

Bahnreform: Ein durchschlagender haushaltspolitischer Erfolg?

Von Dr. Gottfried Ilgmann*

1. Überblick

Seit dem 5. September 2003 lobt sich die DB AG auf ihrer Website¹: „Das Ziel der Bahnreform, eine nachhaltige Entlastung des Bundeshaushaltes zu erreichen, ist im Vergleich zu den prognostizierten Werten weit übertroffen worden.“² Das Fazit, so die DB AG: „Die Bahnreform ist ein durchschlagender haushaltspolitischer Erfolg“.³

Woran misst die DB AG ihren Erfolg?

Die Regierungskommission Bundesbahn (RKB) unter ihrem Vorsitzenden Günther Saßmannshausen hatte 1991 aufgezeigt, was passieren würde,

- wenn es keine Bahnreform geben würde, d.h., wenn die damalige Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn vereint als Behörde („DB + DR“) weiter agieren würden und sich der damalige Trend eines Niedergangs fortsetzen würde,
- wenn eine Bahnreform entsprechend den Empfehlungen der RKB vollzogen würde, d.h. die Behörde „DB + DR“ in ein kaufmännisches Unternehmen, die DEAG⁴, umgewandelt würde, das befreit von sämtlichen Altlasten und ausgestattet mit dem üblichen Handlungsrahmen einer Aktiengesellschaft die Chance eines Neuanfangs gehabt hätte.

Was beabsichtigt die DB AG, wenn sie sich an den Modellrechnungen der Regierungskommission aus 1991 misst?⁵ Sie möchte beweisen, dass die Bahnreform ein haushaltspolitischer Erfolg gegenüber der Fortführung von „DB + DR“ als Behörde gewesen ist. Damit nicht genug. Die DB AG möchte auch beweisen, dass sie noch erfolgreicher gewesen ist als die DEAG, die damals die Regierungskommission als Alternative empfohlen hatte und deren voraussichtliche Ergebnisse die Regierungskommission für einen Zeithorizont von zehn Jahren projiziert hatte.

Zunächst wird die reale Belastung des Bundeshaushaltes durch die DB AG inklusive des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)⁶ mit der fiktiven Belastung bei Fortführung der Behörde „DB + DR“ verglichen (Kapitel 2). Anschließend erfolgt ein entsprechender Vergleich zwischen der DB AG und der - von der RKB konzipierten - DEAG (Kapitel 3).

Die Bahnreform hatte zwei Ziele: Sie sollte nicht nur den Steuerzahler entlasten, sondern auch mehr Verkehr auf die Schiene lenken. Untersucht wird, inwieweit auch das zweite und einige weitere Ziele erreicht wurden (Kapitel 4). Daran schließt sich ein Fazit an (Kapitel 5).

2. Belastung des Bundeshaushaltes: Vergleich der DB AG (inkl. BEV) mit der Fortführung von „DB + DR“ als Behörde

Die RKB hatte das Trendszenario „DB + DR“ für den Zeitraum 1991 bis 2000 erstellt.⁷ Der Bundesverkehrsminister hat es für die Entscheidung über die Bahnreform⁸ auf 1994 bis 2003 fortgeschrieben.⁹

Auf ihrer Webseite vom 05. 09. 2003 listet die DB AG auf, wie hoch nach ihrer Auffassung die reale Belastung des Steuerzahlers in den vergangenen Jahren tatsächlich gewesen ist und vergleicht diese mit den Belastungen, die sich aus dem Trendszenario von „DB + DR“ ergeben hätte (siehe Bild 1).

Kumuliert über den 9-Jahres-Zeitraum von 1994 - 2002 habe die DB AG dem Steuerzahler 90 Mrd. EUR (255 - 165 Mrd. EUR) gegenüber der Fortführung von „DB + DR“ als Behörde erspart, schließt daraus die DB AG.¹⁰

Ist deshalb die Bahnreform ein „durchschlagender haushaltspolitischer Erfolg“?

*Nein! Diese Schlussfolgerung ist falsch!
Warum?*

Pessimistisches Trendszenario „DB + DR“

Als die RKB das Trendszenario „DB + DR“ erstellte, schrieb sie den damals herrschenden Niedergang der Bahn auf zehn Jahre (1991-2000) fort. Die DR produzierte vor der Vereinigung fast so viele Verkehrsleistungen (Personen- und Tonnenkilometer) wie die alte Bundesbahn¹¹ - bei nur 40 % Bedienungsfläche und nur 20 % der Einwohner. Die DR hatte damit im Osten einen erheblich höheren Anteil am Gesamtverkehr als die DB (alt) im Westen.¹² Die Zahl der Beschäftig-

ten der Bahn war im Osten und Westen etwa gleich groß.¹³ Ursache des Phänomens: Die DR hatte eine veraltete und damit höchst personalintensive Produktionstechnik und eine noch höhere Wertschöpfungstiefe als die alte Bundesbahn.

Mit der Vereinigung verlagerte sich im Osten der Schienenpersonenverkehr weit überwiegend auf die Straße. Die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen brach parallel zur Industrie dramatisch ein, der Rest verlagerte sich zum größten Teil von der Schiene auf die Straße. Im Westen verlor die alte Bundesbahn - wie in den Jahrzehnten zuvor - kontinuierlich Marktanteile an den Straßenverkehr. In diesem für die Bahn in Ost und West deprimierenden Niedergang erstellte die RKB ihr Trendszenario einer vereinigten Behörde aus Bundes- und Reichsbahn („DB + DR“).¹⁴ Das Ergebnis war ein Horror-szenario - kaum verwunderlich, wenn aus diesem Niedergang heraus die Zukunft von zehn Jahren projiziert wurde.

Die RKB war sich damals bewusst, wie pessimistisch ihr Trendszenario ausfiel.¹⁵ Es war ein Laissez-faire-Szenario: Auf den Niedergang wäre nur mit den Mitteln reagiert worden, die auch in der Vergangenheit üblich gewesen waren.¹⁶ Dieses Szenario hatte die RKB vorsätzlich gewählt, um die Politik zu einer durchgreifenden Reform zu bewegen.

Zwischenfazit

Wenn sich die DB AG heute damit lobt, sie hätte - im Vergleich zum Trendszenario - dem Steuerzahler 90 Mrd. EUR erspart (1994 bis 2002), so erweckt sie den Eindruck, eine Managementleistung der DB AG hätte zu dieser Ersparnis

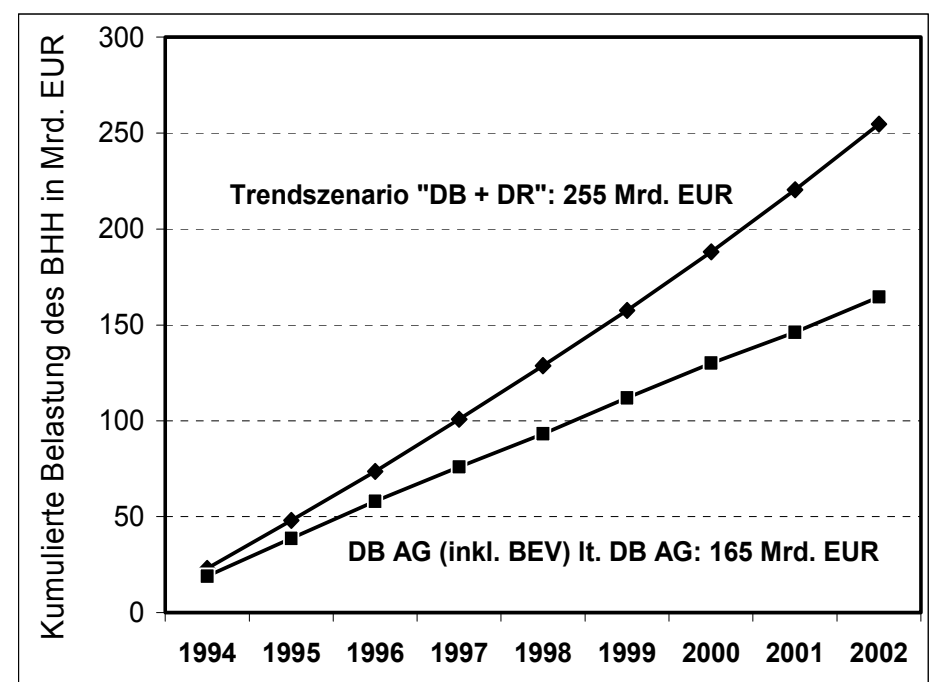


Bild 1: Vergleich der Haushaltsbelastungen von DB AG und Trendszenario „DB+DR“

*Der Autor ist Managementberater in Berlin und war u.a. Sekretär der Regierungskommission Bahn von 1990 bis 1991 (Vorsitz: Günther Saßmannshausen)

geführt. Stattdessen gilt: Jedes noch so schwaches DB-Management hätte – gemessen am „Horror szenario“ der RKB – einen grandiosen Erfolg für sich vermelden können.

