGE 3

1/4

Railway jobs - 2

Since privatisation in 1994/5, comparing BR jobs then with equivalent now:

- UK Railway jobs remained between 110,000 and 120,000
- Freight traffic up 60%
- Passenger traffic up 40%

Lord Berkeley
Informationsveranstaltung Netzwerk Privatbahnen
Britische Botschaft, Berlin
am 15.5.2006

**Press release –
immediate release Saturday 22 April 2006**



Rail Freight Group

17 Queen Anne's Gate
London SW1H 9BU

T +44 (0)20 7233 3177

F +44 (0)20 7233 3178

W www.rfg.org.uk

Rail freight and passenger growth since privatisation keeps railway jobs!

The number of railway jobs has changed little since privatisation in spite of a 60% growth in rail freight and a 40% growth in passenger traffic. This is the conclusion of an investigation by RFG requested by the European Commission into the number of railway jobs now and at privatisation which showed a remarkable similarity in the total numbers, of between 110,000 and 120,000.

Exact comparisons are difficult, since BR was broken up into so many parts and, in some cases, sold to companies who merged rail activities with non-rail ones.

RFG seeks comments on these estimated numbers. Over the ten year period when employment numbers have remained constant, freight traffic grew 60%, passenger traffic 40% and Government expenditure on the railways increased from £1,400 m in 1994/5 to £5,400 m in 2003/4, much of this increase going towards reducing the backlog of expenditure on the rail infrastructure.

This demonstrates that significant efficiencies have been achieved by the industry as a whole, including by Network Rail which is currently on target to achieving the 31% efficiency saving required by the Office of Rail Regulation over the current five year control period.

RFG chairman Tony Berkeley said 'UK rail freight is forecast to continue its growth and many customers have expressed satisfaction with the current service qualities now available to them in a competitive market. However, cost reductions and efficiencies across the industry, including in Network Rail, must continue if we are to achieve these growth and service quality improvements that are necessary. All sectors must continue to

Delivering choice for business

strive for this in the knowledge that efficiencies, choice and customer service along with competitive pricing are the key to a healthy and growing rail freight industry.'

For more information contact:

Tony Berkeley, Chairman - 07710 431 542

Neil Stevens, Development and Communications Manager – 07956 629696

Attached – schedule of railway jobs 1994/5 and 2004/5

Delivering choice for business

Unions Happy

Lew Adams, Nov. 29, 2004

- "I was vehement that we wanted to stay in the public sector, and of course there were all the usual concerns trade unionists have regarding privatization, safety issues, job losses, protecting the conditions of service, and pensions."
- "But accepting the will of Parliament, it was time to look at the arguments. So we said to management, 'Well, if that's what you want, this is what we want.'
- "Today I cannot argue against the private entrepreneur coming into the rail industry. We are running 1,700 more trains per day since it was privatized. The entrepreneurs built traffic to the extent that we are having to build more infrastructure."
- "What is true is true: 4.2 billion pounds spent on new trains. We never saw that in all the years I've been in the rail industry. All the time it was in the public sector, all we got were cuts, cuts, cuts. And today there are more members in the trade union, more train drivers, and more trains running."
- "The reality is that it worked, we've protected jobs, and we got more jobs. If a private company is making more money, I look at that from a union's point of view, 'Well, that looks like a wage increase to me.' And we can argue that."
- "And the more secure they are and the more productive they are in delivering train services, well, that means more jobs. I was there when the public railways had some 600,000 people and it came down to 100,000 in the time I worked in the rail industry. Now we are expanding on jobs."

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Stellungnahme

zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

am 1. Juni 2006

Berlin, 29. Mai 2006

Relevanz der Entscheidung

Wäre das Netz der Deutschen Bahn AG bereits heute – wie es das 1. Eisenbahninfrastrukturpaket der EU-Kommission fordert - rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig, fiel die Stellungnahme mofairs überaus kurz aus. Als Wettbewerber der DB AG könnten wir keinen Anspruch ableiten, in dem Entscheidungsprozess einer materiellen Privatisierung von Transportgesellschaften gehört zu werden. Schließlich ist es Aufgabe der Politik, das zu tun, was in unserer Wirtschaftsordnung nahe liegt: sich in ihrer Ausgestaltung auf die staatlichen Kernaufgaben zu beschränken, um diese mit der gebotenen Stärke wahrzunehmen. Hierzu zählt die Daseinsvorsorge, die sich in der Vorhaltung und Finanzierung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur und der Bestellung öffentlicher, qualitativ hochwertiger Mobilität manifestiert. Hingegen sollte die Durchführung der Transporte von Menschen und Gütern in ein funktionierendes Wettbewerbssystem überführt, werden, in dem die öffentliche Hand die gewünschten Leistungen am Markt stellt.

Auch den Wunsch der DB-Transportgesellschaften, im Wege der Privatisierung so schnell wie möglich Zugang zum internationalen Kapitalmarkt zu erhalten, halten wir für absolut legitim, zumal wir Wettbewerber ihn ebenfalls wahrnehmen. Schon aus Eigennutz würden wir diesen Schritt unseres größten Konkurrenten ausdrücklich begrüßen, weil er strukturelle Wettbewerbsverzerrungen wie die implizite Haftung des Bundes für einen Marktteilnehmer – noch dazu den Marktführer - beseitigen würde.

Die Gegenwart der Netzintegration ist vom visionären Zustand einer unabhängig geführten Infrastruktur jedoch weit entfernt. Wir – die Wettbewerber der DB AG ohne Netz – müssen ohne Wahlmöglichkeit auf eine externe Vorleistung zugreifen, die knapp die Hälfte der Kosten unserer Leistung ausmacht, an der wir im Außenverhältnis von unseren Fahrgästen und Aufgabenträgern gemessen werden. Nicht der Einkauf der Leistung selbst ist das Problem, sondern die Tatsache, dass sie von dem Unternehmen beherrscht wird, dessen Transporttöchter mit uns bei der Vergabe von Verkehrsverträgen konkurrieren.

Dieser praktisch nicht auflösbare Interessenkonflikt eines integrierten Unternehmens ist es, der uns bei der anstehenden Privatisierungsentscheidung Sorge bereitet. Käme es zu einem Börsengang mit Netz, wäre absehbar, dass der Wettbewerb auf der Schiene zum Erliegen käme, bevor er zu voller Blüte heranreifen konnte. Wachstum bliebe im Schienenverkehrsmarkt ein Fremdwort. Es käme allenfalls durch glückliche externe Umstände zustande, nicht aber durch das Entfesseln markt- u. wettbewerbsbedingter Triebkräfte.

Aus diesem Grund möchten wir – dem Anliegen unseres Verbandes folgend - die Chancen in den Vordergrund rücken, die dem Umbau des Systems Schiene in Richtung Trennung des Netzes innewohnen. Nur sie kann jene Unabhängigkeit der Netzgesellschaft institutionell sicherstellen, die private Investoren als vertrauensbildendes Signal benötigen, ehe sie Kapital in das System Schiene lenken. Faire und transparente Rahmenbedingungen einer neutralen Infrastrukturbewirtschaftung sind demnach das A und O. Darüber hinaus ist die Abtrennung des Netzes wichtig, um über differenziertere Formen der Verantwortung für den Netzbetrieb nachzudenken. Ein regionales Netz in Schleswig-Holstein hat nichts mit dem Regionalnetz in Bayern gemein, so dass kein Grund erkennbar ist, von ein und demselben Unternehmen zwingend bewirtschaftet zu werden. Ohne Wettbewerb im Netzbereich wird es der Schiene nicht gelingen, den Ressourcenverzehr ihres größten Kostentreibers zu optimieren.

Der Status quo der Integration als Wettbewerbsbremse

In der öffentlichen Diskussion wird zuweilen der Eindruck erweckt, als sei die (Beibehaltung der) Netzintegration ohne Abstriche mit dem Ziel einer hohen Wettbewerbsintensität vereinbar. Zudem behaupten die Integrationsfürsprecher, das Netz agiere bereits unabhängig. Beleg seien der erstarkende Marktanteil der Dritten, die niedrige Rückgewinnquote von DB Regio in Ausschreibungen, eine geringe Konfliktquote bei Trassenanmeldungen, ausbleibende Beschwerden der Wettbewerber usw.

Dass die Realität anders aussieht, lässt sich leicht vor Augen führen. So verkehrt sich die zunächst imposant klingende Zahl von über 300 externen Nutzern auf dem DB-Netz ins Gegenteil, wenn diese sich im Durchschnitt rund 10% der bundesweit erbrachten Verkehrsleistung teilen müssen. Geringe Konfliktquoten sind kein zwingender Ausweis der Abwesenheit von Wettbewerbsverzerrungen, sondern können deren Ergebnis sein. Setzen die Neulinge ihre Kräfte sinnvoll ein, rennen sie nicht gegen die Wand.

Dessen ungeachtet muss man immer wieder betonen, dass der mangelnde Nachweis von Diskriminierungspraktiken nichts darüber aussagt, ob der Netzbetreiber seine Trassen aktiv und kundenorientiert vermarktet.

Fest steht, dass die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns (Netz, Stationen, Energie) nicht unabhängig agieren, sondern aufs engste mit der Holding als Steuerungsebene verzahnt sind. Deutlich wird dies am Organigramm der DB AG, in dem der Bereich Netz als „Gruppenfunktion“ unter vielen anderen eingereiht wird. Sogar optisch wird somit untermauert, dass die Unabhängigkeit des

Netzes nicht einmal auf dem Papier gelebt wird. Hier darf man gespannt abwarten, ob die EU-Kommission dieses Konstrukt tolerieren wird.

Der Mangel an Autonomie setzt sich im praktischen Tagesgeschäft fort. Dabei möchten wir ausdrücklich vorausschicken, dass der operative Ablauf zwischen uns und den Infrastrukturgesellschaften der DB AG überwiegend reibungslos funktioniert. Eisenbahner handeln offenkundig in erster Linie als Eisenbahner, weshalb sie im Zweifel für das System Schiene und gegen Vorgaben einer Konzernräson handeln. Gleichwohl ist nicht zu übersehen, dass in der Gesamtschau das Leistungsbild von DB Netz dem Ideal eines unabhängigen Dienstleisters deutlich hinterherhinkt, der sein Produkt aktiv und kundenorientiert zu vermarkten sucht. Als Beispiele seien genannt:

- Als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr sind wir darauf angewiesen, die aus unserer Sicht fremde Infrastruktur der DB AG als „essential facility“ in guter Qualität und zu günstigen Konditionen nutzen zu können. Im bundesweiten Durchschnitt zahlen wir einen Trassenpreis in Höhe von 3,90 € pro Zugkilometer. Die erbrachte Gegenleistung steht jedoch in keinem Verhältnis zur Höhe der von uns gezahlten Entgelte. Wohin die Trasseneinnahmen fließen, ist vollkommen intransparent – fest zu stehen scheint lediglich, dass sie zu einem Großteil nicht für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen dort eingesetzt werden, wo sie angefallen sind.
- Die Diskussion um die Schienennetznutzungsbedingungen zu Beginn dieses Jahres hat zum wiederholten Mal den Eindruck bestärkt, dass DB Netz vorrangig Konzerninteressen dienen muss, anstatt die Regelwerke neutral abzufassen. Deutlich wird dies z.B. an der Kostenklausel für abbestellte Trassen, nach der keine Pönalen anfallen, wenn der Trassenutzer zum Ausgleich andere Trassen ordert. Hierbei handelt es sich um einen verkappten Mengenrabatt für Großkunden, der durch die Hintertür wieder eingeführt wird.
- Auch nach der 3. AEG-Novelle haben wir den inakzeptablen Zustand, dass das Netz als unser Vorleister nur in ausgesuchten Fällen bereit ist, eine bestimmte Nutzungsqualität der Trassen zu gewährleisten und für Schlechtleistungen zu haften. Vor allem gibt es keine wirksame Handhabe gegen den simplen Trick, die Meßlatte dadurch abzusenken, dass die Minderqualität in den Soll-Zustand von vornherein eingewoben wird (z.B. Einbau von Langsamfahrstellen in den Regelfahrplan).
- Der Versuch einzelner Wettbewerber, aus dem SPNV heraus eigenwirtschaftliche Äste als Fernverkehr anzubieten (NordWestBahn: Osnabrück – Hannover, Nord-Ostsee-Bahn: Verlängerung der Marschbahn nach Berlin und Neuss), stieß bei der Netzsparte der DB auf „wenig Gegenliebe“. Insofern sagt auch die Zahl der sichtbaren Trassenkonflikte wenig aus, weil viele EVU von vornherein den Konflikt scheuen.
- Ende 2004 änderte DB Station & Service die Systematik der Stationspreise, indem die einst mehr als 5.600 Einzelpreise auf 6 Kategorien für die 16 Bundesländer reduziert wurden. Zwar erscheint uns das Ziel der Vereinheitlichung plausibel, doch bleibt ein fader Beigeschmack, wenn wir bei vielen Stationen zweistellige Preiserhöhungen verkraften

müssen, ohne dass auf der Leistungsseite irgendein Mehrwert zu erkennen ist. Das Misstrauen gegen einen integrierten Betreiber nimmt noch zu, wenn man gleichzeitig feststellt, dass der ausgewiesene Gewinn im Stationsbereich deutlich wächst.

- Die gesamte Investitionspolitik des Netzes ist allein auf die Interessen des Konzerns und seiner Transporttöchter abgestellt. Jedenfalls ist uns kein Wettbewerber bekannt, der jemals ausführlich und ernsthaft danach gefragt wurde, wo er die Transportströme von morgen sehe - etwa im Fernverkehr -, die für die weitere Netzentwicklung in Frage kommen könnten. Als Wettbewerber der Transporttöchter könnten wir diese Pläne unter den jetzigen Bedingungen auch gar nicht preisgeben, da wir nie sicher sein könnten, ob die Informationen nicht umgehend einen Flur weitergereicht werden. Es ist einfach lebensfremd zu glauben, dass solche Informationsflüsse an Chinesischen Mauern abprallen.

Diese wenigen, beliebig ergänzbaren Beispiele reichen aus, um zu zeigen, woran die These krankt, dass Wettbewerb auf integrierten Netzen in gleicher Intensität wie bei unabhängigen Netzen möglich sei. Diskriminierungsfreier Netzzugang ist nicht schon dann gewährleistet, wenn der Regulierer an der Oberfläche keine krassen, womöglich gar gerichtsfesten Diskriminierungen feststellt, wenn 98% aller Trassenanmeldungen erfüllt worden seien oder wenn sich niemand lautstark beschwere. Intelligent praktizierte Benachteiligungen Dritter finden stets subtil statt und sind nur selten nachweisbar. Der reichhaltige Erfahrungsschatz mit (Quasi-)Monopolisten – etwa im Telekommunikations- und Strommarkt - lehrt, dass sie jede Chance ergreifen, ihre privilegierte Stellung zum eigenen Vorteil auszunutzen. Unternehmensvorstände, die solche Hebel nicht nutzten, hätten ihren Job verfehlt und würden von ihren Anteilseignern zur Rechenschaft gezogen. Auf diese Tatsache weist das Gutachten von Booz Allen Hamilton in aller Deutlichkeit hin.

Der entscheidende Bewertungsmaßstab für die richtige Organisation der Infrastruktur leitet sich – wie schon angedeutet - aus folgender Überlegung ab: Selbst wenn der integrierte Netzbetreiber „Dienst nach Vorschrift“ verrichtete, ist er weit von dem unabhängigen Pendant entfernt, das aus eigenem Interesse auf alle Trassennutzer vorurteilsfrei, risikofreudig und offensiv zugeht. Einen solchen Anreiz kann kein Regulierer – auch nicht drei von ihnen - durch behördliche Instrumente der Kontrolle erzwingen. Er muss „von selbst“ ausgelöst werden, wozu die Unabhängigkeit des Netzbetreibers unerlässlich ist. Dessen Effizienzorientierung stellt man dadurch sicher, dass er Zielvereinbarungen abschließt, an deren Einhaltung das Management gemessen wird.

Folgen eines Börsengangs mit Netz

Was wären in diesem Kontext die Konsequenzen eines Börsengangs mit Netz? Die absehbaren Folgen wären fatal. Der allmählich aufkeimende Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) drohte empfindlich in seinem weiteren Wachstum gehindert zu werden. Der Erwartungsdruck, eine angemessene Rendite zu erzielen, erhöht die Wahrscheinlichkeit, jede Stellschraube zu betätigen, die kurzfristigen Erfolg verspricht. Hierzu zählt vor allem die bereits von Morgan Stanley geforderte „Begrenzung der Marktanteilsverluste im SPNV“, egal mit welchen Mitteln. Inso-

fern wird auch klar, dass ein zeitweilig abgesenktes Niveau an Wettbewerbsbehinderungen wenig über das Verhalten in der Zukunft aussagt, zumal wenn man sich aktuell unter verschärfter Beobachtung der Öffentlichkeit wähnt. Als Unternehmer haben wir für betriebswirtschaftlich rationales Verhalten jedes Konkurrenten hohe Sympathie – als Wettbewerber und mit der Brille des Fahrgastes und Steuerzahlers müssen wir jedoch entschieden dagegen sein und fordern fairen, transparent ausgetragenen Wettbewerb ein.

Käme es zum integrierten Börsengang, wäre auch mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass die gut dokumentierte Praxis der Koppelgeschäfte zwischen (versprochenen) Netzinvestitionen und Verkehrsverträgen im SPNV weiter fortgesetzt würde. Vermutlich würde ihre Durchschlagskraft noch aufgewertet, sofern sich die Forderung der Investmentbank Morgan Stanley durchsetzte, die Verwendungsentscheidung über die jährlich 2,5 Mrd. € Investitionsmittel für das Bestandsnetz allein der DB AG zu überantworten. Die Gefahr wäre groß, dass der ohnehin überaus schleppende Übergang vom Monopol in den Wettbewerb im SPNV weiter verlangsamt würde.

Bereits heute lässt sich konstatieren, dass dieser Transformationsprozess sehr viel zäher abläuft, als man bei Einführung der Regionalisierung dachte. Zehn Jahre danach sind bis dato rund 22 % aller bundesweit gefahrenen Zugkilometer im Wettbewerb vergeben worden, im Durchschnitt also bestenfalls 2,5% pro Jahr (15 Mio. Zugkilometer). Umgekehrt warten noch fast 80% des Gesamtmarktes auf ihre Erstvergabe, darunter rund 85% der finanziell lukrativen Lose und praktisch alle S-Bahn-Verkehre.

Dem Papier nach verheißt die Zukunft Besseres, sofern die vorgesehenen Abschmelzoptionen der langfristigen Verkehrsverträge der Länder mit der DB AG in die Tat umgesetzt werden. Die aktuelle Debatte um die vorgesehene Kürzung der Regionalisierungsmittel nährt auch unsere Hoffnung, dass die Ausschreibungsfahrpläne unverrückbar werden, da nur so die Länder eine Chance haben, durch Effizienzgewinne die Folgen aufzufangen. Dennoch ist die Gefahr virulent, dass die Ausschreibungspakete erneut nach hinten verschoben werden könnten.

Eine Ursache sind die absehbaren Belastungsspitzen von 60 Mio. bis weit über 100 Mio. Zugkilometern, die zwischen 2013 und 2016 nach den heutigen Plänen als Jahresscheiben anfallen. Sie könnten nicht nur die Absorptionsfähigkeit der Wettbewerber überfordern, sondern auch die Planungskapazitäten der Aufgabenträger und der Fahrzeugindustrie, falls Neufahrzeuge in größerem Stil gefordert werden sollten. Schuld an dieser scheinbaren Unreife des Marktes ist nicht mangelndes Know-how, Planungsinkompetenz oder mangelnde Risikobereitschaft unsererseits, sondern die künstliche Verursachung kurzfristiger Spitzenlasten als Ergebnis der Direktvergaben an die DB AG. Ein privater Newcomer, der ohne Schutzschild des haftenden Steuerzahlers operieren muss, kann für solche befristeten Ausschläge keinen sinnvollen Personalstock an Angebotsplanern vorhalten. Allerdings sind die Aufgabenträger nicht gänzlich machtlos, sondern könnten gegensteuern, indem sie die Spitzen vorausschauend glätten. Im Falle eines Börsengangs wäre die Gefahr jedoch groß, dass erneut Maßnahmen zum Schutze der wichtigsten Ertragssäule des Bundesunternehmens („Kurspflege“) ergriffen würden.

Das weitere Hinauszögern des Wettbewerbs im SPNV hätte auch zur Folge, dass der Fernverkehr eine weitgehend konkurrenzfreie Zone bliebe. Ein landläufiger Irrtum ist die Aussage, wir – die (potentiellen) Wettbewerber - scheuten den Markteintritt in dieses Segment, weil wir kein Risiko eingehen wollten, das teure Marketing fürchteten oder das notwendige Kapital nicht beschaffen könnten. Solche Nebelkerzen lenken von den wahren Gründen ab, die in den hohen Marktzutrittschranken wurzeln. Das Diskriminierungspotential der Netzintegration schlägt naturgemäß in den eigenwirtschaftlichen Segmenten am stärksten durch, weil dort das Risiko der Fremdbestimmung über rund 50% der von uns im Außenverhältnis zu verantwortenden Wertschöpfung mit den höchsten Zuschlägen einzupreisen ist.

Aus diesem Grund liegt der Schlüssel zum Wettbewerb im Fernverkehr darin, im ersten Schritt eine vielfältige Betreiberlandschaft im Nahverkehr zu etablieren. Wenn schon die DB AG den Fernverkehr de facto nur betreiben kann, weil sie über das Instrument der Trassenpreisgestaltung und die gesicherte Einnahmenbasis im Nahverkehr verfügt, ist es nicht verwunderlich, dass auch wir Wettbewerber zumindest den ersteren Grundstock benötigen. Ist er gelegt, wird man bei unabhängiger Netzbewirtschaftung sehen, dass auch im Fernverkehr vieles möglich ist.

Fazit und Ausblick

Zusammenfassend appellieren wir eindringlich an das Parlament, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass der Eisenbahnmarkt nicht weiter stagniert, sondern sich zu einer Wachstumsbranche entwickeln kann. Der Schlüssel hierzu liegt in der zügigen und konsequenten Etablierung lebhaften Wettbewerbs auf der Schiene, dem ein Börsengang der DB AG mit Netz diametral zuwiderläuft. Ohne die institutionell gesicherte Unabhängigkeit des Netzbetreibers wird es nicht in größerem Stil gelingen, private Investoren anzulocken, die privates Kapital in eigenwirtschaftliche Segmente stecken.

Die Vision des nationalen Champions mag auf den ersten Blick verlockend klingen, aber bei näherem Hinsehen zeigt sich, dass die Gesellschaft dafür einen viel zu hohen Preis zahlt. Dies gilt erst recht, wenn sich der Bund zwei halbstaatliche Unternehmen leistet, die in der Logistik gegeneinander antreten. Ein Mischkonzern, der – ein Novum weltweit - die Schiene mit seinen Konkurrenten vereint, kann nicht anders handeln, als die renditeschwächere Eisenbahn an den Rand zu drängen. Damit wäre nicht nur der Schiene am wenigsten gedient, sondern auch dem Steuerzahler, der seit der Bahnreform über 200 Mrd. Euro in das System gesteckt hat, weil es einen Daseinsvorsorgeauftrag erfüllt.

