

Wettbewerb auf der Schiene: Zu den Risiken und Nebenwirkungen

1. Vom „natürlichen Monopol“ zur Bahn-AG

Vor rund einem Jahrhundert wurden in Europa die Eisenbahnen verstaatlicht und in nationalen Netzen zusammengefasst. Begründet wurde dies mit der Theorie vom „natürlichen Monopol“. Danach würde eine wirksame Konkurrenz parallele Schienensysteme voraussetzen, die Standardisierung erschweren und den Verkehr bei Firmenpleiten unterbrechen. Das jedoch wäre unsicher und unwirtschaftlich. Stattdessen seien die Eisenbahnen als Monopolbetrieb zu führen; und dies am besten vom Staat, um den Betrieb von Firmenpleiten, Monopolmissbrauch, u.ä. unabhängig zu machen. Bismarck war ein engagierter Verfechter der Eisenbahn-Verstaatlichung, aber auch z.B. der berühmte Ökonom Joseph Schumpeter.

Bei der Staatseisenbahn gab es weder Wettbewerb noch Privatbahnen auf den großen Strecken. Es blieben aber noch eine Reihe von „Nischen“ für Klein-, Kreis- Hafenbahnen etc. auf Nebenstrecken, sodass das Monopol der staatlichen Bahn nie völlig flächendeckend war. Auch gab es später die Konkurrenz von Auto und Flugzeug.

Typisch für die Staatsbahn war die Organisation in 'Bezirksdirektionen' oder ähnlichen regionalen Untergliederungen, denen der laufende Betrieb mit allen verschiedenen Einzelleistungen unterstand und damit koordiniert wurde. Ergänzend gab es - wie in jeder regionalen Konzernorganisation üblich - noch anders definierte Zentral-, Spezial- und Querschnittsbereiche, die mit den Bezirksdirektionen zusammenarbeiteten.

Die Deutsche Bahn AG gehört zwar immer noch dem Staat, aber sie ist seit der 'Bahnreform' nicht mehr nach dem alten, aufgelockerten Regionalprinzip organisiert, sondern nach fünf Geschäftsbereichen (Netz, Station & Service, Güterverkehr, Personennahverkehr, Personenfernverkehr). Jeder Geschäftsbereich wird durch eine eigenen Aktiengesellschaft repräsentiert, mit eigener Bilanz und eigener Gewinn- und Verlustrechnung. Zwischen den Geschäftsbereichen wird also schärfer abgegrenzt als bei der früheren Struktur. Damit sollte die Bahn an die Struktur eines „normalen“ Unternehmens angepasst werden.

Wird dieses Organisationsprinzip orthodox gehandhabt, dann leidet die bereichsübergreifende Teamarbeit, weil die Mitarbeiter dazu angehalten werden, sich vor allem kosten- und verantwortungsmässig voneinander abzugrenzen. Leider verlangen aber die technischen Arbeitsabläufe der Bahn oft, dass eng zusammengearbeitet wird.

Für die Effizienz der Bahn ist es daher wichtig, dass es Instanzen gibt, die solche Tendenzen ausgleichen können. Zur Zeit werden die Geschäftsbereiche wenigstens noch von der übergeordneten Deutsche Bahn AG zusammengehal-

ten - auch wenn man kritisieren muss, dass die Koordination zwischen den Einzelteilen stärker sein müsste.

Abweichend vom Prinzip des übergeordneten Konzerns gibt es einflussreiche Anhänger einer strikten Trennung zwischen Schienennetz- und Fahrbetrieb - etwa so wie in England. (zu den Konsequenzen des britischen, privatisierten Systems vgl. den Film ‚*The Navigators*‘ von Ken Loach.). Begründet wird dies damit, dass bei dieser Organisationsform (und nur bei dieser) ein echter Wettbewerb herrschen würde. Wie unten aufgezeigt wird, ist beides falsch.