Optimistischeres Trendszenario „DB + DR“ des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat vor der Bahnreform ein Trendszenario aufgestellt, das weniger Entsetzen verbreitete.¹⁷ Die Differenz in der Haushaltsbelastung zwischen diesem Trendszenario „DB + DR“ und der künftigen unternehmerischen Bahn fiel nur halb so hoch aus.

Wäre der Vergleich der DBAG mit diesem moderaten Trendszenario zulässig?

Methodisch bleibt auch dieser Vergleich noch problematisch.¹⁸ Es wäre nämlich Zufall, wenn das Umfeld, das in einem Trendszenario für zehn Jahre implizit unterstellt wird, tatsächlich Realität würde. Dann aber wird das Ergebnis des Vergleichs weniger durch das DB-Management beeinflusst als vielmehr von Unterschieden des Umfeldes (z.B. Wirtschaftswachstum, Wachstum der Verkehrsmärkte, Erweiterung der EU, Ölpreis, Kapitalmarktzinsen, Ordnungspolitik etc.). Ein nachträglicher Vergleich hätte *allenfalls* dann einen Erkenntniswert, wenn die Unterschiede des Umfeldes zuvor eliminiert würden.

Was bedeutet die Einschränkung „allenfalls“?

Heute stellt sich nicht mehr die Frage, ob die Fortführung der Behördenbahn „DB + DR“ eine Alternative gewesen wäre. Die EU-Gesetzgebung ist inzwischen auf die Öffnung des europäischen Schienenverkehrsmarktes ausgelegt. Der Gedanke ist abwegig, dass sich z.B. die Güterverkehrssparte der Behörde „DB + DR“ einen Wettbewerb mit privatwirtschaftlich organisierten europäischen Güterverkehrsgesellschaften liefert – verbunden mit intensivem Innovations- und Kostensenkungswettlauf.

3. Belastung des Bundeshaushaltes: Vergleich der DB AG mit der von der RKB konzipierten DEAG

Die RKB hat in ihrem Bericht vom Dezember 1991 die Umwandlung der Behörden „DB + DR“ in eine Aktiengesellschaft vorgeschlagen.¹⁹ Sie

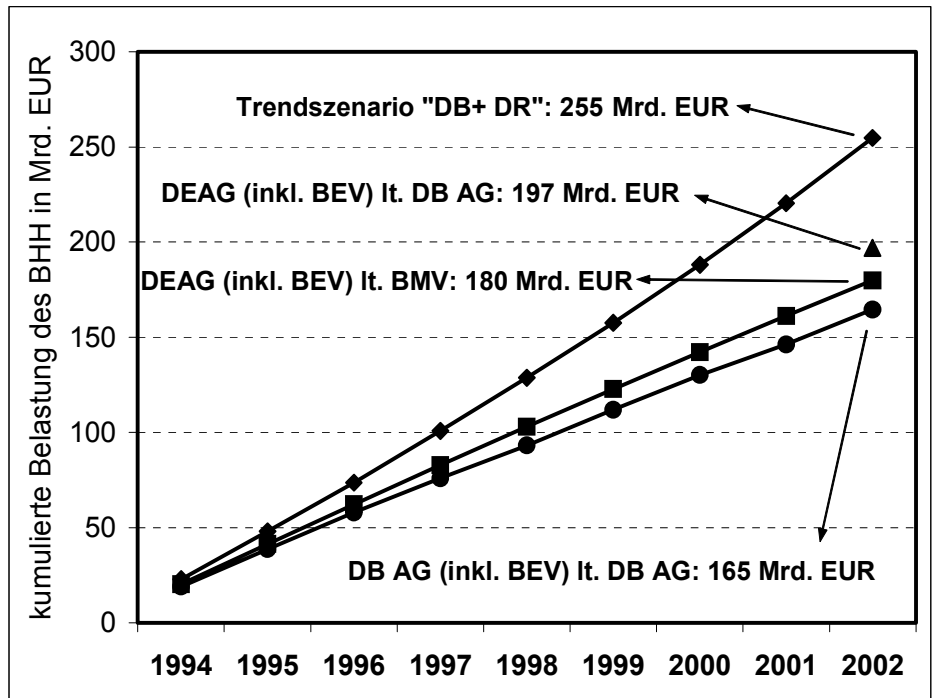


Bild 2: Vergleich der Haushaltsbelastungen von DB AG und DEAG (RKB)

gab ihr den Arbeitstitel DEAG.²⁰ Die RKB modifizierte die damalige Bilanz der Bundesbahn vom 31.12.1990 und die Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn vom 01.07.1990. Damit bereinigte sie die Bilanzsünden der Bundesbahn aus der Vergangenheit und ordnete die Altlasten der Reichsbahn dem Bund zu. Die modifizierten Bilanzen von DB (alt) und DR wurden anschließend bei Ausstattung mit angemessenem Eigenkapital in eine kaufmännische Eröffnungsbilanz der DEAG übergeleitet.²¹ Darauf aufsetzend wurde die wirtschaftliche Entwicklung der DEAG für die Jahre 1991 bis 2000 projiziert.²² Es gibt aber keine Fortschreibung der wirtschaftlichen Entwicklung der DEAG vom Zeitraum 1991 bis 2000 auf den Zeitraum 1994 bis 2003. Nur die Belastungen für den Bundshaushalt wurden vom BMV für die Entscheidung über die Bahnreform auf 1994 bis 2003 fortgeschrieben.²³ Auf ihrer Webseite vom 05. 09. 2003 listet die DB AG auf, wie hoch nach ihrer Auffassung die reale Belastung des Steuerzahlers in den vergangenen Jahren gewesen ist²⁴ und vergleicht diese mit

den Belastungen, die sich aus der Projektion der RKB ergeben hätten (siehe Bild 2).

Kumuliert über den 9-Jahreszeitraum von 1994 bis 2002 habe die DB AG dem Steuerzahler 32 Mrd. EUR (197 Mrd. EUR - 165 Mrd. EUR) gegenüber der von der RKB projizierten DEAG erspart, schließt daraus die DB AG.²⁵ Werden die korrekten offiziellen Zahlen zugrunde gelegt, die auch der Bundesverkehrsminister für die Entscheidung über die Bahnreform²⁶ zugrunde gelegt hatte,²⁷ so schrumpft die Ersparnis allerdings um 17 Mrd. EUR von 32 Mrd. EUR auf 15 Mrd. EUR (180 Mrd. EUR - 165 Mrd. EUR).