Gerade für die Beschäftigten der Eisenbahnbranche wäre es am besten, wenn die Infrastruktur selbstständig und der umgehend ausbrechende Wettbewerb auf dem Gleis den Schienenverkehrsmarkt zu einer normalen Branche entwickeln würde. Szenarien, wonach die Netztrennung 50.000 oder gar 80.000 Arbeitsplätze kosten würde, entbehren jeglicher Grundlage, wie bereits die Gewerkschaft der Lokführer kürzlich herausstrich. Im Gegenteil gilt, dass nur der ressourcenschonende Wettbewerb die Chance bietet, die Schiene durch Effizienzgewinne auf Wachstumskurs zu

trimmen, Beschäftigung zu sichern und damit auch das öffentliche (Zerr-)Bild des Kostgängers zurechtzurücken.

gez. Wolfgang Meyer
Präsident

gez. Thomas Becken
Vizepräsident

Interessenverband mofair
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin
Tel. 030/25899137
e-mail: info@mofair.de

Wir über uns:

Drei der größten in Deutschland tätigen Mobilitätsdienstleister im Nah- und Schienenpersonennahverkehr gründeten am 9. September 2005 den Interessenverband mofair. Der Zusammenschluss setzt sich für die Beschleunigung der Marktöffnung und für die Sicherung des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im öffentlichen Verkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Präsident des Interessenverbandes ist Wolfgang Meyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Abellio GmbH. Vizepräsident ist Thomas Becken, Geschäftsführer der Arriva Deutschland GmbH sowie als weiteres Vorstandsmitglied Josef Berker, Geschäftsführer der Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH. Die drei Gründungsmitglieder repräsentieren drei aufstrebende Verkehrsunternehmen in einem liberalisierten Verkehrsmarkt und betreiben Bus- und Bahnverkehre in ganz Deutschland und Europa.

Die dem Zusammenschluss angehörigen Unternehmen sehen öffentliche Mobilität als einen potentiellen Wachstumsmarkt an, der angesichts der derzeit zu beobachtenden Energiepreisssteigerungen positive Perspektiven und Alternativen bietet. Laut Statistischem Bundesamt nutzten 2005 rund 10 Mrd. Fahrgäste den ÖPNV, was einem Zuwachs von 0,6% entspricht. Öffentliche Mobilitätsanbieter leisten somit aktive Zukunftssicherung zum Wohle ihrer Kunden. „Öffentliche Mobilität kann Wachstum und zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen, doch die Rahmenbedingungen müssen stimmen,“ so Präsident Wolfgang Meyer.

Mofair versteht sich als Organ der Wachstumsunternehmen im Markt für öffentliche Mobilität. Als solches erhofft sich mofair, dass der Bund die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs für die neuen Mobilitätsdienstleister in dieser Legislaturperiode im Bus- und Bahnverkehr deutlich verbessert.

Vorab-Stellungnahme des VDV zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zum Thema „Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“

0. Vorbemerkungen

0.1 Der VDV ist Branchenvertreter des öffentlichen Personenverkehrs sowie des Schienengüterverkehrs.

Um Transparenz über die Interessenvertretungsfunktionen des VDV zu gewährleisten, wird auf nachstehende Faktoren hingewiesen:

- Der VDV vertritt die Interessen des deutschen Personenverkehrs mit dem Schwerpunkt des ÖPNV sowie die Interessen des Schienengüterverkehrs.
- Der VDV ist ein Branchenverband. Im ÖPNV zählen zu seinen Mitgliedern neben den Verkehrsunternehmen auch Verkehrsverbünde und aufgabenträgernahe Organisationen.
- Mitgliedsunternehmen im VDV ist neben ihren Wettbewerbern auch die DB AG.

0.2 Die Stellungnahme des VDV zur grundsätzlichen Frage einer Kapitalprivatisierung der DB AG orientiert sich klar und knapp an den ursprünglichen Zielen der Bahnreform.

0.3 Zur Frage, ob eine Kapitalprivatisierung der DB AG mit oder ohne dem bundeseigenen Schienennetz erfolgen soll, nimmt der VDV Stellung im Hinblick

- auf die generellen Anforderungen an einen Netzbetreiber – unabhängig davon, ob dies die DB AG ist oder ein anderer kommunaler, privater oder staatlicher Betreiber ist.
- auf die Anforderung an die Politik zur Gewährleistung eines den gesellschaftlichen Zielen entsprechenden Zustandes des Schienennetzes in Deutschland.

0.4 Zur möglichen Frage, welche der in Rede stehenden Varianten der „Kapitalprivatisierung der DB AG“ zu präferieren ist, nimmt der VDV mit dem Hinweis auf die der Politik zustehenden Prioritätensetzung und Gewichtung der betrachtungsrelevanten Aspekte Stellung.

0.5 Zu den o. g. Punkten wird die Stellungnahme ergänzt um aus VDV-Sicht wünschenswerte Detaillierungen bzw. Konkretisierungen.

1. Relevanz der „Kapitalprivatisierung der DB AG“ im Lichte ursprünglicher Ziele der Bahnreform

Im Mittelpunkt der Bahnreform im Jahr 1994 standen folgende Hauptziele:

1. Mobilisierung zusätzlichen Personen- und Güterverkehrs für den Verkehrsträger Schiene.
2. Verminderung der aus der wirtschaftlichen Situation von Reichsbahn und Bundesbahn resultierenden Risiken für die öffentlichen Haushalte.

Die wesentlichen Instrumente hierzu waren:

- Wettbewerb auf der Schiene durch obligatorische Öffnung aller öffentlichen Eisenbahnnetze
- Entschuldung und unternehmerische Ausrichtung von Bundes- und Reichsbahn und Überführung in die Deutsche Bahn AG
- Wahrnehmung der Infrastrukturverantwortung für das Netz der Eisenbahnen des Bundes durch den Bund
- Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs

In den ausführlichen Darstellungen zur 10-Jahres-Bilanz der Bahnreform ist detailliert gezeigt worden, dass die Ziele der Bahnreform bis dato im Wesentlichen erreicht worden sind. Die tatsächlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand lagen in kumulierter Betrachtung der ersten Dekade nach der Bahnreform rund 40 Mio. € unter dem

ursprünglich prognostizierten Betrag. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sind signifikante Zuwächse bilanziert worden.

Diese positive Entwicklung hält bis heute an und wird auch von den aktuellen Zahlen zum Verkehrsgeschehen widergespiegelt. Im Vergleich zum letzten Jahr vor der Bahnreform ist die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2005 um mehr als 36 % gestiegen. Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr ist im gleichen Zeitraum sogar um mehr als 50 % gestiegen, wobei gerade in den letzten Jahren eine wachsende Dynamik der Bahntransporte festzustellen ist. In den Jahren seit 2002 wächst der Eisenbahngüterverkehr sogar stärker als der Gesamtmarkt, mit der Folge steigender Marktanteile.

Der mit der Bahnreform eingeschlagene Weg hat sich angesichts dieser Fakten als richtig erwiesen. Die Einführung des Wettbewerbs und die konsequente unternehmerische Ausrichtung des Bahnsektors bei gleichzeitiger Festschreibung bestimmter öffentlicher Verantwortungsbereiche (Infrastruktur, Aufgabenträgerschaft im SPNV) haben den langfristigen Abwärtstrend des Schienenverkehrs in Deutschland nicht nur gestoppt, sondern einen Strukturwandel mit ungebrochener Wachstumsdynamik herbeigeführt. Mit der Privatisierung der Deutschen Bahn AG kann dieser Weg fortgeführt werden.

Überlegungen zur Weiterentwicklung der Bahnreform müssen sich dabei an den schon bei der Einleitung des Reformprozesses maßgeblichen Elementen der Freisetzung unternehmerischer Initiative durch Marktöffnung, Wettbewerb und Nutzung privatwirtschaftlicher Organisationsformen sowie der Herstellung optimaler Bedingungen für den Erfolg der Eisenbahnunternehmen auf dem Verkehrsmarkt orientieren. Hierzu ist die Stärkung der unternehmerischen Handlungsfreiheit aller Eisenbahnunternehmen, die verlässliche Sicherung des diskriminierungsfreien Marktzuganges für Eisenbahnleistungen, die Schaffung – auch in finanzieller Hinsicht – stabiler Rahmenbedingungen für die Planung des unternehmerischen Handelns, insbesondere auch zur Schaffung, Sicherung und Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur erforderlich.

Die Einwerbung privaten Eigenkapitals für den Eisenbahnsektor wird grundsätzlich begrüßt. Sie stärkt den unternehmerischen Ansatz im Eisenbahnwesen und ist geeignet, die finanzielle Grundlage des Eisenbahnsektors zu verbreitern. Die Möglichkeit des Engagements privater Investoren enthebt die öffentliche Hand allerdings nicht ihrer Gewährleistungsverpflichtungen im Hinblick auf Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsangebot sowie die Funktionsfähigkeit des Verkehrsmarktes.

Dabei müssen sich die möglichen Varianten der Privatisierung gerade auch an ihren möglichen Beiträgen hinsichtlich der ursprünglichen Zielsetzungen für die Bahnreform messen lassen. Das Primon-Gutachten zeigt, dass bei allen diskutierten Privatisierungsvarianten gerade auch unter diesen Gesichtspunkten positive Effekte zu erwarten sind.

2. „Kapitalprivatisierung der DB AG“ mit oder ohne Schienennetz des Bundes

2.1 Primat der Politik

Es ist Primat der Politik, diese Frage zu entscheiden. Von der Prioritätensetzung unter den verschiedenen Varianten der „Kapitalprivatisierung der DB AG“ und deren politischer Gewichtung muss diese Entscheidung abhängen.

Die politischen Entscheidungsträger müssen selbst beurteilen bzw. gewichten, welche Bedeutung sie den verschiedenen denkbaren Varianten

- unter dem Aspekt der Behauptung der DB AG an der Börse
- gemäß den finanzwirtschaftlichen Interessen des Bundes unter Berücksichtigung der noch zu bestimmenden Verwendung der Privatisierungserlöse
- hinsichtlich der Finanzierungsmodalitäten des Schienennetzes
- unter wettbewerblichen Gesichtspunkten bei der Inanspruchnahme des Schienennetzes durch die relevanten Nutzer
- im Hinblick auf ordnungspolitische Prinzipien

beimisst.

2.2 Generelle Anforderungen an die Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Eisenbahn

Unabhängig davon, ob gemäß politischer Entscheidungen die DB AG ein neu zu schaffendes Bundesunternehmen oder ein sonstiger Dritter verantwortlicher Betreiber des Schienennetzes sein soll, sind dabei aus der Sicht des VDV folgende Anforderungen zu stellen:

- Betrieb, Instandhaltung und Vermarktung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sind zur Wahrung ihrer unternehmerischen Unabhängigkeit in Form einer gesonderten Aktiengesellschaft zu führen. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind lediglich bei ausgegliederten Bestandteilen des Regionalnetzes vorbehaltlich einer gesonderten Regelung der Regionalisierung regionaler Netze zulässig. Beherrschungsverträge, die Anteilseignern Zugriff auf Entscheidungen zu Trassen- und Nutzungspreisen und allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Infrastruktur zugestehen, sind zur Vermeidung von Interessenkollisionen nicht zulässig. Zur Wahrung der Funktionsfähigkeit des Marktes ist ein Rückkaufsrecht der Bundesregierung im Hinblick auf die an Dritte veräußerten Anteile an dieser Aktiengesellschaft vorzusehen.
- Der diskriminierungsfreie Zugang zum Bundesschienenwegenetz ist dauerhaft sicherzustellen. Dies betrifft nicht nur die Strecken, sondern auch alle anderen unter den Eisenbahninfrastrukturbegriff des AEG fallenden Anlagen. Ausdrücklich einzubeziehen ist der Zugang dritter Eisenbahnunternehmen zu baulichen Einrichtungen, die der Vermittlung von Kundenkontakt dienen, wie Verkaufs-, Service- und Informationsstellen, die Nutzung des Bahnstromnetzes durch dritte Energielieferanten sowie die diskriminierungsfreie Bereitstellung von Bahnstrom.
- Die Netzagentur des Bundes (vormals Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation) hat den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes präventiv und repressiv konsequent zu sichern. Über den derzeitigen Rechtszustand hinausgehend sind Trassen- und Nutzungspreise und allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung dieser Infrastrukturen dieser Behörde vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Inkrafttreten zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Die Netzagentur ent-

scheidet binnen eines Monats; andernfalls gilt ihre Entscheidung als Zustimmung. Die Entscheidung der Behörde wird öffentlich bekannt gemacht. Die genehmigten Trassen- und Nutzungspreise bzw. allgemeinen Geschäftsbedingungen treten frühestens ein Jahr nach Bekanntgabe in Kraft, wenn der Regulierungsbehörde kein unabweisbareres Bedürfnis für ein früheres Inkrafttreten nachgewiesen wird.

- Die Netzagentur des Bundes ist von Weisungen der Bundesministerien, die die Beurteilung von Sachverhalten und Ausübung des Ermessens im Hinblick auf die Einhaltung des § 14 AEG (Zugang zur Infrastruktur) betreffen, freizustellen. Ihr ist insoweit richterliche Unabhängigkeit einzuräumen.
- Die Berücksichtigung der Personenverkehrsangebote aller Anbieter bei Informationsmedien des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für den Endkunden ist sicherzustellen, ggf. durch entsprechende allgemeine Geschäftsbedingungen dieses Unternehmens.
- Der Auftrag für den Betrieb, die Instandhaltung und Vermarktung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist gesetzlich festzulegen. Wesentlicher Bestandteil dieses Auftrages ist die Bereitstellung eines Schienennetzes, das die Erhaltung und Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene unter Wahrung größter Effizienz ermöglicht.
- Die Interessen aller Nutzer der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sind bei Entscheidungen zu deren Zuschnitt und Zustand zu berücksichtigen. Dies betrifft Fragen des Zuschnitts und der Qualität im Bestandsnetz, Fragen der Prioritäten bei Aus- und Neubau sowie der Gewährleistung möglichst geringer Trassenpreise durch sparsame Mittelverwendung. Die Beteiligung wird institutionalisiert durch einen bundesweiten Nutzerbeirat beim BMVBW und durch regionale Netzbeiräte bei dem für die Bewirtschaftung der Schienenwege des Bundes zuständigen Infrastrukturunternehmen. Unter Verwertung der Erkenntnisse aus dem Wirken dieser Beiräte ist dem Aufsichtsrat dieses Infrastrukturunternehmens sowie dem Bundesministerium für Verkehr jährlich durch einen unabhängigen Sachverständigen Bericht über die o. a. Fragestellung Bericht zu erstatten.
- In den Aufsichtsrat des für die Bewirtschaftung der Schienenwege des Bundes zuständigen Infrastrukturunternehmens ist je ein Vertreter nichtbundeseigener

Eisenbahnverkehrsunternehmen aus dem Bereich der Güter- und der Personenbahnen, die das Netz der Eisenbahnen des Bundes regelmäßig nutzen, aufzunehmen. Dies ist durch Änderung des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) zu verbriefen.

- Privatisierungserlöse des Bundes aus der Platzierung von Anteilen an Eisenbahnunternehmen des Bundes auf dem Kapitalmarkt sind ausschließlich für die Finanzierung des Aus- und Neubaus von Eisenbahninfrastruktur zu verwenden.
- Die Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist unter Berücksichtigung der Nutzerinteressen langfristig zu sichern. Dabei ist über die Bestandserhaltung hinaus die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers langfristig zu sichern.
- Die Qualität und Kapazität des Schienewegenetzes der Eisenbahnen des Bundes sind durch konkrete Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zu sichern. Im Falle des Verstoßes gegen diese Pflichten treten gestufte Sanktionen in Kraft, die bei dauerhafter Verletzung der vertragsgemäßen Pflichten dazu führen, dass im Hinblick auf die betroffene Infrastruktur die Rechte des Infrastrukturunternehmens des Bundes verfallen.
- Die Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV sind langfristig festzuschreiben. Dabei ist ausgehend vom jetzigen Niveau eine laufende Anpassung an die Preisentwicklung in den Märkten vorzunehmen, die für die Beschaffung der Güter und Leistungen zur Durchführung der Verkehre maßgeblich sind.
- Die Sicherung der Regionalisierungsmittel darf nicht zu Lasten anderer ÖPNV-Finanzierungsinstrumente gehen.
- Der Bund muss eindeutig festlegen, für welche Bestandteile des Netzes er dauerhaft einstehen will. Für alle anderen Strecken übernimmt der Bund alle Kosten einer Abgabe an zur Weiterführung des Betriebs bereite dritte Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich der Kosten der Ausbuchung aus der Bilanz des für die Bewirtschaftung der Schienenwege des Bundes zuständigen Infrastrukturunternehmens. Diese Mittel sind von diesem Unternehmen in das Netz zu reinvestieren.

- Den Interessen der Güterbahnen ist dadurch Rechnung zu tragen, dass in logistische Ketten eingebundene Güterverkehre bei der Trassenvergabe gleichrangig mit Taktverkehren zu behandeln sind.
- Der Erfolg des Ganges der Eisenbahnen des Bundes an den Kapitalmarkt darf nicht zum Kriterium für das Vergabeverhalten im SPNV gegenüber jedwedem Anbieter gemacht werden.

Privatisierung der integrierten Deutschen Bahn AG - Auswirkungen und Alternativen

Gutachten im Auftrag von



Bundesverband der Deutschen Industrie und



Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Breite Straße 29 · 10178 Berlin

vorgelegt von

KCW GmbH

Charlottenstraße 65, 10117 Berlin

Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH

Burchardkai 1, 21129 Hamburg

HSH Nordbank AG

Gerhart-Hauptmann-Platz 50, 20095 Hamburg

Steer Davies Gleave Ltd.

28 - 32 Upper Ground, London SE1 9PD

Januar 2006

Management Summary

Die Bahnreform 1994 markiert eine erfolgreiche Zäsur im System Schiene. Sie gab den institutionellen Anstoß, das behördlich geführte Eisenbahnmonopol zu liberalisieren und in einen wettbewerblich aufgestellten Schienenverkehrsmarkt zu überführen. Wurde der Fahrgast einst technokratisch als Beförderungsfall behandelt, wird er heute als Kunde umworben. Herausragender Baustein der Reform ist die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Sie delegiert die Verantwortung für die Bestellung des Nahverkehrs an die Länder, die von allen Gebietskörperschaften am besten einschätzen können, welches Verkehrsangebot in der Region benötigt wird. Positive Ergebnisse zeitigt die Regionalisierung überall dort, wo die Länder die Verkehrsverträge im Wettbewerb vergeben haben. Auf eine Faustformel gebracht, steigert der Wettbewerb die Fahrgastzahlen häufig um mehr als 20%, während der staatliche Zuschussbedarf um 20% sinkt – bei deutlich besserer Leistungsqualität. Auch im Schienengüterverkehr sind positive Ansätze zu verzeichnen, die vor allem auf innovative Angebote der Wettbewerber zurückzuführen sind. Darüber hinaus ist auf der Habenseite die betriebswirtschaftliche Entwicklung des Bundesunternehmens Deutsche Bahn AG zu verbuchen, deren Sanierung ein gutes Stück vorangekommen ist.

Bahnreform: Erfolgreicher Auftakt, aber Bedarf der Nachjustierung

Trotz der Lichtblicke ist nicht zu übersehen, dass die gegenwärtige Verfassung der Eisenbahnbranche großen Raum für Verbesserungen lässt. Wesentliche Ziele der Bahnreform sind bis dato nicht erreicht worden, weshalb die Politik gefordert ist, die Weichen für die Weiterentwicklung des Systems Schiene institutionell neu zu stellen:

- Unerledigte Hausaufgabe ist die Frage, wie (nicht ob) die DB AG in der 3. Stufe materiell zu privatisieren ist. Treiber des Entscheidungsprozesses ist vor allem die DB AG selbst, die auf einen schnellen integrierten Börsengang drängt.
- Wie auch der Bundesrechnungshof aktuell feststellt, ist das Ziel der Haushaltsentlastung im Sinne einer höheren Selbstfinanzierungsquote der Infrastrukturkosten nicht erreicht worden. Im Gegenteil zeigt sich: Das System Schiene - insbesondere der Fahrweg – ist stärker denn je auf staatliche Zuwendungen angewiesen. So steuert der von den Ländern zu rund 70% finanzierte Nahverkehr knapp zwei Drittel der gesamten Trassenerlöse der DB AG bei. Investiv hat der verlorene Baukostenzuschuss das zinslose Darlehen als Regelfinanzierung abgelöst, während die Eigenmittelquote der DB AG auf ein Minimum abgesunken ist. Da sich diese Abhängigkeit vom Staat nach heutigem Ermessen nicht ändern wird, zählen die Schieneninfrastruktur sowie große Teile des Nahverkehrs zur Daseinsvorsorge.

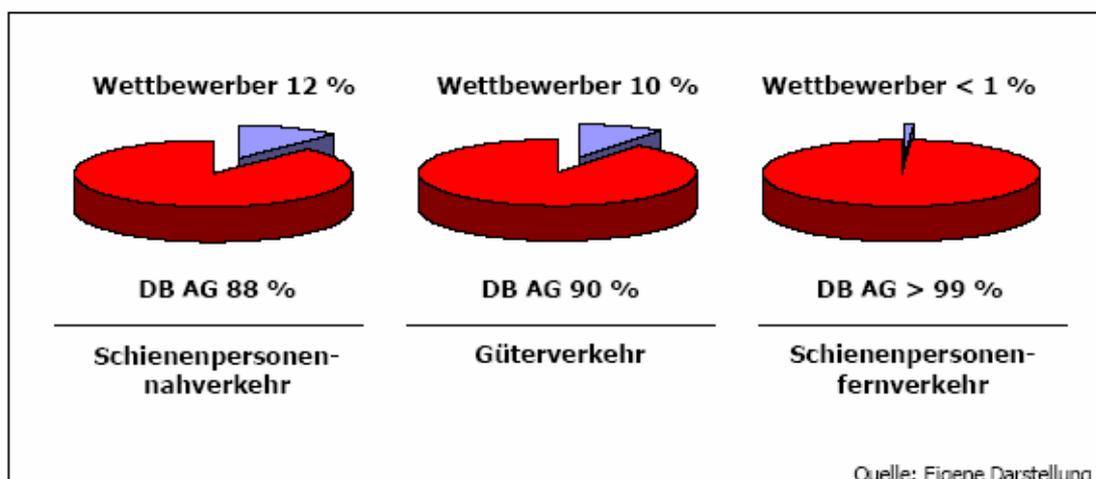
- Der dringlichste Bedarf für bahnpolitische Nachjustierungen erwächst aus dem Befund, dass das verkehrs- und wettbewerbspolitische Ergebnis nach 12 Jahren Liberalisierung enttäuschend ausfällt.

