

Der Auftrag der Bahnreform ist nicht erfüllt!

Stellungnahme zur Halbjahresbilanzpressekonferenz 2007
am 23. August 2007 der Deutschen Bahn AG



Positionspapier zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Nr. 1

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
0. ZUSAMMENFASSUNG	1
1. ANLASS	2
2. ZUR FAKTENLAGE	2
2.1 Intention der Bahnreform	2
2.2 Keine Trennung von Fahrweg- und Transportgeschäften	3
2.3 Entlastung des Bundeshaushalts	4
2.4 Die Rolle der Schiene bei der Verkehrsentwicklung in Deutschland	4
2.4.1 Gesamtmarktentwicklung im Güterverkehr	5
2.4.2 Intermodaler Stellenwert der Schiene im Güterverkehr seit 1994	6
2.4.3 Intramodaler Wettbewerb im Schienengüterverkehr	7
2.4.4 Großbritannien - Best Practice im Güterverkehr	7
2.4.5 Gesamtmarktentwicklung im Personenverkehr	8
2.4.6 Intermodaler Stellenwert der Schiene im Personenverkehr seit 1994	10
2.4.7 Intramodaler Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr	11
2.4.8 Großbritannien - Best Practice im Personenverkehr	12
2.5 Sanierung der DB AG?	12
3. POSITION DES NETZWERKS PRIVATBAHNEN	13

Abbildungsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Abbildung 1 Zahlungen des Bundes an den Verkehrsträger Schiene	4
Abbildung 2 Aufkommensentwicklung im Güterverkehr	5
Abbildung 3 Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr	5
Abbildung 4 Marktanteile der Schiene im Güterverkehr	6
Abbildung 5 Intramodale Marktanteile im deutschen Schienengüterverkehr	7
Abbildung 6 Schienengüterverkehr in Großbritannien	8
Abbildung 7 Aufkommensentwicklung im Personenverkehr	9
Abbildung 8 Leistungsentwicklung im Personenverkehr	9
Abbildung 9 Leistungsentwicklung im Personenfernverkehr der DB AG	10
Abbildung 10 Marktanteile der Schiene im Personenverkehr	11
Abbildung 11 Schienenpersonenverkehr in Großbritannien	12

0. ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG vom 23. August 2007¹, der "Auftrag der Bahnreform ist vollständig erfüllt", werden einige bescheidene Erfolge überbewertet und gravierende Fehlentwicklungen in ihr Gegenteil verkehrt. Die Ziele der 1993 begonnenen Bahnreform waren eindeutig:

- "Mehr Verkehr auf die Schiene/Verlagerung von Verkehren auf die Schiene",
- "Entlastung des Steuerzahlers" sowie eine
- unabhängige Aufstellung der Schieneninfrastruktur.

Im Gegensatz zu den Behauptungen der Konzernspitze der DB AG ist der Auftrag der Bahnreform keineswegs erfüllt und kann erst Recht nicht als Erfolgsstory verkauft werden, im Gegenteil:

- Eine signifikante **Verlagerung von Verkehr auf die Schiene** kann nicht festgestellt werden. Der intermodale Anteil des Schienengüterverkehrs lag 2006 mit 17,2% geringfügig und erstmalig über dem Vergleichswert von 1994 (16,7 %). Im Personenverkehr konnte in 13 Jahren der Marktanteil nur um bescheidene 0,5% auf 6,9% verbessert werden.
- In allen Marktsegmenten hat die DB AG ihre **marktbeherrschende Stellung beibehalten**: Schienengüterverkehr 84 %, Nahverkehr ca. 93 %, Fernverkehr ca. 98 %.
- Eine **Entlastung des Steuerzahlers ist bis heute nicht eingetreten**. Vor Reformbeginn flossen pro Jahr knapp 40 Mrd. DM ins System Schiene. Seit der Bahnreform sind es rd. 20 Mrd. € pro Jahr. Der Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der DB AG macht eine Entlastung des Bundes nicht nur unwahrscheinlich, darüber hinaus werden zusätzliche Haushaltsrisiken eingegangen, die in keinem Verhältnis zum erzielbaren Privatisierungserlös stehen (z.B. Rückholoption nur gegen Entschädigung in Mrd.-Höhe; noch schwächere Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes auf die Staatsbahn, stärkere Rechtsposition der neuen Aktionäre; Stilllegungspolitik folgt der Unternehmensstrategie, nicht der Verkehrspolitik u.v.m.)
- Die Schieneninfrastruktur ist heute Teil des integrierten Bahnkonzerns. Das "1. Eisenbahnpaket" der EU sieht allerdings eine klare **Trennung** von Infrastruktur und Transport vor und lässt den integrierten Konzern lediglich zu. Im einem integrierten Bahnkonzern (z.B. DB AG) müssen nach EU-Recht die diskriminierungsträchtigen Funktionen *Trassenvergabe* und *Entgelterhebung* auf eine neutrale Stelle ausgegliedert werden. Das ist in Deutschland nicht der Fall. Darunter leidet der Wettbewerb sowie die Investitionsbereitschaft Privater..

¹ Pressekonferenz anlässlich der Halbjahresergebnisse 2007 am 23.8.2007

1. ANLASS

"Auftrag der Bahnreform vollständig erfüllt".

Mit dieser selbstgefälligen und falschen Überschrift versah die DB AG jüngst eine Pressemitteilung², die zur Halbjahrespressekonferenz vorgelegt wurde.

"Die Eisenbahn in Deutschland ist saniert, der Verkehr auf der Schiene nimmt kontinuierlich zu, der Steuerzahler wird entlastet und die Deutsche Bahn AG ist ein verlässlicher Arbeitgeber sowie ein zukunftsfähiges, international aufgestelltes Verkehrsunternehmen."

Auch hierbei handelt es sich lediglich um Behauptungen. Die Realität zeigt annähernd das Gegenteil.