2. Trennung von Schiene und Betrieb

Die Gegenthese zum „natürlichen Monopol“ lautet: „freier Wettbewerb“. Da man aber schlecht parallele Gleise für die verschiedenen Wettbewerber legen kann, klammern auch die typischen Anhänger der Trennungs- und Wettbewerbsthese das zentrale Schienennetz selbst (mit Signalanlagen, Bahnhöfen etc.) von der Privatisierung aus. Insofern folgen auch sie der Theorie vom „natürlichen Monopol“. Das Schienennetz selbst soll in staatlicher Hand bleiben und mit staatlichen Zuschüssen finanziert werden. Auf diesem Schienennetz sollen dann private, profitorientierte Betreiber um das Recht konkurrieren, die jeweiligen Zugverbindungen zu betreiben und dabei dieselben Anlagen zu benutzen wie die Betreiber anderer Verbindungen auch.

Wir hätten damit zwei Sorten von unabhängigen Betreibern von Zugverbindungen:

- die klassischen Nebenbahnen (Klein-, Kreis-, Hafenbahnen etc.) ohne Überschneidungen zu anderen Betreibern, die oft mit eigenen Gleisen arbeiten, oder Gleise für sich haben, die der Bahn AG gehören.
- profitorientierte Unternehmen, die Zugverbindungen auf Gleisanlagen betreiben, die auch von anderen, gleichartigen Unternehmen benutzt werden; d.h. sie müssen sich untereinander vom Netzbetreiber koordinieren lassen und haben keinen direkten Einfluss auf Zustand und Ausgestaltung der Netzanlagen.

Beide werden im täglichen Sprachgebrauch als ‚Privatbahnen‘ bezeichnet. Das ist irreführend: Die Betreiber von Nebenbahnen haben meistens einen öffentlich-rechtlichen Auftrag bzw. Träger (wie der Name ‚Kreisbahn‘ schon sagt) oder einen Geschäftszweck, der in anderer Weise die örtliche Versorgung vor den Gewinn stellt.

Mit beiden Formen gibt es Erfahrungen:

- Die Trennung von Netz- und Fahrbetrieb ist in England bereits durchgeführt, ebenso wie die profitorientierte Privatisierung der Fahrleistungen. Die Erfahrungen sind bekanntlich abschreckend (unpünktlich, unzuverlässig, schlechter Zustand des Materials, aufgesplitteter Service, Schuld sind immer die anderen, mehr Subventionen). In Umfragen wünscht inzwischen eine überwältigende Mehrheit regelmäßig die Rückverstaatlichung der Eisenbahn.

- In Deutschland wird auf gute Erfahrungen in Fällen hingewiesen, wo z.B. die Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG. eine Nebenstrecke stilllegen wollte, weil das Fahrgastaufkommen nicht mehr für zwei Züge täglich reichte, die örtliche Kreisbahn die Strecke übernahm und genügend Fahrgäste für einen Stundentakt mobilisieren konnte. Unter diesen Umständen hat das Wort 'Privatbahn' in Deutschland einen besseren Ruf als in England. Dabei wird gerne übersehen, dass es nicht diese Art von 'Privatisierung' ist, um die es bei der Trennung von Gleisbetrieb und Fahrdienstleistung geht.

Auf die Zusammenhänge, die zu den unterschiedlichen Erfahrungen führen, wird weiter unten eingegangen.

3. Hartmut Mehdorns 'Dritter Weg'

Abweichend von den Anhängern der 'reinen' Wettbewerbsthese wehrt sich der Bahnchef Hartmut Mehdorn gegen eine Trennung zwischen Netzbetrieb und Fahrdienstleistung, d.h. er will die besseren technisch-organisatorischen Möglichkeiten behalten, die eine integrierte Bahn bietet - auch wenn diese Möglichkeiten ohne Änderungen in der derzeitigen Konzernorganisation nur teilweise genutzt werden können. (Inwieweit er daneben noch andere, taktische Ziele verfolgt, braucht uns hier nicht zu stören.)

Abweichend von den Anhängern des 'natürlichen Monopols' will Bahnchef Mehdorn die integrierte Bahn aber nicht als Staatsbetrieb belassen, sondern Bahnaktien an der Börse verkaufen. Allerdings muss laut Artikel 87e GG der Bund die Aktienmehrheit am Netzbetrieb behalten; d.h. der Staat bliebe Hauptaktionär.