Verkehrspolitisch ist es der Schiene trotz hoher Zuwendungen insgesamt nicht gelungen, den über Jahrzehnte währenden Trend der Marktanteilsverluste umzukehren. Zwar ist im Nah- und Güterverkehr eine gewisse Stabilisierung des Marktanteils erreicht worden. Zu bedauern ist aber, dass gerade in den beiden eigenwirtschaftlichen Segmenten – Personenfern- und Güterverkehr – das Ziel einer spürbaren Verkehrsverlagerung verfehlt wird. Im Fernverkehr wurde 2005 trotz des Aufwärtstrends eine geringere Verkehrsleistung erbracht als 1994, obwohl ihm in der Zwischenzeit über 90% der Netzinvestitionen zugute kamen. Der Schienengüterverkehr wird seit vier Jahren von leichtem Aufwind getragen und könnte 2005 erstmals die seit 1994 erlittenen Einbußen kompensiert haben. Gemessen an den Zielen und insbesondere an den stark verbesserten Umfeldbedingungen für die Schiene kann dieses Ergebnis jedoch nicht zufrieden stellen. Spiegelbildlich haben beide Geschäftsfelder der DB AG trotz niedrig gehaltener Trassenpreise Mühe, schwarze Zahlen zu schreiben. Der Erfolg des SPNV beruht – vom Ausschreibungswettbewerb abgesehen - im Wesentlichen auf der erhöhten Mittelausstattung der Länder zu Lasten des Bundes, die zu einer Angebotsausweitung um 30% geführt hat. Besonders schwach fällt die Bilanz der Netzauslastung aus, die deutlich hinter den einstigen Erwartungen zurückbleibt.

Kein intensiver Wettbewerb auf der Schiene

Die intermodale Schwäche der Eisenbahn korrespondiert in auffälligem Gleichschritt mit der Unterentwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene.

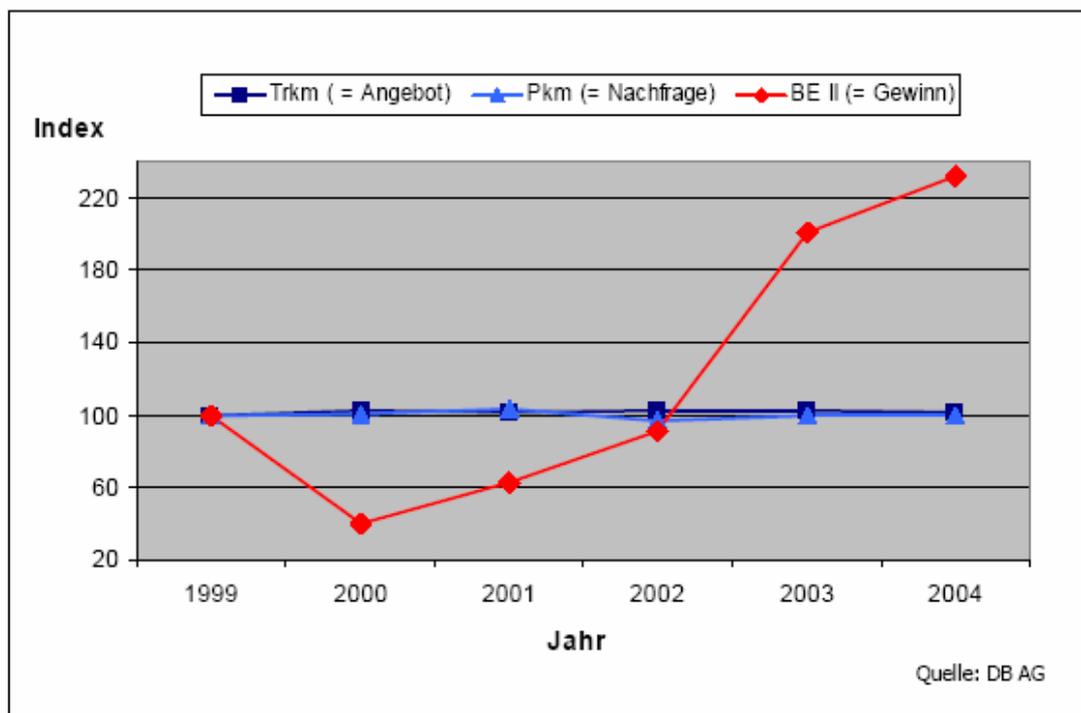
Marktanteile im Schienenverkehr (an Zugkm/Tkm 2004)



Zwölf Jahre nach der formalen Marktöffnung ist die DB AG in allen Segmenten mit rund 90% Marktanteil marktbeherrschend, im Fernverkehr sogar praktisch unangefochtener Alleinanbieter. Vordergründig entsteht der Eindruck, als gewinne der Wettbewerb zumindest im Güterverkehr und SPNV an Fahrt, nachdem die Newcomer in den vergangenen 2-3 Jahren ein paar Prozentpunkte mehr erobern konnten. Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, dass ihnen die lukrativen Geschäftsfelder nach wie vor verschlossen bleiben (komplexere Produkte im Güterverkehr, RE-Linien und S-Bahnen im SPNV).

Untrügliches Zeichen suboptimaler Marktzugangsbedingungen ist die Kombination der Verlaufskurven dreier Leistungsparameter im SPNV.

Entwicklung von Angebot, Nachfrage und Gewinn des SPNV der DB AG



Während Nachfrage und Verkehrsangebot des Regionalverkehrs der DB AG zwischen 1999 und 2004 konstant blieben, „explodierte“ im selben Zeitraum der Gewinn. Auffällig ist der Widerspruch zu typischen Verläufen von Wettbewerbsmärkten (z.B. Logistik), die sich durch sinkende Margen auszeichnen, so dass die Anbieter ihren Gewinn primär durch Umsatzwachstum („Masse“) steigern müssen. Auch die physische Angebotskurve der DB AG bestätigt, dass echter Verdrängungswettbewerb im SPNV noch gar nicht stattgefunden hat. So stellte sie 2004 mehr Zugkilometer als 1999 bereit, d.h. der Zugewinn der Wettbewerber beruht primär auf der Angebotsausweitung der Aufgabenträger, die heute 30% mehr bestellen als 1993/1994.

Hauptursache für mangelnden Wettbewerb: Netzintegration schreckt Investoren ab

Die Gründe für den zögerlichen Einzug des Wettbewerbs auf der Schiene offenbaren sich am klarsten „unter dem Mikroskop“, indem man sich in die Perspektive eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) hineinversetzt, das in den Markt einzutreten plant. Wer dreistellige Millionenbeträge in Fahrzeuge, betriebsnotwendige Anlagen und den Aufbau einer Vertriebsorganisation investieren soll, muss sichergehen, dass die politisch festgelegten Bedingungen des Marktzugangs für alle Akteure gleich und damit fair sind. Entscheidende Stellenschraube sind die „wesentlichen Einrichtungen“ (Infrastruktur und Bahnstrom), auf die jedes EVU zwingend zugreifen muss. Da sie zusammen mehr als 50% der Wertschöpfung ausmachen, erschließt sich ihre Bedeutung unmittelbar.

Wird die Herrschaft über das Netz jedoch in die Hände eines Nutzers gelegt, steuert er rund die Hälfte der Angebotskosten seiner Konkurrenten. Deren Fremdbestimmung wirkt noch verschärfend, wenn der integrierte Netzbetreiber auf der Transportebene ohnehin schon marktbeherrschend ist. Dieser „Webfehler“ des Integrationsmodells mündet in ein Diskriminierungspotenzial, das der Newcomer mit Risikozuschlägen einpreisen muss. Im Ergebnis schrecken selbst risikofreudige private Investoren vor dem unbeherrschbaren Wagnis zurück, wodurch die Wachstumskräfte der gesamten Branche gedrosselt werden. Dass solche Markteintrittshürden nicht nur graue Theorie sind, beweist der Blick in die Wirklichkeit aller Netzsektoren.

Keinen Gefallen erweist sich die Schienenverkehrsbranche, wenn sie ihre Probleme vornehmlich auf intermodale Wettbewerbsverzerrungen schiebt. Zwar sind einige Einwände vollends oder teilweise berechtigt, doch gerät dabei schnell in Vergessenheit, dass der Großteil des Rückstands auf andere Verkehrsträger auf eigenen Versäumnissen beruht. Solange

- der intramodale Wettbewerb halbherzig umgesetzt oder gar aktiv ausgehebelt wird,
- die (europäische) Interoperabilität der Systeme nicht mit Nachdruck verfolgt wird (wozu der Wettbewerb als Treiber unabdingbar ist),
- Investitionsentscheidungen bei hohem Mitteleinsatz nicht streng an den Bedürfnissen der Nutzer ausgerichtet werden, sondern verpuffen,
- bereitstehende Bundesmittel für Investitionen regelmäßig in dreistelliger Millionenhöhe nicht abgerufen werden,

ist die Schiene schlecht beraten, mit der Reklamation von Benachteiligungen statt durch Leistung aufzufallen. Erst wenn die Beseitigung der eigenen Schwachstellen mit Nachdruck in Angriff genommen wird, erarbeitet sich die Eisenbahnbranche die Glaubwürdigkeit, um selbstbewusst Forderungen an die Politik zu erheben. Kritik an Benachteiligungen wird dann in der Öffentlichkeit

nicht länger als Wehklagen, sondern als berechtigtes Anliegen wahrgenommen werden.

Ziele der Bahnreform gelten unverändert

Angesichts des skizzierten Problemdrucks ist der Handlungsbedarf offenkundig, die gelungene Anfangsetappe der Bahnreform in den nächsten Schritt zu überführen, der aus den gesammelten Erfahrungen lernt und Fehler nachbessert. Eine solche organische Weiterentwicklung war von vornherein in der Bahnreform angelegt, wie ihr mehrstufiger Aufbau zeigt. Er entspringt der Weitsicht, nicht alle Wirkungen innerhalb eines komplexen Systems im Vorfeld abschätzen zu können, sondern es für Nachbesserungen jederzeit offen zu halten.

Die Prüfkriterien aller künftigen Maßnahmen und Organisationsmodelle sind die gleichen wie zu Beginn der Bahnreform. Vorrangig sind das verkehrspolitische Ziel des Mehrverkehrs auf der Schiene und der sparsame Einsatz knapper Haushaltsmittel. Beide Ziele sind unmittelbar miteinander verknüpft, indem mehr Verkehr der Schlüssel für die Entlastung des Staatshaushaltes ist. Denn kaum eine andere Branche ist wie die Eisenbahn von den sehr hohen Fixkosten der Infrastruktur geprägt. Hingegen dient der intramodale Wettbewerb für beide Ziele als entscheidendes Mittel, jedoch keineswegs als Selbstzweck.

Die Vielschichtigkeit der Bewertungskriterien, die komplexen Ursache-Wirkungs-Beziehungen im System Schiene sowie sein hoher Politisierungsgrad haben zur Folge, dass am Ende qualitative Argumente den Ausschlag geben müssen. Monetarisierungen sind analytisch hilfreich, in ihrer Aussagekraft jedoch begrenzt, da sich viele Effekte einer über Jahrzehnte nachwirkenden Strukturentscheidung nicht hinreichend quantifizieren lassen. „Im Zweifel für den Wettbewerb“ muss die Entscheidungsregel lauten, weil dessen Positivwirkungen systematisch unterschätzt werden. So hielt Anfang der 1990er Jahre niemand es für möglich, dass im Luftverkehr das Segment der Billigflieger entstehen könnte, das heute vielerorts als Wachstumsmotor fungiert. Solch überraschende Ideen und innovative Produkte fördert nur der Wettbewerb zutage – erst recht in Sektoren wie der Schiene, die historisch bedingte Ineffizienzen mit sich schleppen.

Ausländische Erfahrungen sind hilfreich, aber in der Summe nicht übertragbar

Zur Bewertung alternativer Organisationsformen in Deutschland bietet es sich an, zunächst die Erfahrungen anderer Länder auszuwerten, die diese Modelle erproben. Dabei stellt sich schnell heraus, dass der „Best Practice“-Vergleich wertvolle Fingerzeige, aber keine Blaupause liefert. Die Rahmenbedingungen (z.B. Siedlungs- und Gütertransportstruktur, Netzdichte, regulatorischer Rahmen, verkehrspolitische Ziele) sind zu unterschiedlich, um sie auf die deutschen Verhältnisse übertragen zu können. So profitiert der Güterverkehr in den USA von den langen Entfernungen und dem bahnaffinen Gütermix des Landes. Die

großen Distanzen und die eher geringe Siedlungsdichte führen umgekehrt zu der geringen Bedeutung des Personenverkehrs, der folgerichtig defizitär ist. In Japan sind die Bedingungen ziemlich genau entgegengesetzt (hohe Siedlungsdichte, wenig Rohstofftransporte, guter Hafenzugang im ganzen Land). Der häufig praktizierte Verweis auf die drei privatisierten Bahngesellschaften vernachlässigt den Sachverhalt, dass die vier kleineren Bahngesellschaften bis heute nicht eigenwirtschaftlich arbeiten, mithin in Japan selektiv die „Filets“ privatisiert wurden.

Auch die Trennungsmodelle in Großbritannien und Schweden eignen sich nicht als unmittelbare Kopiervorlage. Allerdings ist ihnen zu bescheinigen, dass die beobachtbaren Wirkungen in der Realität in hohem Maße mit den theoretisch hergeleiteten Mustervoraussagen übereinstimmen. Nicht zu übersehen ist, dass sowohl in Großbritannien als auch in Schweden (Personenverkehr) das Ziel des Mehrverkehrs mit Wachstumsraten bis zu 30 % eindrucksvoll erreicht wurde. Unklar sind hingegen die Haushaltswirkungen im Netzbereich. Zwar zeichnet sich ab, dass der britische Staat wieder mehr Geld zuschießt als zuvor, über die ökonomische Rationalität und insbesondere über den kausalen Beitrag der Organisationsform sagt dies jedoch wenig aus. Reagiert der Staat auf Mehrverkehr mit Investitionen in die Kapazitätsverbesserung/-erweiterung, ist das Signal plausibel und zu begrüßen. Gleiches gilt für den Abbau von Investitionsrückständen, die aus einer Netzvernachlässigung durch den renditeorientierten Netzbetreiber Railtrack stammen oder gar dem heruntergewirtschafteten Staatsnetz vor der Privatisierung zuzuschreiben sind. Negativ wären ansteigende Investitionen nur dann, wenn sie auf eine schlechtere Abstimmung zwischen dem getrennten Netz und dem Transport zurückgingen. Hierfür gibt es keine Anzeichen.

Der Fall Neuseeland ist insofern instruktiv, als er der in Deutschland geplanten integrierten Privatisierung am nächsten kommt. Die 1995 an die Börse gebrachte Gesellschaft schüttete jahrelang zu Lasten der Substanz Gewinne aus. 2002 war die Infrastruktur marode, das Unternehmen stand vor dem Kollaps. Der Staat musste die Infrastruktur zurückkaufen und ein umfangreiches Investitionsprogramm auflegen, um die Eisenbahn am Leben zu halten.

Zusammenfassend öffnet die globale Rundumschau den Blick dafür, dass der bisher hierzulande in den Vordergrund geschobene Börsengang mit Netz keine Selbstverständlichkeit, sondern umgekehrt im internationalen Maßstab ein Sonderweg ist. Wenn ausländische Staatsbahnen materiell privatisiert wurden (was ohnehin ein selteneres Ereignis ist), dann waren es einzelne Transportsparten (mit und ohne Netz), die besonders lukrative Segmente bedienen. Kein Land hat hingegen sein komplettes Schienennetz in einer Gesellschaft materiell privatisiert. Ebenso sind keine Mischkonzerne mit nennenswertem intramodalen Wettbewerb auf der Schiene – noch dazu mit einem Konkurrenten der Schiene unter demselben Dach – bislang in private Hände übergeben worden. Auffällig ist auch, dass selbst innerhalb des Schienensektors nur wenige private Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sparten Güter- und Personenverkehr in größte-

rem Stil zusammen betreiben. Dies lässt auf geringe horizontale Synergien schließen, was auch theoretische Überlegungen nahe legen.

Börsengang mit Netz (Vertragsmodell): Bundeshaushalt und Verkehrspolitik sind die Verlierer

Da in Deutschland der integrierte Börsengang bislang am stärksten forciert worden ist, liegt der Ansatz auf der Hand, ihn als Benchmark voranzustellen und seine Folgen abzuschätzen. Dabei zeigt sich, dass er – ungeachtet der Kapitalmarktfähigkeit der DB AG - aus mehreren Gründen zwingend abzulehnen ist:

- Unkontrollierbare Haushaltsrisiken
 - Das gravierendste Risiko des integrierten Börsengangs schlägt sich unmittelbar im Haushalt des Bundes nieder. Ursächlich ist die Zwitterstellung des teilprivatisierten DB-Konzerns, der seinen Eigentümern zur Gewinnerzielung verpflichtet ist, zugleich aber in hohem Maße von staatlichen Finanzhilfen abhängig bleibt. Chancen und Risiken sind in dieser Konstellation einseitig verteilt, und zwar zu Lasten des Staates. Hierin liegt der fundamentale Unterschied zu den Privatisierungen von Deutscher Post und Deutscher Telekom. Zwar wurde deren Marktwert ebenfalls staatlich „gepflegt“, indem die vollständige Marktöffnung über einen längeren Zeitraum gestreckt wurde. Es fließen aber keine direkten und vor allem dauerhaften Zahlungen des Staates an die Unternehmen, da die Nutzer ihre Vollkosten decken. Hingegen ist die Schiene ein Daseinsvorsorgesektor, der pro Jahr mit rund 10 Mrd. Euro staatlichen Mitteln gestützt werden muss.
 - Die Teilprivatisierung verleiht dem privaten Investor nach einem Börsengang – obwohl er Minderheitsgesellschafter ist – die faktische Handlungsmacht, dem Miteigentümer Bund finanzielle Zugeständnisse abzurufen, die kaum zu beherrschen sind. Der Bund ist unumkehrbar gefangen, da er keine glaubwürdigen Sanktionen bei Schlechtleistung verhängen kann, zumal das politische Prestige auf dem Spiel stünde. Hierzu müsste er den Privaten in einem mehrjährigen Rechtsverfahren enteignen, was nicht bezahlbar ist. Auch Verträge wie Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sind kein wirksames Druckmittel, sobald die einseitige Kündigung ohne alternative Betreiber nur noch in der Theorie möglich ist. Ein internes Papier des Verkehrsministeriums benennt diesen Wirkmechanismus sehr prägnant, indem es von einem „Pfandrecht“ spricht, mit dem der Investor „im Zweifel jede Unterstützung des Bundes“ reklamieren könne.

- Private Investoren, die ihren Kapitalgebern ein Renditeversprechen abgeben, müssen jeden Hebel nutzen, um ihr Ziel zu erfüllen. Aus ihrer Sicht ist in Problemsituationen die Option ungleich attraktiver, ein Nachschießen des Bundes oder geldwerte Vorteile einfordern zu können, als unsichere Erlöse am freien Markt mit unberechenbaren Nachfragern generieren zu müssen.
- Wie weit die Bereitschaft oder der politische Zwang des Bundes bereits vor dem Börsengang reicht, dem eigenen Unternehmen entgegenzukommen, wird von unabhängiger Seite in aller Deutlichkeit kritisiert. So bemängelt der Bundesrechnungshof in einem aktuellen Berichtsentwurf, dass der Bund auf Einnahmen verzichte, die ihm laut Gesetz von der DB AG zustünden. In einem internen Papier des Verkehrsministeriums ist von „Geschenken“ in Form von zusätzlichen Baukostenzuschüssen die Rede, die die DB AG einfordere, bevor sie Investitionsmittel des Bundes tatsächlich verbaue.

Nach einem Börsengang würde der Druck zu solchen „politischen Gefälligkeiten“ noch immens verschärft, da der Staat als Eigentümer mit den Dividendeneinnahmen kalkuliert. Erschwerend kommt hinzu, dass externe Kontrollinstanzen auf keine aussagefähigen Messkriterien zurückgreifen können, um den angemeldeten Bedarf der DB AG auf seine Berechtigung zu überprüfen. Unklar ist z.B., ob die im Raume stehende Jahresscheibe von 2,5 Mrd. € für Investitionen in das Bestandsnetz ausreicht, zu hoch oder gering dotiert ist. Entlang der Zeitachse ist nicht erkennbar, ob dieser Mittelbedarf mittelfristig abschmelzen könnte oder umgekehrt eher die Untergrenze markiert, falls die Reinvestitionszyklen ungleichmäßig angelegt sind oder in die Zukunft verlagert wurden. Auch die vertraglich zu fixierende Gegenleistung für die dauerhafte Netzsubvention bleibt offen.

Verlierer des dauerhaften Interessenkonflikts mit der Eigentümerrolle des Staates wäre die Verkehrspolitik, die bei umsichtiger Ausrichtung nicht auf ein einzelnes Unternehmen, sondern das Wohl der Branche abheben muss.

- Verkehrspolitischer Irrweg

Käme es zu einem integrierten Börsengang, richtete er dreifachen verkehrspolitischen Schaden an:

- Auf der Transportebene wäre damit zu rechnen, dass die in jüngerer Zeit – auf niedrigem Niveau – entstandene Wettbewerbsdynamik auf der Schiene recht schnell erlahmen würde. Die irreversible Zementierung der Netzintegration würden die Privaten als investitionsfeindliches Signal auffassen, da das Diskriminierungspotenzial in der Wahrnehmung der Marktteilnehmer deutlich anstiege und

somit dauerhaft Risikoaufschläge einkalkuliert werden müssten. Das Vertrauen in die Neutralität der Regulierung wäre gering, solange der Staat, der als Anteilseigner des DB-Konzerns auf eine hohe Dividende reflektiert, in einem unauflösbaren Interessenkonflikt steckt (siehe auch die gegenwärtige Debatte um die Freistellung der Deutschen Telekom von der Regulierung des geplanten Breitbandnetzes). Der Wettbewerb würde sich auf unbedeutende Nischen beschränken, während er in den lukrativen Segmenten ausbliebe. Im SPNV wären nicht die erforderlichen Effizienzgewinne erzielbar, um trotz gekürzter Regionalisierungsmittel ein mindestens gleichwertiges Angebot wie heute vorhalten zu können.

- Würde die Integration fortgeschrieben, stünde fest, dass der Wettbewerb auf der Ebene der Infrastrukturbewirtschaftung dauerhaft keine Chance hätte. Ohne ihn hat die Schiene jedoch keine Perspektive, im Wettbewerb der Verkehrsträger verlorenes Terrain in größerem Ausmaß zurückzugewinnen. Dies kann nur gelingen, wenn alle Stufen der Wertschöpfung – erst recht die Infrastruktur als größter Kostenblock - dem Wettbewerbsdruck unterliegen.
- Hinsichtlich der Investitionspolitik für die Infrastruktur hätte der Börsengang mit Netz zur Folge, dass jedes einzelne Neu- oder Ausbauprojekt des defizitären Schienennetzes ähnlich hohen, zumeist eher kurzfristig angelegten Renditeerwartungen genügen müsste wie alternative Vorhaben der konzerneigenen Transportsparten. Konkret folgt hieraus: Infrastrukturprojekte der Schiene konkurrieren gegen Frachtzentren für die Straße in Asien und den USA oder gegen Akquisitionen zur Arrondierung von Schenker/Bax Global. Da der Vorstand des hochverschuldeten DB-Konzerns die knappen Budgets streng nach betriebswirtschaftlich rationalen Kriterien - d.h. nach dem höchsten Barwert der zur Auswahl stehenden Investitionsprojekte - verteilen muss, wird die Schiene einen schweren Stand haben. Dies gilt erst recht hinsichtlich der Risikostruktur der Projekte und des Erwartungshorizontes privater Investoren, wenn Investitionen wie im Infrastruktursektor trotz hoher staatlicher Unterstützung nicht vor dem 25. Jahr - bei optimalem Verlauf! – die Ertragszone erreichen. Auf diesen Zusammenhang haben Vertreter der DB AG bereits öffentlich zu Recht hingewiesen.