*Darf die DBAG aus der Differenz von 15 Mrd. EUR auf einen „durchschlagenden haushaltspolitischen Erfolg“ schließen?
Nein! Sie darf es nicht!
Warum?*

Für die DEAG hat die RKB Annahmen getroffen, die in ihrer Modellrechnung relativ hohe Zahlungen aus dem Bundeshaushalt ausgelöst hätten

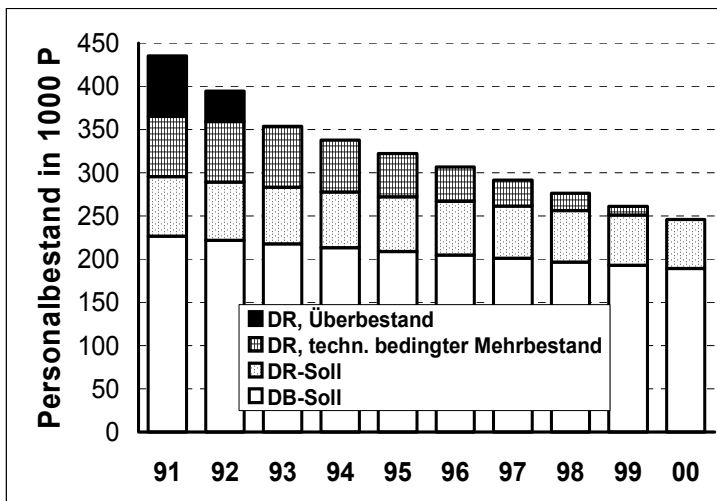


Bild 3: Vonder RKB projizierter Personalabbau der DR 1991 - 2000, Stand

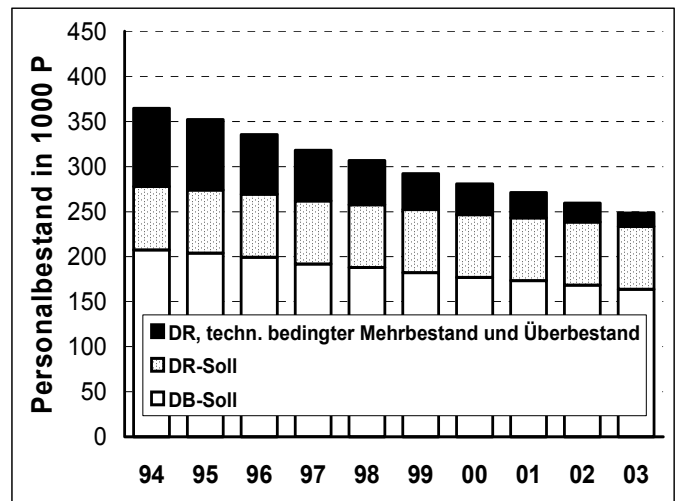


Bild 4: Vom BMV geplanter Personalabbau der DR 1994 - 2003, Stand 03.02.93

ten. Viele dieser Annahmen, insbesondere über das Umfeld, sind nicht eingetroffen. Nur deshalb sind auch weniger hohe Zahlungen aus dem Bundeshaushalt erforderlich gewesen. Nachfolgend wird dies an den wichtigsten Einflussgrößen erläutert.

3.1 Personallasten

Personalüberhang der ehemaligen DR

Die RKB hatte einen degressiven Abbau des überzähligen Personals im Bereich der DR vorgeschlagen – 140.000²⁸ von insgesamt 210.000 Mitarbeitern (siehe Bild 3).

Bei der Fortschreibung der RKB-Zahlen Anfang 1993, knapp ein Jahr vor der Bahnreform, nahm die damalige Bundesregierung den konsequenten Personalabbau zurück (siehe Bild 4). Sie wollte dadurch größte Sozialverträglichkeit signalisieren, um die Zustimmung der damaligen Opposition zu erreichen. Die Bahnreform bedurfte einer Verfassungsänderung. Dazu war eine Zweidrittel-Mehrheit in Bundestag und Bundesrat erforderlich. Um die zu erreichen, waren großzügige Reformbedingungen notwendig – zu Lasten künftiger Bundeshaushalte.

Aus (vorübergehender) politischer Rücksichtnahme waren in der Projektion für die DEAG 18,8 Mrd. EUR Zahlungen für den Zeitraum 1994 bis 2002 für den Personalüberhang im Osten vorgesehen. Tatsächlich aber flossen nur 10,5 Mrd. EUR für diesen Zweck aus dem Bundeshaushalt. Ursache: Noch im Verlauf von 1993, also noch vor der Bahnreform, wurde massiv Personal bei der DR abgebaut.²⁹ Der politische Widerstand hatte sich bereits im Verlauf von 1993 verringert, weil die gesamte Industrie der früheren DDR abgewickelt wurde. Als die Bahnreform zum 01.01.1994 in Kraft trat, konnte bereits von einem reduzierten Niveau aus der weitere Personalabbau erfolgen. Die personelle Altlast reduzierte sich dadurch schon im ersten Jahr nach der Bahnreform von geplanten 2,8 Mrd. EUR auf tatsächliche 1,9 Mrd. EUR.

Ein weiterer Umfelfeffekt verringerte den Geldfluss aus dem Bundeshaushalt für die personellen Altlasten der DR. Für den „Mehr- und Überbestand“ wurden geringere Personalkostensteigerungen fällig als ursprünglich angenommen.

Die rd. 8,3 Mrd. EUR geringere Belastung des Bundeshaushaltes durch personelle Altlasten der DR resultiert also weniger aus der Leistung des DB-Managements, als vielmehr auf günstigeren Umfeldbedingungen³⁰

Pensionäre der ehemaligen DB

Die Pensionäre der früheren Bundesbahn wurden mit der Bahnreform zum 1. 1. 1994 vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV), einer Behörde des Bundes, übernommen. Damals wurde für den kommenden 10-Jahreszeitraum eine Steigerung der Beamtenbezüge von 4 % pro Jahr vorausgesagt. Diese Steigerung hätte in voller Höhe auf die Pensionäre durchgeschlagen und hätte nach zehn Jahren fast 50 % höhere Zahlungen je Pensionär ausgelöst.³¹

Die Annahme der RKB von 4 % Steigerung der Beamtenbezüge pro Jahr war 1991³² plausibel. Deutschland war im Vereinigungsboom. Man glaubte an „blühende Landschaften“ im Osten. Vom Gebiet der früheren DDR aus sollten die angestammten Märkte in Osteuropa und der damaligen UdSSR ausgebaut werden.

Es kam anders. Die Beamtenbezüge und damit die Pensionen steigen heute nur noch marginal, zum Teil sinken sie sogar aufgrund der Kürzung von Zulagen und Beihilfen.

Gegenüber der Annahme der RKB von 4 % Steigerung sind die Pensionen inklusive der Beihilfen allenfalls halb so stark angestiegen. Das ergibt eine Differenz von 3,7 Mrd. EUR im Zeitraum von 1994 bis 2002. Die daraus resultierende geringere Belastung des Bundeshaushaltes beruht ebenfalls nur auf Umfeldbedingungen, die in der Realität günstiger ausfielen als zuvor projiziert, und nicht auf der Managementleistung der DB AG.

Aktive Beamte der ehemaligen DB

Die aktiven Beamten der früheren Deutschen Bundesbahn sind - wie die Pensionäre - vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übernommen worden. Von dort werden sie nach § 12 DBGrG (Deutsche Bahn-Gründungsgesetz) der DB AG zur Dienstausbübung zugewiesen.³³ Ihre Dienstbezüge erhalten sie weiterhin vom BEV. Das Unternehmen erstattet nur den Anteil der Kosten für die aktiven Beamten, die auch entstanden wären, wenn gleich qualifizierte Kräfte am freien Arbeitsmarkt rekrutiert worden wären (Gehalt zuzüglich fiktiv berechneter Sozialversicherungsbeiträge).