Auch eine integrierte, teilprivatisierte Deutsche Bahn AG wäre die profitorientierten Wettbewerber für den Fahrbetrieb auf den großen Strecken nicht automatisch los. Sie müsste weiterhin um den auszuschreibenden Trassenverkehr konkurrieren, wäre aber wohl in einer ähnlich starken Position wie die Stromversorger mit regionalen Netzmonopolen, die auch ihren Konkurrenten die Mitbenutzung des Netzes erlauben müssen und es trotzdem geschafft haben, weiterhin den größten Teil des Stromes selbst zu liefern.

Vermutlich würde die integrierte Bahn also eine Einschränkung des Wettbewerbs bedeuten, und zwar aus zwei Gründen:

- in ihrer Eigenschaft als Netzbetreiber könnte die Bahn AG die Konkurrenten ihrer Fahrdienstschwester bei der Vergabe benachteiligen, wenn es um schwer kontrollierbare Details geht (Argument der 'Wettbewerbsfront')
- durch die Abstimmung ihrer Organisationsstrukturen zwischen Fahrbetrieb und Netzbetrieb könnte die Bahn AG innerbetriebliche Synergien mobilisieren (ähnlich einer Staatsbahn) und damit ihren Fahrbetrieb effizienter gestalten als ihre Konkurrenten (Argument aus dem 'natürlichen Monopol', dem auch Bahnchef Mehdorn zu folgen scheint).

Ordnungspolitisch wäre der erste Punkt negativ zu werten, der zweite aber unbedingt positiv.

Letztendlich ist die Mehdorn-Position eine abgeschwächte Form der These vom 'natürlichen Monopol'. Was dabei aber von dem angestrebten Börsengang zu halten ist, ist ein eigenes Thema, das weiter unten angesprochen wird.

Zunächst geht es auch beim Mehdorn-Konzept um die Frage, ob die Trennung von Netz und Fahrbetrieb wirklich zu einem echten Wettbewerb führt, mit allen ihm zugeschriebenen positiven Konsequenzen, oder ob die Anhänger des 'natürlichen Monopols' mit der These recht haben, dass - zumindest unter europäischen Verhältnissen - ein integrierter Bahnbetrieb effizienter ist.

Zur Klarstellung sei noch einmal darauf hingewiesen, dass es dabei nicht um die Effizienz der Klein-, Kreis- Hafenbahnen etc. auf den Nebenstrecken geht; diese wird auch von den Anhängern des 'natürlichen Monopols' anerkannt.

4. Wie 'echt' ist der Wettbewerb um die Trassen ?

Ein bekannter Vertreter des „Wettbewerbs-Lagers“ hat die Vorteile des Wettbewerbs so formuliert:

Der Wettbewerb .. bestraft Mängel ... mit Umsatzverlusten an die Konkurrenz. Der Kunde ... hat bessere Chancen von der ausgenommenen Weihnachtsgans zum König Kunde vorzurücken. (Ilgmann, Gottfried: Bahnreform: Ziel verfehlt. In: BAHN-REPORT, Heft 3/2003).

Niemand wird diesem Satz widersprechen, wenn es um allgemeine Grundsätze zwischen Markt und Planwirtschaft geht; hier geht es aber nicht um die allgemeinen Grundsätze, sondern um die spezielle Form des Trassenwettbewerbs. Beim Trassenwettbewerb konkurrieren die Betreiber nicht um einzelne Fahrgäste, sondern um das Recht, bestimmte Züge auf bestimmten Strecken fahren zu lassen. Dieses Recht wird auf längere Zeit fest vergeben (in England auf 10 Jahre, nachdem kürzere Fristen zu einer allzu kurzfristigen Wirtschaftsweise - unterlassene Wartung etc. - geführt hatten).

