

Öffentliche Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages

am 4. Mai 2006 in Berlin

Änderung der Regionalisierungsmittel

Schriftliche Stellungnahme von Gottfried Ilgmann

Berlin, 27. April 2006

Zusammenfassung

Die Regionalisierungsmittel wurden 1993 zwischen Bund und Ländern verhandelt. Ihre Höhe (und Fortschreibung) war wichtigstes Kriterium für die Zustimmung der Länder zur Bahnreform zum 1. 1. 1994. Heute sind die Mittel mit 7 Milliarden Euro p. a. etwa doppelt so hoch wie die Ausgleichszahlungen des Bundes für den Nahverkehr an Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn im letzten Jahr vor der Bahnreform 1993.

Die Regionalisierungsmittel werden derzeit nicht effektiv verwendet:

- Noch immer fahren 85 % aller Nahverkehrszüge der DB nach pauschalen, nicht ausgeschriebenen Verkehrsverträgen, die üppig dotiert sind. Die DB Regio erzielt lt. Geschäftsbericht 7 % Umsatzrendite, obwohl sie zu Kosten produziert, die nach eigenen Angaben weit über denen der Konkurrenz liegen. Durch flächendeckende Ausschreibungen könnten ca. 800 Millionen € eingespart werden - ohne Abstriche auf der Leistungsseite.
- Dem Nahverkehr werden überhöhte, dem ICE/IC-Verkehr unangemessen niedrige Trassenpreise angelastet. Damit subventioniert der Nahverkehr über die Regionalisierungsmittel den an sich strukturell hoch defizitären Fernverkehr.
- Die Länder schöpfen ihre Spielräume aus, die Zweckbestimmung von Regionalisierungsmitteln zu interpretieren. Der Umfang echter Zweckentfremdung, d. h. außerhalb des Verkehrssektors, dürfte eher gering sein. Will der Bund dies ändern, muss er mehr Transparenz der Mittelverwendung einfordern und andere Anreize setzen. Die Länder sollten z. B. die Verantwortung für die Regionalnetze erhalten (inklusive anteiliger Mittel für die Investitionen in die Schiene).

Die Privatisierung der DB als integrierter Konzern (auch in Gestalt der so genannten „Eigentumsmodelle“) würde die uneffektive Verwendung der Regionalisierungsmittel festschreiben.

1. Misslich: hohe Fixkosten des Nahverkehrs (SPNV)

Wenn eine Produktion hohe Fixkosten aufweist, dann ist ihre Ausweitung wegen geringer Zusatzkosten preiswert. Vice versa führt die Einschränkung von Produktion nur zu geringer Kostententlastung. Diese Systematik gilt auch für den Nahverkehr.

Über 40% der Gesamtkosten im Nahverkehr sind Entgelte für die Netz- und Bahnhofsnutzung. Werden Züge abbestellt, fehlen der DB Netz Trassenentgelte. Eine Preiserhöhung würde wiederum überwiegend die übrigen Nahverkehrszüge treffen (siehe dazu weiter unten Abschnitt 3). Eine andere Reaktion ist die Stilllegung ganzer Strecken. Nur sie bewirkt eine deutliche Senkung der Fixkosten des Netzes – allerdings nur mit Zeitverzug.

Auch die DB Regio als Transporteur bleibt bei Abbestellungen auf Fixkosten sitzen, insbesondere dann, wenn nur außerhalb der Verkehrsspitzen Takte ausgedünnt werden. Ursache: Wie viele Fahrzeuge vorzuhalten sind, richtet sich ausschließlich nach dem Bedarf für die Spitzenlast (Berufsverkehr). Abgeschwächt gilt diese Gesetzmäßigkeit auch für das vorzuhaltende Personal.

Besonders kritisch für die DB: Sie hat in 2005 günstige Tarifabschlüsse (Senkung der Arbeitskosten um 5,5 %) dadurch erkaufte, dass sie bis Ende 2011 den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen tarifvertraglich zugesagt hat (für Beschäftigte ab 5-jähriger Betriebszugehörigkeit). Die positiven Unternehmensergebnisse der DB heute sind damit durch eine Zukunftshypothek (keine betriebsbedingten Kündigungen) erkaufte worden.