Inzwischen ist der Saldo zwischen den Kosten, die beim BEV für die aktiven Beamten anfallen und den Zahlungen, die die DB AG leistet, relativ gering.³⁴ Ursachen:

- Das BEV bildet keine Pensionsrückstellung für die bei der DB AG beschäftigten aktiven Beamten. Sie würden etwa 30 % der Brutto-bezüge ausmachen. Dadurch verschieben sich die Altlasten in eine noch fernere Zukunft.
- Die (Personal-)Tarife der DB AG sind in den vergangenen Jahren stärker gestiegen als die für die Beamten des BEV. Dadurch sind die „Zuzahlungen“ für diese Beamten aus dem Bundeshaushalt kleiner geworden. Die „Zuzahlungen“ werden allerdings in Zukunft wieder steigen.³⁵

Es wäre mühsam, zu ermitteln, ob und inwieweit Unterschiede zwischen ursprünglichen Ansätzen der RKB und dem tatsächlichen Mittelabfluss aus dem Bundeshaushalt dem DB-Management oder anderen Einflüssen zuzuordnen sind. In die Betrachtung wäre u.a. einzubeziehen, wie viele Beamte aus dem BEV ihr Beamtenverhältnis aufgegeben haben, bzw. wie viele durch vorzeitige Pensionierung ausgeschieden sind.

Zwischenfazit

Im Zeitraum von 1994 bis 2002 lassen sich 12 Mrd. EUR ausmachen, die den Bundeshaushalt entgegen den ursprünglichen Annahmen weniger belastet haben. Hätte die RKB damals die künftigen Umfeldbedingungen so voraussehen können, wie sie sich später tatsächlich einstellten, dann würde es die Differenz von 12 Mrd. EUR gar nicht geben.

3.2 Finanzlasten

Die RKB ging davon aus, dass die Finanzschulden der früheren Bundesbahn bei einer Finanzüberleitungsinstitution (FÜ)³⁶ „geparkt“, aus Mitteln des Bundeshaushaltes jährlich verzinst und später aus steigenden Gewinnen der DB AG getilgt würden.³⁷ In der auf 1994 bis 2003 fortgeschriebenen Haushaltsbelastung wurde eine jährliche Zinslast von 2,8 Mrd. EUR veranschlagt. Das sind für den Zeitraum 1994 bis 2002 rd. 20,2 Mrd. EUR. Tatsächlich sind die Finanzschulden in einem Jahr, nämlich 1999, getilgt worden (2,45 Mrd EUR)³⁸. Dann sind sie in die allgemeine Schuldenverwaltung des Bundes übernommen worden. Dort werden sie nicht mehr als Finanzlast der früheren Deutschen Bundesbahn wahrgenommen. Sie sind zu „anonymen Bundesschulden“ geworden.

Von 2000 bis 2002 hat die DB AG in ihrer Vergleichsrechnung³⁹ noch eine fiktive Bedienung der Altschulden der früheren DB von jährlich 2,56 Mrd. EUR eingerechnet – ein Kompensat dafür, dass die Belastungen aus den Finanzaltlasten im großen Topf der Bundesschulden „verschwunden“ sind. Es bleibt aber eine große Differenz: Die RKB hatte bei der DEAG für die Bedienung der Finanzschulden aus dem Bundeshaushalt 20,2 Mrd. EUR vorgesehen⁴⁰, die DB AG hat aber nur 10,2 Mrd. EUR angesetzt.⁴¹

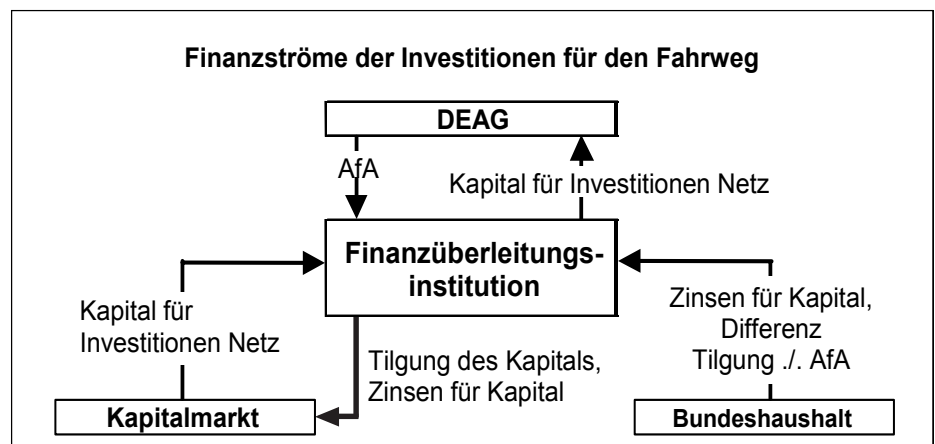


Bild 5: Ursprünglich von der RKB vorgesehene Finanzierung des Netzes

Zwischenfazit

Die Differenz von 10 Mrd. EUR ist kein haushaltspolitischer Erfolg der Bahnreform, sondern ausschließlich eine Zahlung, die ursprünglich vorgesehen war, die aber nicht geleistet wurde und stattdessen in die Zukunft verschoben wird.

3.3 Investitionen in das Bundesschiennetwegenetz

Die RKB hatte ursprünglich folgende Finanzierung des Netzes vorgesehen: Als Regelfinanzierung sollte die Netzsparte der DEAG von der so genannten Finanzüberleitungsinstitution (FÜ) zinslose Darlehen erhalten. Diese hätte sie am Kapitalmarkt aufgenommen. Die Zinsen sollten aus dem Bundeshaushalt fließen. Getilgt worden wäre das aufgenommene Kapital aus den Abschreibungsgegenwerten⁴², die die Netzsparte der DEAG an die FÜ abführen sollte.⁴³ Die Finanzströme zeigt Bild 5.

Von den Vorstellungen der RKB wurde abgewichen:

- Die Investitionsmittel für das Netz flossen direkt aus dem Bundeshaushalt. Begründung: Es wurde der Aufbau eines Schattenhaushaltes befürchtet.
- Immer stärker wurde die Regelfinanzierung für das Netz (zinslose Darlehen) von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen (BKZ) abgelöst. Heute sind BKZ die Regel und zinslose Darlehen die Ausnahme.

Seit Beginn der Bahnreform hat auch die DB Netz aus Eigenmitteln etwa 7 Mrd. EUR investiert (bis 2002) – u. a. veranlasst durch Baupreisüberschreitungen aufgrund von Planungsmängeln. Die Maßstäbe, nach denen heute bei einer Netzinvestition die Aufteilung zwischen BKZ, zinslosen Darlehen und Eigenmitteln der DB Netz erfolgt, sind nicht nachvollziehbar.⁴⁴

Die investive Altlast der früheren DR sollte von vornherein ausschließlich aus dem Bundeshaushalt fließen. Das ist überwiegend so geschehen, aber die Abgrenzung zu „normalen Investitionen“ ist schwierig. Inwieweit ist beispielsweise der teure Ausbau der Strecke Hamburg - Berlin über Wittenberge auf 200/230 km/h der Abtrag einer investiven Altlast? Inwieweit ist er eine „normale Investition“?

Auf den ersten Blick hat die DB AG den Steuerzahler mit über 12,4 Mrd. EUR weniger belastet als die von der RKB konzipierte DEAG (siehe Tabelle 1, Zwischensumme). Bei einem Vergleich sind jedoch einzubeziehen:

Personelle Altlasten

- Personalüberhang Deutsche Reichsbahn 8,3 Mrd. EUR
- Pensionäre Deutsche Bundesbahn 3,7 **Mrd. EUR**
- Aktive Beamte des BEV, zugewiesen an DB AG . Mrd. EUR

Finanzaltlasten der Deutschen Bundesbahn

Netzinvestitionen

10,0 Mrd. EUR
>10,3 Mrd. EUR

Summe (= Korrekturbedarf)

> **32,3 Mrd. EUR**

Tab. 2: Korrekturbedarf für den Vergleich der DEAG (RKB) mit der DB AG

- die Verschuldung der DB Netz mit 7 Mrd. EUR. Sie bedeutet eine Schmälerung des Bundesvermögens und damit eine Zukunftsbelastung.⁴⁵
- der um 19,3 Mrd. EUR geringere Darlehensanspruch des Bundes an die DB AG. Abgezinst beträgt er mindestens 3,3 Mrd. EUR.⁴⁶

Damit wird der Unterschied zwischen den Ansätzen der DEAG und der DB AG von 12,4 Mrd. EUR (Zwischensumme) auf 2,1 Mrd. EUR (Summe, bereinigt) reduziert. Die DB AG hat damit eine Entlastung des Steuerzahlers bei den Investitionen vorgetäuscht, die um mindestens 10,3 Mrd. EUR überzogen ist. Die Ausnutzung der Spielräume zwischen betriebswirtschaftlicher und Haushaltsrechnung beklagte schon der Bundesrechnungshof.⁴⁷

Aber auch die Bereinigung um 10,3 Mrd. EUR ist „nicht die letzte Wahrheit“. Bei der von der RKB konzipierten DEAG sind 48,5 Mrd. EUR werthaltige Netzinvestitionen unterstellt. Bei der DB AG sind es allenfalls 33,9 Mrd. EUR.⁴⁸ Es ist methodisch nicht zulässig, geringere Netzinvestitionen des Bundes (sofern effizient) als Ersparnis für den Steuerzahler zu deklarieren. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass diese versäumten Investitionen Mindereinnahmen in der Zukunft bedeuten.

