

Schienen für die Zukunft – Zukunft für die Schienen

Ein Thesenpapier zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Nils Kahl
Nieder Weisel
Butzbacher Straße 31
35510 Butzbach (Hessen)

Tel. 06033 / 92 44 11
nils@fahr-plan.info

erstellt im Juli 2007

Alle Rechte beim Verfasser

Übersicht

1. Bestandsaufnahme

- **Zustand des Eisenbahnnetzes in Deutschland**
Dichte, Befahrbarkeit, Kapazität, Instandhaltungsbedarf
- **Bisherige Entwicklung des Zustandes der Infrastruktur**
- **Eigentümerstruktur an Wegen, Stationen, Treibstoff- bzw. Traktionsstromversorgern und Fahrzeugen**
Die Töchter der Deutschen Bahn AG und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
- **Finanzierung von Bau, Instandhaltung und Betrieb**
Betriebsentnahmen, Regionalisierungsmittel und staatliche Zuschüsse
- **Rahmenbedingungen für das Operieren verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)**
Die Wirkung des Ist-Zustandes auf Interoperabilität und Wettbewerb
- **Bewertung**
Die Wirkung des Ist-Zustands auf die Qualität der angebotenen Leistungen, auf die Zukunftsfähigkeit des Verkehrsträgers und auf den Staatshaushalt

2. Optionen

- **Verzicht auf den „Börsengang“ - Bleiben beim Status Quo**
Einflussmöglichkeiten des Marktes, des Eigentümers und der Gläubiger
- **Verkauf einzelner Sparten (Konzertöchter) an Investoren**
Verfassungsgebot und Wirkung auf das „System Bahn“
- **das „Eigentumssicherungsmodell“ der Teilprivatisierung eines „integrierten Konzerns“**
Unterschiede zum Ist-Zustand, Folgen für die Zukunft
- **Trennung des Eigentums an der Infrastruktur vom Eigentum an der Verkehrsgesellschaft**
Unterschiede zum Ist-Zustand, Folgen für die Zukunft. Optionen für die Ausgestaltung

3. Plädoyer für eine Trennung des Eigentums an der Infrastruktur

- **Trennung ermöglicht „Integration“**
Keine „Reibungsverluste“ mehr zwischen Steuerung und Betrieb
- **Trennung ermöglicht Wettbewerb**
Besser, Billiger und Mehr: Züge, Schienen und Arbeitsplätze bei mehreren EVU
- **Trennung ermöglicht Mitgestaltung**
„Der Markt wird's richten“ gilt nur, wenn der Schiedsrichter kein Mitspieler ist
- **Trennung ist rechtlich sauber**
Handelsrecht, Grundgesetz, Regeln der europäischen Union
- **Trennung führt zu Minderausgaben bei der öffentlichen Hand**
Zuschussbedarf bei Infrastruktur-Aufwendungen, Preise für bestellten Verkehr
- **Trennung führt zu Mehreinnahmen bei der Privatisierung**
Wert des Unternehmens wird weder durch Unsicherheit noch durch Lasten gemindert

Einleitung

Die von der Bundesregierung beabsichtigte Teilkapitalisierung des Eigentums an der Deutschen Bahn AG beschäftigt Fachwelt und Öffentlichkeit seit mehr als einem Jahr.

Die während der öffentlichen Anhörungen gemachten Aussagen von Gutachtern, Fahrgast- und Wirtschaftsverbänden führten zu einem Arbeitsauftrag an die Bundesregierung, welche die unterschiedlichen Interessen „unter einen Hut“ bringen sollte mit dem Ziele eines konsensfähigen Gesetzesentwurfes.

Dieser Entwurf liegt jetzt vor. Die von den Verbänden und verschiedenen Politikern strikt abgelehnten Regelungen sind dabei in den Entwurf aufgenommen und teilweise nur durch kosmetische, teilweise auch komplizierte und schwer durchführbare Konstruktionen maskiert worden. Das Unbehagen, das mit der Festschreibung des „bilanzierungsfähigen“ Einflusses an den Verkehrswegen durch die Verkehrsgesellschaft, die an der Börse gehandelt werden soll, einhergeht, findet seinen Ausdruck in den Passagen des Gesetzesentwurfes, der einen „Rückkauf“ dieses Einflusses durch den bisherigen Eigentümer vorsieht zu Bedingungen, auf die einzugehen einen starken Erfolgsdruck vermuten lassen.