Wenig überraschendes Ergebnis der veränderten Prioritätensetzung wird demnach sein, dass Vorhaben des Daseinsvorsorgesektors „Netz“ künftig in der Mehrzahl der Fälle den kürzeren ziehen – es sei denn der Bund trägt das volle Risiko, also häufig 100% der Baukosten, einschließlich der Eigenmittel, die nach ursprünglicher Intention der Bahnreform der Netzbetreiber in Höhe seines unternehmerischen Interesses aufbringen sollte. Im Ergebnis leiden

auch solche Schienenprojekte unter dem Renditevergleich, die positive Deckungsbeiträge zu den Gesamtkosten beisteuern können. Konsequenz ist ein Schrumpfkurs des stetigen Kapazitätsrückbaus, der sich an den Prioritäten der DB-Transporttöchter orientiert und das Gegenteil einer wachstumsorientierten Bahnpolitik ist. Die Vorboten dieser unentrinnbaren Anreizlogik sind seit 2-3 Jahren eindeutig zu beobachten. Indizien sind die Höhe der regelmäßig unverbauten Mittel, Aussagen des Verkehrsministeriums in der Presse zu diesem Spannungsfeld, der zuvor erwähnte Rechnungshofbericht, u.a.

Volkswirtschaftlich wäre es kurios, wenn die Politik den Verkauf der Autobahnen, geschweige denn des gesamten (!) Straßennetzes mit dem Argument der Daseinsvorsorge ablehnte, während dem defizitären System Schiene die Kapitalmarktfähigkeit bescheinigt würde. Wäre die Straße in den Aufbaujahren mit dem Renditeanspruch privater Investoren überfrachtet worden, hätten sich Deutschlands Straßen nie zu dem dichten Netz entwickelt, auf dem der Erfolg des motorisierten Individualverkehrs maßgeblich gründet.

Insgesamt wird deutlich, dass der Börsengang mit Netz den dringend gebotenen Wachstumskurs der Eisenbahn im Keim erstickt. Nur wenn der Schienenverkehr sich von der Monostruktur zu einer international aufgestellten, echten Branche mit mehreren starken Akteuren neben den Staatsbahnen entwickelt, wird er in der Lage sein, intermodal gegen die harte Konkurrenz zu reüssieren. Wachstum eines robusten Gesamtmarktes ist die einzige und sichere Gewähr, dass möglichst viele der Beteiligten gewinnen, insbesondere die Beschäftigten und die Nutzer. Schlüssel ist der Wettbewerb auf der Schiene, der nur dann zur vollen Entfaltung kommt, wenn ein neutraler Netzbetreiber aktiv auf seine Kunden zugeht, offensiv Trassen vermarktet und sich ohne Abstriche auf die Schiene als sein Kerngeschäft konzentriert.

- Verteilungspolitische Schieflast

Angesichts der dauerhaften finanziellen Abhängigkeit der Schiene vom Mittelgeber Staat ist nicht zu übersehen, dass es letztlich der Steuerzahler ist, der für die Rendite der Kleingruppe privater Investoren mehrheitlich aufkommt. Politisch stellt sich die Frage, wie es zu vermitteln wäre, dass die Gewinne amerikanischer Rentner oder japanischer Fonds privatisiert, die Kosten jedoch beim deutschen Steuerzahler sozialisiert würden. Betont sei dabei, dass keineswegs die Gewinnerzielung mit Hilfe staatlicher Leistungsentgelte und Subventionen per se in der Kritik steht. Entscheidend sind aber die Umstände wie die Höhe der Rendite sowie die Risikoverteilung, insbesondere im Hinblick auf das defizitäre Daseinsvorsorgegut der Infrastruktur.

- Fortsetzung des Beschäftigungsabbaus

Die Bahnreform hat bislang per Saldo in höherem Maße zum Abbau von Arbeitsplätzen geführt als ursprünglich angenommen. Ursächlich sind nicht die Rationalisierungen im Zuge der Sanierung der DB AG. Sie stimmen mit den Erwartungen weitgehend überein und sind notwendig, um die historisch bedingten Ineffizienzen der Behördenbahn zu reduzieren. Was aufgrund der verkehrspolitischen Stagnation nicht eingetreten ist, sind die kompensierenden Beschäftigungswirkungen, die mit dem Ziel des Mehrverkehrs verknüpft wurden. Dieser Negativtrend dürfte sich im Falle eines Börsengangs der integrierten DB AG noch verstärken, weil der Renditedruck des privaten Investors auf allen Segmenten lastet – an erster Stelle auf dem defizitären Fahrweg. Wirksames Gegenmittel kann nur Mehrverkehr durch Wettbewerb auf der Schiene sein, der sich aber aufgrund des Diskriminierungspotenzials der Netzintegration weiterhin nicht entfalten kann.

Synergien und Regulierung sind keine Argumente gegen Trennungsmodelle

In der Gesamtschau sind die absehbaren Folgen eines Börsengangs der integrierten DB AG (auch Vertragsmodell genannt) derart nachteilig, dass er als Privatisierungsweg ausscheidet. Dieses Urteil verfestigt sich, wenn man die Plausibilität jener Argumente prüft, die den Trennungsmodellen entgegengehalten werden:

- Eine konsequente Regulierung des integrierten Netzbetreibers – etwa durch die Bundesnetzagentur - wäre ein enormer Fortschritt im Vergleich zum Status quo, kann die Trennung aber nicht ersetzen. Die Regulierung hat die systematische Schwäche, im Bestfall nur „das Größte“ verhindern zu können. Schuld ist der Informations- und Aktionsvorsprung des zu regulierenden Netzmonopolisten, der umso stärker wirkt, je schwieriger die Prozesse und Produktqualitäten zu kontrollieren sind. Der Dienst des integrierten Netzbetreibers nach mühsam überwachten Vorschriften ist ein deutlich ineffektiveres Anreizsystem als bei getrennten Netzgesellschaften, die für Mehrverkehr auf der Schiene belohnt werden.
- Nennenswerte Synergieverluste durch die Trennung sind nach heutigem Wissensstand nicht erkennbar. Wären sie es, führte sich das Konzept der Integration mit offenem Netzzugang ad absurdum, weil jeder Marktanteilsgewinn eines Wettbewerbers ohne Netz die Synergiethese widerlegen würde. In dieses Bild passt die Beobachtung, dass die desintegrierten Transportkonzerne – insbesondere börsennotierte – auch dann kaum Interesse an der Übernahme der Netzverantwortung zeigen, wenn sich die Gelegenheit böte. Strategische Partnerschaften mit einem neutralen Netzbetreiber sind die deutlich attraktivere Option.

- Analysiert man die angeführten Synergien im Detail, erweisen sie sich mit einer vernachlässigbaren Ausnahme (einmalige Trennungskosten) als nicht stichhaltig. Ob interne Arbeitsmärkte effizienter sind als der externe, aus dem sich jedes normale Unternehmen bedient, darf ebenso bezweifelt werden, wie die Folgekosten aufgekündigter Tarifverträge keine Systemkosten einer bestimmten Organisationsform sind.

Modellvarianten jenseits der Privatisierung mit Netz(eigentum)

Die Alternativen des Integrationsmodells unterscheiden sich im Wesentlichen nach dem Grad der Verbundenheit zwischen Netz und Transport. Nahe dran am Status quo ist das einfache Eigentumsmodell, bei dem das Eigentum an der Schieneninfrastruktur vom Bundesunternehmen DB AG auf den Staat zurückverlagert wird. Ansonsten ändert sich wenig: Die DB AG wird zunächst beauftragt, die gesamte Infrastruktur gegen Entgelt auf der Basis einer möglichst anreizgesteuerten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu bewirtschaften. Auch in der Investitionspolitik nimmt sie weiterhin eine bestimmende Rolle, u.a. weil bei ihr alle relevanten Informationen gebündelt werden.

Eine losere Bindung zwischen Netz und Transport sieht das EU-Minimalmodell vor. Dort werden mit der Trassenpreisfestlegung und der Trassenvergabe zwei zentrale Funktionen verselbständigt, an denen das EU-Recht die Unabhängigkeit des Netzbetreibers vorrangig misst. Das Eigentum an der Schieneninfrastruktur könnte bei der DB AG verbleiben, ließe sich aber auch herauslösen. Ist dies der Fall, handelt es sich um ein erweitertes Eigentumsmodell. Eine weitere Untervariante deutet sich in der Schweiz an. Dort schlägt die SBB vor, die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle dadurch sicherzustellen, dass sie gemeinsam mit ihren Konkurrenten eine Gesellschaft bildet (Genossenschaftsmodell). Die SBB begründet diesen bemerkenswerten Schritt damit, dass alle anderen Lösungen – so der Status quo der Integration – dem EU-Recht nicht genüge. Im Schweizer Verkehrsministerium gibt es allerdings erhebliche Bedenken, ob diese Ausgründungsmaßnahme hinreicht, da andere wichtige Netzfunktionen wie die Kapazitätsanalyse u.ä. exklusiv bei der SBB bleiben.

Den klarsten Schnitt setzt das „echte“ Trennungsmodell, in dem Netz und Transport in eigenständige Gesellschaften überführt werden. Diese Lösung deckt sich vollends mit dem Geist der EU-Richtlinie 2001/14/EG. Untervarianten ergeben sich aus der Überlegung, das Schienennetz zusätzlich nach horizontalen Kriterien aufzuteilen, um betriebswirtschaftlich steuerbare Einheiten zu schaffen und den Wettbewerb um die Infrastrukturbewirtschaftung zu etablieren. Insbesondere die Regionalisierung der Infrastruktur, deren Prüfung bereits die Task Force „Zukunft Schiene“ 2001 anregte, bietet sich als Maßnahme analog zur Struktur der Aufgaben- und Finanzverantwortung im Straßensektor an.

Modellbewertung

Vergleicht man die schwerwiegenden Folgen des integrierten Börsengangs mit den voraussichtlichen Wirkungen der Modellalternativen, markiert jedes von ihnen einen Fortschritt. In positiver Blickrichtung fällt dieser jedoch unterschiedlich groß aus. Das EU-Minimalmodell weckt insofern große Skepsis, als es betrieblich wichtige Unternehmensfunktionen innerhalb des Netzes auseinanderreißt. So ist es schwer vorstellbar, Trassen optimal zu vermarkten und einen Fahrplan zu koordinieren, wenn der operative Betriebsablauf, aber auch die Netzentwicklung in anderen Händen liegt. Der Wertschöpfungsanteil dieser unabhängigen Gesellschaft und die Messbarkeit erfolgreichen Handelns sind zu gering, da zu viele Wechselbeziehungen zu anderen Netzfunktionen hineinwirken.

Auch das einfache Eigentumsmodell ist langfristig keine Ideallösung. Zwar ist die Herausnahme des rechtlichen Eigentums an der Schieneninfrastruktur betrieblich unproblematischer, aber das Grundproblem der Verquickung von Netz und Transport wird nicht beseitigt. Die faktische Steuerung der wichtigsten Netzparameter ist weiterhin so eng an die Transportsparte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens gekoppelt, dass das Diskriminierungspotenzial gegen alle anderen Nutzer des Netzes nahezu vollständig erhalten bleibt. Private werden nach wie vor nicht in großem Stil in den Markt investieren und als Betreiber eintreten, weil die notwendigen Risikoaufschläge ihre Konkurrenzfähigkeit zerstören. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass sich Wettbewerb um die Infrastrukturbewirtschaftung entfalten kann.

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass sich das Eigentumsmodell als Übergangslösung anbietet. Unmittelbare Vorteile zum Vertragsmodell sind:

- Indem der Staat das Eigentum am Fahrweg behält, wahrt er im Unterschied zum integrierten Börsengang alle Optionen, bei Bedarf nachzujustieren. Der Primat der Daseinsvorsorge ist sichergestellt, die Gefahr der Koppelgeschäfte wird gesenkt.
- Die Politik hält sich die Option offen, andere Formen der Netzbewirtschaftung auszuprobieren (Regionalisierung, PPP-Modelle, Pachtmodelle usw.)
- Über Stilllegungen und Rückbauten von Netzteilen entscheidet die Eigentumsgesellschaft letztverantwortlich.
- Je nach Kompetenzfülle der Eigentumsgesellschaft kann die Investitionspolitik des Netzbetreibers strenger und fachkundiger geprüft werden.

Richtiger Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen kann sich jedoch erst entfalten, wenn der oder die Netzbetreiber ohne jede Einschränkung autonom handeln (Trennungsmodell). Ebenso wichtig ist der zusätzliche Schritt, das Netz horizontal in sinnvolle Einheiten zu untergliedern (Modell „Netzvielfalt“). So bietet es sich regional an, die Verantwortung für die Infrastruktur auf die Länder zu verlagern. Dort sind auch integrierte Lösungen vorstellbar, da der

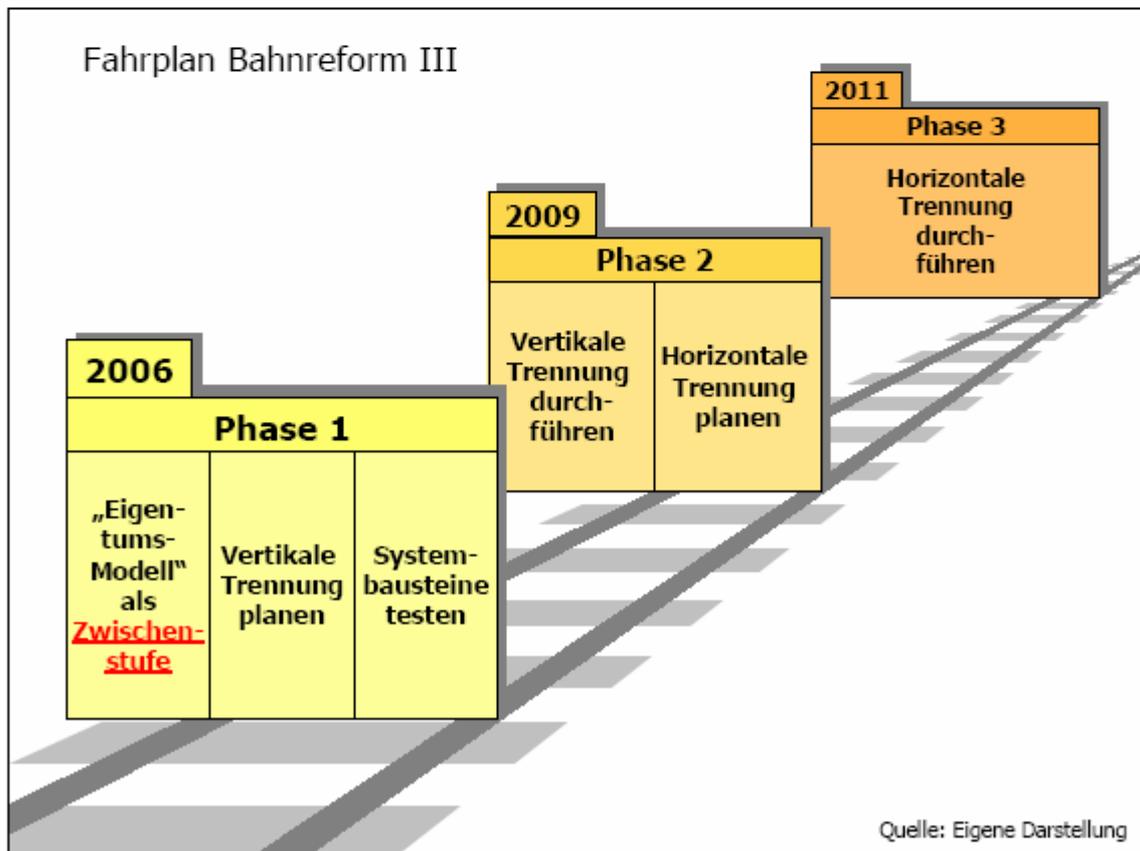
Wettbewerb auf dem Gleis kaum stattfindet, sondern der bestellte SPNV als Nutzer dominiert. Die Finanzarchitektur wäre entsprechend anzupassen.

Auf den großen Magistralen ist dagegen die Trennung zwingend, weil dort die Vorteile des Wettbewerbs überwiegen. Die Schnittstellen zu den Regionalnetzen in/vor den Knoten lassen sich sauber definieren, wie schon heute viele NE-Bahnen demonstrieren. International eröffnet die Trennung des Wettbewerbsnetzes die Perspektive, den Druck auf effiziente Lösungen mit ausländischen Netzbetreibern zu erhöhen, z.B. in Richtung Korridormanagement. Langfristig muss sich der Netzzuschnitt an den Verkehrsströmen orientieren. Als Zwischenlösung ist auch ein Modell denkbar, das die sieben Niederlassungen der DB Netz verselbständigt, um Wettbewerbselemente – etwa bei der Mittelvergabe – auszutesten.

Fahrplan Bahnreform III

Übersetzt man die Ergebnisse der Analyse in praktisches Handeln, zeichnet sich ein Fahrplan aufeinander aufbauender Schritte ab, der die kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems Schiene verspricht. Wie die Abbildung zeigt, empfiehlt diese Studie, die Trennung in drei Etappen zu vollziehen.

Vollendung der Bahnreform in drei Stufen



Als erstes liegt es auf der Hand, das einfache Eigentumsmodell umzusetzen. Die Ausgründung einer separaten Eigentumsgesellschaft ist zeitnah möglich. Hierzu ist es erforderlich, alle relevanten Infrastrukturteile wieder zusammenzufügen, die derzeit auf zahlreiche Töchter und Organisationseinheiten des DB-Konzerns verteilt sind. Auf diese Weise wird klar das Bekenntnis des Staates verbrieft, die alleinige Verantwortung für die Infrastrukturpolitik – wie bei der Straße – zu tragen. Zugleich zieht diese Maßnahme eine Grenze als Mindestsicherung für spätere Privatisierungsschritte ein.

Um die Befristung der Lösung zu unterstreichen, sollte der Bund keine Zeit versäumen, die Verselbständigung der DB-Transport-gesellschaften vorzubereiten. Diese Maßnahme bedarf einer sorgfältigen Vorbereitung (2-3 Jahre). Einzelne Gesellschaften wie Schenker/Bax Global ließen sich allerdings sofort privatisieren. Das Hauptaugenmerk der Vorbereitungen muss darauf gelegt werden, ein praktikables und effizientes Anreizsystem für den unabhängigen privaten Netzbetreiber zu entwerfen. Dies erfordert einige gedankliche Vorarbeit, ist aber ohne Alternative, zumal es in dieselbe Richtung wie die politisch vereinbarte Ausarbeitung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für DB Netz zielt. Weiterhin geboten ist, eine unabhängige Überprüfung der Infrastrukturqualität zu verankern („Netzzustandsbericht“) und ein Haftungsregime für den Netzbetreiber im Verhältnis zu den Transportunternehmen auszuarbeiten, das ebenfalls ungeachtet aller Modelldiskussionen überfällig ist.

Neben den strukturellen Maßnahmen drängen sich weitere wichtige Einzelinstrumente auf, deren Einsatz ohne Zeitverzug in Angriff genommen werden könnte. Ihre primäre Funktion ist es, wichtige ausgewählte Systembausteine der späteren Organisationsstruktur sukzessive anzutesten, um einen gleitenden, friktionsarmen Übergang zu gewährleisten. Hierzu zählen

- die Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung,
- die Einführung von Wettbewerb auf der Infrastrukturebene,
- die Erprobung neuer Instrumente wie Öffentlich-Private-Partnerschaften für Schieneninfrastruktur (insbesondere bei Neu- und Ausbautvorhaben)
- die Ausarbeitung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit realem Probelauf.

Ob, wann und in welcher Konstellation der Bund die Transportgesellschaften der DB AG privatisiert, obliegt der Entscheidung der Politik. Zu beachten sind die Gewinnaussichten der zu privatisierenden Gesellschaft, das allgemeine Börsenumfeld, die Frage der Risikodiversifizierung und weitere Faktoren wie z.B. die Stellung der privatisierten Einheiten im intramodalen Wettbewerb.

Unstrittig ist, dass die 2002 re-verstaatlichte Logistiktochter Schenker inkl. ihrer Zukäufe wie Bax Global sofort materiell reprivatisiert und wieder an der Börse notiert werden könnte. Damit könnte Schenker seinen langjährigen Internationalisierungskurs energischer fortführen, während die hohe Verschuldung des

DB-Konzerns und der Finanzbedarf der ergebnisschwachen Segmente einer aktiven M&A-Strategie auf dem globalen Logistikmarkt im Wege stehen. Auch die Nahverkehrssparte wäre wahrscheinlich privatisierbar, sofern die langfristigen Nahverkehrsverträge in den Ländern rechtlich Bestand haben und während dieser Zeit die Wettbewerbsfähigkeit von DB Regio deutlich an das Niveau der Konkurrenten herangeführt wird.

Diese Studie beschäftigt sich nicht näher mit den Optionen einer horizontalen Verselbständigung der Transportgesellschaften. Allerdings ist dem Bundesrechnungshof uneingeschränkt zuzustimmen, dass sich die fundierteste Entscheidung nur dann treffen lässt, wenn alle Optionen vorab ergebnisoffen geprüft werden. Insbesondere hinsichtlich des Wachstumsziels, das Beschäftigung erzeugt, und im Hinblick auf die Haushaltsentlastung ist die Privatisierung einzelner Transportsegmente vielversprechend.

Anfang 2009 müssten alle Vorkehrungen getroffen sein, um die komplette Herauslösung des Transports zu vollziehen. Sodann sollte der Bund dazu übergehen, alle Maßnahmen zu prüfen, die den Wettbewerb um die Infrastrukturbewirtschaftung intensivieren. Dieser Schritt bedarf erneut der Planung, ist aber der entscheidende Schub, um die Schiene insgesamt wettbewerbsfähig werden zu lassen. Nur durch Rationalisierung des größten Kostenblocks ist es möglich, Wachstum zu erzeugen und den seit Jahren anhaltenden Abbau der Beschäftigung im integrierten Netzbereich zu stoppen.

Hinweis:

Der Zwischenbericht dieses Gutachtens vom 27.6.2005 steht zum Download im Internet bereit:

www.bdi-online.de/Dokumente/Verkehrspolitik/Bahnstudie_BDI-DIHK_Kurzfassung.pdf

*Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am 1. Juni 2006 zum Thema*

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

**Schriftliche Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V.
Berlin, 29. Mai 2006**

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

Das Interesse der Bahnnutzer ist die einzig richtige Leitschnur für die Bahnpolitik. **Nur mit einer kundengerechten Bahn lassen sich auch die übrigen Ziele der Bahnpolitik erreichen:** Mehr Verkehr auf die Schiene, eine wirtschaftliche Perspektive für den Eisenbahnsektor und für das Unternehmen DB AG sowie die Reduzierung der Belastungen für die öffentlichen Haushalte.