3.4 Fazit des Vergleichs DB AG – DEAG

Tabelle 2 zeigt, wie das Vergleichsergebnis, das die DB AG auf ihrer Webseite konstatiert, kippt, wenn große Positionen näher betrachtet und um die augenfälligsten methodischen Fehler beim Vergleich bereinigt werden.

Die von der DB AG konstatierte Ersparnis für den Steuerzahler von 15 Mrd. EUR⁴⁹ kehrt sich entsprechend den Ausführungen in den Kapiteln 3.1 bis 3.3 ins Gegenteil. Mindestens 17 Mrd. mehr hat der Steuerzahler für die DB AG (inkl. BEV) in der Realität aufgebracht und nicht 15 Mrd. EUR weniger.⁵⁰ Wie hoch die Differenz ausfiele, wenn alle Aspekte⁵¹ berücksichtigt würden, muss offen bleiben. Ein vollständiger und methodisch akzeptabler Vergleich wäre sehr aufwändig.⁵²

Zwischenfazit

Die DB AG wäre gut beraten gewesen, das Ergebnis ihres Vergleichs kritischer zu betrachten. So wie sie vergleicht, gaukelt das Ergebnis einen haushaltspolitischen Erfolg vor, den das DB-Management erzielt hat. Der Erfolg verkehrt sich in einen Misserfolg, wenn nur die größten methodischen Mängel des Vergleichs eliminiert werden.

4. Weitere Ziele der Bahnreform: Vergleich der DB AG mit der von der RKB konzipierten DEAG

Im Kapitel 3 wurde der Vergleich zwischen der DB AG und der DEAG hinsichtlich eines einzigen Aspektes gezogen, nämlich der Belastung des Bundeshaushaltes zwischen 1994 und 2002. Es gibt weitere Ziele der Bahnreform, deren Erfüllung sich lohnt zu untersuchen, insbesondere:

- Gewinn inklusive der Gewinnpotenziale in der Zukunft
- Wachstum des Unternehmens – entsprechend dem verkehrspolitischen Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“.

Das wirft Probleme auf: Über die DB AG gibt es Daten für den Zeitraum 1994 bis 2002⁵³. Für die DEAG jedoch gibt es nur die Projektion über den Zeitraum 1991 bis 2000. Nur die projizierten Belastungen des Bundeshaushaltes sind Anfang 1993 für den Zeitraum 1994 bis 2003 fortgeschrieben worden, nicht aber die übrigen Unternehmensergebnisse. Der Vergleich zwischen DB AG und DEAG wäre deshalb noch in zweierlei Weise zu bearbeiten:

- Fortschreibung der Unternehmensdaten der DEAG von 1991 bis 2000 auf 1994 bis 2003
- Bereinigung der unterschiedlichen Umfeldansätze, die dadurch entstehen, dass eine Realität (Entwicklung der DB AG) mit einem Szenario verglichen wird, das aus einer Basis in der Vergangenheit heraus die künftigen Entwicklungen projiziert hat.⁵⁴

Trotz dieser Einschränkungen lohnt der Vergleich, um zu illustrieren, welche Erwartungen die RKB an die Bahnreform geknüpft hat und wie sich die DB AG heute real darstellt. Die Headlines:

- Die RKB ging von einem Wachstum der Verkehrsleistungen (Personenkilometer und Tonnenkilometer) von über 30 % aus. Die DB AG erreichte weit unter 10%, wenn die Zunahme der Verkehrsleistungen von Raillion Benelux und Raillion Denmark eliminiert (Zukauf 2000 bzw. 2001) und Veränderungen in den Zählweisen⁵⁵ der Statistik berücksichtigt werden. Die geringfügige Steigerung kann maßgeblich einem Effekt

	1992 - 2002		
	DEAG	DBAG	Diff.
investive Altlast DR	16,7	21,4	-4,7
Baukostenzuschüsse			
zinslose Darlehen	31,8	12,5	19,3
Rückzahlung zinsloser Darlehen	-3,4	-1,2	-2,2
Zwischensumme	45,1	32,7	12,4
Verschuldung DB Netz (Schmälerung des Bundesvermögens)	0,0	7,0	-10,3
geringerer Darlehensanspruch Bund an DB AG, abgezinst		3,3	
Summe, bereinigt	45,1	43,0	2,1

Tab. 1: Haushaltsbelastung durch Netzinvestitionen, Vergleich der DEAG (RKB) mit der DB AG

zugeordnet werden, nämlich der Einführung des Schönes-Wochenende-Ticket am 4. Februar 1995, später ergänzt durch die so genannten Ländertickets.⁵⁶ Diese „singuläre Großtat“ hätte auch eine durchschnittlich leistungsfähige Behörde schaffen können.⁵⁷

- Die RKB ging von einer *realen* Umsatzsteigerung im Zehn-Jahres-Zeitraum von über 50% (alte Bundesländer) bzw. über 90% (neue Bundesländer) aus. Die DB AG erreichte *nominal* nicht einmal 30 % (Bundesländer insgesamt).⁵⁸ Real und bereinigt um zugekaufte Umsätze⁵⁹ schmilzt dieser Wert auf etwa ein Drittel. und korrespondiert damit auch in etwa mit der geringfügigen Steigerung der Verkehrsleistung.⁶⁰
- Die RKB ging davon aus, dass die DEAG im Zehn-Jahres-Zeitraum ein kumuliertes Jahresergebnis vor Steuern von 19,6 Mrd. EUR erzielen würde. Die DB AG hat im 9-Jahreszeitraum 1994-2002 ein Jahresergebnis vor Steuern von 0,6 Mrd. EUR erzielt. Da auch in 2003 ein Verlust erwartet wird, tendiert der kumulierte Jahresüberschuss 1994-2003 gen Null.

Anspruch (DEAG der RKB) und Wirklichkeit (DB AG) klaffen weit auseinander. Daran würde sich nichts Entscheidendes ändern, wenn am Vergleich noch methodisch nachgearbeitet würde (Fortschreibung, Bereinigung):

- Die DEAG sollte gemäß Projektion der RKB nach zehn Jahren ein dynamisch wachsendes Unternehmen sein und so profitabel (3 Mrd. EUR Gewinn pro Jahr), dass der Bund seine Zuschüsse deutlich hätte herunterfahren können.
- Die DB AG hingegen stagniert seit der Bahnreform (Umsatz, Verkehrsleistungen),⁶¹ ihr Gewinn schwankt um Null. Die Subvention der Fahrgäste im Schienennahverkehr (Regionalisierungsmittel der Länder) und die Subvention des Schienennetzes (Bund) stagnieren auf höchstem Niveau (Summe in 2002: 10 Mrd. EUR)⁶² – bei 16 Mrd. EUR Umsatz pro Jahr (ohne Stinnes)⁶³. Bei diesen Relationen sind Gewinne oder Verluste der DB AG in dreistelliger Millionenhöhe nur Restgrößen - abhängig davon, wie hoch die staatliche Subvention ausfällt.