Der Verfasser beabsichtigt mit vorliegender Arbeit zu einer Rationalisierung der teilweise erbittert geführten Diskussion beizutragen. Sie soll, frei von ideologischen Festlegungen, die Konsequenzen verdeutlichen, die die jetzt vorgesehene Art der Privatisierung der Deutschen Bahn mit sich bringen wird (oder auch nicht). Aus Sicht eines Bürgers, der selber das Verkehrsmittel Eisenbahn kennt, wird der Ist-Zustand (Status quo) einem Zielzustand gegenübergestellt. Dazu wurden die Ergebnisse der seit einem Jahr geführten Diskussion gesammelt, eingeordnet und bewertet.

An Stelle wohlfeiler Behauptungen, die von interessierter Seite wiederholt vorgebracht wurden, sollen Beobachtungen und Visionen dabei Raum erhalten und für die politische Bewertung und Entscheidung genutzt werden können.

Butzbach – Nieder Weisel, 25. Juli 2007

Der Zustand des Eisenbahnnetzes in Deutschland

Das Eisenbahnnetz in Deutschland ist den Anforderungen der Gesellschaft an Mobilität und Qualität in vielen Fällen nicht gewachsen. Viele Orte, viele potenzielle Verloader haben keinen Gleisanschluss und manche Großstadt wird von Fernzügen nicht mehr angefahren. Pendlerzüge und Hochgeschwindigkeitszüge sind ebenso wie Güterzüge chronisch unpünktlich, weil bereits kleine Störungen im Betriebsablauf Verzögerungen in großem Umfang nach sich ziehen.

Es gibt einige Neubaustrecken (Stuttgart – Mannheim und Hannover – Würzburg, die seit etwa 15 Jahren im Betrieb sind, Oebisfelde – Berlin, Leipzig – Gröbers und Köln – Frankfurt sowie Nürnberg – Ingolstadt, die neueren Datums sind), von denen die Strecke Köln – Frankfurt bis zur Raunheimer Abzweigung nur für Triebzüge der Baureihe ICE3 nutzbar ist und deshalb weder für Umleitungen noch für Güterverkehr in Frage kommt.

Das Altnetz ist an vielen Stellen reparaturbedürftig, so darf zum Beispiel die Hauptstrecke von München nach Lindau über Memmingen wegen Brückenschäden nicht mehr von schweren Lokomotiven befahren werden, und fast überall können die Züge nicht so schnell fahren wie eigentlich vorgesehen war (Fahrzeitverlängerungen durch sogenannte Langsamfahrstellen wurden in die Fahrpläne eingearbeitet), wie sich durch einen Vergleich der Fahrzeiten in den Kursbüchern leicht feststellen lässt und was durch die offiziellen Unterlagen der DB sowie des Eisenbahn-Bundesamtes bestätigt wird.

Der aufgelaufene Instandhaltungsbedarf ist immens. Gleichzeitig wird immer dann, wenn Politik, Bevölkerung oder Wirtschaft Wünsche nach einer (neuen oder verbesserten) Bedienung durch Verkehrsmittel der Eisenbahnen äußern, auf die Notwendigkeit teurerer Aus- oder Neubauten verwiesen.

Bisherige Entwicklung des Infrastrukturzustands

Während – wie oben beschrieben – einerseits auf die Notwendigkeit eines Ausbaus der Schienenstrecken abgestellt wird, betreibt DB Netz AG im großen Stil den Abbau bestehender Infrastruktur. Bei jeder „Modernisierung“ werden Weichen ausgebaut, Überholgleise stillgelegt oder Bahnsteige verkürzt, leichtere Schwellen verwendet oder Strecken über Umwege geführt. Beispiele:

- Ausbau von Weichen im Bahnhof Engers und an vielen anderen Orten
- Stilllegung von Überholgleisen in Rengershausen bei Kassel und an vielen anderen Orten. Manchmal wurden Gerichte bemüht, zum Beispiel an der Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt
- Verkürzung von Bahnsteigen in Rodheim v.d.H. und an vielen anderen Orten

- ebenda (Strecke Friedberg – Friedrichsdorf) Verwendung von sog. Y-Schwellen und Aufgabe des Anschlusses an das REWE-Lager in Rosbach v.d.H.
- Verlängerung der Strecken Augsburg – Ingolstadt und Hildesheim – Lehrte durch geänderte Einfädelung in die Bahnhöfe

Der interessierte Beobachter kann diese Liste mit weiteren Beispielen ergänzen.