Fazit: Die Fixkosten im Nahverkehr bedingen, dass eine Kürzung der Regionalisierungsmittel weniger zu einer linearen Ausdünnung, sondern zu Streckenstilllegungen oder zu einer Abbestellung ganzer Linien führen wird, weil nur dann auch Fixkosten (mit Zeitverzug) abgebaut werden (Prämisse: Die Länder kompensieren nicht aus ihren Haushalten, und die Spielräume für Preiserhöhungen am Fahrgastmarkt bleiben gering). Einen Ausweg aus diesem Dilemma bietet nur eine Bahnreform, die es erlaubt, auch die Netzbewirtschaftung unter Wettbewerbsdruck zu setzen, damit die Netzkosten durch mehr Effizienz fallen (Näheres s. u., Abschnitt 6).

2. DB Regio: nicht wettbewerbsfähig, aber Star der Konzernbilanz

Die Sonnenseite hoher Fixkosten im SPNV wurde seit der Bahnreform genutzt. Das Zugangebot im Nahverkehr konnte mit relativ geringen Zusatzkosten ausgeweitet werden.¹ Dies erklärt u. a., warum die früheren „Schmuddelkinder“ des Nahverkehrs in der alten Bundesbahn und in der Reichsbahn - als DB Regio neu formiert - zum Star in der Bilanz des DB-Konzerns aufgerückt sind: Die Regionalisierungsmittel waren gemessen an den relativ geringen Zusatzkosten sehr auskömmlich – zurückhaltend formuliert. Für die Investmentbank Morgan Stanley, Helfer des DB-Konzernvorstandes beim Börsengang „mit Netz“ (Integrationsmodell) sind die Pfründen von DB Regio der „Nukleus der Equity-Story“².

Wie konnten die Pfründen trotz Wettbewerb überdauern? Schließlich räumt der DB Regio-Vorstand selbst ein, mit seiner Kostenstruktur³ sei er - trotz aller Rationalisierungsbemühungen - noch immer nicht wettbewerbsfähig gegenüber den Newcomern im SPNV - Markt. Was ist die Ursache für Gewinne bei nicht wettbewerbsfähigen Kosten? Noch immer fahren 85% aller Züge der DB Regio nach pauschalen Verkehrsverträgen – 12½ Jahre nach der Bahnreform. Die Entgelte sind im Vergleich zu den Marktpreisen, die bei Ausschreibungen erzielt werden, üppig.⁴

¹ Das gilt grundsätzlich in den Fällen, in denen der (relativ) dichte Takt in der Hauptverkehrszeit über den ganzen Tag aufrechterhalten wird. Das gilt nicht in den Fällen, wo z. B. eine Nahverkehrsverbindung völlig neu aufgebaut wurde (Reaktivierung).

² Vulgo: Sichere satte Gewinne auf Dauer.

³ Beispiel: DB-Mitarbeiter werden im Durchschnitt „immer noch 25 bis 30 Prozent besser bezahlt als die Mitarbeiter vergleichbarer Unternehmen“, vgl. Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der DB AG „mit und ohne Netz“, Jan. 2006, ungeschwärzte Fassung, die der Süddeutschen Zeitung vorliegt, zitiert in DVZ vom 21. 2. 2006.

⁴ In Fachkreisen gilt die Daumenregel: Bei Ausschreibungen erhöht sich die Angebotsqualität beträchtlich, und die Preise fallen um etwa 20 % - bei Ausschreibung „fetterer“ Linien sind durchschnittlich größere Einsparungen zu erwarten.