2. ZUR FAKTENLAGE

2.1 Intention der Bahnreform

Die Ziele der Bahnreform in Deutschland fokussierten auf eine dauerhafte Entlastung des Staatshaushaltes und auf eine Steigerung des Marktanteils für den Verkehrsträger "Schiene". Kernstück der Marktöffnung im Schienenverkehr in Deutschland ("Bahnreform") war die Überführung der Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in eine Kapitalgesellschaft (Aktiengesellschaft, Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG). Entsprechend den Vorgaben der EU wurde damit die Eisenbahn als ein vom Staat "unabhängiges Wirtschaftsunternehmen" aufgestellt. Für den Staat (Bund) war die Rolle eines Anteilseigners vorgesehen, der seine Rechte und Pflichten über den Aufsichtsrat ausübt. Öffentliche Interessen sollten nur noch über allgemeine Gesetze (Regulierung) oder über den Einkauf gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Bestellerprinzip im Nahverkehr) greifen.

Um den intramodalen Wettbewerb zu ermöglichen, wurde freier Netzzugang eingeführt. Gemäß § 14 AEG können lizenzierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Eisenbahninfrastruktur nutzen. Das war die Grundlage dafür, den Schienenpersonennahverkehr im Rahmen des Bestellerprinzips unter Mitwirkung der Aufgabenträger auszuschreiben.

Zur Erleichterung des Netzzugangs wurde von Beginn an die organisatorische Trennung der Infrastruktur („Fahrweg“ nach § 25 DBGrdG) vom Rest des Bahnunternehmens ins Visier genommen. Dieser Schritt sollte spätestens 1999 durch die Gründung einer eigenständigen Aktiengesellschaft umgesetzt werden.

Zu Beginn der "Bahnreform" war lediglich eine Divisionalisierung dieses neu gegründeten Unternehmens festgeschrieben. Zugleich wurde eine 2. Stufe der Bahnreform terminiert, in der die drei Transportgesellschaften und das Netz in getrennte AGs unter dem Dach einer Holding zusammengefasst waren. Die 3. Stufe wurde nicht gesetzlich fixiert. Geplant war seinerzeit die Auflösung der Holding und der Verkauf der Transportgesellschaften, nicht jedoch der Eisenbahninfrastruktur (vergl.

² Vgl. Mehdorn: Auftrag der Bahnreform vollständig erfüllt. <http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/presse/presseinformationen/ubh/h20070823.html>.

Begründung des EibNeuOG). Das ist auch eines der zentralen Ergebnisse der Bahnkommission, die die Vorarbeiten für das EibNeuOG geleistet hat.

Die umfassende Entschuldung ermöglichte es der DB AG, finanziell saniert und mit niedrig bilanziertem Vermögen einen unbelasteten Neuanfang zu machen³. Der Bund übernahm die zu Zeiten von Deutscher Bundes- und Reichsbahn aufgehäuften Schulden im Umfang von 32 Mrd. € sowie die Versorgungslasten für die Pensionäre. Das Anlagevermögen wurde um ca. 35 Mrd. € abgewertet (~ 75 %). Zusätzlich erhielt die DB AG im Rahmen einer "Altlastenregelung" über zehn Jahre hinweg insgesamt rd. 16.9 Mrd. € Investitionsmittel zur Aufholung des Modernisierungsrückstandes auf dem Gebiet der vormaligen Deutschen Reichsbahn⁴.

Basis des partei- und fraktionsübergreifend verabschiedeten Gesetzgebungspaketes war der politische Wille, die Eisenbahn nie mehr zum Risiko für den Bundeshaushalt werden zu lassen. Dafür sollten im öffentlichen Interesse liegende Leistungen (Regionalverkehr und Infrastrukturausbau) mit Hilfe des marktwirtschaftlichen Besteller-Ersteller-Prinzips effizient und kostengünstig erbracht werden. Im Personenfernverkehr sowie im Schienengüterverkehr sollte intramodaler Wettbewerb für mehr Effizienz sorgen und es dem Verkehrsträger Schiene ermöglichen, seine Position im intermodalen Wettbewerb nicht nur zu halten, sondern auszubauen.

2.2 Keine Trennung von Fahrweg- und Transportgeschäften

Wenige Jahre nach Beginn der Bahnreform verfolgte der Vorstand des Unternehmens eine Strategie, die die organisatorischen Ziele des Gesetzgebers missachtete. Statt einer vollständigen Trennung von Fahrweg und Transport wurde nur eine organisatorische und buchhalterische Trennung innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn vorgenommen. Die von Brüssel geforderte neutrale Stelle für die diskriminierungsanfälligen Funktionen *Trassenvergabe* und *Entgelterhebung* gibt es bis heute nicht⁵.

Die jüngere Vergangenheit ist davon geprägt, dass das "Netz" als selbständige organisatorische Einheit zunehmend ausgehöhlt worden ist. Wesentliche Funktionen des Teilkonzerns DB Netz AG wurden aus dem Teilkonzern ausgegliedert (Recht, Planung, Einkauf, Bau). Heute werden alle wesentlichen Entscheidungen mit Bezug auf das Netz im Konzern getroffen, nicht zuletzt in der Absicht, die im politischen Raum gewollte Trennung von Fahrweg und Transport zu erschweren bzw. in Anbetracht der organisatorischen Herausforderungen faktisch unmöglich zu machen. Wie unbedeutend der Vorstand der DB Netz in ureigensten Angelegenheiten ist, mag man auch daran erkennen, dass zu Vorhaltungen des Bundesrechnungshofes oder von Netzwerk Privatbahnen zur nachlassenden Qualität und Kapazität des Schienennetzes der Holdingvorstand Stellung nimmt und nicht die zuständigen Vorstände der DB Netz AG.

³ Über eine solche Unterstützungsaktion zur Sanierung malader Bilanzstrukturen hätte sich auch so manch anderer Straßenspediteur und Bahngesellschaft gefreut.