2. Ordnungspolitische Vorgaben

Orientierung am Interesse der Fahrgäste heißt zunächst, dass die Politik einer klaren ordnungspolitischen Konzeption folgen muss. Das war schon Ziel der Bahnreform der 90er Jahre: Die **Rollen von Staat und Unternehmen sollten klar getrennt werden**, damit beide sich auf den Kernbereich ihrer Verantwortung konzentrieren können und sich so das Potential des Schienenverkehrs voll entfalten kann.

Aus verbraucherpolitischer Sicht ist das unmittelbar einsichtig: Die auf der Schiene erbrachten Verkehrsdienstleistungen selbst sind wettbewerbsfähige Marktgüter, vergleichbar den Angeboten des Flugverkehrs und des Reiseverkehrs. Hier muss die produktive Dynamik des Wettbewerbs im Sinne der Verbraucher genutzt werden. Gleichzeitig braucht der Schienenverkehr einen starken Staat, der Verantwortung für die Schieneninfrastruktur übernimmt.

3. Die Modelle des PRIMON-Gutachtens aus Verbrauchersicht

a) Integriertes Modell

Das Modell eines „integrierten Börsengangs“ steht mit den Interessen der Bahnnutzer in klarem Widerspruch. Die Rollen von Staat und Wirtschaft würden im „integrierten Modell“ nicht entflochten. Im Gegenteil würden Staat und Wirtschaft durch die Mehrheitsbeteiligung des Bundes am Gesamtkonzern DB AG in eine **Zwangsallianz zulasten der Verbraucher** gebracht, die schwer wieder aufzulösen ist.

In der Folge würden **Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes** weiterhin vom Steuerzahler finanziert, allerdings ohne dass die Politik die Kriterien für Ausbau und Unterhaltung nach dem Gesichtspunkt des öffentlichen Interesses definieren könnte. Das Instrument der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) wird nicht ausreichen, um die Wahrung öffentlicher Interessen zu sichern – schon weil der Bund in seiner Position als Mehrheitsaktionär der DB AG selbst Renditeinteressen hat und daher gar nicht mehr in der Lage ist, das öffentliche Interesse unverfälscht zu artikulieren. Im Ergebnis würde das Schienennetz erheblich ausgedünnt und konzentriert auf Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen großen Städten. Wenn somit für Ausbau und Unterhalt des Schienennetzes ohnehin Renditekriterien maßgeblich wären, hieße das, dass letztlich damit die Legitimität der öffentlichen Unterstützung für das Schienennetz überhaupt in Frage gestellt wird.

Auch bei der **Durchsetzung des Wettbewerbs** wirkt sich die im „integrierten Modell“ nötige Vermengung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben zum Nachteil der Verbraucher aus: Der Bund hat als Mehrheitsaktionär der DB AG ein haushaltspolitisches Interesse am finanziellen Erfolg der DB AG und gerät damit in Konflikt mit seiner Aufgabe, den Wettbewerb im Eisenbahnmarkt durchzusetzen.

Auf der anderen Seite wäre der Bund durch seine Mehrheitsbeteiligung am Gesamtkonzern gezwungen, **Risiken des internationalen Speditionsgeschäfts** zu tragen, denen überhaupt kein ordnungspolitischer Staatsauftrag entspricht.

b) Eigentumsmodelle und Modell der Finanzholding

Die Eigentumsmodelle kommen je nach Konstruktion dem „integrierten Modell“ und dem Trennungsmodell nahe, sind aber in der gesellschaftsrechtlichen Konstruktion komplizierter. Das Modell der Finanzholding wird wegen seiner Komplexität überwiegend für unrealistisch gehalten. Aus diesen Gründen wird auf eine **detaillierte Bewertung dieser Modelle verzichtet**.

c) Trennungsmodell

Das Trennungsmodell trägt als einzige der untersuchten Varianten den Interessen der Verbraucher Rechnung. Mit der **staatlichen Verantwortung für die Schieninfrastruktur bei gleichzeitiger Privatisierung der Transportgesellschaften** werden die Voraussetzungen geschaffen, den Schienenverkehr in eine leistungsfähige Wettbewerbsbranche mit Kostensenkungs- und Innovationswettbewerb zu überführen.

Bei einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft sollte aus verbraucherpolitischer Sicht die **materielle Infrastruktur** verbleiben (Netz, Bahnhöfe, Energieversorgung). Außerdem sollte die staatliche Infrastrukturgesellschaft die Verantwortung für die **Koordination des Bahnverkehrs in Deutschland** insgesamt tragen. Wenn renditeorientierte Investoren über Fahrplankoordination, Fahrplaninformationen und Fahrkartenvertrieb sowie Tarifbedingungen entscheiden würden, so müssten sich die Fahrgäste mit einer „Kleinstaaterei“ verschiedener Verkehrsunternehmen auseinandersetzen – es gäbe ein Tarifwirrwarr wie heute im Telekommunikationsmarkt, nur mit dem Unterschied, dass die Folgen für die Verbraucher im vernetzten System des öffentlichen Verkehrs weitaus gravierender wären und zu geringerer Akzeptanz führen würden.

Die skizzierte starke Rolle der staatlichen Infrastrukturgesellschaft bedeutet **kein Zurück zur Behördenbahn**. Die Infrastrukturgesellschaft sollte weiter in der Form der Aktiengesellschaft geführt werden, um unternehmerisches Denken zu sichern. Darüber hinaus bleiben Spielräume für die Übertragung regionaler Netze an Länder und Gemeindeverbände sowie für Minderheitsbeteiligungen Privater an der Infrastruktur AG.

Die Kriterien für die Bewirtschaftung des Netzes – Bestimmung von Prioritäten für Netzinvestitionen, Trassenentgelte, Rahmendaten für Fahrpläne etc. – sollten von der Infrastrukturgesellschaft in einem partizipativen Prozess bestimmt werden, d.h. **unter Beteiligung der Eisenbahnunternehmen, aber auch der Fahrgäste und der Kunden im Güterverkehr**. Die öffentliche Hand sollte ähnlich wie im Schienenpersonennahverkehr auch im Fernverkehr und im Güterverkehr die Möglichkeit haben, ihre Nachfrageinteressen zu artikulieren, indem sie Verkehre bestellt und bezahlt.

Bekanntlich hat sich die GDL als einzige Eisenbahnergewerkschaft gegen die Privatisierung der DB zum 1. Januar 1994 ausgesprochen. Ein wesentlicher Ablehnungsgrund bestand darin, dass die DB gegenüber ihren Mitwettbewerbern zur Straße, Luft und Wasser erhebliche Wettbewerbsnachteile aufzuweisen hatte, die im Übrigen bis heute fortbestehen und sich in einigen Bereichen verstärkt haben. Dazu zählt beispielsweise die steuerliche Ungleichbehandlung der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Die GDL-Forderung zum damaligen Zeitpunkt lautete, dass sowohl national wie auch international Chancengleichheit im Verkehrssektor hergestellt werden muss. Auf einen Nenner gebracht, hieß die Forderung der GDL: Erst harmonisieren, dann liberalisieren. Die GDL war und ist nach wie vor der Auffassung, dass die DB ohne Chancengleichheit im Fern- und Güterverkehr nicht wettbewerbsfähig ist. Die Entwicklung nach zwölf Jahren Bahnreform zeigt, dass die Mehrzahl der damals in die Privatisierung gesetzten Ziele nicht erreicht wurde. So hat bislang weder eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im notwendigen Umfang stattgefunden noch ist der Bundeshaushalt durch die Privatisierung der Bahn entlastet worden.

Vor einigen Monaten ist die Debatte über einen möglichen Börsengang der DB und die Frage, ob das Unternehmen mit oder ohne Netz an die Börse gehen soll, neu entfacht. Zu dieser Grundsatzfrage sind mehrere Gutachten erstellt worden, die zur Entscheidungsfindung beitragen sollen.

Die GDL begrüßt es, dass mit ihrer Einladung zur Anhörung zum Thema „Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“ vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages nunmehr alle am Prozess Beteiligten ihre Auffassung bezüglich des Börsengangs darlegen können.

Die GDL hat im Bereich des DB-Konzerns seit Monaten eine äußerst schwierige Situation zu bestehen. Dies deshalb, weil

- sie sich umgehend von einem von anderen Bahngewerkschaften angedrohten Arbeitskampf im Falle einer parlamentarischen Entscheidung zugunsten eines „Börsengangs ohne Netz“ distanziert hat;
- sie der These widersprochen hat, dass ein Börsengang ohne Netz zwangsläufig zur Folge hätte, dass der Konzern „auseinander fliegt“;
- sie vehement bestreitet, dass bei einem Börsengang ohne Netz 80.000 Arbeitsplätze wegfallen.

Die GDL erachtet es als unverantwortlich, dass weder der Konzernvorstand noch die übrigen Vorstände der Aktiengesellschaften sich von diesen Behauptungen

distanzierten. Darüber hinaus ist es ebenfalls nicht zu verantworten, erneut 80.000 Arbeitsplätze zur Disposition zu stellen, nachdem bereits seit 1990 rund 300.000 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verloren haben. Unabhängig davon, hätte die GDL auch vom Eigentümer erwartet, dass er sich mit klaren Positionen schützend vor „seine Beschäftigten“ bei der DB stellt.

Die Diskussionen der letzten Wochen und die Expertenanhörung am 10. Mai 2006 im Deutschen Bundestag haben die Befürchtungen der GDL hinsichtlich der Folgen, die ein Börsengang für die Beschäftigten der DB und den Steuerzahler hat, bekräftigt. Dazu zählt beispielsweise die Befürchtung, dass nach einem Börsengang das bereits vorherrschende Prinzip „Wir fahren nur noch das, was sich rechnet“ abgewandelt wird in „Wir fahren nur noch das, was die notwendige Kapitalrendite erzielt“. Die Folge daraus wäre eine weitere Angebotsausdünnung im Güter-, Fern- und Regionalverkehr (außerhalb der Regionalisierungsmittel). Die Zielsetzung aus 1994 – nämlich eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene – mit den daraus resultierenden ökonomischen und ökologischen Vorteilen würde hierdurch gänzlich konterkariert.

Als GDL vertrauen wir eher der Politik des Eigentümers Bund, dass es nicht zu einem weiteren Abbau der DB-Infrastruktur kommen wird. Vor diesem Hintergrund muss das Netz bei einem möglichen Börsengang der Bahn beim Bund bleiben. Der Bund seinerseits muss, sollte die politische Entscheidung zum Börsengang ohne Netz erfolgen, unzweideutig vor dem Gang aufs Parkett verbindlich darlegen, welche Bahn er in den nächsten zehn Jahren haben will.

Die GDL befürchtet auf Grund des heutigen Diskussionsstandes, dass die DB erheblich unter ihrem tatsächlichen Wert an der Börse gehandelt werden soll.

Nach Auffassung der GDL ist die Deutsche Bahn derzeit nicht börsenfähig. So liegt beispielsweise die von der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton als Ziel deklarierte Kapitalrendite von etwa acht Prozent im Schienenpersonenfernverkehr zurzeit bei nur einem Prozent. Jeder Investor würde zu drastischen Maßnahmen greifen, um die Kapitalrendite zu erhöhen. Die Auswirkungen auf die Mitarbeiter wären verheerend.

Die GDL vertritt außerdem die Position, dass die Bahn mit nachgewiesener Leistungsbereitschaft, Einkommensbescheidung und Arbeitszeitmehrung durch die Beschäftigten, unter Inanspruchnahme ihrer eigenen Potenziale und vor dem Hintergrund gleicher Wettbewerbschancen ihre Position im Wettbewerb sowohl national als auch international ausbauen kann. Auf diese Weise kann auch der immens angehäuften Schuldenstand zurückgefahren werden. Das Unternehmen selbst sieht sich nach Aussage ihres Vorstandsvorsitzenden „voll auf Kurs“. Glaubt



Stellungnahme der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Seite 3

man der von der DB skizzierten Entwicklung des Betriebsergebnisses nach Zinsen, so soll sich dieses bis zum Jahr 2010 fast verdreifachen.

In einer konzertierten Aktion zwischen Bund, Unternehmensführung und Gewerkschaften muss es das Ziel sein, ein leistungsstarkes und wettbewerbsfähiges Unternehmen zu schaffen, das den zurzeit 180.000 Beschäftigten (ohne Stinnes und Schenker) ein leistungsgerechtes Einkommen und sichere Arbeitsplätze bieten kann.

Der Eigentümer hat nun die Chance, in Anlehnung an die zum 1. April 1994 gestellten Erwartungen eine richtige Weichenstellung vorzunehmen.

Als GDL vertreten wir den Standpunkt, dass die Bahn derzeit nicht börsenfähig ist. Sollte der Börsengang dennoch vom Eigentümer beschlossen werden, hat das Netz in der Verfügungsgewalt des Eigentümers Bund zu verbleiben.

Öffentliche Anhörung ‚Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG‘

- Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelskammertages -

Der DIHK bündelt die Anliegen der Verkehrs- wie der verladenden Wirtschaft. Über die IHKs werden die regionalen Anliegen eingebracht. Aus dieser Sicht heraus muss die Bahnreform so vollendet werden, dass die Infrastrukturverantwortung des Staates gewahrt bleibt, das Schienennetz durch intensiveren Wettbewerb besser genutzt wird und die Kosten des Netzes offen gelegt werden. Zugleich müssen aber zwei Grundfragen geklärt werden: Wie viel Eisenbahn wird volkswirtschaftlich benötigt? Wie viel kann man sich leisten? Der DIHK äußert sich nicht zur Kapitalmarktfähigkeit. Die damit verbundenen Fragen können Analysten besser beurteilen.

Das PRIMON-Gutachten ist auftragsgemäß lediglich eine Entscheidungsgrundlage. Bei der Option ‚Trennung von Netz und Betrieb‘ deckt es sich im Wesentlichen mit dem BDI/DIHK-Gutachten ‚Privatisierung der integrierten Bahn AG – Auswirkungen und Konsequenzen‘. Die Diskussion verschiedener Modelle greift allerdings zu kurz. Vor der Entscheidung für ein bestimmtes Modell muss die Politik zunächst fundamentale Fragen beantworten:

- Will der Bund wegen seiner Verantwortung für die Schieneninfrastruktur weiterhin als globaler Transport- und Logistikunternehmer agieren?
- Ist dem Bund bewusst, was es bedeutet, sich mit allen Konsequenzen für immer an ein börsennotiertes Unternehmen zu binden?

Bislang wurde vorrangig die Wettbewerbsfrage diskutiert. Es geht wie im Telekommunikations- und Postbereich darum, ein Monopol aufzulösen und funktionsfähigen Wettbewerb herzustellen. Grundproblem ist, dass das marktbeherrschende Unternehmen mit seinem Netz die Vorleistung auch für die Wettbewerber erbringt, somit eine einseitige Abhängigkeit besteht. Der einfachere und schnellere Weg zum Wettbewerb besteht darin, Netz und Betrieb voneinander zu trennen. Das wäre die klassische Antwort. Ein Netz, das unabhängig vom Marktbeherrscher ist, akquiriert bei allen potenziellen Nutzern und schöpft es somit wesentlich besser aus, was gerade im Interesse der ‚integrierten Verkehrspolitik‘ (Verlagerung von der Straße auf die Schiene) sein müsste.

Gleichwohl hat man 1998 bei der Deutschen Telekom an dem vertikalen Verbund von Netz und Betrieb festgehalten. Um dennoch Wettbewerb durchzusetzen, wurde die Bundesnetzagentur installiert, ein Vorgehen, was aus Sicht der Wettbewerber nur die zweitbeste Lösung darstellt. Die Schwierigkeiten, gegen das marktbeherrschende Unternehmen zu regulieren, legt die Monopolkommission regelmäßig in ihren Berichten dar. Die Politik hat es in der Hand, diese Probleme im Eisenbahnbereich zu vermeiden.

Beim Netz geht es aber nicht nur um die Frage des Wettbewerbs. Die grundgesetzliche Verpflichtung, das Netz zumindest im staatlichen Mehrheitsbesitz zu bewahren, würde für den Bund eine fast schon schicksalhafte Bindung an das Unternehmen bedeuten, mit heute noch nicht absehbaren und vor allem finanziellen Konsequenzen. Als gesetzlich verpflichteter Mehrheitseigentümer würde er dennoch einem Unternehmensinteresse unterworfen sein, das durch institutionelle Anleger und die Arbeitnehmervertretung bestimmt wird. Der Bund müsste daher im Extremfall auch Unternehmensentscheidungen mittragen, die seinen eisenbahn- bzw. wirtschaftspolitischen Vorstellungen widersprechen. Eine solche Situation darf der Staat nicht riskieren. Er muss sich deshalb vorher Gedanken darüber machen, was ihn die Revision des Experimentes ‚Integrierte Bahn‘ kosten würde, sollte es scheitern.

Die Deutsche Bahn AG ist nicht nur Netzanbieter, sondern auch Wettbewerber auf dem Transport- und Logistikmarkt. Dieser Bereich trägt mittlerweile gut zur Hälfte zum Umsatz bei. Dass der Staat hier – indirekt – als Marktteilnehmer agiert und dem Unternehmen durch seine Bonität einen Wettbewerbsvorteil bei der Finanzierung beschert, war bislang schon ordnungspolitisch nicht akzeptabel. Diese Rolle als staatlicher Verkehrsunternehmer würde bei einer integrierten Lösung festgeschrieben.

Der DIHK bittet darum, die Integrationslösung über die mit dem Netz verbundenen Wettbewerbsfragen hinaus auch unter den geschilderten Aspekten abzuwägen. Die Trennung von Netz und Betrieb wäre ordnungs- wie verkehrspolitisch die bessere Lösung. Die Trennungslösung bedeutet aber auch, dass die Kosten des Schienenverkehrs transparent würden. Da ein flächendeckendes Schienennetz nicht kostendeckend betrieben werden kann, müsste die Verkehrspolitik spätestens dann ein Konzept zur Dimensionierung und Bezahlbarkeit dieses Verkehrsträgers, so wie vom Bundesrechnungshof angemahnt, entwickeln.

Berlin, den 29. Mai 2006



Stellungnahme

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der Anhörung des Ausschusses für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages

am 1. Juni 2006.

Bonn/Berlin, den 30. Mai 2006

BWVL-Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung:

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. vertritt die Interessen deutscher Industrie- und Handelsunternehmen im Bereich Transport und Logistik. Insoweit wird in der Stellungnahme der Fokus auf die Sichtweise dieser Unternehmen gelegt. Die Unternehmen setzen eigene Lkw-Flotten ein, beauftragen als Verlager Transport- und Speditionsunternehmen mit der Durchführung von Transport- und Logistikleistungen und setzen dabei grundsätzlich alle Verkehrsträger ein. Einige Industrieunternehmen sind an privaten Eisenbahnunternehmen beteiligt.

1. Transport und Logistik sind tragende Säulen des Standortes Deutschland und haben für das weitere Wirtschaftswachstum zentrale Bedeutung. Hier spielt auch die zentrale Lage Deutschlands im Herzen Europas eine entscheidende Rolle.

Das gegenwärtige Umsatzvolumen in Transport und Logistik beträgt allein in Deutschland rund 170 Mrd. Euro, die zu ungefähr gleichen Teilen auf Logistikdienstleister und die Eigenherstellung in Industrie und Handel entfallen. Aufgrund der sich weiter verstärkenden horizontalen und vertikalen Arbeitsteilung in der Europäischen Union und der gesamten Welt weist dieses Volumen eine stetig steigende Tendenz auf. Hieran haben sich auch Speditions- und Logistikdienstleister – wie auch die Deutsche Bahn AG – bei der Aufstellung ihrer Strukturen zu orientieren.

2. Dem Staat obliegt dabei die Aufgabe, den Mobilitätsbedarf von Personen und Gütern durch eine entsprechende Bereitstellung effizienter Infrastruktur zu gewährleisten. Hierzu besteht auch ein grundgesetzlicher Auftrag. Diese Infrastrukturbereitstellung hat durch den Bund neutral und ohne Wettbewerbsverzerrungen, orientiert an dem Bedarf und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger, zu erfolgen.

Es geht daher bei der gegenwärtigen Diskussion nicht nur um die reine Kapitalprivatisierung der Bahn AG, sondern um eine grundsätzliche Ausrichtung der deutschen Infrastrukturpolitik und der Rolle des Verkehrsträgers Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger und im europäischen Umfeld.

3. In den vergangenen 60 Jahren hat man immer wieder versucht, den Verkehrsträger Schiene, insbesondere aber die Deutsche Bahn, durch ordnungspolitische Eingriffe gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern zu bevorzugen. Alle nicht auf Wettbewerb gerichteten Maßnahmen blieben letztlich ohne Erfolg.

Mit der Bahnreform 1994 sollte alte Taktiererei aufgegeben und mit einem „großen Wurf“ die Finanzprobleme der Deutschen Bahn gelöst und ihr die Möglichkeit gegeben werden, sich stärker als in der Vergangenheit unternehmerisch als Logistikdienstleister zu betätigen und mehr Güterverkehre als bisher zu akquirieren. Zur Zielerreichung sollte bereits zum damaligen Zeitpunkt eine Trennung von Fahrweg und Betrieb erfolgen bzw. Schieneninfrastruktur, Betriebsinfrastruktur und Betriebsführung aus der DB AG ausgegliedert werden. Diese Maßnahmen wurden jedoch nicht konsequent durchgehalten. Entsprechend blieb die Reform im Ergebnis hinter den Erwartungen zurück und weißt nicht die Erfolge auf, die letztlich hätten erreicht werden können.

4. Dem oben angesprochenen Dienstleistungsgedanken folgend hat sich die Deutsche Bahn AG jedoch seit der Bahnreform deutlich stärker unternehmerisch betätigt und sich international als Logistikdienstleister aufgestellt. Hierzu gehören auch die Unternehmensakquisitionen auf dem deutschen und internationalen Logistikmarkt. Diese Ausrichtung kann auch aus Sicht unserer Mitgliedsunternehmen nur positiv beurteilt und auf Fortsetzung gehofft werden. Das Schienennetz hat seitdem aber in der Unternehmensstrategie der DB AG eine zunehmend nachrangige Bedeutung, insbesondere was die Bereiche angeht, in denen Gewinne erzielt werden.

Wenn sich die Deutsche Bahn AG –richtigerweise- als internationaler Logistikdienstleister aufstellt, ergibt sich keine Notwendigkeit mehr, aus vermeintlich nationalem Gesamtinteresse Infrastruktur und Betrieb in einem Unternehmen zu integrieren. Es käme letztlich ja auch keiner auf die Idee, der Deutschen Lufthansa die deutsche Flughafeninfrastruktur samt Slotverwaltung oder einer Großspedition des Straßengüterverkehrs das Autobahnnetz zuzuschlagen.

5. Die Auswirkungen einer integrierten Lösung auf den Bundeshaushalt und damit auf die Infrastrukturentwicklung aller Verkehrswege wären erheblich. Dies liegt darin begründet, dass langfristige Zusagen von Investitionszuschüssen und Regionalisierungsmitteln Voraussetzungen für einen Börsengang wären, um eine angemessene Kapitalrendite zu erzielen. Eine Mittelverwendungsentscheidung durch den Bahnvorstand könnte als Freibrief gesehen werden, der letztlich zu Lasten der Wettbewerber auf dem Netz und der anderen Verkehrsträger ginge. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Bahn AG ihr zugewiesene Investitionsmittel bisher nur in einem einzigen Jahr wirklich verbraucht hat.