Derzeit werden im SPNV nur 30 % der Kosten durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt.⁵ Ausgeschrieben wurden bislang vorrangig „Armutsstrecken“. Ausschreibungsgewinner waren überwiegend die Wettbewerber.⁶ Das Streckenbündel, das DB Regio weiterhin nach pauschalen Verträgen befährt, ist damit eher noch profitabler geworden.⁷ Auch dies erklärt die stolze Umsatzrendite von DB Regio von rd. 7 %⁸ (DB-Konzern insgesamt inklusive Schenker etc.: 2 %). Würde das Streckenbündel, das die DB nach pauschalen Verkehrsverträgen fährt, flächendeckend ausgeschrieben, könnten über die Jahre progressiv ansteigend ca. 800 Millionen € eingespart werden.

Fazit: Hätte der Prozess einer Vergabe im Wettbewerb früher und umfassender eingesetzt, würden für das heutige Zugangebot im SPNV geringere Regionalisierungsmittel ausreichen. DB Regio wäre durch den Wettbewerbsdruck zu größeren Kostensenkungs- und Innovationsanstrengungen gezwungen gewesen.

3. Quersubvention an ICE/IC

Der schnelle Fernverkehr (ICE/IC) ist der größte Kostentreiber des Netzes. Der Sprung von der Maximalgeschwindigkeit im Regionalverkehr (160 km/h) auf höhere Geschwindigkeiten des Fernverkehrs treibt die Kosten für die Vorhaltung des Netzes drastisch in die Höhe - teils sprunghaft (aufgrund von Gesetzen für die Überschreitung von 160 km/h), teils progressiv mit der Geschwindigkeit ansteigend. Auch die Bundesmittel für den Neu- und Ausbau des Netzes werden weit überwiegend für den schnellen Fernverkehr ausgegeben.

Auf einer gemischt genutzten Strecke von Hamburg nach Hannover (Ausbaugeschwindigkeit: 200 km/h) zahlt ein 14 Wagen umfassender ICE ebenso viel für die Netznutzung wie eine Regionalbahn. Nur rd. 50% mehr Trassenentgelt fällt für den ICE an, wenn er auf die sündhaft teure Neubaustrecke nach Würzburg einfährt. Gemessen an den Kosten für Hochgeschwindigkeitsstrecken zahlt der ICE Preise, die man nur als „symbolisch“ bezeichnen kann.

Der Regionalverkehr zahlt für eine Ausstattung des Netzes, die nicht ihm, sondern ausschließlich dem schnellen Fernverkehr zu Gute kommt, und alimentiert auf diese Weise den Fernverkehr.⁹

DB Netz erzielte 2005 rd. 3,8 Mrd. € Trassenerlöse. Die Herkunft: Nahverkehr: 67%, Fernverkehr: 19 %, Güterverkehr: 14%.¹⁰ Würden sich die Trassenpreise stärker an den verursachten Kosten orientieren, müssten die Trassenpreise für den SPNV fallen, die für den ICE/IC explodieren – z. B. auf französisches TGV-Niveau.¹¹ Was geschähe dann? Die Regionalisierungsmittel könnten erheblich gekürzt werden, aber der Fernverkehr der DB würde zum Sanierungsfall.

Fazit: Ein Teil der Regionalisierungsmittel wird via überhöhte Trassenpreise für den SPNV zweckentfremdet. Dadurch werden ICE/IC quersubventioniert. Die notwendige Sanierung des Fernverkehrs der DB unterbleibt. Die Verkündung auf der Bilanzpressekonferenz, in 2005 sei der Fernverkehr in die Gewinnzone zurückgekehrt, gilt nur unter obwaltender Quersubvention.¹²

⁵ Fahrgeldeinnahmen sind auch Subventionen für Schüler und Schwerbehinderte.

⁶ In den Fällen, in denen DB Regio sich an der Ausschreibung beteiligte, hat sie häufig Töchter ausgegründet mit Tarifen deutlich unter dem Haustarif („Zweitcharter“ innerhalb des Konzerns), die auch bessere Leistungsqualität lieferten. Im Mittel überlegen blieben die Wettbewerber dennoch. Ihnen gelang es in größerem Ausmaß, mehr Fahrgäste zu gewinnen und so die Erlöse zu steigern.