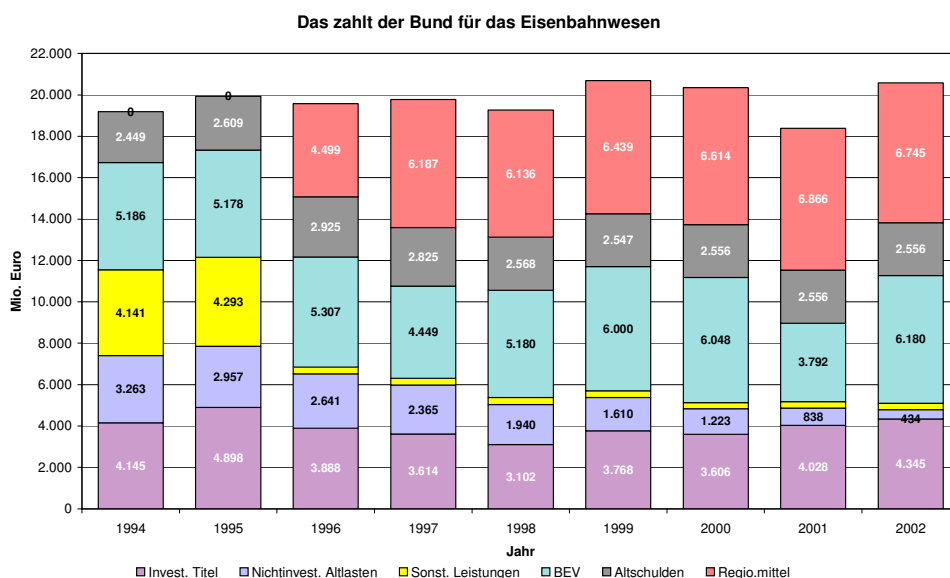
⁴ Sowie für weitere Rückstandszahlungen rd. 1.3 Mrd. €.

⁵ Netzwerk Privatbahnen hat in dieser Sache eine EU Beschwerde eingelegt, über die die EU-Kommission im Dezember 2007 zu entscheiden beabsichtigt. Es könnte dann ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet werden.

2.3 Entlastung des Bundeshaushalts

Eine tatsächliche Entlastung des Bundeshaushalts kann bis zum heutigen Tag nicht festgestellt werden. In der öffentlichen Anhörung zur Privatisierung der DB AG im Jahre 2004 wurde eindeutig nachgewiesen, dass die Alimentation des Systems Bahn durch die Bahnreform nicht signifikant zurück gegangen ist. Auch nach 1994 wurden bzw. werden pro Jahr rd. 20 Mrd. € in diesen Verkehrsträger gepumpt. Über BSchwaG- und Regionalisierungsmittel erreichen davon die DB AG unmittelbar jährlich mehr als 10 Mrd. €. Von einer Entlastung des Steuerzahlers kann mithin nicht die Rede sein, wie die folgende Abbildung zeigt. Ein Trend zu einer höheren Sektoreffizienz bspw. im Sinne von nachhaltig sinkenden Zuwendungen ist nicht erkennbar. Vergleichbare Angaben neueren Datums dazu liegen bislang nicht vor.

Abbildung 1 Zahlungen des Bundes an den Verkehrsträger Schiene



Quelle: BMVBW. Zitiert nach Wilhelm Pällmann, Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 'Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform', 29. März 2004. Deutscher Bundestag, 15. Wahlperiode, Protokoll Nr. 15/39, S.90.

In der Summe sind dies rd. 178 Mrd. €, davon 47 Mrd. € für das BEV und mehr als 35 Mrd. € für Investitionen an die DB AG.

2.4 Die Rolle der Schiene bei der Verkehrsentwicklung in Deutschland

Die Verkehrsentwicklung in Deutschland ist im Wesentlichen von den folgenden Trends bestimmt:

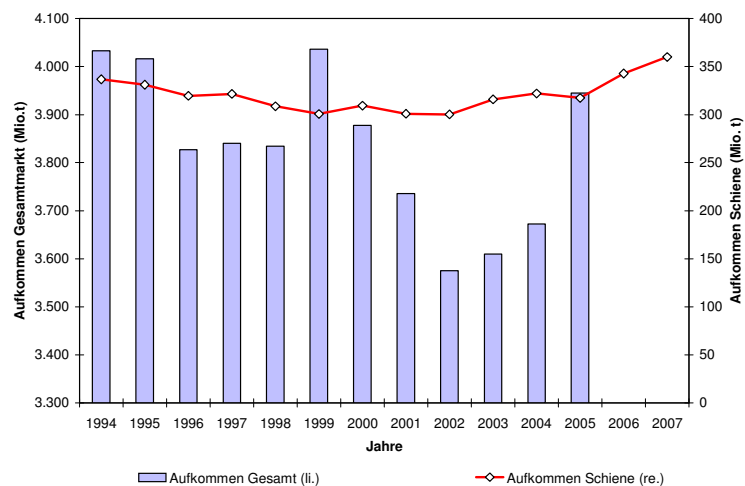
- Zuwächse im Schienengüterverkehr (+35% tkm seit 1994)
- Stagnation im Schienenpersonenverkehr
- Intramodaler Wettbewerb auf der Schiene mit sichtbaren Defiziten: DB AG in allen Marktsegment mit Anteilen zwischen 83% (Güterverkehr) und >99% (Fernverkehr).

- Keine signifikanten Verkehrsverlagerungen zugunsten der Schiene.

Auf diese Trends wird im Weiteren eingegangen. Sie belegen, dass in Deutschland allenfalls erste Schritte auf dem Wege zu einer effektiven Marktöffnung gemacht worden sind.

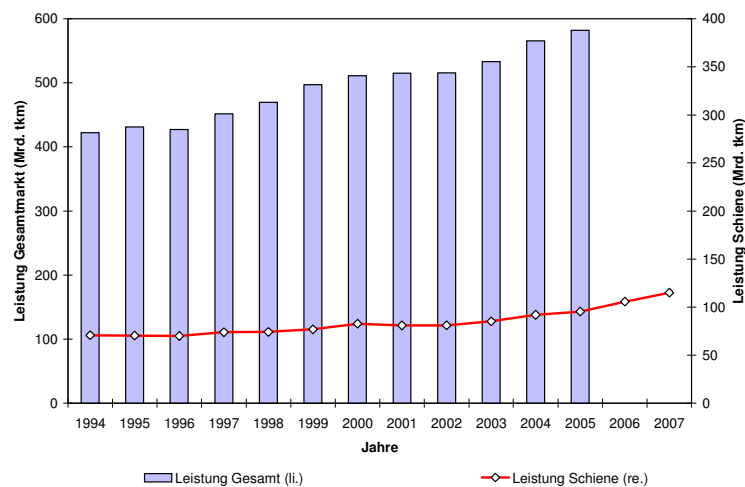
2.4.1 Gesamtmarktentwicklung im Güterverkehr

Abbildung 2 Aufkommensentwicklung im Güterverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen. Destatis.