Was von einem solchen Wettbewerb zu halten ist, beschreibt Wolf (Wolf, Winfried: *Konsequent den Markt auch der Schiene öffnen ?*, in: Junge Welt vom 23.11.2004) wie folgt:

*Echten Wettbewerb auf ein- und demselben Schienenstrang gibt es so gut wie nicht. In der Regel wird es Strecken-, Gebiets-, und Netzmonopole geben. Wenn ein privater Eigner einmal ein solches Teilmonopol bekommt, gibt es für ihn keine Konkurrenz und wenig Marktsignale, die ihn zu einem effizienten und kundenfreundlichen Bahnbetrieb veranlassen würden. Das gilt insbesondere für diejenige Art von Bahnbetrieb, um die es vor allem geht, für den Nahverkehr. Allein hier gibt es bisher hierzulande private Betreiber. Warum ? Weil 70 bis 80 Prozent der Einnahmen im Nahverkehr Steuergelder sind - Regionalisierungsmittel des Bundes, die an die Länder gehen, womit diese wiederum Bahnverkehr „bestellen“ - bei der DB AG-Tochter DB Regio oder eben zunehmend bei den Privaten. Die Einnahmen der Fahrgäste spielen damit eine untergeordnete Rolle. Der Wettbewerb besteht in dem **Wettbewerb um Staatsknete**.*

Der Wettbewerb um die Trassen ist eben nicht im Geschäftsverkehr gewachsen (wie z.B. der Wettbewerb in Kaufhäusern und Märkten), sondern er ist ein künstliches Konstrukt. Der Kunde wandelt sich nicht von der gerupften Weihnachtsgans zum 'König Kunde', sondern er wird künstlich aufgespalten in:

- die 'gerupfte Gans' in Gestalt des Fahrgastes, dem es oft schlechter geht als vorher,
- den 'König Kunde' in Gestalt der Funktionsträger, die alle 10 Jahre das Teil-Monopol vergeben und dann kurzfristig, aber intensiv umworben werden (bis hin zur persönlichen Korruption). Aber in den folgenden 10 Jahren hat dieser 'König' weit weniger Macht als z.B. der Bundestag gegenüber einer Staatsbahn.

Und was ist mit der Strafe des Umsatzverlustes, wenn die Fahrgäste anfangen, auf das Auto abzuwandern? Auch hier ist die Situation nicht vergleichbar mit dem 'normalen' Geschäftsleben: Kein vernünftiger Unternehmer käme auf die Idee, 10% der Kosten zu Lasten der Qualität einzusparen, wenn er dabei 10 oder gar 20 % Prozent der Kunden verlore. Die Einsparung würde mehr Verlust als Gewinn bringen. Anders die Situation beim Trassenwettbewerb mit 70% Subvention durch den Staat: Wenn 20 % der Fahrgäste abwandern, gehen nur 6% der Erlöse verloren, weil der Rest durch Subventionen abgedeckt ist. Der Betreiber würde also noch mit einem guten Gewinn belohnt, wenn er 20% der Fahrgäste vergrault, um 10% seiner Kosten zu sparen. Natürlich könnte man versuchen, dem mit besonderen Klauseln bei der Bemessung der Subventionen gegenzusteuern; dann bekommt das System mit Sicherheit wieder andere Ungereimtheiten; und schnell wird dann der „Wettbewerb“ bürokratischer als jede Behörde.

5. Was kostet der Wettbewerb ?

Dass der Wettbewerb um die Trassenrechte den klassischen Vorstellungen von einem marktwirtschaftlichen Wettbewerb entspräche, wird auch nirgendwo konsequent behauptet. Die These lautet vielmehr, dass ein bisschen Wettbewerb immer noch besser wäre als ein Monopolbetrieb.

Das wäre vielleicht nicht falsch, wenn der Wettbewerb gratis zu haben wäre. Das ist aber nicht so. Wettbewerb verursacht durchaus auch Kosten, und diese müssen jeweils mit dem jeweiligen Nutzen verglichen werden, wenn die Entscheidung für oder gegen ein Modell rational sein soll. Bei den Kosten des Wettbewerbs geht es insbesondere um:

- Doppelinvestitionen. Dies ist das gängigste Argument für das 'natürliche Monopol' mit staatlichem Eigentum an den Gleisen; gilt aber auch für andere Maschinen, Gebäude und Lagerhaltungen aller Art
- doppelte Wege- und Umrüstungskosten. Ein besonders anschauliches Beispiel stammt von den Bezirksschornsteinfegern. Nach der Liberalisierung der Abgasprüfungen im Kanton Zürich erhöhten sich die Kosten massiv, weil der jeweils beauftragte Schornsteinfeger für jeden Kunden einzeln anreisen musste und nicht mehr ganze Straßenzüge im Zusammenhang bearbeiten konnte (vgl. Krohn, Philipp: *Neue Besen kehren teurer*. in: DIE ZEIT vom

25.11.2004, Seite 26). Gilt in weniger auffälliger Weise auch für den Bahnbetrieb, z.B. beim Einsatz von Lokomotiven und Zugpersonal.

