

Mit einer Anhörung der Verbände wurde die Expertenbefragung zum bevorstehenden Börsengang der Deutschen Bahn am 1. Juni 2006 fortgesetzt. Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA konnte Bundesvorsitzender Klaus-Dieter Hommel darlegen, warum der integrierte Konzern die bessere Lösung sei und welche Nachteile bei einer Zerschlagung des Konzerns zu befürchten wären. Neben der GDBA kamen bei der zweiten Anhörung noch weitere 21 Gewerkschaften und Verbände zu Wort.

Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA bleiben die Steigerung von Verkehrsleistungen und Marktanteilen des Schienenverkehrs die wesentlichen Kernziele der deutschen Bahnreform. Die Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem Konzernverbund, die einer Zerschlagung des Bahnkonzerns gleichkommt, wird aus verkehrs- und beschäftigungspolitischen Gründen – unabhängig von den künftigen Eigentumsstrukturen – abgelehnt.

Verkehrsgewerkschaft Verkehrsausschuss für



Mit einer Karikatur, die auf Fluglättern und Aufklebern zu finden ist, versinnbildlicht die Verkehrsgewerkschaft GDBA die Folgen einer Zerschlagung der DB AG. Bei der Anhörung im Verkehrsausschuss stieß dieses Motiv auf das Interesse vieler Kameralleute.

Im Rahmen einer zwischen Bund und DB 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.

Nur mit dem Erhalt des integrierten Konzerns und einer streng überwachten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwi-

schen dem Bund und der DB AG im Infrastrukturbereich besteht heute die einmalige Chance, ein bereits international aufgestelltes Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln.

Der Börsengang ist nicht unbedingt zwingend

Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn ist keine zwingende Folge der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Überwiegen im Rahmen einer Bewertung die gesamtwirtschaftlichen Nach-

teile, 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.

Eine funktionierende Infrastruktur ist das Fundament wettbewerbsfähiger Angebote im Güter- und Personenverkehr. Der

GDBA wirbt vor dem integrierten Konzern

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 Krisenfall verlässliche Verkehrsangebote zu offerieren.

Mehr Wettbewerb durch Zerschlagung der DB AG?

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. Aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen 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.

Synergien als Indizien für Diskriminierung?

Trennungsbefürworter betrachten die im integrierten Konzern bestehenden Verbundsynergien als Spiegelbild latenter Diskri-

minierungspotenziale. Dabei wird jedoch unter Berücksichtigung der Besonderheiten der einzelnen Verkehrssparten Folgendes regelmäßig übersehen:

Einzig 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 Verkehrsbereich 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 Angebotssysteme und -netze kompensieren würden.

Im Schienenpersonennahverkehr erfolgt der Marktzutritt aufgrund der Bestellung von Schienenverkehrsleistungen durch die Aufgabenträger. Sofern man hier überhaupt von „Diskriminierungspotenzialen“ sprechen kann, lägen diese allenfalls auf Ebene der Besteller und nicht beim Zugang zu einem integrierten Infrastrukturnetz.

Keine Vorteile für den Einzelwagenverkehr

Rückgrat des Schienengüterverkehrs und Auslastungsgarant auf nicht wenigen Nebenstrecken ist der so genannte Einzelwagenverkehr. Aufgrund der Komplexität und Kapitalintensität

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 sind die Grundbedingungen für einen Erfolg der 1994 eingeleiteten **Bahnreform.**

Aus der Stellungnahme der Verkehrsgewerkschaft GDBA

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 Diskriminierungspotenzialen 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 Diskriminierungspotenziale anhand von Zahlen und unter Berücksichtigung der Eigen-

schaften und Besonderheiten der einzelnen Schienenverkehrsangebote und -märkte zu belegen.

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.

Der Eigenfinanzierungsanteil der Deutschen Bahn für Infrastrukturmaßnahmen müsste im Falle einer Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften, neben den bisherigen staatlichen Finanzierungsbeiträgen, ebenfalls vom Bund geleistet werden.