Mit allen diesen Maßnahmen wurde das Gut „Verkehrsweg“ in Form möglicher Fahrplantrassen künstlich verknüpft. Es ist besonders ärgerlich, dass diese Arbeiten mit Steuergeldern finanziert wurden. Es scheint immer dann Geld ausgegeben zu werden, wenn damit Eisenbahnfahrten verhindert werden. (Bei der Wesertalbahn zwischen Lohne und Hameln führt der schon vollzogene „Rückbau“ sogar zur jetzt nötigen Vollsperrung während der Erneuerung des Oberbaus, und der interessierte Beobachter fragt sich schon jetzt, wie viele Weichen dabei noch ausgebaut werden.)

Besonders deutlich ist diese Entwicklung bei der geplanten Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes und dem Neubau einer Strecke nach Ulm: So wie die Planungen aussehen, werden nach Abschluß der Bauarbeiten weniger Züge als bisher in Stuttgart zu halten imstande sein und – genau wie zwischen Köln und Frankfurt – nur wenige Züge die Neubaustrecke nutzen können.

Neben der mit Steuergeldern finanzierten Verknappung spielt die Verknappung durch Verzicht eine Rolle. Wie oben angedeutet, ist die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes auch durch mangelnde Wartung bereits jetzt stark eingeschränkt.

Nebenstrecken in der Fläche und in Ballungsräumen sind stillgelegt worden. Dies alles führte zu einem signifikanten Rückgang der Fahrtmöglichkeiten und damit auch zu den Möglichkeiten, mit der Beförderung von Personen und Gütern Geld zu verdienen.

Eigentum an der Infrastruktur

Eine offene Diskussion über die Art notwendiger Baumaßnahmen oder über Alternativen zur Stilllegung von Nebenstrecken und Zugangsstellen scheidet oft daran, dass sich der Eigentümer in Form der Deutschen Bahn AG nicht daran beteiligt und dass die diesen Entscheidungen zu Grunde liegenden Werte, Argumente und Kriterien der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.

Ebenfalls scheidet die angemessene Nutzung der bestehenden Infrastruktur an den jetzigen Eigentumsverhältnissen und des Umgangs der Töchter der DB AG untereinander.

Ich erlebte als Pendler mehrfach, dass im Frankfurter Hauptbahnhof die Durchsage (durch das Personal der DB Station und Service AG) nicht mit der Anzeige am Bahnsteig übereinstimmte und beides falsch war. Den bereitgestellten Zug verantwortet DB Regio AG, den Fahrweg die DB Netz AG und die Durchsage der Bahnhofsbetreiber. Lokleitung, Fahrdienstleitung, DB Systems und Personaldienststellen müssen dabei miteinander kommunizieren. Selbst das DB – Personal klagt über diese Zersplitterung. Allzu oft dient

der Hinweis auf die Konzernschwester dabei zur „Erklärung“ eigener Nicht-Zuständigkeit. Von „drohender Zerschlagung“ der DB zu reden, wie es Herr Hansen gerne tut, ist angesichts der Zustände im Betrieb in meinen Augen das Werfen von Nebelkerzen.

Anders als einige ihre Wettbewerber ist die Deutsche Bahn AG in verschiedene Gesellschaften gegliedert, die ihre Sparten repräsentieren. Damit sollte eigentlich der freie Netzzugang ermöglicht werden, der einen Wettbewerb um Marktanteile erst ermöglicht. Im Einzelnen handelt es sich um **DB Netz AG, DB Station und Service AG, DB Energie und DB Regio**, denen eine weitere Anzahl dem Konzern zugehöriger Subunternehmer zuarbeiten. Die Struktur des Konzerns wurde im Nachgang der Bahnreform immer wieder verändert, wobei aber am Prinzip „Mehrere Gesellschaften unter einer Holding“ festgehalten wurde.