Votum

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen, insbesondere der Bahn als international tätiger Logistikkonzern, der Förderung des Bahnanteils am Modalsplit über mehr Wettbewerb und einer Beurteilung des Haushaltsrisikos, ergibt sich – auch nach ausführlichem Studium des vorliegenden Gutachtens von Boz/Allen/Hamilton – unser eindeutiges Votum für das Trennungsmodell.

Nur durch eine Trennung des Netzes mit staatlicher Verwaltung in einer Infrastrukturgesellschaft ist der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienenverkehrsnetz wirklich gewährleistet. Auf diese Art und Weise wird der gezielte Wettbewerb von privaten Dienstleistungsunternehmen – auch wenn Wunder nicht erwartet werden sollten – zumindest mehr Verkehr auf die Schiene verlagern können als dies bisher der Fall ist. Auf diese Entlastung ist auch unsere überlastete Straßenverkehrsinfrastruktur dringend angewiesen.

Auch aus dem vorliegenden Gutachten geht auch klar hervor, dass die Trennungsvariante zum höchsten Wachstum im Schienenbereich führen würde.

Bei der Trennungsvariante in den Hintergrund treten müssen unseres Erachtens geringfügige Nachteile beim zeitlichen Ablauf der Privatisierung und dem Privatisierungserlös, sowie Trennungskosten und der Verlust von Teilen von Synergieeffekten. Gemessen am Gesamtvolumen treten diese Werte in den Hintergrund.

Wenn die Politik ein Interesse daran hat, im Maße des möglichen dem Schienengüterverkehr künftig wieder eine höhere Bedeutung zukommen zu lassen, dann gehört dazu ein leistungsfähiges Netz für diesen Schienengüterverkehr, einschließlich der Umschlagseinrichtungen, das im Interesse aller Nutzer nachfragegerecht ausgebaut wird und über eine Trennung von der Bahn AG eine völlig neutrale diskriminierungsfreie Nutzung durch alle Dienstleister zulässt. Entscheidungen über die Stilllegung von Strecken, aber auch deren Ausbau etc., die für alle Eisenbahnunternehmen von strategischer Bedeutung sind, könnten sich sonst letztlich nur an den Interessen der DB ausrichten.

Auch ein transparentes und nachvollziehbares Trassenpreissystem lässt sich nur über eine Trennungslösung wirklich realisieren.

Dieser Prozess ist natürlich EU-weit für alle Eisenbahngesellschaften anzustreben.

Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Juni 2006

Stellungnahme zum Thema “Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG”

**Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB
Dr. Winfried Wolf**

Zusammenfassung

Wir treten ein für den uneingeschränkten Erhalt des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG und für einen „status quo plus“, für eine optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum. Die Deutsche Bahn AG in ihrer jetzigen Form ist für uns – wie für viele – kein positiver Bezugspunkt, wohl aber sind dies die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), einschließlich der dort praktizierten teilweise dezentralen öffentlichen Eigentumsformen.

Wir gelangen zu dieser Position, indem wir konsequent die folgenden vier Ziele in den Mittelpunkt stellen:

- Orientierung auf eine nachhaltige, zukunftsfähige Verkehrspolitik, die sich den Zielen des Klimaschutzes und der Umweltverträglichkeit verpflichtet sieht
- Erhalt und Ausbau des Schienennetzes als Infrastruktur und der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt
- Ständige Verbesserung der Angebote im Schienenverkehr für die Fahrgäste mit dem Ziel, eine zufriedenstellende Mobilität und die freie Entfaltung der Persönlichkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß Gehen, Rad fahren, öffentliche Verkehrsmittel bzw. Schienenverkehr) gewährleisten zu können.
- wachsende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Wir, BsB, sind eine Gruppe von derzeit 18 Bahnfachleuten und engagierten Freunden der Schiene. Unsere Stellungnahme entspricht gleichzeitig in ihren wesentlichen Aussagen der Position des Aktionsbündnisses „Bahn für Alle“, das an dem Tag, an dem diese Anhörung stattfindet, am 1. Juni 2006, auf einer Pressekonferenz vorgestellt wurde, und in dem die folgenden Organisationen und Gruppen zusammenarbeiten:

- Attac Deutschland
- bahn von unten (in TRANSNET)
- BUND Bund Naturschutz
- Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB
- NaturFreunde Deutschlands
- Robin Wood.

Die Mitglieder von Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB:

Adolf-Heinrich von Arnim, Gerswalde
Rolf Becker, Hamburg
Prof. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell
Peter Conradi, Stuttgart
Klaus Gietinger, Frankfurt/M.
Eberhard Happe, Celle
Johannes Hauber, Mannheim
Dr. Liesel Hartenstein, Leinfelden-Echterdingen
Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Universität Marburg
Hans-Joachim Kernchen, Berlin
Karl-Heinz Ludewig, Berlin
Andreas Kleber, Schorndorf
Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier
Prof. Dr. Jürgen Rochlitz, Burgwald-Eder
Wolfgang Schacht, Hannover
Gangolf Stocker, Stuttgart
Hermann Scheer, Waiblingen
Dr. Winfried Wolf, Wilhelmshorst

Unsere Position wird im Folgenden in zehn Thesen dargestellt.

1.

Die Deutsche Bahn AG ist Eigentum des Bundes. Es gibt keinen Beschluss des Eigentümers, dieses Eigentum aufzugeben. Es geht also darum, „ob“ dieses Eigentum aufgegeben werden soll. Es geht nicht primär – oder nur in zweiter Linie – um die Frage, „wie“ eine Kapitalprivatisierung aussehen könnte.

Die Entscheidung über die Bahnreform wurde im Bundestag 1993 gefällt. Damals wurde im Gesetz über die Gründung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) in § 8 festgehalten: „Die Bundesrepublik Deutschland wird ... alleinige Aktionärin der Deutschen Bahn AG.“ Es gibt seitens des Souveräns, des Bundestags, keine dem entgegenstehende neue Entscheidung. Was es gibt sind Meinungsäußerungen und Positionen von Parteien, von Verbänden, des damaligen Bundeskanzlers und der gegenwärtigen Bundeskanzlerin, anderer Personen der Exekutive und nicht zuletzt des Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG, wonach die Entscheidung von 1993 aufgehoben werden soll bzw. das Suggestieren einiger der Genannten, wonach sich eine entsprechende Entscheidung gewissermaßen naturnotwendig aus der Bahnreform ergeben würde.

Selbstverständlich lassen sich die Beschlüsse zur Bahnreform von 1993 und die später erfolgte interne Unterteilung der Deutschen Bahn AG in fünf unterschiedliche Aktiengesellschaft unter dem Dach einer Management-Holding so interpretieren, dass es auf eine Kapitalprivatisierung hinauslaufen würde. *Solche Interpretationen können jedoch eine Entscheidung in der Substanz nicht ersetzen.* Von Interesse dürfte allerdings sein, dass in der Debatte zur Bahnreform 1993/1994 die Position (späterer) „Börsengang“ oder (zukünftige) „Kapitalprivatisierung“ der Deutschen Bahn AG von *keinem* maßgeblichen Vertreter aus den Reihen der CDU/CSU, SPD oder Bündnis 90/Die Grünen vertreten wurde. Diese Minderheitsposition wurde teilweise von der FDP eingenommen. Die PDS stand auf der anderen Seite der Positionen-Skala und lehnte bereits die Bahnreform ab.

2.

Die Bahnreform von 1993/94 ist in ihren vier wesentlichen Zielsetzungen gescheitert. Es liegt nahe, das Scheitern dieser *formellen* Privatisierung ernsthaft zu analysieren anstatt zur *reellen* Kapitalprivatisierung fortzuschreiten.

Ziel 1 der Bahnreform lautete: Bundesbahn und Reichsbahn kommen die Steuerzahlenden zu teuer; die Bahnreform wird eine Entlastung bringen. Tatsächlich fließen heute pro Jahr mehr Mittel in die Schiene als vor der Bahnreform (einschließlich BEV). Der 2003er Umsatz der DB AG (den Stinnes-Erwerb herausgerechnet) übertraf das Niveau von 1994 nur knapp (1994: 14,8 Mrd. Euro; 2003: 15,9 Mrd. Euro), wobei dieser Anstieg weitgehend identisch ist mit dem Anstieg der Regionalisierungsgelder (BAH-Gutachten S.99).

Ziel 2 lautete: Die Bahn wird entschuldet und hat nur so eine Chance im Verkehrsmarkt. Tatsächlich startete die Deutsche Bahn AG im Januar 1994 schuldenfrei. Sie war Ende 2005 erneut mit rund 25 Milliarden Euro verschuldet. Das Verhältnis Verbindlichkeiten zu Eigenkapital hat auch aus Sicht des Bahnvorstands einen derart kritischen Punkt erreicht, dass die Bahn fordert, ein größerer Teil der Privatisierungserlöse müsse – in offenem Widerspruch zur Logik einer Privatisierung – ihr zu Gute kommen, um „die Eigenkapitalbasis zu stärken“.

Gleichzeitig laufen einige Privatisierungsmodelle auf eine neuerliche Entschuldung auf Kosten der Steuerzahlenden hinaus (siehe These 5).

Ziel 3 lautete: Die Bahn muß ihren Anteil am Verkehrsmarkt erhöhen. Tatsächlich sank der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt im Personen- und Güterverkehr. Nach Angaben des Booz Allen Hamilton-Gutachtens im Personenverkehr von 8,3 % 1994 auf 7,9 % 2002 und im Güterverkehr von 17,4 auf 14,9%. (Seiten 97 u. 98). Nach der jüngsten Ausgabe von „Verkehr in Zahlen“ waren es 1993 (im letzten Jahr vor der Bahnreform) im Personenverkehr 7,0 % und 2004 6,6 %. Im Güterverkehr 16,8 % bzw. 15,8 %. (ViZ, 2005/2006, S.230f und 254f).

Interessant ist dabei, dass es im genannten Zeitraum im eigenwirtschaftlichen Segment des Personenfernverkehrs sogar zu einem absoluten Rückgang der Verkehrsleistung kam (1993: 33,5 Mrd. Pkw; 2004: 32,4 Mrd. Pkm.) Dies kontrastiert mit der Tatsache, dass im gleichen Zeitraum mehr als 50 Milliarden Euro in Neubaustrecken für den Schienenfernverkehr investiert wurden und dass in diesem Zeitraum die Neubaustrecken Hannover – Stendal – Berlin und Köln – Frankfurt/M. in Betrieb genommen wurden.

Ziel 4 der Bahnreform lautete: Anstelle einer „Behördenbahn“ benötigen wir ein kundenfreundliches Serviceunternehmen. Tatsächlich liegt das Ansehen der Deutschen Bahn AG unter allen großen Unternehmen des Landes im unteren Bereich, wenn nicht auf dem letzten Rang. Die Corporate Identity – die Identifizierung der Beschäftigten mit dem Unternehmen – ist auf einem traurig niedrigen Niveau angelangt: 70 Prozent der Bahnbeschäftigten würden ihr Unternehmen im engen Freundeskreis nicht weiter empfehlen. Die Gründe für das schlechte Image liegen offensichtlich im Top-Management selbst. Der Bahnchef landet im Ranking unterschiedlicher Unternehmensbosse regelmäßig auf dem letzten Platz.

3.

Kein einziges Ziel, das in der Öffentlichkeit genannt wird, wird mit der Kapitalprivatisierung erreicht.

Behauptet wird, es gehe bei der Kapitalprivatisierung der DB AG um einen „*Beitrag zur Haushaltssanierung*“. Tatsächlich werden einmalige Einnahmen aus dem Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG zwischen 3 und 8 Milliarden Euro erwartet. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil dieser Einnahmen im dann privatisierten Unternehmen verbleiben soll. Die realen Einnahmen werden zwischen Null und drei Milliarden liegen und damit keinen größeren Stellenwert einnehmen.

Es wird argumentiert, eine Kapitalprivatisierung bringe eine *Entlastung des Bundeshaushalts*. Tatsächlich sind alle Privatisierungsmodelle damit verbunden, dass parallel mit der Kapitalprivatisierung eine auf rund zehn Jahre ausgelegte „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV“ abgeschlossen werden müsste, die jährliche Unterstützungsleistungen für die Schiene in einer Höhe festlegen, wie sie auch in den vergangenen Jahren in das System Schiene flossen. Das aber heißt: Die möglicherweise erzielbaren kurzfristigen Einnahmen durch den Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG oder eines Teils desselben an private Investoren würden bereits im ersten Jahr bei weitem übertroffen durch die Unterstützungsleistungen die der Schiene – und nunmehr in erheblichem Maß privaten Anteilseignern – zufließen würden.

Des Weiteren wird argumentiert, die Deutsche Bahn AG würde im Fall einer Kapitalprivatisierung „Zugang zu frischem Kapital“ erhalten. Das Gegenteil ist der Fall. Eine privatisierte Deutsche Bahn AG hätte zunächst ein niedrigeres Kredit-Ranking als die DB AG in Bundesbesitz; jede Form der Aufnahme von Fremdkapital käme teurer. Sodann würden private Investoren darauf drängen, zur Erzielung der erwarteten Rendite Werte aus dem Unternehmen herauszuziehen anstatt neues Kapital dem Unternehmen zuzuführen. Vor allem aber würden die Verbindlichkeiten, die derzeit bereits das Eigenkapital der DB AG fast aufgezehrt haben, im Fall einer privatisierten DB AG deutlich stärker negativ ins Gewicht fallen als im Fall einer Bahn, hinter der gegebenenfalls die Bundesrepublik Deutschland als alleinige Aktionärin steht.

Schließlich wird als Ziel für eine Kapitalprivatisierung angeführt, *die Schiene müsse ihren Anteil im Verkehrsmarkt erhöhen*. Tatsächlich gibt es in den im Booz Allen Hamilton-Gutachten diskutierten Privatisierungs-Modelle kein einziges, das einen wachsenden Anteil der Schiene als Ganzes im Verkehrsmarkt prognostiziert. In allen Modellen soll der Schienenpersonennahverkehr weitgehend auf gleichem Niveau verharren, was zumindest teilweise Anteilsverluste nahe legt. Der Schienenpersonenfernverkehr soll in allen diskutierten Modellen sogar absolut rückläufig sein, was deutliche Anteilsverluste unterstellt. Lediglich im Schienenpersonenfernverkehr soll es unter spezifischen Bedingungen zu Anteilsgewinnen kommen.

Dass die Schiene im Fall einer Kapitalprivatisierung im Verkehrsmarkt weiter an Boden verlieren wird, geht bereits aus der Tatsache hervor, dass alle Privatisierungsmodelle von einer weiteren deutlichen Kappung des Netzes ausgehen. In einem Verkehrsmarkt, in dem für das Straßennetz und für die Infrastruktur des Luftverkehrs ein weiterer Ausbau vorgesehen sind, muss ein gleichzeitiger Rückbau der Schienenverkehrsinfrastruktur zu einem weiteren deutlichen Anteilsverlusten der Schiene führen.

Vor diesem Hintergrund ist dem Senator für Finanzen des Landes Berlin, Dr. Thilo Sarrazin, zuzustimmen, der bei der ersten Anhörung zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG am 10. Mai 2006 äußerte, es handle sich bei der Bahnprivatisierung um ein „ideologisches Thema“; im Herbst 2006 sei „eine politische Entscheidung“ gewollt. Es gibt kein einziges stichhaltiges sachliches Argument, das für einen Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG spricht.

4.

Die unterschiedlichen Modelle einer Kapitalprivatisierung der DB AG bringen nicht nur nicht die versprochenen Vorteile. Sie sind alle mit erkennbaren Nachteilen für die Schiene verbunden.

Die bei allen Privatisierungsmodelle auftretenden Nachteile bestehen in fünf Bereichen:

Erstens Fremdbestimmung: Alle Modelle eines Bahn-Börsengangs sind damit verbunden, dass private Investoren ganz oder in erheblichem Maß bestimmen werden, wie die Bahn und der Schienenverkehr sich entwickeln. Auch bei der Hereinnahme von Minderheitsaktionären (z.B. 49 % Anteile von privaten „Investoren“) würden diese in erheblichem Maß mitentscheiden (siehe Gutachten Seite 265). Diese Fremdbestimmung kontrastiert mit der Tatsache, dass der Schienenverkehr weiterhin in erheblichem Umfang mit staatlichen Unterstützungsleistungen zu betreiben ist, dass also Steuermittel direkt private Investoren alimentieren. Die Fremdbestimmung kann auch im sachlicher Hinsicht in erheblichem Maß zur gebotenen Förderung der Schiene in Widerspruch gelangen, dann, wenn Investoren

einsteigen, die dem Schienenverkehr widersprechende Interessen vertreten. In Großbritannien beispielsweise sind heute Unternehmen private Bahnbetreiber, deren Umsatz vor allem durch den Busverkehr (StageCoach) oder durch (Billig-)Flugverkehr (Virgin) bestimmt wird. Im Fall der DB AG war die Lufthansa als möglicher privater Investor im Gespräch. Bei der SNCF hat sich jüngst Air France als möglicher Betreiber des TGV zu Wort gemeldet. Es liegt auf der Hand, dass solche Investoren vor allem ein Interesse an ihrem Kerngeschäft haben und Bahnverkehr nur dort mit Engagement betreiben werden, wo dieser nicht ihrem wesentlichen Interesse widerspricht.

Zweitens Druck auf hohe Renditen: Jeder private Investor wird und muss Druck ausüben, die (derzeit minimale) Rendite deutlich zu erhöhen. Dies stellt einen Abzug an Mitteln dar, die für Investitionen und für einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Betrieb zur Verfügung stehen. Allein die anvisierte Rendite-Steigerung von rund 500 Millionen, die im Jahr 2005 erzielt wurden, auf 2 Milliarden im Jahr 2009, heißt, dass bis zu 1,5 Milliarden Euro an private Investoren fließen sollen, die anderenfalls für die Schiene zur Verfügung gestanden hätten. Die höheren Renditen könnten u.a. auf Kosten der Beschäftigten, durch Veräußerung von Teilen des Konzerns, durch Fahren auf Verschleiß usw. erwirtschaftet werden. Eine Bahn in öffentlichem Eigentum kennt nicht diesen Zwang zu maximalen Renditen. Dies wurde vom Vorstandsvorsitzenden der französischen Staatsbahn SNCF, Francois Gallois, wie folgt auf den Punkt gebracht:

*„Die Frage der Privatisierung stellt sich (in Frankreich) nicht, weil sie politisch nicht gewünscht wird. Die Franzosen wünschen mehrheitlich, dass wir ein öffentliches Unternehmen bleiben ... Ich füge hinzu: Wenn man einen Aktionär hereinnimmt, muß die Rentabilität des eingesetzten Kapitals sichergestellt sein. Das ist nicht der Fall: Mit unseren Gewinnen müssen wir die Investitionen finanzieren. ... Im übrigen wollen wir zeigen, dass ein Staatsunternehmen genauso effizient sein kann wie ein privates, gleichzeitig aber auch die Aufgaben des öffentlichen Dienstes erfüllen kann.“
(Süddeutsche Zeitung vom 23.3.2001).*

Drittens Gefahr von Spekulation: Alle Modelle bieten die Möglichkeit für großangelegte Spekulationsgeschäfte. Dies gilt im besonderen Maß für Modell eins, dem der Veräußerung des Konzerns als „integriertem Unternehmen“. Die gewaltigen Vermögenswerte, die insbesondere der damit verbundene Grund und Boden darstellt, legen diese Gefahr nahe (siehe auch die Aussagen, die auf der ersten Anhörung Prof. Jürgen Basedow, Vorsitzender der Monopolkommission, machte). Es kann aber auch bei den anderen Varianten zum Verkauf von Unternehmensteilen – zur Verschleuderung von wertvollem und teilweise notwendigen Betriebsvermögens – kommen.

Viertens weitere Synergieverluste: Die Modelle 2 bis 5 bringen weitere Synergieverluste mit sich, nachdem bereits die innere Aufspaltung der Bahn, die es nach 1994 gab, mit solchen Verlusten verbunden war. Es würden Bereiche mit Zehntausenden Arbeitsplätzen ausgegliedert. Das heute bereits oft mühsame – aber operativ zwingende – Zusammenspiel der unterschiedlichen Konzerngliederungen wird sich nochmals weit schwieriger gestalten.

Fünftens Flickenteppich statt Einheitlichkeit und Transparenz: Was die Gutachter als Vorteile bei den Modellen 2 bis 5 in aufsteigender Tendenz sehen, eine „Zunahme von Wettbewerb“, übersetzt sich für den Fahrgast – vor allem im Fernverkehr – in abnehmende Transparenz, Tarifwirrwarr und Fahrplan-Flickenteppiche. Dies kann, wie die britischen

Erfahrungen belegen, bis hin zur Gefährdung elementarer Sicherheitsstandards im Schienenverkehr gehen.

Die in dieser These skizzierten Nachteile einer Kapitalprivatisierung treten naturgemäß bei den einzelnen Modellen in unterschiedlicher Form und Akzentuierung auf.

5.

Einzelne Modelle einer Kapitalprivatisierung sind mit zusätzlichen, besonderen Nachteilen für die Schiene verbunden bzw. es ist erforderlich, sie ergänzend zu dem in These 4 Gesagten zu charakterisieren. Wir konzentrieren uns hier auf Modelle, die aus unserer Sicht in der aktuellen Debatte eine wichtige Rolle spielen.

Privatisierung des integrierten Unternehmens: In der Öffentlichkeit und in den „gewöhnlich gut informierten Kreisen“ wird zunehmend argumentiert, das Modell „Integrierter Börsengang“ sei nicht mehr aktuell. Zunächst ist festzustellen, dass sich für dieses Modell das Top-Management der Bahn, die größte Bahngewerkschaft und in der Bundesregierung bisher auch der Bundesverkehrsminister und der Bundesfinanzminister stark gemacht haben. EU-Kommissar Günter Verheugen hat anlässlich der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs erklärt, *alle* debattierten Modelle zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn seien mit dem EU-Recht kompatibel, also auch dasjenige der Privatisierung des integrierten Unternehmens. Vor diesem Hintergrund könnte sich eine Entwarnung für dieses Modell als voreilig erweisen. Wir stellen ausdrücklich fest: Dieses Privatisierungsmodell ist geeignet, den größtmöglichen Schaden für das System Schiene anzurichten. Das Spekulationspotential ist hier das mit Abstand größte (vor allem hinsichtlich der involvierten Gelände). Das Erpressungspotential eines privaten Aktionärs (mit 49 oder weniger Prozent Anteil) gegenüber dem Bund ist enorm. Es würde sich um eine kaum mehr reversible Entscheidung handeln bzw. der Bund könnte im Fall des erforderlichen Rückkaufs der Anteile mit Verlusten in Höhe von bis zu 100 Milliarden Euro rechnen (vgl. die erste Anhörung am 10.5.2006). Der Aspekt „Unterwertverkauf“, der im Gutachten von Prof. Karl-Dieter Bodack bei der ersten Anhörung dargelegt wurde, würde im Fall dieses Modells ein besonderes Gewicht erhalten. Die bei diesem Modell erzielbaren Einnahmen würden weit weniger als ein Zehntel dessen ausmachen, was das integrierte Unternehmen Deutsche Bahn AG (mit 35.000 km Trassen, 5500 Bahnhöfen, 11.000 Triebwagen, 400 ICE-Zügen usw.) an Werten verkörpert. Die These, diese Form einer Privatisierung des „integrierten Unternehmens“ biete mehr Sicherheit für die Arbeitsplätze bei der Bahn, ist nicht nachvollziehbar. Ein starker Minderheitsaktionär kann, um die erwartete Rendite zu erzielen, mit Erfolg darauf drängen, dass nach der Kapitalprivatisierung größere Teile des Unternehmens weiterverkauft werden.