⁷ Es besteht die Gefahr, dass bei Kürzung der Regionalisierungsmittel diejenigen Verkehrsangebote ausgedünnt oder Strecken stillgelegt werden, die ausgeschrieben wurden.

⁸ Betriebliches Ergebnis nach Zinsen / Umsatz. Der ROCE (Return On Capital Employed) beträgt lt. Geschäftsbericht für DB Regio 17,4 % (2004), für den DB-Konzern insgesamt 5 % (2005).

⁹ Analoges gilt für die Stationsentgelte. Die sehr langen und „schönen“ Bahnsteige für den ICE/IC und die entsprechenden „Marmorflächen“ in den Bahnhöfen werden über den Regionalverkehr und damit aus Regionalisierungsmitteln alimentiert.

¹⁰ Geschäftsbericht der DB 2005, S. 208, sowie ‚Daten und Fakten 2005‘, S. 13: DB-Transportgesellschaften 3,3 Mrd. €, Dritte im Nah- und Güterverkehr: 0,5 Mrd. €. Fernverkehr Dritte: vernachlässigbar.

¹¹ Zum Vergleich: Der TGV bezahlt zwei bis dreimal so viel für die Netznutzung im französischen Netz.

¹² Es sind weitere Quersubventionen als nur die mittels Trassenentgelten zu vermuten, nämlich die mittels Kostenzuordnung von Einrichtungen, die gemeinschaftlich dem Nah- und Fernverkehr dienen (Fahrkartenverkauf etc.). Dies wird erleichtert durch die Zwischenholding ‚DB Personenverkehr GmbH‘ (DB Regio und DB Fernverkehr).

4. Zweckentfremdung

Nach einer aktuellen Studie der Beratungsfirma SCI (April 2006) sollen die Länder die zweckgebundenen Regionalisierungsmittel angeblich „1:1 für den Nahverkehr ausgeben“, so der Auftraggeber der Studie, die Allianz pro Schiene. Die Gutachter selbst räumen ein, dass die Länder ihre Gestaltungsspielräume nutzen¹³, und beklagen den geringen Detaillierungs- und Transparenzgrad der Haushaltspläne.

Die Allianz pro Schiene (Vorsitz: Transnet-Chef Norbert Hansen) kämpft vehement für die Erhaltung und weitere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Das Misstrauen des Bundes gegen das Ergebnis der Studie wäre verständlich. Der Bund sollte die SCI - Studie kritisch prüfen. Eindeutige Zweckentfremdung, z. B. zur Haushaltssanierung, werden vom Umfang her aber eher unbedeutend sein gemessen am Gesamtvolumen.¹⁴

Aber wie soll der Bund anschließend agieren, wenn er nachgewiesen hat, dass Länder tatsächlich Teile der Regionalisierungsmittel zweckentfremdet haben, weil ihnen der Nutzen aus der alternativen Verwendung größer erschien als der Nutzen aus attraktiverem Nahverkehr? Letztlich verharret der Bund in der Defensive bei der Nachprüfung des Zweck entsprechenden Einsatzes seiner Mittel. Aus der Defensive könnte der Bund kommen, indem er die Regionalnetze in die Verantwortung der Länder gibt - mit dem entsprechenden Anteil der Bundesmittel für Investitionen in die Schiene. Dann würde die Daseinsvorsorge auf den Regionalstrecken für Netz und Transport bei den Ländern liegen. Sie hätten dann die Konsequenzen von Abbestellungen zu tragen – bis hin zur Durchsetzung von Streckenstilllegungen vor ihrer Haustür. Für den Regionalverkehr auf dem Bundesnetz bliebe es grundsätzlich beim bisherigen Modus: Verantwortung für den Transport bei den Ländern, für das Netz beim Bund. Auf den Strecken des Bundes würde aber wegen der Mehrfachnutzung durch Personenfern- und Güterverkehr nicht eine Streckenstilllegung in Rede stehen.