- Vertriebskosten (besonders klar erkennbar z.B. bei der Rentenversicherung mit ca. 3% Verwaltungskosten für das staatliche Monopol und ca. 20% Vertriebs- und Verwaltungskosten bei privatem Wettbewerb (Prozentsätze jeweils vom Beitragsaufkommen); gilt in geringerem Umfang auch für die Eisenbahn.
- zersplitterte Verwaltungen, Transaktionskosten zwischen getrennten Firmen, Kosten der Regulierungsbehörde, sowie Kosten bei den Firmen für die Erstellung von Unterlagen für die Regulierung. Trotz 'schlanker' Organisation ist in England der addierte Verwaltungsaufwand der 106 privaten Eisenbahngesellschaften höher als vorher bei der Verwaltung der Staatsbahn, die als aufgebläht galt (vgl. Reimon, Michel / Felber, Christian: *Schwarzbuch Privatisierung*, Wien 2003, Seite 19)
- Verlust von Vorteilen der Standardisierung (betr. Lagerhaltung, Ersatzteilbeschaffung, Reparaturaufwand, Zuverlässigkeitsprüfungen etc.), die im Eisenbahnbetrieb eine wichtige Rolle spielen.
- Verlust sonstiger technisch-organisatorischer Synergien. Dies ist ein Faktor, der gerne übersehen wird, weil er sich schwer in Zahlen fassen lässt. Hierhin gehört z.B. die Möglichkeit einer integrierten Bahn, Störungen durch zügige Zusammenarbeit aller Beteiligten abzufangen und Verspätungen zu minimieren.

6. Kosten-Nutzen-Vergleich

In den meisten Branchen überwiegen die Vorteile des dezentralen Marktes die Kosten des Wettbewerbs bei weitem; dies liegt an den organisatorischen Gegebenheiten dieser Branchen.

Im Eisenbahnnetz ist die Situation aber anders, und zwar so sehr, dass man hundert Jahre lang kein weiteres Argument als die Doppelinvestitionen bei einem Wettbewerbssystem brauchte, um die Vorteile eines Monopols mit integriertem Bahnbetrieb zu belegen; weitere Kostenerwägungen waren nicht mehr nötig. Mit der Trennung von Netz- und Fahrbetrieb hat man das Argument der Doppelinvestitionen zwar vordergründig entkräftet; dafür handelt man sich einen Verlust technisch-organisatorischer Synergien ein.

Aus den technisch-organisatorischen Synergien erklärt sich, warum z.B. die öffentlich-rechtlichen Schweizer Eisenbahnen Weltspitze sind, die französischen Staatsbahnen schneller und pünktlicher fahren als die 'anprivatisierte' Deutsche Bahn AG, während die britischen Eisenbahnen (mit privatem, profitorientiertem Fahrbetrieb und Trassenwettbewerb) in der Qualität ihrer Dienstleistungen besonders weit abfallen.

Übrigens hielt selbst Milton Friedman (Wegbereiter des Neoliberalismus) die Eisenbahn für ein „technisches Monopol“, bei dem es aus technischen Gründen effizienter ist, nur ein Unternehmen zu haben (Friedman, Milton: *Kapitalismus und Freiheit*, Frankfurt 2002, Seiten 52-53)

7. Der „gute Wettbewerb“ der Nebenbahnen

Offenbar ist die integrierte Bahn effizienter als die 'zerrissene' mit Teilaktivitäten, die getrennt werden, wo sie aus technisch-organisatorischen Gründen zusammengehören. Das ändert nichts daran, dass die integrierte Bahn zunächst einmal ein Großbetrieb ist, der - wie alle Großbetriebe - zu Unbeweglichkeit und Unübersichtlichkeit tendiert, wenn nicht delegiert und dezentralisiert wird, wo immer die Arbeitszusammenhänge dies sinnvoll zulassen.