Abbildung 3 Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen. Destatis.

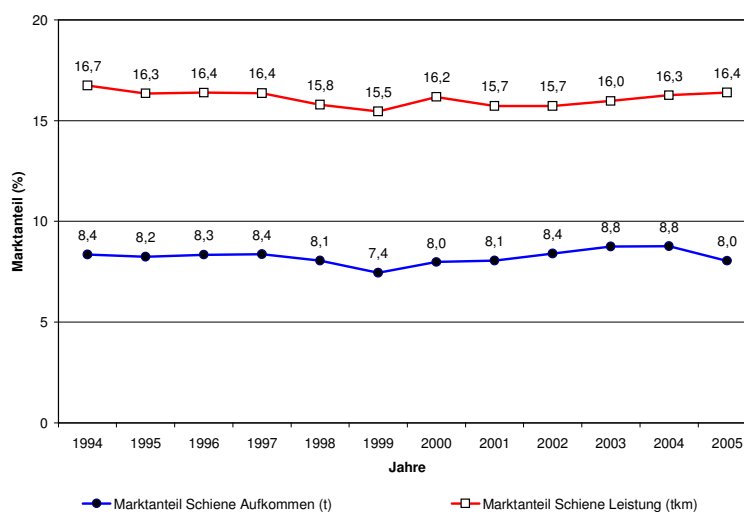
Das *Gesamtaufkommen* des Güterverkehrsmarktes entwickelt sich seit einigen Jahren Zeit wieder deutlich expansiv (Abb. 2, li.). Nachdem in den 1990er Jahren mit zeitweise über 4 Mrd. t historische Höchstwerte erzielt wurden, geht der Trend seit 2002 - getrieben durch gute konjunkturelle Randbedingungen und den weltweit weiterhin wachsenden Güteraustausch - neuen Höchstwerten entgegen. Es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, wann erneut die 4 Mrd. t-Schwelle übertroffen wird.

Leicht positiv entwickelt sich seither auch das Aufkommen des *Schienengüterverkehrs*. Nach einer Delle um die Jahrtausendwende werden heute (2006) mit rd. 343 Mio. t Höchstwerte erreicht.

Durchgängig expansiv stellt sich in den vergangenen Jahren die Entwicklung der *Leistung aller Verkehrsträger* dar. Im dargestellten Zeitraum wuchs die Gesamtleistung um fast 38% auf rd. 582 Mrd. tkm (Abb. 3, li.). Die Verkehrsleistung der Schiene legte lediglich um 34% zu, wuchs also langsamer als der Gesamtmarkt.

2.4.2 Intermodaler Stellenwert der Schiene im Güterverkehr seit 1994

Abbildung 4 Marktanteile der Schiene im Güterverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen. Destatis.

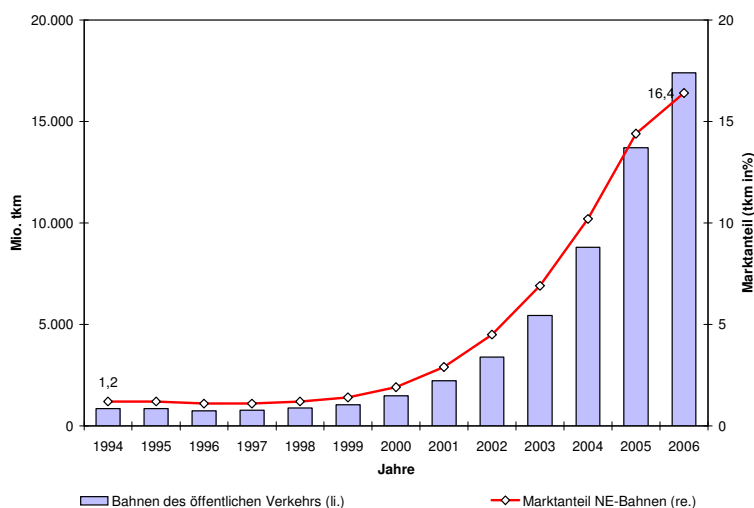
Der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung (Abbildung 4) übertraf 2006 mit 17,2 %⁶ nach 13 Jahren Bahnreform erstmalig die Größenordnung von 1994. Ein signifikanter Verlagerungstrend weg von der Straße und hin zu Schiene kann nicht festgestellt werden.

⁶ Wettbewerbsbericht DB AG 2007, S 9.

2.4.3 Intramodaler Wettbewerb im Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr ist das einzige Marktsegment, in dem sich seit Öffnung des Schienenverkehrsmarktes eine vergleichsweise bescheidene, aber trotz vieler Wettbewerbshindernisse dynamisch wachsende Wettbewerbslandschaft entwickelt hat (Abbildung 5).

Abbildung 5 Intramodale Marktanteile im deutschen Schienengüterverkehr



Quelle: VDV.

Dies gilt insbesondere im Kombinierten Verkehr (<20% des Marktes). In diesem Marktsegment sind alle benötigten Produktionsressourcen – unabhängig von der aktuellen Engpasssituation – prinzipiell verfügbar. Deutliche Abstriche sind hingegen im Einzelwagenverkehr (~50% des Marktes) zu machen: hier ist die Wettbewerbsintensität am geringsten, was sich preistreibend auswirkt. Bottleneck sind hier fehlende Gleisanschlüsse und Zugang zu Zugbildungsanlagen. Der Zugang zu den Zugbildungsanlagen der DB AG ist rechtlich und tatsächlich möglich, stellt sich aber angesichts der damit verbundenen Kosten und der Reibungsverluste zumeist als unattraktiv dar. Im Bereich der Direkt- oder Ganzzugverkehre bzw. Wagenladungsverkehre (~30% des Marktes) herrscht eine höhere Wettbewerbsintensität. Hier stellt die schwache Verfügbarkeit von Waggons (bspw. Stahl-, Coil-, Pkw- oder Kohlewaggons) das Bottleneck für die Wettbewerber dar.⁷