Fazit: Mittelfristig sollte die Zweckbindung fallen. Um diesen Prozess zu gestalten, ist viel Kreativität gefragt. Bei abrupter Aufhebung könnten die Länder aufgrund ihrer Haushaltsnotlage den Einkauf von Nahverkehrszügen drastisch herunterfahren. Das Schienennetz wäre dann abrupt schlechter ausgelastet. Die Verluste der DB Netz (s. o. Abschnitt 1, Fixkosten) fielen letztlich beim Bund an. Eine Erhöhung der Trassenpreise könnte eine Negativspirale in Gang setzen und kurzfristig zu noch höheren Verlusten führen – nur anders verteilt im DB-Konzern.

5. Länder: Anwälte effizienten Einsatzes von Bundesmitteln?

Was wäre geschehen, wenn die Länder verursachungsgerechtere Trassenpreise durchgesetzt und mit Ausschreibungen die Preise für den Einkauf von Nahverkehrszügen gesenkt hätten? In den Revisionsverhandlungen wären die Regionalisierungsmittel gekürzt worden. Die Länder als Anwälte eines effizienten Umgangs mit zweckgebundenen Bundesmitteln? Der Anreiz dazu fehlt, solange effizienter Mitteleinsatz mit Kürzung bestraft wird.

Die Länder haben – im Gegenteil – einen Anreiz, Regionalisierungsmittel zu verschwenden, indem sie unter Verzicht auf eine Kosten sparende Ausschreibung Verkehrsverträge direkt an die DB Regio vergeben, um sich im Gegenzug vom integrierten DB-Konzern eine bevorzugte Behandlung von Infrastrukturprojekten in ihrer Region oder bei der Sicherung von Arbeitsplätzen zusagen zu lassen. Ein „armes“ Land lässt sich z. B. auf einen langfristigen, „sehr auskömmlichen“ pauschalen Verkehrsvertrag ein gegen die Zusage, dass dadurch Arbeitsplätze der DB im

¹³ Beispiel: Wird ein Bahnhof saniert, kann man darüber streiten, inwieweit die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes aus Regionalisierungsmitteln oder aus Mitteln der Stadterneuerung bestritten werden sollte.

¹⁴ In seinen Verlautbarungen erweckt der Bund den Eindruck, die Länder würden die Regionalisierungsmittel zweckentfremden, wenn sie die Mittel für Investitionen in den SPNV oder zur Förderung des ÖSPV (Busse, U- und Straßenbahnen) verwenden – obwohl das Gesetz dieses zulässt und der Bund bei der Kürzung der Mittel für die Schienenwege oder die Schülerbeförderung u. a. argumentiert, die Länder könnten auf Regionalisierungsmitteln zurückgreifen.

Land gehalten werden. Ein anderes Land lässt sich auf einen solchen Vertrag oder auf den Verzicht von Ausschreibungen ein gegen die Investitionszusage für ein teures Schienenprojekt in seinem Land aus Mitteln des Bundes.¹⁵ Das lokale Vorzeigeprojekt wird dadurch quasi aus Regionalisierungsmitteln mitfinanziert. Die Literatur wartet mit einer Fülle weiterer Beispiele auf.¹⁶ Die Praxis der Koppelgeschäfte ist auch ein Musterbeispiel für das wettbewerbliche Gefährdungspotential eines integrierten DB-Konzerns.

Fazit: Koppelgeschäfte (insbesondere Investitionszusagen als Gegenleistung für den Abschluss pauschaler Verkehrsverträge oder der Verzicht auf Ausschreibung) verhindern Effizienzgewinne durch mehr Wettbewerb im Transportbereich und führen obendrein zur Fehlallokation von Investitionen in das Schienennetz. Länder, die Effizienzgewinne durch Ausschreibungen erzielen (wollen), müssen daraus einen Vorteil ziehen können. Sie sollten für ihr Bemühen nicht mit der Ablieferung von Effizienzgewinnen an den Bund demotiviert werden.