Die Zuordnung des Eigentums an den Betriebsmitteln ist eine anspruchsvolle und konflikträchtige Aufgabe. Kurz gesagt umfasst das **Eigentum der Netzgesellschaft** die Schienen selber, die Stellwerke und die Leitungen dahin, das **Eigentum der Stationsgesellschaft** besteht aus den Bahnhöfen, das **Eigentum der Energiegesellschaft** besteht aus den Kraftwerken und Versorgungsleitungen (soweit sie nicht zum Netz gehören), aber auch aus den Tankstellen in den Bahnhöfen, und das **Eigentum der Verkehrsgesellschaft** aus den Loks und Zügen, den Vertriebsstellen und Waschanlagen sowie einzelnen Gleisen zum Abstellen und Warten der Züge.

Die **Aufgaben der Netzgesellschaft** bestehen in der Führung der Züge, Instandhaltung der Schienen und Zuteilung der Fahrplanlagen („Trassen“), die **Aufgaben der Stationsgesellschaft** sind die Reinigung, Instandhaltung und Heizung der Bahnhöfe, Regelung der Bahnsteigbelegung, Druck der Aushangfahrpläne und Sprechen der Durchsagen an den Gleisen, **DB Energie sorgt** für die Versorgung von Triebfahrzeugen mit Treibstoff oder Strom und **DB Regio** lässt die Züge des Nahverkehrs fahren sowie planen, ist Ansprechpartner für die Aufgabenträger im Nahverkehr und gibt Angebote bei Ausschreibungen ab.

Es lässt sich leicht ausmalen, wie kompliziert die Regelung in einem Bahnhof ist, in dem ein Stellwerk (DB Netz) und eine Verkaufsstelle sowie Büroräume (DB Regio) untergebracht sind. In den vergangenen 12 Jahren wurden deshalb viele Stellwerke und Verkaufsstellen geschlossen, denn das Personal (bei der Deutschen Bundesbahn war der Bahnhofsvorsteher gleichzeitig Stellwerksbeamter und Kartenverkäufer, manchmal auch Lademeister und Gepäckgut-Annahme, Kantine für das Fahrpersonal und in seltenen Fällen auch in der Betriebsplanung engagiert) wurde in der Regel der Netzgesellschaft zugerechnet und durfte seitdem keine Fahrkarten mehr verkaufen. Die Kosten stiegen im Vergleich zur erbrachten Leistung unverhältnismäßig.

Anders als bei vielen nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) herrscht bei der Deutschen

Bahn AG eine Mentalität vor, die es verbietet, Dinge, für die man nicht zuständig ist, zu tun. So wurde vieles nicht mehr oder nur noch unter großen Aufwendungen getan. Da viele Eisenbahner nicht mehr das tun (dürfen), was wegen der Struktur von einer anderen Gesellschaft getan wird, besteht ihre Arbeitszeit zum großen Teil aus Warten. Die Produktivität bei der Deutschen Bahn AG ist deshalb in vielen Bereichen wesentlich ungünstiger als bei ihren Wettbewerbern. Kurzfristig mag das Arbeitsplätze gesichert haben, langfristig steht das ganze System zur Disposition. Denn dieses System ist sehr teuer.

Finanzierung von Bau, Instandhaltung und Betrieb

Im besten Fall werden Leistungen durch ihren Preis bezahlt. Auf die Eisenbahn übertragen: Die Summe der Einnahmen aus Fahrkartenverkauf und Frachten deckt alle Kosten für Infrastruktur und Betrieb. So ist es in den Anfangsjahren der Eisenbahnen vielfach gewesen, sonst hätten sich nicht so viele Aktiengesellschaften dafür gefunden. Im Regelfall finden sich aber für die Betreiber von Eisenbahnen weitere Einnahmequellen, deren Ergiebigkeit – unabhängig von (ordnungs- oder struktur)politisch gewollten oder gesellschaftlich sinnvollen Gesichtspunkten! – von der Marktmacht des Unternehmens abhängen.

In der deutschen Wirklichkeit mit ihrem Nebeneinander von gemeinwirtschaftlich und eigenwirtschaftlich organisierten Verkehren, strukturpolitischen Interessen und dem Dickicht unterschiedlicher Regelungen werden beide Aspekte vielfach vermischt, besonders jetzt, vor der „zweiten Stufe der Bahnreform“. Ich möchte im Folgenden sauber trennen zwischen der Formulierung allgemeiner Ziele wie „mehr Güter auf die Bahn“ auf der einen Seite und der Beschreibung der Wege dorthin auf der anderen Seite. Es ist nämlich nicht unbedingt so, dass mehr Leistung auch mehr Geld kostet.