Aus der Stellungnahme der Verkehrsgewerkschaft GDBA



Die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Leipzig–Berlin nahm die Verkehrsgewerkschaft GDBA zum Anlass, mit Flugblättern und Aufklebern gegen eine Zerschlagung der DB AG zu protestieren. Auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee informierte sich in Leipzig über die Hintergründe der Aktion.
Foto: Uwe Henschel

Der Staat bleibt für das Netz verantwortlich

Sollten sich Bundestag und Bundesrat für eine Kapitalprivatisierung aussprechen, so würde auch in diesem Falle die Möglichkeit der nach Auffassung der GDBA zwingend notwendigen Einflussnahme des Staates auf Netzstatus und -umfang 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 Fahrbereich müsste sich der Bund allerdings langfristig binden. Diese Notwendigkeit besteht im Übrigen schon heute; sie ist unabhängig von einer möglichen Kapitalprivatisierung.

Zu berücksichtigen ist außerdem: Der Eigenfinanzierungsanteil der Deutschen Bahn 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, entstände für die Bundesregierung die Notwendigkeit, neue Finanzierungsquellen zu erschließen.

Gleichmäßige Auslastung des Netzes

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.

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.

Kritische Haltung der Politik wünschenswert

Wünschenswert wäre eine ebenso kritische Haltung von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft im Zusammenhang mit der anhaltenden Diskriminierung des Schienenverkehrs. 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 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 Verselbstständigung des Fahrwegs dienen.

Sichere Arbeitsplätze nach Netzabtrennung?

Leider werden sowohl in der politischen Diskussion wie auch im PRIMON-Gutachten die beschäftigungspolitischen Konsequenzen einer Konzernerschlagung 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 Arbeitsplätze verloren gehen, die größtenteils in anderen Unternehmen nicht neu entstehen werden.

Allein im Dienstleistungsbereich der DB 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 Berei-

chen 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“ 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

Für Beschäftigte im öffentlichen Dienst und deren Familienangehörige.

Bis zu **50%** Tarifrabatt*



GRATIS!
Alle Kunden erhalten eine Deutschland-Cap gratis* (bis 9. Juli 05).



AUTOMOBILE
bis zu 28% günstiger

ARCOR
Flatrate für DSL und Telefon, Grundgebühren, Hardware, Einrichtungspreis: € 44,80
→ € 25,- Tarifgutachten!

* Bei Bestellung eines 24-monatigen Mobilfunkvertrages, je nach Tarif von 0,003 bis 15,20 € Anschlussgebühr, wofür bei allen Tarifen (inklusive Vorwahlrecht) 1) 1 x 20 min. gratis (Praxiseinsatz) 2) von 1-4 Fax 3) 12 Monate 4) 12 Monate, 44,80 € Grundgebühr inkl. 1 x 12 Monate 5) 0,05 € zum Versand

zurück per
Fax: 07161/96410-40 oder -41

Bitte senden Sie mir die Unterlagen für folgenden DPoIG-Sendertarif zu:

D1 D2 40/42 02 Position/Rufnummernmitnahme

Name, Vorname: _____ eMail: _____

Strasse: _____ PLZ, Ort: _____



für alle dbb-Mitglieder

JETZT NEU:
www.BeamtenKonditionen.de

Hotline: 07161 / 964 100
Mo - Fr von 8-12 Uhr und 13-17 Uhr

DPoIG Service GmbH
Meynstraße 14, 43009 Gempelen

Mobile e-plus
Ihre Deutsche und Änderungen vorbehalten
www.dpolg-service.de

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 forzierenden „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 Bahnkon-

zern „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- oder Reiseketten lassen sich in der gebotenen Qualität nur von großen Unternehmen mit einer hohen Präsenz in Ballungsräumen wie auch in der Fläche realisieren.

Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit

Werden in anderen Wirtschaftsbereichen Fusionen und die vielfältigen Varianten der mit dem deutschen und europäischen Wettbewerbsrecht konformen Zusammenarbeit zwi-

schen 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. Überwiegend nutzen Töchter etablierter internationaler Konzerne die Möglichkeiten, die sich mit der Öffnung des nationalen Schienennetzes bieten.

Nur mit dem Erhalt des integrierten Konzerns und einer streng überwachten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG im Infrastrukturbereich besteht heute die einmalige Chance, ein bereits international aufgestelltes deutsches Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln. Sollte die Deutsche Bahn 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.

Stellungnahme der Verkehrsgewerkschaft GDBA anlässlich der Anhörung am 1. Juni 2006, in leicht gekürzter Fassung.

Anhörung eine Inszenierung gegen die Interessen der Eisenbahner

Der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, hat die Anhörung der Verbände im Verkehrsausschuss als eine „Inszenierung gegen die Interessen der Eisenbahner“ bezeichnet.

Nach Abschluss der Veranstaltung stellte er fest: „Offensichtlich haben maßgebliche Vertreter des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages ein Interesse daran, die Bahn zu zerschlagen“ Der GDBA-Chef Hommel fordert die Bundesregierung auf,

möglichst umgehend eine konkrete Position zu beziehen. „Die unsägliche Diskussion um den Börsengang der Deutschen Bahn muss endlich beendet werden. Die Eisenbahner haben ein Anrecht darauf, klare Perspektiven zu bekommen“, sagte er. Erfolge die Klarstellung der Bundesregierung nicht, werde die Verkehrsgewerkschaft GDBA den geplanten Börsengang der Bahn und mögliche

Verkäufe von Konzernteilen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen.

Vertreter der FDP und der Grünen hatten schon vor Ende der Anhörung die Ergebnisse der Expertenbefragung durch entsprechende Meldungen an die Presse weitergereicht. „Offensichtlich sind die Parlamentarier mit vorgefertigten Meinungen in die Anhörung gegangen. Die Verkehrsgewerkschaft GDBA wird

es nicht zulassen, dass die Interessen der Beschäftigten der DB AG politischen Machtspielen geopfert werden“, stellte Hommel fest.

In der Debatte um die Privatisierung der Deutschen Bahn hatten sich am Donnerstag, den 1. Juni, Befürworter und Gegner eines Börsengangs mit Schienennetz vor den Verkehrsexperten des Bundestages einen Schlagabtausch geliefert.



Geschäftiges Treiben vor dem Saal der Anhörung. Zahlreiche Kamerteams waren gekommen, um Livebilder einzufangen und um Politiker nach einer ersten Bewertung zu befragen.

**10% Bonus und mehr
vom Arbeitgeber!**



DB Altersvorsorge.

In kleinen Häppchen gut bezahlbar.

10% Arbeitgeber-Bonus für Ihre Altersvorsorge - die sollten Sie unbedingt mitnehmen! Legen Sie einfach monatlich ein Häppchen von Ihrem Einkommen für den DEVK-Pensionsfonds im Rahmen der DB Altersvorsorge auf die Seite und kassieren Sie so automatisch 10% Arbeitgeberanteil dazu.* Ab einem Eigenbeitrag

von 30 Euro monatlich gibt es sogar 20 Euro obendrauf!** Infos erhalten Sie bei Ihrem Personalberater.