6. Kürzung: Rahmenbedingungen sind entscheidend

Werden Mittel gekürzt, sind im Gegenzug Handlungsspielräume zu erhöhen und Anreize zu setzen, um aus verbliebenen Mitteln „mehr herauszuholen“.

Deutlich mehr Wettbewerb auf der Schiene wird es nur geben, wenn die DB Netz aus dem Konzern herausgelöst wird, so die Gutachter um Booz Allen (Privatisierungsvarianten der DB...). Die vollständige Trennung eröffnet zudem die reale Option, die Bahnstrecken mit nur regionaler Bedeutung in die Hand der Länder zu überführen. Nicht nur das von der DB favorisierte Integrationsmodell verbaut diese Option. Auch die „Kompromissmodelle“ verhindern auf Dauer („Eigentumsmodell“) oder sehr langfristig („Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante“), dass die teure Netzvorhaltung deutlich effizienter wird.

Längst hat sich in Europa eine Wettbewerbsbranche zur Bewirtschaftung von Schienennetzen etabliert. Die Länder würden die Bewirtschaftung ihrer lokalen Netze ebenso ausschreiben wie den Transport auf der Schiene. Nur wenn ein Wettbewerb auf beiden Wertschöpfungsstufen (Netz und Transport) einen Kostensenkungs- und Innovationswettbewerb auslöst, gibt es eine Chance für einen attraktiven Nahverkehr mit stark sinkenden Zuschüssen des Bundes. Der autonomen DB Netz AG kann vom Eigentümer Bund vorgegeben werden, zu schrumpfen, indem Tranchen des Bundesnetzes zur Bewirtschaftung ausgeschrieben werden. Die künftige DB Netz würde zu einer kleinen Regiegesellschaft mutieren, die nur über strategische Fragen (und damit als Sparringspartner des Bundes über den Neu- und Ausbau) entscheidet und das Know How vorhält, um effizient die Netzbewirtschaftung auszuschreiben.

Die Aufgabenträger, die für die Länder die Nahverkehrszüge einkaufen, haben sich in ihrem Positionspapier zum Gutachten von Booz Allen¹⁷ zu diesem Szenario bekannt und fordern deshalb eine klare Trennung von Netz und Transport, um bei sinkenden Zuschüssen den erreichten Attraktivitätsstandard im Nahverkehr halten zu können. Die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel kann mit einer Karenzzeit aufgehoben werden. Koppelgeschäfte zu Lasten des Bundes werden obsolet. Dem DB AG - (Transport-)Konzern wird signalisiert, dass er den eigenwirtschaftlichen Verkehr (Fernverkehr und Güterverkehr) nicht länger über den Nahverkehr quersubventionieren kann. So misslich es ist: Für eine Übergangsperiode wird es bei der Quersubvention (direkt sowie über den Umweg der Trassenentgelte) bleiben müssen. Ein abrupter Ab-

¹⁵ Formal wird zwar durch den Bund gemäß Verfahren im Bundesverkehrswegeplan entschieden. De facto kann jedoch die DB aufgrund ihres Informationsmonopols, ein Projekt wirtschaftlich oder defizitär zu rechnen.

¹⁶ Bereits beim Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg, (Connex verklagte das Land Brandenburg) waren solche „Deals“ Gegenstand eines Nachprüfverfahrens vor dem OLG Brandenburg. Die Verträge verstoßen gegen das europäische Vergaberecht. Eine Beschwerde bei der EU-Kommission ist anhängig (Mahnschreiben der Kommission vom 18. Februar 2004). Durch einen Beschluss des Kartellsenats des BGH vom 7.2.2006 (KVR – 5/05 – ÖPNV Hannover) sind die pauschalen Verkehrsverträge nun auch von der deutschen Rechtsprechung als rechtswidrig qualifiziert worden.

