



Pro Holding-Modell:

Chancen auf Veränderung

Kapitalgeber verändern die DB von innen

➤ *Die Verwirklichung des Holding-Modells bietet mehr Chancen, das System Schiene zu stärken, als von den Befürwortern genannt werden. Denn der Eintritt von externen Kapitalgebern in die DB-Verkehrs- und Logistikgesellschaften verändern nicht nur das Innenleben des Konzerns, sondern auch seinen politischen Einfluss. Wenn die Politik darauf richtig reagiert, ist die Wirkung positiv.*

■ Neue Interessen in der Führungsetage

Das Holding-Modell wird an der Deutschen Bahn AG zunächst nicht viel verändern. Der Konzern bleibt integriert, der DB-Chef heißt weiter Hartmut Mehdorn. Die nachgeordneten Betriebe machen weiter wie bisher. Auf die Konzernspitze hätten die neuen Kapitalgeber keinen direkten Einfluss. Und doch: Die DB wird sich verändern – von innen.

Denn mit dem Eintritt von Kapitalgebern in die Verkehrsunternehmen kommt ein neuer Machtfaktor in die DB. Welche Ziele er verfolgt, ist nicht bekannt, weil man die Kapitalgeber nicht kennt – das macht den Bürgern Angst. Hartmut Mehdorn scheint davor aber keine Angst zu haben. In aller Regel ist das Interesse an Rendite der Antrieb. Rendite wird in zweierlei Hinsicht erzielt: durch unmittelbare Gewinnausschüttungen (Dividenden) und durch einen steigenden Aktienkurs. Für die Gewinnausschüttung sind

aktuelle Gewinne erforderlich, für einen steigenden Aktienkurs genügt bereits nur der Glaube daran.

■ Gewinnverschiebung vom Netz zum Verkehr

Damit wird ein Gegensatz in den DB-Konzern einbezogen, der dort bisher unbekannt ist. Bisher war es weitgehend unbedeutend, ob Gewinne bei der Netzgesellschaft oder bei den Verkehrsunternehmen anfielen. Sie konnten sich gegenseitig ausgleichen und landeten alle in der Konzernspitze. Dieses Endergebnis wurde von Hartmut Mehdorn als Nachweis für die Börsenfähigkeit vorgezeigt.

Das ändert sich mit dem Holding-Modell grundlegend. Da die Kapitalgeber nicht an der Holding beteiligt sind, sind für sie Gewinne, die dort entstehen, auch nicht interessant. Sie müssen darauf setzen, dass die Verkehrs- und Logistikgesellschaften Gewinne erzielen – Verluste beim Netz gefährden die Börsenfähigkeit nicht, sondern verärgern ausschließlich den Finanzminister.

Das klingt ganz harmlos, hat aber weitreichende Folgen. Zunächst wird die Verkehrs- und Logistikgesellschaft schnell begreifen, wo und wie man Gewinne erwirtschaften kann. Im Logistikgeschäft und im Auslandsgeschäft, aber auch im Busverkehr in Stadt und Regionen sind die Unternehmen nicht vom Netz abhängig – sie brauchen es nicht oder kaum für ihr Geschäft. Die Kapitalgeber werden es auch nicht interessant finden, dass Gewinne aus dem Logistikbereich Verluste aus den Verkehrsgesellschaften ausgleichen, während das Netz mit hohen Entgelten für die Benutzung von Stationen und Strecken Gewinn macht. Beim Schienenverkehr sind die Verkehrsunternehmen hingegen existenziell auf das Schienennetz angewiesen. Entgelte für Trassen, Stationen und Anlagen machen einen Großteil des Aufwands aus. Jeder Euro, um den die Trassen- und Stationsentgelte sinken, kommt bei den Verkehrsunternehmen als Gewinn an. Der Effekt: Die neuen Herren legen Wert auf günstige Entgelte für die Benutzung der Schienenwege.

■ Schluss mit Verkehrsverhinderung

Bislang haben hohe Entgelte für Trassen und Stationen vor allem dazu gedient, die Regionalisierungsmittel des Bundes für den Nahverkehr in die Kasse des Netzes zu leiten und der DB ermöglicht, mit minimalem Aufwand hohe Einnahmen zu erzielen. Diese Strategie nützt den Kapitalgebern nichts, weil die Gewinne nicht bei ihrer Gesellschaft entstehen, und Kapitalgeber können mit Zügen, die wegen hoher Trassenentgelte herumstehen, auch nichts verdienen.

Für Kapitalgeber ist es daher interessant, dass die Züge das Netz zu Grenzkosten benutzen dürfen. Dann kann man auch noch am frühen Morgen und späten Abend einige Euro damit verdienen. Für Kapitalgeber zahlt sich also ein Trassenpreissystem aus, das nach Grund- und Grenzkosten differenziert und gemeinwirtschaftlich orientiert ist. Dasselbe gilt für die Stationspreise.