Es ist ein Rätsel, wie die DB AG mit diesen Relationen in 2005 börsenfähig sein will.

5. Fazit

Mit ihrer Webveröffentlichung vom 05.09.2003 gaukelt die DB einen Erfolg vor, den es nicht gibt oder auf den das DB-Management keinen Einfluss nehmen konnte (Umfeldefekte).

Den Vergleich der tatsächlichen Haushaltsbelastungen durch die DB AG mit den Haushaltsbelastungen, die auf den Bund bei Fortführung der Behörden „DB + DR“ zugekommen wären (90 Mrd. EUR weniger von 1994 - 2002 bzw. 108 Mrd. EUR weniger von 1994 - 2003), hätte die DB AG besser gar nicht gezogen:

Die Fortschreibung des Trendszenarios „DB + DR“ aus einer Situation des Niedergangs (1991 bzw. 1993) hatte ein „Horrorzenario“ zur Folge.

Auch ein noch so schwaches DB-Management hätte dieses Szenario übertroffen. Die DB AG hingegen reüssiert damit in den Medien.⁶⁴ Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG⁶⁵ sowie der Bundeskanzler als oberster Vertreter des DB-Aktionärs⁶⁶ übernehmen diese Darstellung in ihren öffentlichen Äußerungen.

Der Vergleich zwischen der Haushaltsbelastung, den die DB AG in der Realität ausgelöst hat, sowie der Haushaltsbelastung, die von der Regierungskommission Bahn (RKB) projiziert wurde⁶⁷ (32 Mrd. EUR weniger von 1994-2002 bzw. 44 Mrd. EUR weniger von 1994-2003), weist schwere handwerkliche Fehler auf: Werden nur die größten Mängel korrigiert, verkehrt sich das Eigenlob der DB („durchschlagender haushaltspolitischer Erfolg“) in sein Gegenteil (mindestens -17 Mrd. EUR im Zeitraum 1994 - 2002). Der Vorstandsvorsitzende der DB AG verwendet die angebliche Ersparnis von 44 Mrd. EUR (1994 – 2003) sogar als Erfolgsmeldung in einem Streitgespräch mit dem Vorsitzenden der Regierungskommission „Verkehrs-Infrastruktur-Finanzierung“, Wilhelm Pällmann⁶⁸, nachdem dieser zuvor aufgezeigt hatte, mit der Bahnreform - so wie sie durchgeführt wurde⁶⁹ - sei das Ziel, den Bundeshaushalt zu entlasten, nicht erreicht worden.

Werden die weiteren Ziele der Bahnreform (Umsatz/ Wachstum des Schienenverkehrs sowie Gewinn/ langfristige Entlastung des Steuerzahlers) ins Kalkül gezogen, dann ist die Umsetzung der Bahnreform missraten. Nach der Projektion der Regierungskommission Bahn (RKB) sollte das Unternehmen nach zehn Jahren dynamisch gewachsen sein (Umsatz real über 60 %, Verkehrsleistungen über 30 %) und seine Gewinne sollten bereits den Bundeshaushalt mit 3 Mrd. EUR pro Jahr nachhaltig entlastet haben: In der Realität stagniert hingegen die DB AG. Ihr Gewinn oszilliert um Null und ist nur eine Restgröße - abhängig davon, wie hoch die staatliche Subvention für den Schienenpersonenahverkehr und für das Netz ausfällt.

Die DB AG hat letztlich mit Ihrem Vergleich die Grenzen zwischen Schönfärberei und Desinformation überschritten – vermutlich vorsätzlich, nicht aus Unkenntnis. Letzteres wäre ebenso beunruhigend.

Die DB AG nutzt bei ihrer Selbstdarstellung eine Informationsasymmetrie aus: Kaum jemand kann sowohl die dürftigen Daten und Fakten nachprüfen und interpretieren, die der Konzern bislang über sich preisgegeben hat⁷⁰, und kaum jemand verfügt über die Unterlagen aus der Reformzeit (1991 bis 1993)⁷¹.

Nachwort

*Wenn die DB AG die von der RKB projizierten Ziele nicht erreicht hat, war dann die Bahnreform zum 01.01.1994 ein Misserfolg?
Nein, die Bahnreform war kein Misserfolg!*

Im Gegenteil: So wie sie konzipiert wurde, war sie damals Vorbild in Europa. Bis auf übliche Mängel und faule Kompromisse, die durch Nach-

steuerung einfach zu heilen gewesen wären, ist sie auch heute noch aktuell. Einige EU-Staaten setzen sie in der Weise um, wie sie ursprünglich von den deutschen Vätern der Bahnreform geplant war.

Warum ist das Ergebnis der deutschen Bahnreform dann so miserabel gegenüber der Projektion der RKB ausgefallen?

Zunächst gab es Aufbruchstimmung. Die ersten Schritte folgten der Konzeption der RKB⁷². Dann ist die Bahnreform stecken geblieben⁷³ - auf Rekordniveau von Zuführungen für die Bahn aus dem Bundeshaushalt (über 10 Mrd. EUR in 2002 - zuzüglich Altlasten von etwa gleicher Höhe).

Was ist zu tun?

Gefragt ist Stringenz in der Verfolgung der Strategie der RKB. Die muss der Bund als Ordnungsgeber, Eigner der DB AG und als Subventionsgeber für den Schienenverkehr aufbringen - nicht der Vorstand der DB AG.

Anmerkungen

¹ Webseite des DB-Konzerns vom 5. September 2003. Was kostet die Bahn den Steuerzahler? http://www.bahn.de/konzern/holding/verkehrspolitik/die_bahn_die_bahn_in_deutschland/shtml, DB AG Positionspapier - Was kostet die Bahn den Steuerzahler - September 2003.pdf.

² Ebenda, S. 10.

³ Ebenda, S. 10.

⁴ Arbeitstitel der RKB für das künftige Bahnunternehmen des Bundes: DEAG (**D**eutsche **E**isenbahn **AG**).

⁵ Zum Teil hat der BMV die Modellrechnungen der RKB (1991-2000) im Jahr 1993 für den Zeithorizont 1994-2003 fortgeschrieben.

⁶ Eine Behörde des Bundes, über die Altlasten abgewickelt werden, die bis zur Bahnreform entstanden sind.

⁷ Vgl. RKB-Bericht, Bonn 1991, S. 67 f.

⁸ Sowie für die Haushaltsberatungen 1994.

⁹ Bundesminister für Verkehr, Ref. E22: „Modellrechnung Bundeshaushalt“, Bonn, 15. 2. 1993.

¹⁰ Der auf der Jubiläumsveranstaltung „10 Jahre Deutsche Bahn AG“ am 14.1.2004 genannte Betrag von 108 Mrd. EUR bezieht sich auf den Zehn-Jahres-Zeitraum von 1994-2003 und nicht auf den hier betrachteten Neun-Jahres-Zeitraum von 1994-2002.

¹¹ Vgl. Verkehr in Zahlen, 1991, S. 311, 343 und 453; DB (alt) inkl. NE-Bahnen: 42,6 Pkm + 62,1 tkm = 104,7 Ptkm, DR: 23,8 Pkm + 60,4 tkm = 84,2 Ptkm.

¹² Die DR unterschied sich in der Güterstruktur dabei sehr von der DB (alt). Die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer war z.B. stark durch den Transport von Braunkohle aufgebläht.

¹³ Vgl. KMU im Auftrag der RKB: 7. Ergebnisbericht, überarbeitete Fassung, Bonn, November 1991. Personalbestand 1990 der Bundesbahn: rd. 231.000, der Deutschen Reichsbahn: rd. 210.000, davon 70.000 betriebsnotwendiger Mehrbestand, um die vergleichsweise veraltete Technologie zu betreiben, sowie 70.000 überzähliges Personal.

¹⁴ Formal waren die Bundesbahn und die Reichsbahn bis zur Bahnreform am 1.1.1994 getrennte Behörden, hatten jedoch bereits eine gemeinsame oberste Führungsebene.