Die Deutsche Bahn als „integrierter Konzern“ verfügt über eine starke Marktmacht, da sie ihr Angebot an Fahrmöglichkeiten (siehe oben) und an Fahrten (die Fahrplanerstellung geht immer über die Büros der DB-Töchter) relativ unkontrolliert selber regelt. Da sie außerdem den Ausbau ihrer Strecken kontrolliert, kann sie auf politische Wünsche wie zum Beispiel die Elektrifizierung einer Strecke mit der Formulierung von Bedingungen reagieren. Preisanfragen und der Vergleich zwischen unterschiedlichen Anbietern finden seitens der den Wunsch äußernden Ministerien nicht statt.

Umgekehrt ist die Deutsche Bahn als Eigentümerin in der Lage, ihre Schienen so sehr zu vernachlässigen, dass sie statt der (von ihr selber zu leistenden) Instandhaltung einen (voll vom Staat bezahlten) Neubau provoziert.

Die Tatsache, dass auf Kürzungen staatlicher Anteile wie der für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen vorgesehenen Regionalisierungsmittel immer noch mit der Einstellung von Zügen reagiert wird, zeigt deutlich zweierlei:

- Der „integrierte Konzern“ verfügt über die Möglichkeiten, die Preise zu diktieren.

Die Aufgabenträger im SPNV haben keine Alternative zur Bestellung bei DB – denn bei Ausschreibungen würden sie wesentlich mehr Geld sparen als durch Angebotskürzungen. Dennoch werden die Leistungen im Nachgang zu Kürzungen der Mittel oder Preiserhöhungen für die Trassenentgelte nicht ausgeschrieben. Warum nicht?

- Die über Bestellerentgelte erzielten Einnahmen der Bahnen (oder – sieht man das komplizierte Recht der Verkehrsverbünde und Aufgabenträger genauer an, der Verbünde, die das unternehmerische Risiko auf sich nahmen) übersteigen die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf. Das zeigte sich übrigens schon an der Einstellung des Interregios durch die DB.

Ein marktbeherrschendes Unternehmen ist also für die Länder und alle Nutzer der von diesem Unternehmen (möglicherweise noch) angebotenen Leistungen deutlich teurer als ein Unternehmen im Wettbewerb.

Rahmenbedingungen für das Operieren verschiedener EVU

Die öffentliche Hand sieht sich schon jetzt einer Bahngesellschaft gegenüber, die zwar im Eigentum des Bundes ist, aber in vielerlei Hinsicht wie ein privates Unternehmen handelt. Dies ist an und für sich nichts Verwerfliches, aber wenn dieses Unternehmen über ein Monopol an den Wegen verfügt, wird die Nutzung der Wege für die Nutzer zu teuer.

Jeder Deutsche erlebt es bei Strom und Gas, früher auch beim Telefon, wohin es führt, wenn es nur ein Netz gibt, und dieses Netz sich in der Gewalt eines Anbieters befindet. Denn Netze sind natürliche Monopole. Ein natürliches Monopol macht Sinn, wenn es nicht zur Abwehr der Konkurrenz genutzt wird. Als die Stromversorgung noch regional gegliedert organisiert war, waren die Stadtwerke ohnehin vor Konkurrenz geschützt und pflegten ihre Leitungen selber. Weder über den Service noch über den Preis mussten sie sich im Vergleich bewähren. Das war bei Fernmeldeeinrichtungen genauso und bei den Staatsbahnen bis heute. Jedoch bei Flughäfen und bei Autobahnen ist der Gesetzgeber (bisher) einen anderen Weg gegangen. Die Deutsche Flugsicherung ist von keiner bestimmten Fluglinie abhängig und deshalb für alle Fluglinien tätig. Der Versuch, dies zu ändern, scheiterte an der Weigerung des Bundespräsidenten. Die deutschen Autobahnen sind von keinem Weltkonzern abhängig und erlauben die Fahrt der Spedition x mit einem Opel zu den gleichen Bedingungen wie die Fahrt mit einem Volvo der Spedition y.