Dass günstige Trassen- und Stationsentgelte auch Wettbewerber begünstigen, ist keine Frage. Aber das wird Kapitalgeber nicht hindern, sich an den DB-Verkehrsgesellschaften zu beteiligen: Die Motivation kann allerdings

Lesen Sie auf Seite 20 weiter.

Holding-Modell:

Neue Chancen für Forderungen der Fahrgäste

Die Forderungen der Fahrgäste	Der Ist-Zustand der Deutschen Bahn AG	Verbesserungen unter dem Holding-Modell
Viele Verbindungen, auch zu nachfrageschwachen Zeiten	Das derzeitige System der Trassen- und Stationsentgelte mit „Stückkosten“ verhindert neue Verkehrsangebote und damit mehr Verkehr auf der Schiene.	Verkehrsunternehmen sind an günstigen Trassen- und Stationsentgelten interessiert. Staatlicher Einfluss durch Finanzierungsinstrumente oder gesetzliche Vorgaben können das Netz gesamtwirtschaftlich ausrichten.
Ausreichendes Fernverkehrsangebot	Der Fernverkehr hat sich aus vielen Regionen zurückgezogen oder ist lückenhaft. Das Tarif- und Vertriebsmonopol verhindert, dass Wettbewerber in diesen Markt eindringen.	Günstigere Rahmenbedingungen fördern auch den Fernverkehr. Direkter Einfluss durch den Bund ist vielfältig gestaltbar (Vergabe, Aufgabenträgerschaft).
Gute Anschlüsse, insbesondere dort, wo die Züge seltener fahren.	Der integrale Taktfahrplan (ITF) ist keine Richtschnur der Investitionen in das Netz und seiner Instandhaltung. Nutzer haben zu wenige politische und finanzielle Möglichkeiten, Verbesserungen der Infrastruktur durchzusetzen. Zuschläge zu Trassenentgelten werden ohne Rücksicht auf ITF berechnet.	Verkehrsunternehmen haben ein natürliches Interesse an Einnahmen durch mehr Fahrgäste. Dieses Interesse kann durch effiziente Fahrgastrechte, staatlichen Einfluss über die Finanzierung des Netzes und auf die Gestaltung der Trassen- und Stationsentgelte gefördert werden.
Sicheres und zuverlässig verfügbares Netz	Das Netz ist verkehrssicher, aber Unterhaltungsmängel belasten Fahrpläne und Pünktlichkeit.	Gesetzesänderung: effiziente Fahrgastrechte, effiziente Rechte der Trassenbesteller, besser ausgestattete Aufsicht über Netzzustand.
Günstige Fahrpreise	Fahrpreise werden durch hohe Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer und hohe Trassen- und Stationsentgelte hochgetrieben.	Gesetzesänderung: ermäßigte Mehrwertsteuer auf Fahrkarten, ermäßigte Mineralölsteuer, günstige Trassen- und Stationsentgelte. Private Verkehrsunternehmen sind natürliche Verbündete für diese Forderungen.
Durchgehende Fahrkarten	Die DB AG verkauft immer weniger direkte Fahrkarten, weil sich die Wettbewerber dem Tarif- und Vertriebsmonopol der DB nicht unterordnen.	Gesetzesänderung: Eisenbahnen müssen verpflichtet werden, Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen in durchgehende Fahrkarten einzurechnen und zu verkaufen.
Verkauf von Fahrkarten für alle Züge im Bahnhof	Das Vertriebsmonopol liegt bei DB-Fernverkehr und wird in den Stationen durch DB Station&Service durch Verkaufsverbote abgesichert.	Gesetzesänderung: Das Vertriebsrecht in den Bahnhöfen muss auf DB Station&Service übergehen und wettbewerbsneutral gestaltet werden.
Saubere Züge	Die Fernzüge der DB sind als sauber zu bezeichnen. Im Regionalverkehr gibt es regionale Mängel.	Gesetzesänderung: effiziente Fahrgastrechte und von der Aufsicht kontrollierbare Mindeststandards auch im Fernverkehr. Im Regionalverkehr Kontrolle durch Aufgabenträger.
Einheitliche Fahrplanauskunft über alle Verkehrsunternehmen hinweg	Die elektronische Auskunft ist fast vollständig. Wettbewerber können allerdings nicht frei auf die Daten zugreifen, Kursbücher und Printmedien sind unvollständig.	Das Wettbewerbsrecht sichert den Ist-Zustand. Die Datengrundlage muss auf DB-Netz verlagert werden, von wo sie jedem Unternehmen zugänglich sein muss.
Einheitliche Auskunft über aktuelle Betriebslage und Verspätungen	Sie ist bei den DB-Verkehrsunternehmen angesiedelt und daher nicht für alle Unternehmen verfügbar.	Gesetzesänderung: Datengrundlage muss beim Netz angesiedelt und allen Verkehrsunternehmen zugänglich sein.

nicht die Ausnutzung eines Infrastrukturmonopols sein – diese Gefahr bestand real bei einer Beteiligung privaten Kapitals am Schienennetz.