¹⁵ Das pessimistische Szenario hatte aus der Sicht von 1991 durchaus eine - wenn auch geringe - Chance, Realität zu werden, weil das Bewusstsein für durchgreifende Reformen damals noch weniger entwickelt war als heute.

¹⁶ Will heißen, die exponentiell anschwellenden Zuführungen aus dem Bundeshaushalt an „DB + DR“ hätten zu keinerlei härteren strukturellen Maßnahmen innerhalb der behördlichen Organisation geführt.

¹⁷ Vgl. Bundesrechnungshof: Bericht zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens, Bonn, 28. 5. 1993, Zusammenfassung, Ziffer 0.2, S. 4. Dennoch befürwortete der Bundesrechnungshof die Bahnreform, auch wenn sie aus seiner Sicht nur etwa die Hälfte der Einsparungen im Vergleich zu einer Trendfortschreibung bringen würde.

¹⁸ Auf dieses Problem wird im folgenden Kapitel noch näher eingegangen.

¹⁹ Es wird an dieser Stelle darauf verzichtet, die Ausgestaltung der DEAG zu schildern, weil die wichtigsten Elemente bekannt sind und auch zunächst – mit einigen Abweichungen – mit der Bahnreform umgesetzt wurden.

²⁰ Der Arbeitstitel DEAG wurde nicht für die künftige Bahn-AG übernommen. Stattdessen wurde die Bezeichnung DB AG gewählt, um auf diese Weise das eingeführte Kürzel DB beibehalten zu können.

²¹ RKB, a.a.O., S. 55-57.

²² RKB, a.a.O., S. 58-61.

²³ BMV, Ref. E22: „Modellrechnung...“, a.a.O..

²⁴ Vgl. Kapitel 2

²⁵ Der auf der Jubiläumsveranstaltung „10 Jahre Deutsche Bahn AG“ am 14.1.2004 genannte Betrag von 44 Mrd. EUR bezieht sich auf den Zehn-Jahres-Zeitraum von 1994-2003 und nicht auf den hier betrachteten Neun-Jahres-Zeitraum von 1994-2002.

²⁶ Sowie für die Haushaltsberatungen 1994.

²⁷ Die abweichenden Zahlen der DB fußen wahrscheinlich auf einem etwas älteren Entwurf.

²⁸ Davon waren 1990 70.000 Mitarbeiter so genannter „Mehrbestand“ aufgrund veralteter Produktionsweisen/Technologien, der über zehn Jahre abgebaut werden sollte, und 70.000 so genannter „Überbestand“, der binnen zweier Jahren freigesetzt werden sollte.

²⁹ 41.000 Mitarbeiter in 1993, vgl. Geschäftsbericht DB AG 1995, S. 18.

³⁰ Die Leistung des damaligen DB AG-Managements beim Personalabbau im Osten soll nicht geschmälert werden. Die Aufgabe war schwer, aber sie war durch die Veränderung des Umfeldes sehr viel leichter geworden als noch Anfang 1993 (Fortschreibung der Haushaltsbelastung des Bundes durch den BMV) angenommen bzw. aus taktischen Gründen (hohe Sozialverträglichkeit, s.o.) angesetzt.

³¹ Ab 2004 wird diese Systematik im übrigen nicht mehr gelten. Die Beamtenpensionen werden deutlich geringer steigen als die Dienstbezüge für aktive Beamte.

³² Bzw. Anfang 1993, als der BMV die Projektion der RKB auf den Zeitraum 1994 bis 2003 fortschrieb.

³³ Eine geringe Zahl von Beamten (Führungskräfte) sind auch vom BEV beurlaubt worden und haben einen Arbeitsvertrag mit der DB AG geschlossen.

³⁴ In 2002 nur noch 0,15 Mrd. EUR Saldo aus den Ausgaben des BEV für aktive Beamte inklusive Beihilfe einerseits und Zahlungen der DB AG an das BEV andererseits.

³⁵ Es werden mit den Gewerkschaften neue, dem Markt angepasste Tarifverträge für die einzelnen Unternehmenssparten ausgehandelt werden, damit die DB AG von ihren Personalentgelten her wettbewerbsfähig wird. Eine Absenkung dieser Tarife bedeutet, dass die Differenz zu den Kosten der Beamten größer wird. Die Differenz fällt als Personalaltlast und damit als Haushaltsbelastung des Bundes an.

An diesem Mechanismus ist nichts zu kritisieren. Insgesamt ist nämlich das Ergebnis für den Bund - der sowohl Eigner der DB AG als auch Träger der personellen Altlasten ist - günstiger, als wenn diese Tarifanpassung an die Arbeitsmarktverhältnisse nicht stattfinden würde.

³⁶ Diese Institution hätte einen ähnlichen Status gehabt wie das spätere BEV.

³⁷ Auch der Verkauf, nicht Bahn-notwendiger Immobilien sollte zur Schuldentilgung verwendet werden.

³⁸ Aber nicht aus Gewinnen der DB AG, sondern aus dem Verkehrsertrag des Bundeshaushaltes.

³⁹ Webseite des DB-Konzerns, a.a.O., S. 3.

⁴⁰ Präziser: RKB nach Fortschreibung durch den BMV für den Zeitraum 1994 bis 2003.

⁴¹ Tatsächlich in 1999 geflossen (2,45 Mrd. EUR Tilgung aus dem Verkehrsertrag des Bundeshaushaltes) und für

2000 bis 2002 fiktiv dem Bundeshaushalt zugeordnet (3 x 2,56 Mrd. EUR Zinsen).

⁴² Das entspricht einer mittleren Abschreibungsdauer von 40 Jahren für Netzinvestitionen.

⁴³ Wäre die Tilgung des aufgenommenen Kapitals größer als der Abschreibungsgegenwert gewesen, dann wäre die Differenz ebenfalls aus dem Bundeshaushalt geflossen. Jahre später – bei sinkendem Kapitalbedarf für das Netz – wären die Abschreibungsgegenwerte gegebenenfalls größer als die Tilgung geworden. Dann wäre die Zinslast aus dem Bundeshaushalt um diese Differenz gemindert worden.

⁴⁴ Intransparente trilaterale Vereinbarungen zwischen DB Netz, BMF und BMV (heute: BMVBW).

⁴⁵ Um diesen Betrag von 7 Mrd. EUR kann sich DB Netz in Zukunft nicht am Kapitalmarkt verschulden, sondern muss stattdessen Mittel aus dem Bundeshaushalt erhalten. Vgl. hierzu Bundesrechnungshof, a.a.O., S. 9.

⁴⁶ Mit 3,3 Mrd. EUR ist ein sehr günstiger Fall unterstellt, nämlich dass der größte Teil der Differenz von zinslosen Darlehen (19,3 Mrd. EUR) auf Investitionsmaßnahmen zurückzuführen wäre, die noch nicht abgeschlossen sind. Damit würde auch die Tilgung für die zugrunde liegenden Darlehen erst in der Zukunft einsetzen. Ausgearbeitet in einem plausiblen Szenario könnte der abgezinst Betrag auch mehr als doppelt so hoch ausfallen als hier mit 3,3 Mrd. EUR angegeben.

⁴⁷ Vgl. Bundesrechnungshof, a.a.O., S. 10, Ziffer 2.4, Absatz 1: „Denn sie (die Modellrechnung, Anm. des Verf.) vermischt erwartete reale Auswirkungen aufgrund der Strukturreform mit lediglich rechnerischen Auswirkungen aufgrund unterschiedlicher Veranschlagung oder Darstellung“.