Anders als bei Autobahnen ist die Nutzung des Eisenbahnnetzes für Wettbewerber wesentlich schwerer zu erlangen, da Züge über die Schienen geführt werden und von der Einstellung der Fahrwege abhängen. Es ist nach dem Verlust einer Ausschreibung durch DB schon vorgekommen, daß der Fahrdienstleiter „vergaß“, den Zug der Fremdfirma einfahren zu lassen, bis der Anschlußzug abgefahren war und sämtliche Fahrgäste eine Stunde warten mussten. In Nordrhein-Westfalen wurde die Strecke, die ein Konkurrenzunternehmen befährt, kurzerhand gesperrt, indem man die Schrankenwärter abzog, um sie woanders einzusetzen.

Die Interoperabilität, also die Erlaubnis für Fahrzeuge und Fahrpersonal, die Schienen zu befahren, lässt sich relativ leicht gewährleisten, wenn ähnlich wie der TÜV die technische Abnahme im Straßenverkehr eine nicht an einen bestimmten Betreiber gebundene Instanz die technische Abnahme und die Erteilung der Fahrerlaubnis im Schienenverkehr übernimmt.

Bewertung

Dadurch, dass der Monopolist „Deutsche Bahn AG“ über die genannten Machtmittel verfügt und gleichzeitig keinerlei Konkurrenz befürchten muss, sind die erbrachten Leistungen schlechter als möglich und teurer als nötig.

Die Kriterien, nach denen intern Entscheidungen getroffen werden, entziehen sich unserer Kenntnis. Es sind aber nicht die Kriterien, die WählerInnen und die Verantwortlichen in Städten, Kreisen, Ländern und im Bund anlegen. Und auch die Mehrzahl in den Handels- und Handwerkskammern dürfte nicht damit einverstanden sein, dass der Ruf des Verkehrsträgers „Bahn“ sprichwörtlich schlecht ist und sich niemand mehr darauf verlassen kann, ob die angezeigte Zeit die Richtige ist oder ob der angekündigte Zug auch kommt. Wenn dazu noch falsche oder fehlende Auskünfte ebenso wenig bedauert wie abgestellt werden, wenn Preisgestaltung und Vertrieb sich nicht am Kunden orientieren, sondern diesen zu erziehen versuchen, dann verliert der Verkehrsträger Bahn an Bedeutung und Akzeptanz. Damit verliert er Aufträge. Damit verlieren die Eisenbahner ihren Job.

Aufgrund der hohen Preise, die der Monopolist diktiert, verliert der Verkehrsträger auch beim Staat an Reputation. Umso merkwürdiger, dass die Regierung der Bundesrepublik Deutschland just diesen Zustand zementieren möchte.

Optionen: Verzicht auf den „Börsengang“ ?

Einige gesellschaftlichen Gruppen, angeführt vom globalisierungskritischen Bündnis „Attac“ fordern den Verzicht auf den Börsengang der Deutschen Bahn AG und genießen dafür Sympathie aus breiten Bevölkerungsschichten.

Sie argumentieren mit dem Einfluss, den der Staat auf seine Schienen behalten sollte, und der Verkehrsminister wird nicht müde zu behaupten, dies sei durch die Konstruktion des Eigentumssicherungsmodells gewährleistet. Nun habe ich gezeigt, dass „der Staat“ schon jetzt nur geringen Einfluss auf „sein Netz“ hat und sich der Monopolist DB jeden Wunsch zur Steigerung der Kapazität auf seinem Netz teuer bezahlen lässt.

Die Vorstellungen der Befürworter einer Eisenbahn im öffentlichen Besitz über deren

zukünftige Nutzung entbehren der Chance auf ihre Verwirklichung, so lange sich nicht sowohl die Ziele der Führung der DB als auch die Art der Gestaltung der Verkehrspolitik durch das zuständige Ministerium grundlegend ändern. Beides halte ich für kurzfristig nicht erreichbar, wenn es denn gewünscht sei.

Verkauf einzelner Sparten ?

Wer investiert, will Rendite erwirtschaften. Eigenkapital ist teures Kapital.