■ Investieren in die Beseitigung der Engpässe

Die Bahnreform von 1994 ging davon aus, dass auch bei der Benutzung der Schienenwege der „Markt“ gelten solle. Knappe Trassen sollten zu Höchstpreisen versteigert werden. Im Prinzip gilt das bis heute – und verhindert die zügige Beseitigung von Engpässen. Außerdem eignen sich Engpässe hervorragend zur Behinderung von Wettbewerbern, die neu in den Markt eintreten. Ist das Unternehmen aber darauf ausgerichtet, dass Gewinne nicht beim Netz entstehen sollen, so ist die Verknappung von Trassen keine sinnvolle Strategie. Dadurch wandern die Gewinne vom Verkehrsunternehmen zum Netz ab, und zugleich sinkt die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern. Also liegt es nahe, dass die staatlichen Mittel so eingesetzt werden, dass sie möglichst schnell Gewinn in die Verkehrsunternehmen bringen. Im Holding-Modell hätte der Ausbau der Oberrhein-Strecke eindeutig Priorität, weil dort mehr verdient werden kann. „Stuttgart 21“ wäre hingegen bedeutungslos, weil durch die Verlegung des Bahnhofs unter die Erde



Verschleuderung von Volksvermögen? Beim Holding-Modell können sich Kapitalgeber am Hauptbahnhof in Berlin nicht beteiligen.



Rendite vom Netz? Daran haben Kapitalgeber, die sich an den DB-Verkehrs- und Logistikgesellschaften beteiligen, kein Interesse. Auch Wettbewerber (im Bild ein Abellio-Zug in Wattenscheid) würden von der Rendite profitieren.

kein einziger Zug zusätzlich fahren wird und die knappe Bahnsteigkapazität Mehrverkehr auch dauerhaft verhindert.

■ Vom Duckmäuser zum Akteur

Auch der Druck auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr wird steigen. Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer und andere finanzielle Rahmenbedingungen sind so schlecht, wie sie schon bei der Bahnreform 1994 waren. Hier hat sich die DB als Duckmäuser gegenüber der Regierung erwiesen und die Kräfte im Stich gelassen, die Änderungen wollen. Zwar hatte Hartmut Mehdorn zum Anfang seiner Amtszeit gewagt, diese Forderungen im Bundestag zu präsentieren, und dabei sogar Zahlen von PRO BAHN vorgestellt, aber die Bundesregierung hatte ihn schnell ruhiggestellt. Das wird mit privaten Kapitalgebern so einfach nicht funktionieren.

■ Vom Schutzgut zum normalen Unternehmen

Das Holding-Modell wird auch einen Wandel der Politik einleiten. Heute ist die Deutsche Bahn AG ein Schutzbefehlener der Bundesregierung, der vor Verbrauchern und Wettbewerbern zu bewahren ist – damit das politische Ziel der Kapitalprivatisierung erreicht werden kann. Ist das Ziel aber erreicht, so wird sich die Einstellung zum Unternehmen ändern, auch wenn die DB allein aufgrund ihrer Größe ein Machtfaktor bleiben wird, aber die Interessen werden denen anderer Wirtschaftsunternehmen ähnlich, etwa der Deutschen Post oder den Stromversorgern.

Auch im Schienenverkehr wird dann klarer zutage treten, wo der Staat steuernd eingreifen muss. Die Interessengegensätze zwischen Verkehrs- und Netzunternehmen, die heute noch durch den Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn allein und hinter verschlossenen Türen entschieden werden, werden öffentlich diskutiert werden, weil sich Kapitalgeber nicht auf Dauer mundtot machen lassen.

Einstieg in die Trennung

Dieser Interessengegensatz wird schließlich zwangsläufig in die Trennung des staatlichen Netzes von den privaten Verkehrsunternehmen münden.

Wann dieser Zeitpunkt eintritt, kann niemand vorhersagen – zu viele Faktoren spielen dabei eine Rolle. Aber dass der Staat die Verkehrsunternehmen zur Gänze „zurückholt“, ist unwahrscheinlich. Eher werden andere Wege der Einflussnahme auf den Verkehrsmarkt gewählt.

Das gilt auch und gerade dann, wenn die neuen Kapitalgeber nicht ernsthaft am Schienenverkehr interessiert sind, sondern Rendite nur über die Ausbeutung der Ressourcen der Schienenverkehrsgesellschaften erzielen wollen.

Dann werden zwar einige negative Wirkungen, die die Gegner befürchten, rasch eintreten und nicht – wie derzeit – schleichend. Umso schneller wird aber auch die Richtung sichtbar, in die die Politik die Weichen mit der Bahnreform 1994 gestellt hat, und umso größer wird die Chance, dass die Weichen umgestellt werden. Privates Kapital nur für das Güter- und Logistikgeschäft würde den Erkenntnisprozess erheblich verzögern. Politiker lernen oft erst aus Fehlentwicklungen.