Eigentumsmodell Grundvariante (= die Eisenbahninfrastruktur wird formal ausgegliedert und verbleibt in Bundeseigentum. Alle operativen Aufgaben, die mit dem Netz verbunden sind, verbleiben auf Basis eines langfristigen Pachtvertrags bei der DB AG, die zu 49 Prozent privatisiert werden kann): Dieses Modell hat scheinbar Charme und bietet sich – scheinbar – als eine Art „kleineres Übel“ an. Das Modell hat einige Parallelen zu dem Modell, wie es in Frankreich (SNCF als Transportgesellschaft mit strategischem Pachtvertrag und RFF als Infrastrukturunternehmen) praktiziert wird. In der Praxis wird sich dieses Modell kaum von der Privatisierung des integrierten Unternehmens unterscheiden. Während beim französischen Modell zumindest bisher der Staat bei beiden Gesellschaft alleiniger Eigentümer ist, gäbe es bei diesem Modell im Fall der Deutschen Bahn AG einen starken privaten Investor als Minderheitsaktionär, der eine vergleichbar starke Position einnehmen könnte wie oben für den Fall einer Privatisierung als „integriertes Unternehmen“ beschrieben.

Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante: Zwar wären bei diesem Modell die Aufgaben der Trassenvergabe und der Investitionsplanung der Netzgesellschaft, die in Bundeseigentum verbleiben soll, zugeordnet. Die Deutsche Bahn AG würde dann jedoch (sofort oder perspektivisch) zu 100 Prozent privatisiert. Es würde sich bei ihr um einen privaten, aber erheblich staatlich alimentierten Monopolisten handeln. Die negativen Erfahrungen, die der Bund mit einer faktisch nicht beherrschbaren DB AG in Bundesbesitz gemacht hat, würden in vielerlei negativer Hinsicht übertroffen werden.

Grundsätzlicher Aspekt im Fall jeder Form einer „Privatisierung ohne Netz“: Die von einigen Verbänden favorisierten Modelle einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG „ohne Netz“ vermeidet eine Debatte über das Problem der Verbindlichkeiten. Die Deutsche Bahn AG hat den größten Teil der Verbindlichkeiten – die Rede ist von 15 Milliarden Euro – bei der AG Netz verbucht. Eine „Privatisierung ohne Netz“ wäre demnach mit einer neuerlichen weitgehenden Entschuldung der Deutschen Bahn AG verbunden. Allein die (stillschweigende?) Übernahme dieses 15-Milliarden-Euro-Schuldenbergs würde rund das Zwei- bis Dreifache dessen ausmachen, was im Fall des Verkaufs des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG dem Bundeshaushalt zufließen würde.

Verkauf der Bahnhöfe (von Station & Service): Diese mögliche Form einer Privatisierung der DB AG könnte der Öffentlichkeit mit dem Argument schmackhaft gemacht werden, dass die Trassen (Netz AG) und die Transportgesellschaft in Bundeseigentum verbleiben und dennoch einige Milliarden Euro Einnahmen für den Bundeshaushalt erzielt werden könnten. Tatsächlich wurden viele Bahnhöfe in jüngerer Zeit auch mit öffentlichen Mitteln saniert und in lukrative Geschäfts- und Verkaufszentren umgewandelt. Die entsprechenden staatlichen Investitionen würden in erheblichen Nutzen für private Investoren konvertiert. Vor allem aber würden die 5500 Bahnhöfe in privatem Eigentum die Funktion von modernen Wegelagerer-Burgen einnehmen: jede Ein-, Aus- bzw. Durchfahrt von Zügen aller Art könnte zugunsten der neuen privaten Eigentümer abgerechnet werden. Im übrigen würden sich hinter den mehr als 5000 Bahnhöfen, die sich vielfach in exklusiven Citylagen befinden, perspektivisch enorme Bodenwerte und ein enormes Spekulationspotential verbergen. Hier sei auf den aktuellen Streit zwischen dem Bund und der DB AG verwiesen: Die DB AG hat im Fall einige wertvoller Bahnhöfe – so im Fall desjenigen in Frankfurt am Main und im Fall des neuen Hauptbahnhof Berlin – den Grund und die Gebäude nicht bei Station und Service, sondern bei der Holding DB AG verbucht (Vgl. Financial Times Deutschland vom 31.5.2006).

Verkauf der Güterverkehrssparte: Ein alleiniger Verkauf des Güterverkehrs – u.a. mit Railion – würde möglicherweise in der Öffentlichkeit auf nur geringen Widerstand stoßen, da grundsätzlich (fälschlicherweise) der Güterverkehr nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Debatten steht. Wenn es sich um einen Verkauf einschließlich Schenker/Stinnes/Bax Global handelt, könnte auch damit ein kurzfristiger Erlös von einigen Milliarden Euro erzielt werden. Hier gilt es zwei Aspekte zu beachten:

(a) Die Potentiale im Schienengüterverkehr werden derzeit vom Bahnmanagement bzw. vom Schenker-Stinnes-Railion-Management vor allem im Langstreckenverkehr gesehen. Dies widerspricht der derzeitigen Struktur des Schienengüterverkehrs, in dem auch heute noch die durchschnittlichen Transportweiten bei rund 280 km liegen. Die DB AG ist allerdings dabei, eine Politik der self-fulfilling-prohecy zu betreiben und hat in den letzten Jahren die Zahl der Industriegleise auf weniger als ein Drittel reduziert (1992 gab es 13.629 Privatgleisanschlüsse, 2004 waren es noch 4004. ViZ 2005/2006, S.65). Damit zerstört die Bahn gezielt jeden regionalen Schienengüterverkehr und den Waggon-Güterverkehr und orientiert fast ausschließlich auf Ganzzüge über lange Distanzen. Volkswirtschaftlich und hinsichtlich des

Erhalts regionaler Strukturen handelt es sich hier um eine fatale Orientierung. Eine Privatisierung dieses Segments dürfte diese Orientierung noch verstärken.

(b) Eine Heraustrennung des Schienengüterverkehrs und dessen Privatisierung verstärkt die Tendenzen, getrennte Schienennetze für den Personen- und für den Güterverkehr vorzuhalten. Auf diese Orientierung setzt auch die EU-Kommission im jüngsten Weißbuch der EU zur Verkehrspolitik (2001). Dabei wird ausdrücklich und mehrmals positiv auf das Beispiel der USA verwiesen. Eine Orientierung auf getrennte Netz wird aber zu erheblichen Synergieverlusten und doppelt vorgehaltenen Infrastruktur-Einrichtungen führen. Vor allem ist damit ein Modell eines Schienenpersonenverkehrs verbunden, das fast ausschließlich auf Hochgeschwindigkeit bei einzelnen Strecken und Nahverkehr in regionalen Netzen setzt. Ein Gesamtnetz für den Personenverkehr wird es in diesem Modell kaum geben. Was auch der Realität in den USA entspricht.

Anmerkung: Ein alleiniger Verkauf von Teilen der Deutschen Bahn AG, die nicht zum Kerngeschäft des Schienenverkehrs zählen, also etwa von Bax/Global, vom Lkw-Speditionsgeschäft und von der übrigen Straßenverkehrs- und Hochsee-Logistik kann ergebnisoffen diskutiert werden. Hierdurch würde kaum Schaden für das entscheidende Geschäft auf der Schiene entstehen. Verwiesen sei allerdings auf den damit verbundenen kostspieligen Zickzackkurs, des Verkaufs von Schenker Anfang der neunziger Jahre, des Rückkaufs dieses Unternehmens in jüngerer Zeit und der neuerliche mögliche Verkauf.

6.

Viele aktuell debattierten Modelle einer „Privatisierung ohne Netz“ gehen von einer Extrapolation der teilweise positiven Erfahrungen im Schienenpersonennahverkehr aus. Sie entsprechen oft reinem Wunschdenken. Teilweise sind sie geeignet, von der realen Privatisierungsdebatte und den damit für die Schiene verbundenen Gefahren abzulenken.

Immer wieder wird auf den Erfolg der Regionalisierung des Schienennahverkehrs und dabei auf Erfolge von „privaten Bahnen“ verwiesen. Diese positiven und aner kennenswerten Beispiele gibt es ohne Zweifel. Die hier gemachten Erfahrungen werden jedoch oft einseitig interpretiert und vor allem in unzulässiger Weise auf das System Schiene insgesamt extrapoliert. Es gilt, dabei die folgenden Aspekte im Blick zu behalten:

- Die erwähnten Erfolge im Nahverkehr wurden in erster Linie erzielt, weil die Deutsche Bahn AG bzw. deren Tochter DB Regio wenig flexibel agierte und weil in einigen Bereichen grundsätzlich dezentrale Strukturen von Vorteil sind. Dies gilt jedoch für rein private Bahnen ebenso wie für nichtbundeseigene Bahnen (NE-Bahnen) in öffentlichem Eigentum. So wurden – um nur drei Beispiele zu nennen – in Usedom (UBB), in Oberschwaben (Gaisbockbahn) und im Raum Karlsruhe/Schwarzwald (KVB) vergleichbare Erfolge von Unternehmen in öffentlichem Eigentum erzielt.
- Fast alle zitierten Erfolge von Bahnen, die nicht zur DB AG zählen, wurden im Schienenpersonennahverkehr gemacht. Dieser aber wird zu 70 bis 80 Prozent durch staatliche Unterstützungsleistungen finanziert (Regionalisierungsgelder). Die unternehmerische Leistung ist in diesen Fällen nur begrenzt aussagekräftig. Tatsächlich gibt es im Schienenpersonenfernverkehr keine vergleichbaren Erfolge. Vor der Bahnreform gab es mit den TUI-Ferienzügen sogar mehr von privaten Unternehmen betriebene Schienenverkehrsleistungen als zwölf Jahre nach Start der Bahnreform. Als der

InterRegio 2000/2001 eingestellt wurde, war es nicht möglich, private Investoren wenigstens für den teilweisen Aufbau von Ersatzverkehren zu gewinnen. Offensichtlich sind die in diesem Sektor, der eigenwirtschaftlich arbeiten muss, erzielbaren Renditen für ein privates Engagement nicht groß genug.

- Insgesamt geht es bei einem zu privatisierenden Fernverkehr nochmals um völlig andere – größere – Dimensionen des Kapitaleinsatzes. Es ist nicht absehbar, wie ein privater Betreiber über einen längeren Zeitraum eine ICE-Flotte rentabel betreiben soll, ohne sich auf wenige äußerst rentable Verbindungen zu konzentrieren und ohne dabei spezifische – bisher erbrachte – Angebote radikal zu kappen (beispielsweise Fernverkehrsfahrten an Sonntagvormittagen oder in den Tages-Randlagen; vgl. die Stellungnahme von Prof. Karl-Dieter Bodack am 10. Mai 2006).
- Vor allem fehlen im Fall des Fernverkehrs jede Art regulierende Vorgaben, die dazu beitragen würden, ein Investment der „Rosinenpickerei“ zu verhindern. Eine Konkretisierung des Grundgesetzartikels 84e, der neben einer „Infrastruktur-Gewährleistungspflicht des Bundes“ (BAH-Gutachten S.111 und 113) im Fernverkehr auch die Gewährleistung von „Verkehrsangeboten“ entsprechend dem „Wohl der Allgemeinheit“ vorsieht, in Form eines dort angesprochenen Bundesgesetzes, gibt es bisher nicht. Es ist nicht zu erwarten, dass im Rahmen einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ein entsprechendes regulierendes Gesetzes-Korsett für einen zufriedenstellenden Fernverkehr geschaffen werden würde. Dies würde im übrigen im Rahmen einer Privatisierungspolitik nur dann Sinn machen, wenn auch in diesem Sektor, wie im Nahverkehr, zusätzliche staatliche Unterstützungsleistungen für potentielle private Investoren erbracht werden würden (etwa in indirekter Form durch stark reduzierte Trassenpreise auf entsprechend wenig rentablen Strecken).

Alle diese Aspekte werden bei einigen sympathischen Modellen, die für eine „Privatisierung ohne Netz“ plädieren, ganz oder weitgehend ausgeklammert. Oder es wird unterstellt, dass eine große Zahl von Bedingungen, die im Rahmen dieser Konzepte formuliert werden, im Fall einer Kapitalprivatisierung ohne Netz auch erfüllt werden würden. Das entspricht jedoch weitgehend Wunschenken. Um es nochmals festzuhalten: Das Gutachten von Booz Allen Hamilton geht in allen Privatisierungs-Varianten davon aus,

- dass die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr nicht wachsen
- dass die Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr sogar absolut sinken
- dass das Schienennetz nochmals deutlich gekappt werden wird.

Nur unter diesen Bedingungen soll es den einen und anderen positiven Effekt für den Haushalt und für die Schiene (dann nur im Güterverkehr) geben. Wer behauptet, es gebe auch eine Privatisierung ohne Netz, bei der der Anteil der Schiene im Nah- und vor allem auch im Fernverkehr wachse, muß unter den gegebenen Bedingungen eine solche These mit einer umfangreichen Analyse – und mit einer Widerlegung der entsprechenden Ergebnisse des Booz Allen Hamilton-Gutachtens – untersetzen.

7.

Die aktuelle Debatte über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG wird maximal mit einer „Reichweite“ von 15 Jahren, in der Regel nur von 10 Jahren, geführt. Dies wird dem Untersuchungsgegenstand Schienenverkehrs als einer „säkularen“

Investition nicht gerecht. Wir laufen damit Gefahr, mit dem Blick auf relativ kurzfristige Ergebnisse auf lange Sicht jede Perspektive für die Schiene auszuschließen.

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton untersucht die Perspektiven einer zu privatisierenden Deutschen Bahn AG bis zum Jahr 2015, teilweise bis 2020, also mit einer „Reichweite“ von maximal 14 Jahren. Nun sind Eisenbahnen ein Anlagevermögen, das in mehr als 150 Jahren erarbeitet wurde. Neue Bahnstrecken, etwa die in den letzten Jahren in Betrieb genommenen Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover – Berlin oder Frankfurt/M. – Köln, für die zusammen rund 15 Milliarden Euro investiert wurden, haben eine realistische Lebensdauer von 50 und mehr Jahren. Die Steuerzahlenden haben demnach bei einer derart brisanten Fragestellung ein Recht darauf zu erfahren, was in diesem Zeitraum, also in den nächsten 50 und mehr Jahren, aus dem System Eisenbahn auf deutschen Boden wird, wenn es denn privatisiert werden soll.

Hier handelt sich um einen grundsätzlichen Aspekt. Bereits in den Ursprüngen des Schienenverkehrs argumentierten Eisenbahnfachleute, dass es sich in diesem Sektor um Anlagen mit einem „säkularen Verschleiß“ handeln würde, weswegen sich dieser für private Kapitalanlagen, die grundsätzlich auf einen kurzfristigen Profit abzielen, nicht eignen würde. Der große Theoretiker der Unternehmerpersönlichkeit, der Nationalökonom Joseph A. Schumpeter, beschrieb in seinem Standardwerk „Konjunkturzyklen“ ausführlich, wie die Eisenbahnen weltweit zunächst „im wesentlichen das Werk von Privatunternehmern“ waren und wie diese im Verlauf der Zeit aufgrund der spezifischen Form der Kapitalanlage zur treibenden Kraft bei Spekulationskrisen und in den Weltwirtschaftskrisen wurden und „das Schauspiel von Finanzmanövern und von Kämpfen zwischen Finanzgruppen“ boten. Es sei dann, so Schumpeter, erst die Ära der Nationalisierung und der staatlich organisierten Eisenbahnen gewesen, die die Höchstleistung dieser Technik zum Tragen brachte. Schumpeter: „Von diesem Zeitpunkt (1884) ab führte der (preußische) Staat den Bau (von Eisenbahnen) selbst durch, vereinheitlichte die Frachtsätze, rationalisierte die Verwaltung und vollbrachte damit eine Leistung, die man in der ganzen Welt als Standardbeispiel eines erfolgreichen öffentlichen Unternehmens betrachtete.“ (Joseph A. Schumpeter, Konjunkturzyklen, Band I, Göttingen 1961, Seiten 357, 415 und 358)

Damals agierten private Eisenbahnunternehmer noch in einem Verkehrsmarkt, in dem die Schiene eine maßgebliche Position inne hatte. Heute haben wir einen Verkehrsmarkt, der vom Auto und Flugzeug bestimmt wird. Unter diesen Bedingungen ist die Gefahr nochmals deutlich größer, dass das „Aussetzen“ der Deutschen Bahn AG oder großer Teile derselben in den privat organisierten Verkehrsmarkt zu einer Wirtschaftsweise führt, die der langfristigen Art dieser Kapitalanlage nicht gerecht wird. Dass es also nach 50 Jahren der Nutzung einer Neubaustrecke nicht das erforderliche, zurückgelegte Kapital geben wird, um die entsprechende Strecke grundlegend zu sanieren. Oder dass es – wenn es „nur“ zu einer Privatisierung ohne Netz kommt – nach 20 Jahren der Nutzung einer ICE-Flotte nicht das erforderliche, zurückgelegte Kapital geben wird, um diese Flotte zu erneuern. Private Investoren können sich jedoch von heute auf morgen von ihrem Investment verabschieden. Der Staat bzw. die Steuerzahlenden stünden dann jedoch vor der fatalen Situation, entweder den entsprechenden Schienenverkehr für immer aufgeben oder ein weiteres Mal Dutzende Milliarden Euro aufbringen zu müssen, um den Schienenverkehr in diesem Bereich zu erhalten.

8.

Der Bezug auf die Deutsche Bahn AG dient heute für alle diejenigen, die einer Kapitalprivatisierung das Wort reden, als eine Art Kontrastprogramm, vor dessen Hintergrund sich die Zukunft einer privatisierten Bahn in rosigen Licht abhebt. Dieses Kontrastprogramm ist fragwürdig. Die Deutsche Bahn AG ist das legitime Kind der Bahnreform.

Ganz ohne Zweifel kann die Deutsche Bahn AG auch aus unserer Sicht kein positiver Bezugspunkt für einen überzeugenden Schienenverkehr und schon gar nicht für ein effizientes Schienenunternehmen in öffentlichem Eigentum sein. Dennoch muss festgehalten werden: Am Beginn der Bahnreform stand die Bildung der Deutschen Bahn AG. Vor allem mit ihr sollte der Start in ein neues Eisenbahnzeitalter gelingen. Die Gründe für das – weitgehende – Scheitern der Deutschen Bahn AG haben nichts damit zu tun, dass dieses Unternehmen sich weiter in Bundeseigentum befindet. Sie sind Resultat der konkreten Unternehmenspolitik, die die Deutsche Bahn AG betrieb. Der Bund als Eigentümer hat diese Politik zugelassen, wenn nicht unterstützt.

So war und ist die Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr bei gleichzeitiger Aufgabe der Bahn in der Fläche falsch. Doch genau diese Politik würde im Fall einer Kapitalprivatisierung der Bahn – gleichgültig ob mit oder ohne Netz – fortgesetzt und noch verstärkt werden. Falsch ist auch die Behauptung, es sei die Unternehmensform einer Aktiengesellschaft, die es dem Bund verehrt habe, auf die Politik der Deutschen Bahn AG einen ausreichenden Einfluß zu nehmen. Tatsächlich gibt es eine Reihe Aktiengesellschaften in öffentlichem Eigentum, bei denen der Eigentümer seine spezifischen Vorstellungen zur Unternehmenspolitik durchsetzt. Der Bund als Eigentümer hat auch in vielen Fällen konkret die Unternehmenspolitik bei der Deutschen Bahn AG, teilweise auch diejenige im operativen Bereich, bestimmt. So durch die Wahl des Bahnchefs durch den Bundeskanzler höchstpersönlich – und im Fall der Verlängerung des Vertrags für denselben Bahnchef auf dem Höhepunkt der Managementkrise nach dem Scheitern der Bahnpreisreform von 2002/2003. Die Bundesregierung griff teilweise direkt in das operative Geschäft der Deutschen Bahn AG ein – und sie tat dies in einer kontraproduktiven Art und Weise, so als sich der Koalitionsvertrag vom Oktober 2002 ausdrücklich positiv auf das neue Bahnpreissystem PEP bezog. Die unternehmerische Fehlentscheidung zum Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke München – Ingolstadt – Erfurt wurde in erster Linie durch die Bundesregierung unter Helmut Kohl getroffen, sie wurde von der SPD-Grünen-Regierung nicht grundsätzlich revidiert und sie wird nun von der Regierung der Großen Koalition weiter umgesetzt.

Ein wichtiger kritischer Aspekt bei dem Bezugspunkt Deutsche Bahn AG betrifft die Struktur dieses Unternehmens. Es handelt sich eben nicht um ein „integriertes Unternehmen“. Vielmehr kam es nach der Bahnreform von 1994 zu einer vielfachen Aufspaltung des Unternehmens – u.a. in fünf Aktiengesellschaften und mehr als 200 weitere formell selbständige Unternehmen. Damit wurden die Managementebenen vervielfacht und aufgebläht, enorme Friktionsflächen geschaffen und Synergieeffekte verspielt. Das wurde im frühen Stadium richtig kritisiert – beispielsweise mit den Worten: „Die im ... Gesetz ... vorgesehene Verpflichtung, spätestens drei Jahre nach Gründung der Bahn AG die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr in eigene Aktiengesellschaften ... auszugliedern ... wird unweigerlich zu Mehrkosten und Angebotsverschlechterungen führen. Die bisherige gemeinsame Nutzung von Lokomotiven, Werkstätten und Anlagen sowie der wechselseitige Personaleinsatz haben Synergieeffekte möglich gemacht. Auch die nichtbundeseigenen Bahnen sind, wo immer möglich, so vorgegangen. Eine Trennung in Personen- und Güterverkehr wird daher vom VCD abgelehnt.“ So hieß es in einer

Stellungnahme dieses Verbandes vom Februar 1993. Auch wenn die Position dieses Verbandes heute eine andere ist, so hat sich diese Einschätzung doch bestätigt. Eine Kapitalprivatisierung wird zu weiteren Aufspaltungen und somit zu weiteren Mehrkosten und Synergieverlusten führen.

9.

Die formelle Privatisierung der Bahn war bereits mit einem Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen verbunden. Eine Kapitalprivatisierung würde weitere Zehntausende Arbeitsplätze im Bereich der Bahn und in der Bahntechnik-Industrie kosten.