Dieses meistgenannte Argument gegen den Börsengang überhaupt wird dann für das System Eisenbahn existenziell, wenn die beschriebenen Wirkungen aus der Aufteilung in die einzelnen Sparten dadurch ergänzt und verstärkt werden, dass diejenigen Machtmittel, die die DB als Monopolist bislang gegenüber Bestellern (öffentliche Hand) und Endkunden (Fahrgäste und Güterverlader) einsetzt, auch gegenüber den anderen Sparten im Konzern eingesetzt würden, wenn also Preise für bisher Selbstverständliches diktiert würden.

Wohin dies führt, konnte man auch bei der Post sehen: Die Postbank sollte die Briefpost dafür bezahlen, dass an den Schaltern Geld eingezahlt wurde. Nun gibt es an vielen Orten keine Postbank und an vielen Orten auch keine Schalter mehr.

Dem Verfassungsgebot einer Infrastrukturvorhaltung würde so (auch) nicht gerecht.

das gestern vom Bundeskabinett beschlossene Modell einer Teilprivatisierung des „integrierten Konzerns“

zementiert die Marktmacht des Unternehmens Deutsche Bahn AG, weil es ihm die Verfügungsgewalt über die Schienen mit den oben beschriebenen Folgen lässt. Da zu erwartende Gewinne die Voraussetzung für ein Engagement Dritter sind, würden die Machtmittel sicher weiterhin genutzt werden und Aussichten für die Zukunft des Verkehrsträgers blieben schlecht. Der Unterschied ist, dass der Bund dann nicht mehr (zumindest mittelbarer) Empfänger der Gewinne (und sei es durch vermiedene Aufwendungen für arbeitslos gewordene Eisenbahner und Eisenbahnerinnen) sein wird, sondern nur noch für den Erhalt und Ausbau eines Eisenbahnnetzes zahlen wird, und dies sogar mit fest verabredeten Beiträgen ohne die Gegenleistung eines Zielnetzes!

Der „integrierte Konzern“ wird sich weiterhin nicht mit anderen Unternehmen messen müssen, weder an der Qualität noch am Preis, und wird den Staat weiterhin erpressen können, wie es ihm gefällt. In Zeiten des Klimawandels wird das Eisenbahnfahren weder erschwinglicher noch attraktiver werden. Bei einer Neuausrichtung der Verkehrspolitik wird der Staat, wie in Grossbritannien geschehen, das Netz zurückkaufen müssen.

Trennung des Eigentums an der Infrastruktur vom Eigentum am Verkehrsunternehmen

Allein diese Option verspricht ein Ende der verheerenden Marktmacht des Unternehmens, das über ein natürliches Monopol verfügt. Im Unterschied zum Status Quo würden Besteller und Endkunden so endlich zum gleichberechtigten Vertragspartner, und die Deckung der Betriebskosten alleine durch die Einnahmen aus dem Geschäftsbetrieb rückt in das Gesichtsfeld der möglichen zu erreichenden Ziele.

Wie diese Trennung aussehen soll, ist relativ offen. Die einzige Bedingung ist, dass die Infrastruktur zu mehr als 50 % im Besitz des Staates sein muss. Damit wird die Forderung des Grundgesetzes erfüllt und sichergestellt, dass niemand Schienen, Tankstellen und Bahnhöfe als Waffen gegen Konkurrenten einsetzen können. Alles andere kann bei einer Trennung vollständig verkauft werden. Einige Gutachter haben prognostiziert, dass die Bundesrepublik Deutschland auf diese Art der Kapitalisierung wesentlich mehr Geld einnehmen kann, weil der Wert der Verkehrsgesellschaft und der Servicegesellschaften dann nicht nur zu 100% kapitalisierbar wäre, sondern auch stiege.

Es ist denkbar, das Eigentum an der Infrastruktur aus der DB AG zu lösen (es ist dann nicht nötig, es neu zu bewerten) und alles andere als DB AG zu verkaufen. Diese Lösung hätte im ersten Schritt geringe Auswirkungen auf das Unternehmen selbst.

Es ist ebenfalls denkbar, alles andere aus der DB AG zu lösen und zu verkaufen und die DB AG als juristische Person zu behalten, die das Eigentum an der Infrastruktur darstellt. Konkurrierende Verkehrsunternehmen haben ein hohes Interesse an Loks und Wagen und den dahinter stehenden Verkehrsleistungen. Sämtliche Erlöse bei dieser Variante kämen dem Staat zugute, die Arbeiter und Angestellten müssten sich alle neu bewerben.