⁴⁸ Kritiker würden nicht einmal die 33,9 Mrd. EUR als werthaltig bezeichnen. Die DB AG hat bislang in viele Projekte investiert, die betriebswirtschaftlich zum Flop gerieten. Dazu gehört die Neubaustrecke Frankfurt – Köln, die extrem teuer geworden ist, oder die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München, die von vielen Führungskräften der DB bereits als Flop kritisiert wurde, ehe sie begonnen wurde. Weitere solcher Flops stehen zu erwarten, z.B. das so genannte „Y“ in Norddeutschland (geplante ICE-Neubaustrecke Hannover – Bremen/Hamburg) oder die bereits betriebene ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt oder auch das geplante Projekt Stuttgart 21, der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofes als unterirdischer Durchgangsbahnhof. Urheber dieser Flops sind oft die Bundesländer, die sich für ihre Region ein „free lunch“ auf Kosten des Bundes und damit zulasten des Schienenverkehrs insgesamt genehmigen. Aber auch die DB AG wird zum Urheber, wenn sie solche lokalpolitisch induzierten Vorzeigeprojekte unterstützt, um damit den Abschluss lukrativer, langfristiger Nahverkehrsverträge zu erreichen.

⁴⁹ Auf der Webseite des DB-Konzerns genannter Wert: 32 Mrd. EUR. Aufgrund inkorrektur Daten reduziert auf 15 Mrd. EUR, vgl. Einleitung in Kapitel 3.

⁵⁰ Der Saldo von +15 Mrd. EUR und – 17 Mrd. EUR beträgt 32 Mrd. EUR. Dies entspricht bei einem Neun-Jahres-Zeitraum einem Durchschnitt von 3,6 Mrd. EUR pro Jahr. Zur Veranschaulichung: So hoch sind in etwa die gesamten Erlöse von DB Netz für die Trassenutzung pro Jahr.

⁵¹ Eine kleine Auswahl: Regionalisierungsmittel, Erlöse aus Immobilien, Steuern, Dividenden, materielle Altlasten der DR.

⁵² Bei einem vollständigen Vergleich ist zu bereinigen, dass die DB AG-Zahlen die allgemeine Preissteigerung einbeziehen (jeweilige Preise), während die RKB bei der Projektion der DEAG mit relativen Preisen operiert hat. Beim Vergleich der haushaltspolitischen Belastungen führt die Bereinigung nur zu sehr geringen Effekten. Größer ist der Effekt bei den Unternehmenskennzahlen, wie z.B. beim Umsatz (siehe hierzu Kapitel 4).

⁵³ Teilweise sogar bis 2003 für die Monate Januar bis Oktober 2003 (Information für Führungskräfte).

⁵⁴ D.h. allenfalls zufällig die Umfeldbedingungen postuliert, die tatsächlich Realität werden.

⁵⁵ Veränderungen der Zählweisen gegenüber dem Basisjahr, z.B. die Neuberechnung der Nutzung von Zeitfahrausweisen.

⁵⁶ Der große Geldfluss aus den Regionalisierungsmitteln hat im SPNV vergleichsweise geringe Wachstumseffekte erzeugt. Vgl. hierzu DBAG: Daten und Fakten, Berlin 2003, S. 18f. Danach stieg die Verkehrsleistung (Pkm) im SPNV der DB Regio in 1995 (gegenüber 1994) um 14,7 %, im gesamten Zeitraum von 1994 – 2002 um 23,5 %.

⁵⁷ Einen ähnlichen Erfolg, aber im Fernverkehr, konnte früher die Bundesbahn mit ihrer Aktion „Rosaroter Elefant“ vermelden.

⁵⁸ Raillion Benelux (ab 2000) und Raillion Denmark (ab 2001) hatten in 2002 zusammen einen Umsatz von 231 Mio EUR. Das sind 7,1% der Umsätze von DB Cargo, vgl. Geschäftsbericht 2002 der DB AG, S. 229.

⁵⁹ Vgl. Statisches Bundesamt, www.destatis.de, bzw. Bundesbank, <http://www.bundesbank.de/stat/zeitreihen/index.htm>: Steigerung der Verbraucherpreise (Gesamtindex): 31.12.1993–31.12.2003: 15%, Steigerung des Indexes „Verkehr“: 27 %.

⁶⁰ Das gilt im Mittel über alle Produkte. In den einzelnen Produkten differiert das Verhältnis von Umsatz und Verkehrsleistung.

⁶¹ Zukäufe herausgerechnet, insbesondere von Raillion Benelux, Raillion Denmark, der Stinnes AG und (neuerdings verstärkt) der Stadtverkehre.

⁶² Inklusive weiterer kleinerer Subventionen (unter 10 % aller Subventionen).

⁶³ Hinzu kommt eine Verschuldung des Unternehmens von zur Zeit rd. 25 Mrd. EUR, die seit der Bahnreform am 01.01.1994 aufgebaut wurde. Die Verschuldung übersteigt den Jahresumsatz auch, wenn der Effekt aus dem Zukauf von Stinnes herausgerechnet würde.

⁶⁴ „BAHN SPEZIAL“, eine vierseitige Verlagssonderveröffentlichung (=Anzeige) der Zeitung DIE WELT mit dem Untertitel: „Durch die Bahnreform wurden über 108 Mrd. EUR Steuergelder gespart“.

⁶⁵ Vgl. DB AG: „10 Jahre Deutsche Bahn AG“, Berlin, Dezember 2003, S. 2-3. Vorwort von DB-AR-Chef Michael Frenzel.

⁶⁶ Rede des Bundeskanzlers auf der Feier „10 Jahre Deutsche Bahn AG“, Berlin, 14.12.2003.

⁶⁷ Vgl. DB AG: „10 Jahre Deutsche Bahn AG“, a.a.O., S. 2f.

⁶⁸ W. Pällmann war Cargo-Chef der früheren Bundesbahn und anschließend Vorstand der Telekom. In 2000 bis 2001 war er Vorsitzender der Regierungskommission Verkehrs-Infrastruktur-Finanzierung. Das Streitgespräch fand am 28.01.2004 in Berlin statt – organisiert von der parlamentarischen Arbeitsgruppe „Bahn“ (Vorsitz: Eduard Oswald, MdB, Vors. der Verkehrsausschusses des Dt. Bundestages) und im Beisein von Bundesminister Manfred Stolpe und von DB-AR-Chef Michael Frenzel.

⁶⁹ Ausgedrückt hat Wilhelm Pällmann, dass die Bahnreform zwar ursprünglich Erfolg versprechend angelegt war und die ersten Schritte auch wie beabsichtigt getan wurden, dass jedoch dann das Handeln der Akteure (Politik, Vorstand DB AG) die Bahnreform stocken ließ und anfängliche Reformschritte sogar zurückgenommen wurden.

⁷⁰ Vgl. Aberle, Gerd, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 9/00, Editorial. Ein praktisches Beispiel der Geheimniskrämerei: Die Auslastung der ICE-Züge. Die DB beziffert sie „in der Nähe von 50 %“. Sie vermeidet in ihren Statistiken (z. B. „Daten und Fakten“) oder in den Geschäftsberichten jegliche nachprüfbaren Daten, die auf die Auslastung schließen ließen. Alle Plausibilitätsüberlegungen deuten daraufhin, dass die Auslastung der ICE-Züge eher bei 30 % liegt – wie beim IC-Verkehr der alten Bundesbahn vor Einführung des ICE (vgl. hierzu: RKB, a.a.O., S. 53, Bild 11-1).

⁷¹ Faktisch können diese vorhandenen Informationen nur diejenigen interpretieren, die mit dem damaligen Reformprozess befasst waren.

⁷² Spartenbildung, bzw. später die Umwandlung in eigenständige Unternehmen (DB Cargo, DB Regio etc.), Einführung eines kfm. Rechnungswesens, Integration der DR, Personalarbeit zur unternehmerischen Ausrichtung etc..

⁷³ Derzeit wird sie sogar wieder zurückgenommen durch Reintegration, will heißen, Entscheidungsbefugnisse der sogenannten Führungsgesellschaften, DB Cargo, DB Regio etc., werden nach oben in die Konzernebene verlagert. Die DB AG wird ein integrierter Konzern – so wie die alte Bundesbahn eine integrierte Behörde war.