Es gibt kaum eine andere Branche in unserem Land, in der es zu einem so tiefgreifenden Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen kam wie im Fall der Bahn. Ende 1993 gab es noch 365.000 Arbeitsplätze bei Bundesbahn und Reichsbahn. Ende 2005 waren es – Stinnes/Schenker herausgerechnet – weniger als 180.000. Die Beschäftigtenzahl wurde halbiert. Im gleichen Zeitraum wurden 50.000 Arbeitsplätze im Bereich der Bahntechnik abgebaut. Anlässlich der Einweihung des neuen Berliner Hauptbahnhofs rühmte sich der Bahnchef, allein unter seiner Ägide seien rund 100.000 Bahnjobs abgebaut worden und er vergab dabei das befremdliche Kompliment, es habe dabei „nie Streit mit den Gewerkschaften gegeben“ (in: Die Zeit vom 24.5.2006).

Der Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen wird oft damit begründet, es habe gleichzeitig enorme Fortschritte bei der „Produktivität je Beschäftigten“ gegeben. Dies trifft nur zu einem kleinen Teil zu. Der Bundesrechnungshof hat 1999 vorgerechnet, dass die Einsparungen bei den Personalausgaben sich weitgehend decken mit den Mehrausgaben für den Zukauf von Fremdleistungen (die in der Gewinn- und Verlustrechnung jedoch nicht als Personalausgaben erscheinen) (Bundesrechnungshof-Bericht vom 20.5.1999).

In Wirklichkeit war und ist mit dem Personalabbau auch ein Abbau von Service verbunden. Es kam zu einer weitreichenden, vielfach unerträglichen Arbeitsverdichtung. Teilweise wurden auch Standards in der Sicherheit des Schienenverkehrs tangiert (siehe die gerichtliche Aufarbeitung des Eisenbahnunglücks von Brühl vom Februar 2001). Das heißt, der Arbeitsplatzabbau trug auch direkt bei zu der schlechten Performance der Bahn und zu der extrem niedrigen Identifikation der Bahnbeschäftigten mit ihrem Unternehmen.

Im Fall einer Kapitalprivatisierung soll es einen fortgesetzten Personalabbau geben. Dessen Ausmaß mag umstritten sein. Tatsache ist, dass beim Auftakt der Bahnreform 1994 niemand auch nur am entferntesten daran dachte, es könne zu einer Halbierung der Bahnbelegschaft kommen.

10.

In der bisherigen Debatte um die Zukunft der Schiene in Deutschland fehlt die naheliegende Untersuchung eines „status quo plus“. Gleichzeitig gibt es unzureichende und tendenziöse Darstellungen der internationalen Erfahrungen. Insbesondere wird das Beispiel der erfolgreichen Bahn im Nachbarland Schweiz systematisch ausgeklammert. Dieses Beispiel sollte jedoch uns als Anregung dienen, wie eine erfolgreiche Bahn in öffentlichem Eigentum aussehen kann.

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton untersucht nur **unterschiedliche Varianten der Privatisierung**. Ähnlich verhielt es sich bereits im Fall des vorangegangenen Gutachtens von Morgan Stanley. Das ist eine sachlich nicht zu rechtfertigende Einschränkung, zumal es, wie

in These 1 ausgeführt, bisher keine Entscheidung zur Aufgabe des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG gab. Selbst eine oberflächliche Bilanz der Bahnreform müsste Anlass geben, **eine Untersuchung des „status quo plus“** vorzunehmen und die folgenden Fragen zu formulieren:

- Wie könnte eine ganzheitliche, integrierte und optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum – regional und sektoriell ergänzt um bestehende private Bahnen – aussehen?
- Wie könnten die sektoriellen Erfolge der Regionalisierung im Zeitraum 1994 bis 2005 verknüpft werden mit einer effizienten, kundennahen Deutschen Bahn in öffentlichem Eigentum?
- Welche Erfolgchancen könnte eine solche Bahn haben – im Vergleich zu einer Kapitalisierung der Deutschen Bahn AG?
- Welche anderen Bahnen in öffentlichem Eigentum, die sich einem Privatisierungskurs bisher weitgehend verweigern, haben welche Bilanzen vorzuweisen und weshalb sind diese keineswegs in erster Linie negativ?

Im BAH-Gutachten werden zwar internationale Vergleiche zwischen Bahnunternehmen vorgenommen. Diese sind jedoch vielfach diskussionswürdig und gelegentlich auch tendenziös. So nimmt das Gutachten auf den Seiten 94ff einen Vergleich zwischen unterschiedlichen Bahngesellschaften vor. Dort wird als Grundthese aufgestellt, dass man „im Marktsegment des Schienenpersonenverkehr ... feststellen“ könne, „dass bislang Länder mit (stärker) desintegrierten Eisenbahnsystemen eine höhere Wachstumsdynamik verzeichnen konnten. Dies gilt insbesondere für Großbritannien und für Schweden.“

Hier liegt eine extrem eingeschränkte Sichtweise vor. In Schweden musste z.B. die maßgebliche, privatisierte Personenverkehrsgesellschaft SJ 2001 faktisch Konkurs anmelden. Die staatlichen Zahlungen für das im Privatisierungsprozess befindliche Eisenbahnwesen haben sich enorm erhöht (vgl. Oliver Schöller, in: Internationales Eisenbahnwesen, 2004). Die Bilanz der Bahnprivatisierung in Großbritannien ist aus Sicht aller Parteien, der Gewerkschaften und auch des Unternehmerverbandes überwiegend negativ. Wenn im Booz Allen Hamilton-Gutachten, ähnlich wie zuvor im Gutachten von Morgan Stanley (2004), ausschließlich der Aspekt des Zuwachses an Fahrgästen herausgegriffen wird, so wäre in einer seriösen Untersuchung zu fragen, wie im Rahmen einer grundsätzlich negativen Gesamtbilanz dieser singuläre positive Faktor zu werten ist. Die Fachliteratur nennt hierfür die lange wirtschaftliche gute Konjunktur und die enorme Flexibilisierung und Job-Aufspaltung, die in Großbritannien allgemein zu einer massiven Steigerung *aller* Personenverkehre führten.

An anderer Stelle heißt es im Gutachten bezüglich der DB AG im internationalen Vergleich: „Deutschland nimmt mit einer Personenverkehrsleistung von gut 71 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2003 eine Spitzenposition (in Europa) ein. Ein weiteres Wachstum ist somit schwieriger zu realisieren als in Ländern mit geringerem Verkehrsvolumen.“ (S.95).

Diese Aussage ist grotesk. Dass das Land mit der mit Abstand größten Bevölkerung auch die größte Leistung im Schienenverkehr aufweist, stellt keinen besonderen Erfolg dar. Tatsächlich liegen bei einem europaweiten Vergleich die Leistungen im deutschen Schienenverkehr gemessen am Gesamtnetz oder pro Kopf der Bevölkerung im statistischen

Durchschnitt. Die in Eisenbahnen pro Kopf der Bevölkerung zurückgelegten Kilometer liegen selbst in kleinen Ländern wie in den Niederlanden (904), in Schweden (970) oder in Dänemark (1035) deutlich über der entsprechenden Zahl der in Deutschland pro Kopf zurückgelegten Kilometer im Schienenverkehr (900). In Frankreich werden pro Kopf der Bevölkerung gar jährlich 1214 km zurückgelegt.

Zur Schweiz schreibt das PRIMON-Gutachten bezüglich des Ländervergleichs: „Die Schweiz liegt mit ihrer Performance leicht über dem Durchschnitt der betrachteten Länder.“

Tatsächlich werden in der Schweiz pro Kopf der Bevölkerung jährlich 1850 km mit der Bahn zurückgelegt – rund doppelt so viel wie in Deutschland. Dabei hat die Schweiz nur eine Fläche, die einem Neuntel derjenigen der Bundesrepublik Deutschland entspricht. (Angaben jeweils für 2002 und nach: EU-Energy and Transport in Figures 2003).

Zu fragen wäre, weshalb man in diesem Gutachten nur einer Tabelle auf Seite 77 entnehmen kann, dass die Schweiz mit ihrer integrierten Bahn in öffentlichem Eigentum die niedrigsten „durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (Ptkm) der Eisenbahnen 1995 bis 2003“ aufwies, dass demnach die dortige SBB unter allen europäischen Bahnen am wenigstens bezuschusst werden musste?

Interessanterweise führt die Erwähnung des Beispiels Schweiz hierzulande bei den Befürwortern jeder Art von Bahnprivatisierung regelmäßig zu heftigen Abwehrreaktionen. Es werden allerlei fadenscheinige Argumente bemüht, um einen Vergleich mit der SBB von vornherein auszuklamern.

Lassen wir ein paar dieser Gegenargumente Revue passieren.

Immer wieder heißt es, der Vergleich sei falsch, da der Schienenverkehr in der Schweiz nur „eine Art bessere S-Bahn darstelle“. Antwort: Tatsächlich ist der schweizerische Schienenverkehr ähnlich strukturiert wie der bundesdeutsche: mit S-Bahnen, Regionalverkehr und Fernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite liegt in der Schweiz im Schienenpersonenfernverkehr z.B. nicht allzu weit unter derjenigen des deutschen Schienenfernverkehrs. Im übrigen müsste es in dem Fall, dass dieses Argument überzeugt, in einem Gebiet wie dem Ruhrgebiet, das kleiner als die Schweiz ist, aber eine ähnlich große Bevölkerungszahl hat, leicht sein, einen optimalen, den Strukturdaten der Schweiz ähnlichen Schienenverkehr zu realisieren. Doch die Schiene im Ruhrgebiet weist im modal split eine ähnliche Struktur auf wie im übrigen Deutschland – bzw. die Strukturdaten sind hier in der Schweiz um mehr als 50 Prozent besser.

Sodann wird gesagt, die Schweiz habe eine für den Schienenverkehr „weit günstigere Siedlungsstruktur“. Tatsächlich ist die Bevölkerungsdichte in der Schweiz niedriger als hierzulande. Das Schienennetz ist dichter als in der BRD. Demnach sind die grundlegenden Strukturdaten diesbezüglich in der Schweiz zumindest nicht günstiger. Hinzu kommt, dass die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz für den Schienenverkehr weit ungünstiger sind als hierzulande. Höhenunterschiede von bis zu 1000 Metern sind Standard in der Schweiz. In der BRD gibt es dies nur ausnahmsweise. Im Winter sinken in der Schweiz die Temperaturen um rund zehn Grad weiter unter Null als hierzulande. Dennoch sind die Züge der SBB weit pünktlicher als diejenigen in der BRD.

Weiter heißt es: Ja, die Schweizer und Schweizerinnen „lieben halt ihre Bahn“. Sie seien engagierte Bahnfahrende. Auch das stimmt nur zum Teil. In der Schweiz liegt die Pkw-Dichte höher als hierzulande. Es wird auch mehr Pkw gefahren als in der BRD. Dennoch wird mehr als zwei Mal so viel Bahn gefahren.

Die Gründe für den Erfolg der SBB müssen anderswo zu finden sein. Untersucht man, was die objektiven Gründe für den Erfolg der Schiene in der Schweiz sind, dann schälen sich vier objektive Gründe heraus:

Erstens gibt es in der Schweiz, obwohl es sich um ein führendes kapitalistisches Land handelt, keinen einzigen Autokonzern und kein einziges großes, auf dem Weltmarkt aktives Ölunternehmen. Dies trägt dazu bei, dass die Autolobby in der Schweiz nicht ganz so wirksam ist wie anderswo, dass sie vor allem nicht ganz so stark materiell gestützt wird.

Zweitens weist der schweizerische Schienenverkehr in der Eigentümerstruktur eine eher dezentrale Struktur auf. Rund die Hälfte aller Strecken und Schienenverkehrsunternehmen befindet sich in der Hand – in öffentlichen Eigentum – der Kantone. Diese sind in der Struktur den deutschen Bundesländern vergleichbar, gleichzeitig aber in der Regel nur so groß wie die kleinsten deutschen Bundesländer. Diese kantonalen Bahnen sind zwar in den Fahrplan und in das gesamte Tarifsystem der SBB eingebunden; für die Fahrgäste erscheint der schweizerische Bahnverkehr als ein einheitlicher. Doch die vielfach dezentralen Eigentumsformen führen zu einer großen Bürgernähe und Kundenfreundlichkeit.

Drittens besteht das führende Management-Personal bei der SBB in der Regel aus engagierten, kenntnisreichen und ambitionierten Bahnleuten. Dies gilt gerade auch für den SBB-Bahnchef. Das Management bei der DB AG hingegen ist seit geraumer Zeit überwiegend bar von Kenntnissen über den Bahnbetrieb. Vielfach handelt es sich um – vom Bahnchef selbst importierte „Lufthanseaten“.

Viertens ist der Erfolg der Schiene in der Schweiz Resultat einer demokratischen Tradition. Als die Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ im September 2005 in Bad Herrenalb zusammen mit der Evangelischen Akademie Baden eine Tagung zum Thema Bahn und Börse durchführte, gab es dort auch einen Vortrag eines Vertreters des schweizerischen Verkehrsministeriums. Dieser äußerte sinngemäß, sie, die Verkehrsfachleute in der Schweiz, hätten in den siebziger und Anfang der achtziger Jahre noch ähnliche Ziele verfolgt, wie sie dann bald darauf in der BRD im Schienenverkehr realisiert worden wären. Das heißt, es gab auch in der Schweiz u.a. eine Orientierung auf Hochgeschwindigkeit, auf das Abhängen mittelgroßer und kleinerer Städte, auf die Konzentration auf Metropolen und auf einen Geschäftsreiseverkehr usw.

Was war dann der Grund für die derzeit sichtbare, alternative Schienenverkehrspolitik? Der Vertreter des Schweizerischen Verkehrsministerium illustrierte dies mit einem Chart, auf der knapp zehn Referenden wiedergeben waren, dies es in Sachen Bahnpolitik in der Schweiz seit Anfang der achtziger Jahre gab. Immer entschied die Schweizerische Bevölkerung sich für den Erhalt der Bahn in der Fläche, gegen Höchstgeschwindigkeit und für eine bürgernahe Bahn. Und oft erfolgte dies gegen die große Mehrheit des schweizerischen Establishments und gegen den sogenannten verkehrspolitischen „Sachverstand“.

Die Entscheidung über eine Privatisierung der Bahn in Deutschland könnte einen weitreichenden Schritt darstellen, der entweder – im Fall der Beibehaltung des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG – die Zukunftsfähigkeit im Verkehrssektor offen hält oder – im Fall der Umsetzung einer der Privatisierungs-Varianten – diese weitgehend verbaut. Wir appellieren an alle Menschen mit Verantwortung, auf die Option Zukunftsfähigkeit zu setzen und das öffentliche Eigentum an der deutschen Bahn AG zu erhalten.

Eckpunkte

von

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

zur

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Anhörung

des

Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

des

Deutschen Bundestages

am

01. Juni 2006



ver.di-Bundesvorstand
Fachbereich Verkehr
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin

**Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft**

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ist innerhalb des Deutschen Gewerkschaftsbundes zuständig für den Bereich Verkehr mit allen Verkehrsträgern und somit auch für den Bereich der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Unsere Mitglieder in den rund 200 gewerblichen Eisenbahnverkehrsunternehmen (außerhalb der DB AG) sind von einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG insofern potentiell betroffen, wenn damit die für ihre Verkehrsleistung notwendige Infrastruktur tangiert wird.

Dies vorausgeschickt, freuen wir uns, dass der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages uns Gelegenheit zur Stellungnahme über die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG gibt.

TEIL A – Derzeitiger Börsengang der DB AG wird abgelehnt

Ein Börsengang der DB AG hat verkehrspolitische Konsequenzen, da die DB AG als „gewachsener öffentlicher Mobilitätskonzern“ notwendige gesellschaftliche und wirtschaftliche Mobilität von Personen und Gütern organisiert und damit zugleich Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist.

Zugleich ist die DB AG ein wichtiger Teil deutscher und europäischer Verkehrspolitik. Ihre Aktivitäten beeinflussen alle Verkehrsträger und –sektoren (z.B. Verkehrsverbünde, Road to Rail, Fährverkehre, Flughafenbindung) und tragen deshalb maßgeblich zur Erleichterung verkehrspolitischer Ziele bei, wie:

- Vorrang des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs vor dem Individualverkehr
- Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene,
- Effiziente und umweltpolitisch notwendige Vernetzung der Verkehrsträger
- Schonung von Ressourcen, Flächen und Umwelt

Die Sicherstellung, weitere Verfolgung und Vertiefung dieser genannten Ziele ist nur mit hoher politischer Einflussnahme und Kontrolle des Bundes möglich. Deshalb muss der Bund derzeit alleiniger Eigentümer der integrierten DB AG bleiben. Anderenfalls werden strategische, investive und personelle Entscheidungen im Konzern deutlich (bis zu 49%) unter dem Einfluss von privaten Kapitalinteressen getroffen. Eine solche Orientierung auf die Kapitalverwertung würde das Gemeinwohl verdrängen. Insofern muss eine Klärung herbeigeführt werden, mit welchen Steuerungsinstrumenten der Bund als oberste verkehrspolitische Instanz seine Vorstellungen für den Verkehrsträger Eisenbahn umsetzen kann.

Auch aus finanziellen Erwägungen macht ein derzeitiger Börsengang keinen Sinn. So können laut PRIMON-Gutachten zwischen 8 und 24 Mrd. EUR erzielt werden. Das sind zwischen 4 und 11 Prozent des Betrages, welcher in den letzten 10 Jahren in das Eisenbahnwesen geflossen ist. Aktuell zahlt der Staat jährlich rund 6,8 Mrd. EUR an Regionalisierungsmittel und rund 3 Mrd. EUR für den Bestand des Netzes. Vor diesem Hintergrund sich des politischen Einflusses als Eigentümer zu entledigen, macht keinen Sinn.

Hinzu kommt, dass die DB AG derzeit mit bestenfalls 16 Prozent Eigenkapital unterfinanziert ist. Hier droht ein weiteres finanzielles Risiko für den Bund als Eigentümer, wenn es – durchaus für die baldige Zukunft absehbar – zu einer Kapitalerhöhung kommt.

Teil B – Schutz der Beschäftigten der DB AG

Die Beschäftigten der DB AG haben Anspruch auf Schutz ihrer Arbeitsplätze und –bedingungen. Leider wurden diese Aspekte bei dem PRIMON-Gutachten nicht untersucht. Dies muss dringend nachgeholt werden.

ver.di hat zahlreiche Erfahrungen mit Unternehmen der öffentlichen Hand, an denen private Investoren beteiligt sind. Diese Erfahrungen zeigen, dass der Druck in solchen Unternehmen nach Kostensenkung und Produktivitätserhöhungen im gleichen Maße wie bei den ausschließlich privaten Wettbewerbern erzeugt wird. Die Mehrheitseigentümer der öffentlichen Hand halten sich mit Verweis auf die unternehmerische Führung und die eigenen leeren Taschen deutlich zurück und wirken ebenso wenig als Korrektiv, wie dies ein 51-Prozent-Eigentümer Bund bei einer börsennotierten DB tun würde.

Bei einer Beteiligung eines börsennotierten Investors droht eine einseitige Orientierung auf den Börsenkurs des Unternehmens und die Anlegerinteressen. Diese müssen nicht zwangsläufig identisch sein mit den Interessen der Beschäftigten nach Arbeitsplatzsicherheit und fairen Arbeitsbedingungen. Diese sind aber notwendiger denn je: Nur durch eine motivierte Belegschaft, die eine hohe Qualität der Arbeit erbringt, steigt auch die Qualität der Dienstleistung. Diesen Zusammenhang zwischen Arbeitsqualität und Arbeitsbedingungen einerseits mit der Qualität der Dienstleistung andererseits haben viele Untersuchungen gezeigt.

Leider betreibt die DB AG schon ihrer heutigen Form eine Politik der Personalreduzierung und Produktivitätserhöhung. Vor dem Hintergrund der begrenzten öffentlichen Mittel besteht hierzu auch betriebswirtschaftlich keine Alternative. Einziger Ausweg aus dem Beschäftigungsabbau ist eine Trendumkehr zu mehr Verkehr auf die Schiene. Nur so lassen sich endlich wieder positive Arbeitsplatzeffekte erzeugen. Dafür ist aber ein derzeitiger Börsengang des größten Eisenbahnunternehmens in Deutschland keine geeignete Maßnahme.

Teil C – Risiken eine Privatisierung der Infrastruktur der DB AG

Eine Privatisierung der Infrastruktur (im Sinne des Eisenbahninfrastrukturbegriffs des AEG n. F.) birgt besonders hohe Risiken.

So besteht die Gefahr der Konzentration der Infrastruktur auf die effektiven, gewinnbringenden Strecken und Räume zu Lasten des Gemeinwohlauftrages mit den verkehrspolitischen Zielen. Schwächere Räume, weil wirtschaftlich uninteressant, geraten verkehrstechnisch ins Abseits. „Die Sicherstellung einer ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (§ 1 RegG) wäre gefährdet.

Ferner bestünde die Gefahr einer insgesamt ungenügenden und/oder disproportionalen Investitionstätigkeit in die Infrastruktur. Gerade Fragen der Qualität des Netzes, der Aus- und Neubau von Strecken können nicht unter dem Aspekt einer Gewinnorientierung eines 49% privaten Anteilseigners beantwortet werden. Zumal diesbezüglich private Investoren auch zur Sicherung eigener Interessen eine höhere Diskriminierung von Wettbewerbern in Kauf nehmen. Eine Einschätzung, die bereits 1997 der wiss. Beirat beim BMV formulierte.

Deshalb drohen verkehrspolitische Ziele, nämlich die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene, durch die Interessen von privaten Investoren bei der Infrastruktur auf der Strecke zu bleiben. Die Infrastruktur sollte aber Dienstleister aller auf die Schiene drängender Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

ver.di spricht sich daher für den ausschließlichen Verbleib der Infrastruktur in öffentlichem Eigentum aus. Nur so lässt sich dauerhaft ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sicherstellen.

Allerdings bedarf es künftig einer intensiveren Debatte über die Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur mit dem Ziel mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Dazu bedarf es transparenter konkreter Vereinbarungen zur Qualität und Verfügbarkeit mit den Ländern und dem Bund, die Bonus-Malus-Regelungen für die etwaige Verletzung dieser Vereinbarungen beinhalten.

Zusammenfassung

Nach Würdigung des PRIMON-Gutachtens spricht sich ver.di angesichts einer Vielzahl von Argumenten gegen einen derzeitigen Börsengang der integrierten DB AG aus.

Stattdessen müssen die Auswirkungen der einzelnen Privatisierungsvarianten für die Beschäftigten bei der DB AG untersucht und Instrumente gefunden werden, die die Zahl der Arbeitsplätze wieder steigen lässt.

Neben einem dauerhaft gesicherten diskriminierungsfreien Zugang zum Netz müssen auch Vereinbarungen mit dem Bund und den Ländern getroffen werden, die in Abhängigkeit von der Qualität und der Verfügbarkeit der Infrastruktur die Finanzierung sichert.

Alle Lösungen die dem Bund Steuerungsinstrumente zur Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele und auch seiner Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur entziehen, werden von ver.di abgelehnt. Dazu gehört, dass bei einer möglichen Entscheidung zur Kapitalprivatisierung der DB AG auch die Möglichkeit gegeben sein muss, notfalls die „Reißleine“ zu ziehen, wenn nicht mehr die Daseinsvorsorge, sondern nur noch die Interessen eines einzelnen Unternehmens die Fortentwicklung der Eisenbahninfrastruktur bestimmen.