Als eine solche Form der sinnvollen Dezentralisierung haben sich viele unabhängige Betreiber von Nebenbahnen erwiesen. Diesen Betreibern geht es meistens nicht um den Gewinn (wenn auch die Kosten gedeckt werden müssen), sondern sie repräsentieren in der Regel örtliche oder sonstige Nutzerinteressen und werden von ihren Aufsichtsgremien vor allem zur Qualität der Dienstleistungen motiviert. Bestimmte Fehlsteuerungen und bürokratische Anreizsysteme der 'zerrissenen' Bahn entfallen damit von vornherein.

Von der Struktur her sind die Nebenbahnen mehrheitlich im Eigentum von öffentlich-rechtlichen Organisationen (vgl. PRIMON-Gutachten, Seite 177). Auch beim „Musterbetrieb“ der Schweiz spielen unabhängige, regionale Betreiber mit öffentlich-rechtlichem Charakter eine wichtige und positive Rolle. Ansonsten kann es noch Unterschiede in der Nutzerorientierung zwischen Privatbahnen im Güterverkehr und solchen im Personenverkehr geben, wenn die einzelnen Firmenkunden im Güterverkehr für den Betreiber wichtiger sind, als es die Fahrgäste im Personenverkehr sind

Selbst wenn die Nebenbahnen nicht auf eigenen Gleisen fahren, ist die Zusammenarbeit mit der Hauptbahn einfacher als beim Trassenwettbewerb auf Hauptstrecken. Die Betreiber der Nebenbahnen sind auch aus Sicht der Hauptbahn keine Konkurrenten, die der Hauptbahn die Substanz streitig machen würden. Sie sind eher Zubringer, deren wohlverstandene Interessen in die gleiche Richtung laufen - auch oder gerade weil sie manchmal eine beweglichere Alternative zum Einheitsablauf demonstrieren.

Natürlich kommt es dabei auch vor, dass zuständige Abteilungen der Hauptbahn neue Nebenbahn-Betreiber als Störenfriede ansehen und zu behindern suchen. Gegen diesen Ressortegoismus müssen sie geschützt werden. Vorsicht ist aber geboten bei Bahnen, deren oberstes Gesetz der Börsenkurs ist. Die Marktmechanismen, die die Kunden in Branchen mit natürlichem Wettbewerb schützen, greifen nicht beim Trassenwettbewerb. Hier ist es eben nicht der Kunde selbst, der über das Geschäft der Bahn entscheidet.

Übrigens kann das System auch dann noch entarten, wenn die „Wettbewerber“ eine nutzerfreundliche Grundstruktur haben. Eine solche Entartung des Systems wäre es zum Beispiel, wenn sich eine Vielzahl von (durchaus nutzerorientierten) Betreibern etablieren würde, deren einzige „Leistung“ darin bestünde, dass sie das Lohnniveau drücken. Auch bei nutzernahen Betreibern muss hier der Wettbewerb begrenzt werden.

8. „Fairer Wettbewerb“ auch mit integrierter Bahn möglich

Die Anhänger der institutionellen Trennung zwischen Netz- und Fahrbetrieb argumentieren, dass der Trassen-Wettbewerb nur dann zustande käme, wenn der Fahrbetrieb vollständig vom Netzbetrieb getrennt würde. Das ist falsch, unabhängig davon, welchen Wert oder Nichtwert der Trassenwettbewerb hat.