* Für alle, die in den Geltungsbereich des Tarifvertrags zu Grundsätzen der Entgeltumwandlung für Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB Konzerns (KEUTV) fallen

** Für alle, die in den Geltungsbereich des Entgelttarifvertrags verschiedener Unternehmen des DB Konzerns (KonzernETV) fallen, sofern keine vermögenswirksamen Leistungen in Anspruch genommen werden

Die DB Altersvorsorge wird Ihnen angeboten von der Deutschen Bahn in Kooperation mit:

DEVK
VERSICHERUNGEN

So kritisierte die „Allianz pro Schiene“ dass der Bund keinerlei bahnpolitische Ziele verfolge – weder quantitative noch qualitative, so Geschäftsführer Dirk Flege. VCD-Verkehrsreferentin Heidi Tischmann erläuterte, dass der Staat für das Schienennetz verantwortlich sei, zumal es „in den vergangenen Jahren mit öffentlichen Mitteln aufgebaut wurde“. Auf Druck der Aktionäre würde das Schienennetz nach einem Börsengang „massiv ausgedünnt“ und auf die lukrativen Strecke reduziert, obwohl weiterhin Steuergelder in Anspruch genommen würden.

„Das Schienennetz bleibt auf Dauer von staatlichen Investitionen abhängig“, erklärte der Vorstand des Fahrgastverbandes Pro Bahn, Joachim Kemnitz. Er führte Großbritannien als Beispiel für eine fehlgeschlagene Privatisierung an: Rückkauf und Instandsetzung hätten den Staat mehr Geld gekostet, als der Verkauf der Aktien zuvor eingebracht habe.

Bahnvorstand Otto Wiesheu machte vor dem Verkehrsausschuss deutlich, dass eine Trennung des Schienennetzes vom Bahn-Konzern die Privatisierung bis zum Jahr 2013 verzögern würde. Der integrierte Börsengang wäre dagegen schon 2008 möglich. Außerdem argumentierte der frühere bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister, dass eine Trennung von Netz und Betrieb „nicht rückholbar“ sei. Eine mögliche Fehlentscheidung ließe sich nicht mehr korrigieren.

Nach Wiesheus Aussage subventioniert die Deutsche Bahn heute das Netz aus ihren anderen Geschäftsfeldern. Bei einer Trennung würde sie das nicht mehr tun. Die Folge wäre der Verlust von Arbeitsplätzen beim Netz. Außerdem sagte Wiesheu für diesen Fall weniger Verkehr auf der Schiene voraus. Er betonte, zurzeit sei der Zugang der Bahn-Konkurrenten zum Netz gewährleistet. Für den Wettbewerb sei das Modell der Privatisierung „nicht entscheidend“.

Das sahen die Bahn-Kunden allerdings anders. Bernhard Wewers, Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), sprach sich eindeutig für die Trennung des Netzes vom Bahn-Konzern aus. Die Aufgabenträger des SPNV müssen den Nahverkehr sicherstellen und kaufen die Transportleistungen bei der Bahn und deren Konkurrenten ein. Wewers sagte: „Wir sehen nur das Trennungsmodell in der Lage, uns zu unterstützen bei einem diskriminierungsfreien Zugang zum Netz und einer effizienten Nutzung der Infrastruktur.“ Zehn Jahre nach der Liberalisierung würden zwar 17 Prozent der Schienenkilometer ausgeschrieben. Das entspreche aber nur sechs Prozent der Verkehrsleistung, weil die „spannenden, guten Strecken nicht ausgeschrieben werden“, kritisierte Wewers. „Deshalb sagt es auch nicht viel aus, wenn die Deutsche Bahn immer darauf verweist, dass in Deutschland

300 Unternehmen auf der Schiene fahren.“

Kay Lindemann vom Bundesverband der Deutschen Industrie sagte, ein wettbewerbsfreundliches Umfeld sei viel mehr als nur ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schiene. Im Trennungsmodell könnte man endlich einen Netzmanager einsetzen, der sich um die Kunden bemüht. Lindemann: „Ein autonomes Netz würde ein Investitionssignal an die ganze Branche aussenden.“ Schließlich stellte Lindemann eine ordnungspolitische Frage: „Will die Bundesrepublik sich mit 51 Prozent an einem weltweit agierenden Logistiker beteiligen?“