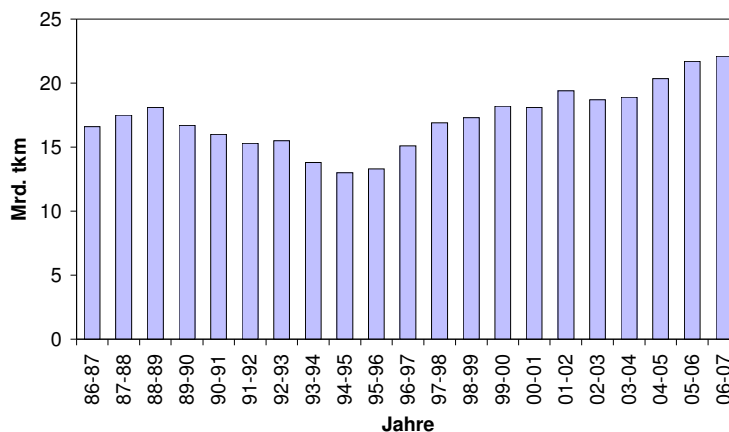
2.4.4 Großbritannien - Best Practice im Güterverkehr

In Sachen Verkehrswachstum und Verlagerung sei in diesem Zusammenhang auf die Marktöffnung in Großbritannien hingewiesen. Die Leistungssteigerungen im Schie-

⁷ Mit dem Erwerb der RAB (Eisenbahn der RAG), durch die DB AG wurde der Staatsbahn gestattet, ihre ohnehin marktbeherrschende Stellung auf dem Markt der Kohlewaggons weiter auszubauen. Schon damals war der Vorstandsvorsitzende der RAG gleichzeitig Aufsichtsratschef der DB AG.

nengüterverkehr seit 1994 (Zeitpunkt des Beginns der Bahnreform in Deutschland) liegen dort bei etwa 70%, in Deutschland bei rd. 35% (tkm-Basis).

Abbildung 6 Schienengüterverkehr in Großbritannien



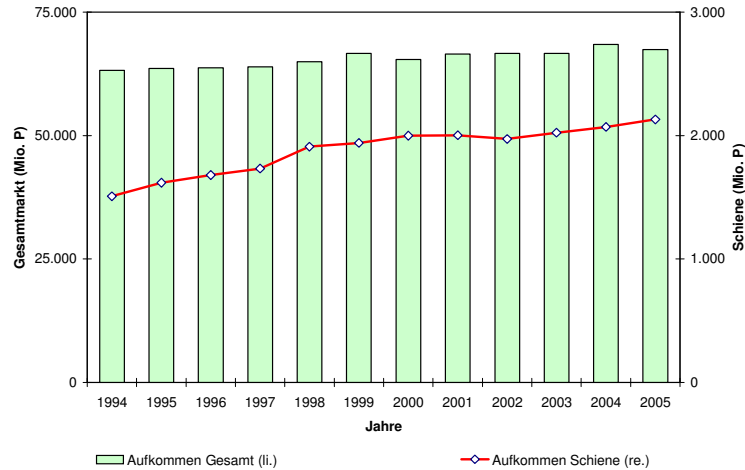
Quelle: SRA. ORR.

Zwischenfazit: Trotz allgemeinen Wachstums im Schienengüterverkehr gelang es nicht, stärker als der Markt zu wachsen und damit intermodal hinzuzugewinnen. In erster Linie ist es den mit der DB AG konkurrierenden Bahnunternehmen zu verdanken, dass der Sektor Schienenverkehr eine gewisse Aufwärtsbewegung nehmen konnte. Der Wettbewerb auf der Schiene brachte den Verladern neue Angebote, zwang Railion Deutschland, sich an die Offerten der Konkurrenz anzupassen, was zu einer signifikanten Verbesserung des Preis-/Leistungsverhältnisses im gesamten Marktsegment geführt hat. Ohne Wettbewerb wäre diese positive Entwicklung nicht eingetreten.

2.4.5 Gesamtmarktentwicklung im Personenverkehr

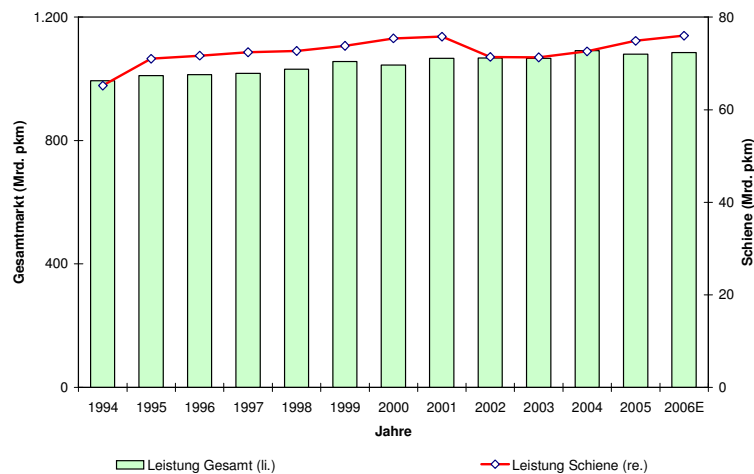
Aufkommen: Im Vergleich zum Schienengüterverkehr stellt sich die Entwicklung der vergangenen Jahre im Personenverkehr auf der Schiene deutlich verhaltener dar. Von den insgesamt 67,5 Mrd. Passagieren des Jahres 2005 wählten 2,1 Mrd. die Schiene. Gegenüber 1994 ist damit der Gesamtmarkt um 6,7% gewachsen.

Abbildung 7 Aufkommensentwicklung im Personenverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/07.

Abbildung 8 Leistungsentwicklung im Personenverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/07.