Die Trennung zwischen Netz- und Fahrbetrieb soll gewährleisten, dass der Netzbetrieb die Trassen unparteiisch auch an Wettbewerber des DB-Fahrbetriebs vergibt. Dafür aber ist es nicht nötig, den Netzbetrieb als solchen vom Fahrbetrieb abzuschneiden. Es würde reichen, einige Funktionen auszugliedern, die für die unparteiische Handhabung der Trassenvergabe wichtig sein können. Zum Beispiel gibt es ein entsprechendes, ziemlich weitgehendes Modell in Frankreich; und zwar bleiben dort Netz- und Bahnbetrieb komplett bei der (staatlichen) SNCF. Das Eigentumsrecht an der Infrastruktur (Schienen, Grundstücke etc.) wurde auf die (ebenfalls staatliche) Verwaltungsgesellschaft RFF übertragen – die („nach Art eines Bauherrn“) die Entscheidungen über Pflege und Ausbau des Netzes trifft und die SNCF mit der Ausführung beauftragt hat. Auch ist die RFF zuständig für die Trassenvergabe und die Trassengebühren. Mit dieser Konstruktion sind praktisch alle Wettbewerbs-feindlichen Manipulationsmöglichkeiten der Betriebsgesellschaft entzogen; trotzdem gibt es einen integrierten Bahnbetrieb.

Wer großen Wert auf den Trassenwettbewerb legt, hätte also durchaus andere Möglichkeiten, den Trassenwettbewerb unparteiisch zu regeln als die Zerstückelung der Bahn mit den damit verbundenen Effizienzverlusten.

9. Kein Börsengang der integrierten Bahn !

Börsengänge nur von Teilen der jetzigen Bahn verbieten sich, weil mit der damit verbundenen Zerstückelung die Effizienz leidet. Es geht also nur noch um den Mehdorn-Plan, die Bahn „integriert“ an die Börse zu bringen.

Zur Zeit gehört die Deutsche Bahn AG dem Staat. Wenn man nach Gründen für einen Börsengang sucht, findet man in etwa folgende Argumente:

- der Finanzminister braucht das Geld aus dem Verkaufserlös
- die Bahn AG braucht den Zugang zur Börse, um ihre Investitionen unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage des Staates finanzieren zu können (Argument Mehdorn)

Beim ersten Argument geht es um eine Geldbeschaffungsmaßnahme des Bundes. Nun hat jede Geldbeschaffung ihre Kosten. Bei Aktienverkäufen ist dies die Rendite, die die Aktionäre erhalten und die sonst dem Staat als Aktionär verbleiben würde. Hier wäre mit einer börsenüblichen Größenordnung von jährlich ca. 8% auf den Ausgabekurs der Aktien zu rechnen (Dax-Gewinnrendite laut Financial Times Deutschland vom 18.1.05, Seite 17, unter *DAS KAPITAL*). Um das zu erreichen, muss der Ausgabekurs niedrig genug sein - ohne Rücksicht auf den Substanzwert.

Wenn sich der Staat das Geld über 10-jährige Bundesanleihen besorgen würde, käme er zur Zeit (März 2006) mit ca. 3,8 % Verzinsung davon. Die Kapitalbeschaffung über den Börsengang wäre also offensichtlich eine Vermögensverschleuderung.

Beim zweiten Argument geht es darum, der Bahn gegenüber Regierung und Parlament eine größere Unabhängigkeit zu geben. Wenn und soweit dies vom Parlament gewollt ist, lässt sich dies auch durch eine gesetzlich gewährte Autonomie erreichen, mit geringeren Kosten für den Steuerzahler.

Die Beteiligung fremder Aktionäre wäre auch keineswegs mit einem Effizienzgewinn verbunden. Im Gegenteil: nach der heute üblichen Philosophie der professionellen Aktienfonds gilt das Prinzip des „shareholder value“, nach dem der aktuelle Börsenkurs das entscheidende Kriterium ist. Dies ist eine sehr kurzfristige Betrachtungsweise, die auch bei anderen Branchen schon bedenklich ist. Eisenbahnbetriebe aber müssen besonders langfristig denken. Für sie ist das Prinzip des „shareholder value“ vollends Gift.

10. Schlusswort

Man braucht den obigen Ausführungen nicht einmal zu folgen, um die Trennung von Netzbetrieb und Fahrdienstleistungen zumindest auf absehbare Zeit abzulehnen.

Schon die natürliche Vorsicht verbietet es, sich auf ein solches Experiment einzulassen, solange das Vorbild England von negativen Erfahrungen geprägt ist.

Ebenso wenig ist einzusehen, warum die Bundesregierung Kapital über einen Börsengang der Bahn beschaffen soll (Mehdorn-Konzept), solange die Kapitalbeschaffung über Staatsanleihen massiv billiger ist.