Es ist auch denkbar, das Eigentum an der Infrastruktur in eine **Stiftung** zu überführen. Die für den Nahverkehr zuständigen Gebietskörperschaften könnten einen beträchtlichen Anteil und ein direktes Mitspracherecht erwerben.

Sowohl für die 49%ige Privatisierung der Infrastruktur als auch für die 100%ige der Betriebsgesellschaften ist die Ausgabe einer „Volksaktie“ denkbar und sinnvoll.

- Infrastruktur bedeutet alles, was für die Verkehrsleistung nötig ist: Schienen, Weichen, Oberleitungen, Bahnhöfe, Unterkünfte, Signale, Stellwerke, Kabel, Funkverbindungen, Anzeigetafeln und eventuell sogar Vertriebswege (damit die Fahrkarten beim Miteinander verschiedener Anbieter auch nach dem Umsteigen gelten)
- Eigentum an der Infrastruktur bedeutet die Entscheidungskompetenz über die Ausgestaltung der Einrichtungen und über die Gebühren zu ihrer Nutzung
- Der Betrieb der Infrastruktur kann Anderen überlassen werden und muss nicht selbst durchgeführt werden. Schon jetzt vergibt die DB AG den Bau und die Instandhaltung sowie die Sicherung der Baustellen häufig an Subunternehmer. Die zukünftige Netzgesellschaft kann sehr wohl ein Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des Betriebs beauftragen.

Plädoyer für eine Trennung des Eigentums an der Infrastruktur

- ***Trennung ermöglicht „Integration“***

Wenn die Netzgesellschaft das Verkehrsunternehmen mit der Durchführung des Betriebs beauftragt, also beispielsweise die DB AG damit beauftragt, die Fahrdienstleitung im Bezirk XY zu übernehmen, dann wäre die DB AG im Unterschied zu heute Dienstleister und vom Kunden (dem Eigentümer der Stellwerke) abhängig. Sie wäre aber nicht Eigentümerin der Stellwerke. Im Unterschied zu heute wäre aber auch die faktische Zersplitterung der DB in ihre Untergesellschaften überwunden und der Bahnhofsvorsteher könnte, wenn damit Geld zu verdienen ist, neben dem Weichenstellen auch wieder Fahrkarten verkaufen, den Bahnsteig fegen und Frachtpapiere annehmen.

- ***Trennung ermöglicht Wettbewerb und Wachstum***

Wenn es damit ein Ende hat, dass der eine Mitspieler gleichzeitig Schiedsrichter über den Netzzugang ist, dann darf mit einem Wachstum des Marktes gerechnet werden. Bessere und billigere Angebote führen zu höherer Nachfrage. So muss auch das Angebot wachsen. Die Befriedigung der Nachfrage erfordert mehr Personal. Gewerkschaften werden höhere Löhne erstreiten können und das Management wird die verfügbaren Kräfte rationell einsetzen.

- ***Trennung ermöglicht Mitgestaltung***

Wenn die Verkehrsunternehmen sich am Markt ausrichten ist kein Platz für eitle Sonderprojekte. Sie fahren dort, wo es Nachfrage gibt, so wie der Kunde will, zu den Preisen, die sie dafür erzielen können. Ist ein Infrastrukturunternehmen Auftraggeber, kann es sich selber entscheiden, was es will, und den dafür am besten geeigneten Auftragnehmer auswählen.

- ***Trennung ist rechtlich sauber***

Die Blamage einer Ablehnung durch den Bundespräsidenten wird ebenso vermieden wie Verfassungsklagen und die Abmahnung durch die europäische Kommission

- ***Trennung führt zu Minderausgaben bei der öffentlichen Hand***

Mit dem Bruch der Marktmacht eines monopolistisch agierenden Infrastrukturunternehmens werden die Trassenpreise sinken und damit auch die Kosten für bestellte Verkehre im SPNV. Aufgrund des Kunden-Lieferantenverhältnisses sind bessere Preise bei der Instandhaltung und für die Planung des Ausbaus der Infrastruktur erzielbar. Sie wird vom Nutzen her geplant werden und Fehlinvestitionen werden vermieden.