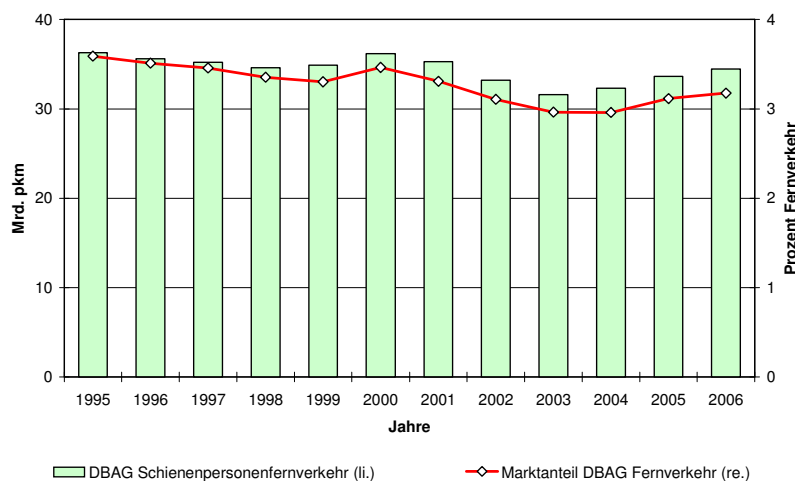
Im gleichen Zeitraum nahm der Schienenpersonenverkehr um 41,2% zu. Dies ist in erster Linie der Verdienst der Regionalisierung des Nahverkehrs. Letztere ist eine primär politische Leistung. Die unternehmerische Performance im Personenverkehr blieb schwach, wie der rückläufige Schienenpersonenfernverkehr zeigt. Mit 119 Mio. Passagieren wurde hier 2005 ggü. 1994 ein Minus von 14,4% erreicht (Abbildung 9).

Die Wettbewerbsposition der Schiene im **gesamten Personenverkehr**, bezogen auf die **Verkehrsleistung**, stellt sich auch insgesamt kaum besser dar. Sie nahm zwischen 1994 und 2005 auf rd. 1,1 Mrd. Personenkilometer (pkm) zu, eine Steigerung um 8,7%. Der Verkehrsträger Schiene erreichten im gleichen Zeitraum ein Plus von 14,9% auf rd. 75 Mrd. pkm, obwohl der Fernverkehr ein Minus von 3,2% realisierte. Seine Verkehrsleistung betrug 33,7 Mrd. pkm. Die Steigerung im Jahr

2006 auf 34,5 pkm geht im Wesentlichen auf konjunkturelle Effekte, Einmaleffekte bei Discountverkäufen und die Fußballweltmeisterschaft zurück. (s. Abbildung 8)

Der **Personenfernverkehr der DBAG** verzeichnet trotz anderweitiger Bekundungen im Vergleich zum Start der Bahnreform keinen anhaltenden Zuwachs. Er ist kein attraktiver Baustein einer Börsenstory. Gegenüber 1995 lag im Jahre 2006 die Verkehrsleistung dieses Segmentes mit 45,3 Mrd. Pkm um 11,3% unter dem Jahr 1995, also quasi zu Reformbeginn⁸. Deutlich sichtbar ist die Delle 2002/2003, als das Desaster mit dem neuen Preissystem geschah. In dem dargestellten Zeitraum fanden weitere marktrelevante Aktionen statt, wie die Stilllegung der InterRegio-Züge, die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecken Berlin - Hamburg und Frankfurt/M. - Köln sowie die Beschaffung neuer ICE-Triebzüge. Alle Maßnahmen zusammen verursachten Milliardenkosten, waren aber nicht in der Lage, dieses Segment in absoluten Zahlen und im Vergleich zum Gesamtmarkt zu verbessern. Wirtschaftlich gesprochen ist der DB-Imageträger Fernverkehr stehend k.o.

Abbildung 9 Leistungsentwicklung im Personenfernverkehr der DB AG



Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/07. DBAG, Daten und Fakten, verschiedene Jahre.

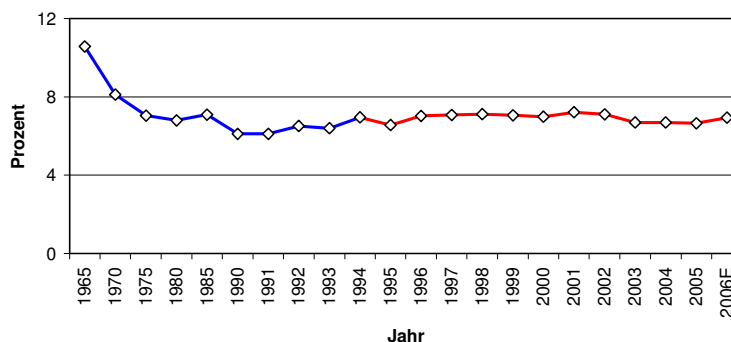
2.4.6 Intermodaler Stellenwert der Schiene im Personenverkehr seit 1994

Fasst man die Entwicklungen im Personenverkehr auf der Schiene zusammen, so ergibt sich folgendes Bild (Abbildung 10): Trotz der Marktöffnung in Deutschland, der Gründung der DBAG im Rahmen der Bahnreform, eines hohen finanziellen Engagements der Länder für den Regionalverkehr und erfreulicher qualitativer Produktverbesserungen gelang es nicht, Passagiere zum Umsteigen vom Pkw auf die Schiene zu bewegen. Zu keiner Zeit gelang es auch nur annähernd, bspw. an die 1970er Jahre anzuknüpfen, als der Schienenverkehr durch die Folgen der ersten und zweiten Ölkrise zumindest zeitweise einen gewissen Auftrieb erhielt. Auch nach 1994 (rote Linie) blieb die Produktgruppe der **ICE/IC-EC-Verkehre** im Prinzip ein **Nischenangebot**, das von einer nach wie vor weitestgehend auto-mobil

⁸ Für 1994 ist keine vergleichbare Darstellung möglich aufgrund einer geänderten Erhebungsweise.

organisierten Gesellschaft nicht oder nur in begrenztem Umfang angenommen wurde.

Abbildung 10 Marktanteile der Schiene im Personenverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen 2006/07.

2.4.7 Intramodaler Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

Bei der Skizzierung des Wettbewerbs auf der Schiene ist zu unterscheiden zwischen dem Nahverkehr einerseits und der Situation im Fernverkehr andererseits.

Nach jüngsten Angaben beträgt der Marktanteil der DB AG im *Fernverkehr* ca. 98%⁹. Zu dieser Situation tragen u.a. bei: Die hohen Investitionskosten des Segmentes Fernverkehr, die ausgeprägte Wettbewerbssituation zum Pkw und zur Luftfahrt sowie das relativ hohe Risiko für New Entrants, Opfer von Diskriminierungen durch den Monopolisten (Infrastruktur UND Verkehr) zu werden. Die Wirtschaftlichkeit dieses Geschäftsfeldes steht bei dem derzeitigen integrierten DB Konzern in keinem Verhältnis zu den damit im Zusammenhang stehenden Risiken¹⁰.