Auch Heiner Rogge vom Deutschen Speditions- und Logistikverband sagte, dass das Logistikgeschäft der Bahn am meisten Umsatz und Ertrag bringe. „Das bedarf aber keiner staatlichen Beteiligung.“

Karlheinz Schmidt vom Logistikverband BGL warnte vor einem Scheitern des integrierten Börsengangs: „Dann müsste der Steuerzahler das für wenige Euro privatisierte Netz für teures Geld zurückkaufen – wie in England.“

Matthias Raith, Geschäftsführer der privaten Güterverkehrsgesellschaft Rail4chem, forderte, dass man dem bislang staatlichen Bahnunternehmen das öffentliche Bahnnetz wegnehmen müsse. Gerade im Güterverkehr gebe es bislang keinen funktionierenden Wettbewerb. Die Beibehaltung eines „Bahnkombinats“ gebe der Bahn eine Position, die auf eine „systemimmanente Diskriminierung anderer Marktteilnehmer“ angelegt sei.

Raith verwies auf positive Erfahrungen aus der Schweiz und den Niederlanden nach einer Trennung von Rad und Schiene. Selbst in England habe die Abspaltung des Netzes nach anfänglichen Problemen zu prosperierenden Bahnunternehmen geführt.

Der Deutsche Bahnkundenverband hingegen hat seine Mei-

Die Bahn wäre ohne Netz weniger konkurrenzfähig

Professor Christian Kirchner hatte sich als einziger der vom Verkehrsausschuss geladenen Experten für einen Börsengang der Bahn mit Netz ausgesprochen. Aus Protest gegen die offensichtlich einseitige „Contra-Zusammensetzung“ des Gremiums war er der Veranstaltung Mitte Mai fern geblieben.

In zahlreichen Interviews machte er seine Haltung gleichwohl öffentlich. So antwortete er auf die Frage, ob sich der „Integrierte Konzern“ nicht möglicherweise negativ auf die Belebung des Wettbewerbs auswirke: „Ich habe mit Co-Autoren in einer Studie sehr genau untersucht, wie sich die Öffnung der Bahnmärkte in Europa vollzieht. Dabei hat sich herausgestellt, dass die integrierten Modelle, also Bahngesellschaft mit Netz zusammen, genauso of-

fen, manchmal sogar offener als die Modelle sind, in denen das Netz abgetrennt wurde.

Integrierte Modelle behindern also den Wettbewerb nicht. Es muss aber gesichert sein, dass jeder Anbieter diskriminierungsfrei Zugang zum Netz erhält. Das ist das Entscheidende. Die effektive Regulierung dieses Zugangs liegt seit 1. Januar in den Händen der Bundesnetzagentur. Sie hat in anderen Bereichen schon unter Beweis gestellt, dass sie dies gewährleisten kann, beispielsweise in der Telekommunikation. Da sehe ich keine Probleme.

Nach Auffassung des Experten gibt es weitere Argumente für einen „Integrierten Börsengang“. Nach Auffassung von Professor Kirchner wären unter anderem die Trennungskosten – die bei einer Zerschlagung

der Deutschen Bahn anfielen – erheblich, sowohl was die Entflechtung des Bahnkonzerns betrifft, wie auch die Synergieverluste im System Netz und Verkehr betreffen. Zudem würde die Bahn durch die Abtrennung des Netzes weniger leistungsfähig. Das würde sie gegenüber anderen Wettbewerbern auf der Straße, auf dem Wasser oder in der Luft ins Hintertreffen bringen.

In Europa werde es außerdem durch die Liberalisierung zur Herausbildung einiger großer Spieler auf dem Bahnmarkt kommen. Wolle man dazu gehören, brauche man viel Kapital. Nur der Börsengang bietet den Zugang zum nötigen Kapital. Ohne Netz wäre der Bahn dieser Zugang, nach Auffassung von Professor Kirchner, mindestens stark eingeschränkt.