Im *Nahverkehr* (SchienenPersonenNahVerkehr-SPNV) ist die Wettbewerbslandschaft trotz einer ganzen Serie von Direktvergaben (Vergaben ohne Ausschreibung) vergleichsweise weit entwickelt. Hier haben Länder wie (in der Vergangenheit!) Schleswig-Holstein oder aktuell auch Niedersachsen und Hessen gezeigt, welche Erfolge sich durch Auftragsvergaben im Wege von fairen Vergabeverfahren erzielen lassen. Bislang hat die DB in diesem Marktsegment einen Anteil von rd. 83%. Gerechnet wird jedoch mit einem weiteren Rückgang auf 70%¹¹: In einer überproportionalen Anzahl von Fällen kann sich die DB AG in fairen Vergabeverfahren gegen die private Konkurrenz nicht durchsetzen. Obwohl die Länder bei Anwendung fairer Vergabeverfahren 20-30 % Haushaltsmittel einsparen können, verzichten sie vielfach auf Ausschreibungen und vergeben gern langfristige Verkehrsverträge an die DB Region AG im Volumen von mehreren Mrd. € ohne Ausschreibung.

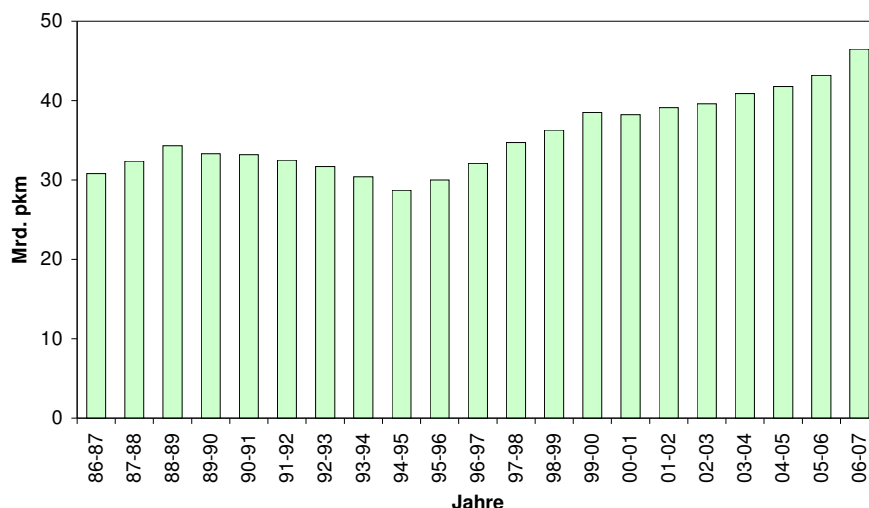
⁹ Wettbewerbsbericht DB AG 2007. Diese Zahl wird dort natürlich nicht genannt, ergibt sich aber aus dem Text indirekt. Regelmäßig wird diese Zahl auf Roadshows für Investoren gezeigt.

¹⁰ DB AG könnte durch die DB- Fernverkehr jedes Konkurrenzangebot „im Keim“ ersticken, da jeder Wettbewerber die Trasse 8 Monate vor Verkehrsaufnahme bei DB-Netz beantragen muss.

¹¹ Solche Prognosen fanden sich bereits in der Vergangenheit - Zweckpessimismus?. Die Realität übertraf ein ums andere Mal diese "Befürchtungen". Vgl. Konkurrenz zwingt Bahn zu Zugeständnissen im Nahverkehr, Lausitzer Rundschau, 04.09.2007. <http://www.lr-online.de/wirtschaft/LR-Wirtschaft%3Bart1067%2C1761877> (04.09.2007).

2.4.8 Großbritannien - Best Practice im Personenverkehr

Abbildung 11 Schienenpersonenverkehr in Großbritannien



Quelle: SRA. ORR.

Zum Vergleich sei hier nochmals auf das Beispiel Großbritannien hingewiesen. Auch in Bezug auf den Schienenpersonenverkehr zeigt sich, dass die Neuorganisation des britischen Eisenbahnsektors durchaus erfolgreich verlief¹². Seit 1994 wurde in Großbritannien die Verkehrsleistung um 62% gesteigert. Unterstellt man einmal, dass die Bahnen Großbritanniens nicht nur "Muss-Kunden" befördern (u.a. Pendler), dann darf auch diese Entwicklung als Indiz für den Erfolg des britischen Reformmodells mit vollständiger Trennung von Netz und Transport, einer wieder im öffentlichen Besitz befindlichen und jetzt effektiv gemanagten Schieneninfrastruktur sowie einer machtvollen Regulierungsebene gelten.

2.5 Sanierung der DB AG?

Aus bilanzieller Sicht bleibt in der hier gebotenen Kürze festzuhalten: die DB AG wurde 1993 entschuldet. Der Bund nahm dem Unternehmen rd. 32 Mrd. € an Verbindlichkeiten ab, um eine Überschuldung zu vermeiden. Durch die Abwertung des Anlagevermögens um 75% wurde die Abschreibungslast drastisch reduziert und die Kostenposition des Unternehmens deutlich verbessert. Ein Blick auf die heutige Verschuldung des Unternehmens zeigt aber eine deutliche Zunahme ggü. 1994. Betrug der Anteil des Eigenkapitals zu Beginn der Bahnreform noch fast 29%, waren es im vergangenen Jahr nur noch 19%. Die Finanzschulden der DB AG waren bis dahin auf fast 20 Mrd. € angestiegen. Eine vergleichbar (schlechte) Eigenkapitalquote hatte die Deutsche Bundesbahn bereits gegen Ende ihres Bestehens, nämlich im Jahre 1990!

¹² Damit ist nicht gemeint, dass das britische Modell als Blaupause ("1:1") für Deutschland oder andere Länder geeignet wäre. Es ist aber als Vorbild und Lernmodell geeignet.

Mehr Beachtung wurde bei der DB AG offensichtlich der Hoffungsgröße "Quersubvention des Kerngeschäfts durch Wachstum" gewidmet – eine Strategie, die auch dann nicht aufgeht, wenn keine privaten Gesellschafter darauf achten, dass alle Geschäftsfelder einen Beitrag zum Unternehmenserfolg leisten. Zukäufe von Unternehmen wie Schenker, Bax Global, Hangartner, Nieten-Logistik sowie Beteiligungen u.a. an Kombiverkehr, EWS/UK und Transfesa/Spanien führten zwar zu einer erheblichen Ausweitung des Konzernumsatzes auf aktuell ca. 30 Mrd. €. – allerdings in einer Branche (Logistik), die durch niedrige Renditen und eine überdurchschnittliche Konjunkturanfälligkeit gekennzeichnet sind. Dementsprechend hält sich die Rentabilität der Geschäfte in Grenzen. Die Eigenkapitalrentabilität - abgesehen von Sondereffekten 2006 - lag in keinem Jahr seit Reformbeginn über 9%, meistens sogar deutlich darunter. Ähnlich verhielt es sich mit der Gesamtkapitalrentabilität. Abgesehen vom Jahr 2006 lag diese Größe im Durchschnitt der Jahre 1994 bis 2006 bei unter 1%. Zum Vergleich: Die Dax-notierten Werte erzielten 2005 im Mittel eine Eigenkapitalrentabilität von fast 20% sowie eine Gesamtkapitalrentabilität von 6,9%.

Abschließend bleibt ergänzend darauf hinzuweisen, dass sich der Kapitalumschlag, er misst die Geschwindigkeit, mit der das Vermögen durch Umsätze am Markt umgeschlagen wird, über die letzten fast 15 Jahre nicht verbessert hat. Anfänglich betrug der Wert 1,5 Mal pro Jahr, wurde dann deutlich verbessert bis auf fast 2,7 Mal im Jahre 2001. Seitdem verläuft diese Kennziffer rückläufig. Mit 1,6 Mal wurde im Jahre 2006 der schlechteste Wert seit 1995 erreicht (1994: 1,5)¹³.

Von einer abgeschlossenen Sanierung kann nicht die Rede sein. Unkalkulierbare Risiken dürfen im bestehenden Geschäftsportfolio vermutet werden, bspw. die Handhabung des "Netzes". Ob und inwieweit hier die verfolgten Angebots-, Bewertungs- und Instandhaltungsstrategien mittel- bzw. schon kurzfristig ihren Niederschlag (vgl. Kritik zum Zustand des Netzes, Infrastrukturrückbau usw.) haben werden, kann nur gemutmaßt werden. Im Übrigen sei auf die Studie des BDI zu den Auswirkungen der Privatisierung einer integrierten DB AG verwiesen¹⁴. Sie befasst sich ausführlich und kritisch mit der wirtschaftlichen Entwicklung der DB AG seit 1994 aus finanzwirtschaftlicher Sicht.

3. POSITION DES NETZWERKS PRIVATBAHNEN

Mittelfristig soll die Eisenbahninfrastruktur ebenso nutzerneutral sein, wie die Groundservices des Frankfurter Flughafens (man stelle sich vor, die Lufthansa würde ihn organisieren oder ihr würde der ganze Airport gehören und sie würde auch die Flugsicherung kontrollieren). Nur so, also durch Trennung von Netz und Betrieb, kommt es zu mehr Wettbewerb auf der Schiene. Das ist inzwischen herrschende Meinung. Die Netzgesellschaft würde sich komplett den Wünschen und den Markterfordernissen anpassen und hätte einen eigenen Anreiz, mehr Unternehmen und mehr Personen- und Güterzüge auf die Schiene zu locken. Eine DB-abhängige Infrastrukturgesellschaft besitzt einen diametral entgegengesetzten Anreiz. Die unabhängige Infrastrukturgesellschaft müsste aktiv und kreativ für mehr Verkehr

¹³ Entscheidend bei dieser Messgröße ist weniger ihr absoluter Wert, sondern der hieraus ableitbare Trend. Netzinfrastrukturen sind typischerweise anlagenintensiv. Insgesamt realisierte die DB AG Umsatzwachstum primär durch den Zukauf vergleichsweise "mäßig performender Geschäfte", ohne dass sich die Gewinnsituation bzw. die Rentabilität des Gesamtunternehmens dadurch verbessert hätte

¹⁴ Langfassung: http://www.bdi-online.de/Dokumente/Verkehrspolitik/BDI-DIHK_Bahnstudie_-_Januar_2006.PDF (05.09.2006).

„kämpfen“. Sie kann es sich dann überhaupt nicht leisten, schlechte Fahrweg- oder Servicequalität anzubieten. Die EVU würden nicht verpflichtet sein, für schlechte Performance gutes Geld zu bezahlen.

Was tun?

1. Die Logistiksparte wird sofort verkauft (privatisiert), allerdings ohne die Eisenbahnen der DB AG. Dabei würde - im Vergleich zum Einstandswert - ein nicht unerheblicher Gewinn realisiert werden, der der DB AG unmittelbar zugute kommt und ihr Eigenkapitalproblem mit einem Schlag beseitigen würde. Die Verschuldung des Konzerns würde sofort auf ein erträgliches Maß sinken.
2. DB Netz AG wird unverzüglich mit allen Infrastrukturgesellschaften und allen derzeit ausgelagerten, betriebsnotwendigen Abteilungen auf den Bund übertragen. Hierfür kann die DB AG auf vertraglicher Basis die Funktion des Infrastrukturmanagers übernehmen, aber nur vorübergehend und mit klarer Definition von Pflichten.
3. DB Regio wird mittelfristig sozialverträglich restrukturiert mit dem Ziel der Wettbewerbsfähigkeit. Begleitend werden die Länder verpflichtet, sukzessive alle Verkehrsverträge des SPNV nur auf Basis fairer Vergabeverfahren zu erteilen.
4. DB Fernverkehr wird mittelfristig sozialverträglich restrukturiert mit dem Ziel der Wettbewerbsfähigkeit. Zuvor sind Marktbedingungen (strikte Neutralität des Netzes, Stärkung der Zugangs- und Entgeltregulierung) zu schaffen, die Wettbewerb auch im Fernverkehr zulassen.
5. Die Regulierung ist dem britischen Vorbild anzupassen. Einzelheiten müssen von Wissenschaft und Praxis entwickelt werden. Das wurde in den vergangenen Jahren sträflich versäumt.