¹⁷ Positionspapier der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) zum Gutachten von Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, 3/06, www.BAG-SPNV.de

bau der Quersubvention ließe den DB-Konzern in tiefrote Zahlen abgleiten. Das könnte eine nicht reversible Negativspirale auslösen. Gefragt ist ein kompromissloser und vorausschaubarer Ordnungsrahmen mit klar definiertem Übergangsszenario, an dessen Ende auf allen Ebenen der Wertschöpfung substanzielle Effizienzgewinne erzielt werden, die auch den staatlichen Haushalten zugute kommen.

7. Kontext zur DB-Privatisierung als integrierter Konzern

Der Vorstand des DB-Konzerns strebt eine (Teil-)Privatisierung als integrierter Konzern an. Morgan Stanley als begleitender Investmentbanker hat die zwingenden Voraussetzungen formuliert:

- Verharren der Regionalisierungsmittel auf hohem Niveau mit 1,5% Steigerung p. a.
- Sicherstellung der Gültigkeit der pauschalen Verkehrsverträge zwischen DB Regio und den Bundesländern
- Zahlung eines pauschalen kapitalmarktkonformen¹⁸ Netzzuschusses von 2,5 Mrd. € p. a. aus dem Bundeshaushalt an die DB - über 10 Jahre plus Verlängerungsoption, die aufgrund des defizitären Charakters des Netzes ewig in Anspruch genommen werden wird, und weitere 1,5 Mrd. € p. a. für den Neu- und Ausbau des Netzes nach bisherigen Verfahren, wie es der Bundesverkehrswegeplan vorschreibt.

Mit diesen Voraussetzungen für einen Börsengang mit integriertem Netz mutet der DB-Vorstand dem Bund folgende Perspektive zu:

- Die Regionalisierungsmittel sollen (dynamisiert) auf derzeitigem Niveau bleiben und weiterhin den Fernverkehr in hohem Maße quersubventionieren
- Der Bund solle dafür sorgen, dass ein Ausschreibungswettbewerb – wie er nach Ansicht der Europäischen Kommission und des BGH schon aufgrund des EG-Vertrages zwingend ist – nicht stattfindet, damit die DB Regio als Melkkuh des DB-Konzerns nicht unter Wettbewerbsdruck gerät
- Der Bund möge sich verpflichten, die Mittel für die Ersatzinvestitionen des Bundesnetzes pauschaliert auf Jahrzehnte hinaus zu überweisen.

Zudem soll der Bund das Risiko eingehen, dass das Konstrukt des integrierten Konzerns nach einer Teilveräußerung an einen Investor angesichts geltender (bzw. sich noch entwickelnder) europäischer Gesetzgebung für rechtswidrig erklärt wird.¹⁹ Sogar der Leiter der Konzernentwicklung der DB räumt ein, dass die „EU-Kommission eine kritische Grundhaltung gegenüber dem Integrationsmodell einnimmt“. Die Gutachter um Booz Allen (Privatisierungsvarianten der DB....) empfehlen dringend, der Bund möge sich vor einem Börsengang „mit Netz“ eine Rückkaufsoption für das Netz sichern, falls das Integrationsmodell EU-rechtlich nicht zu halten ist. Die Option wäre für den Bund extrem teuer.²⁰ Die Privatisierung mit Netz - aber auch die Privatisierung entsprechend der so genannten Eigentumsmodelle²¹ - gerieten zur Absurdität.

¹⁸ Kapitalmarktkonform ist nach Morgan Stanley ein Zuschuss, über dessen Verwendung die DB autonom entscheidet (in Erfüllung einer so genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung).

¹⁹ In den nächsten Tagen wird der Interessenverband der Wettbewerbsbahnen im Güterverkehr - das Netzwerk Privatbahnen - bei der EU Beschwerde einlegen, dass die DB Netz als integraler Unternehmensteil des DB-Konzerns weiterhin für den Trassenvertrieb zuständig bleibt – nur beaufsichtigt durch eine Netzagentur (europäischer Gesetzestext: Trassenvertrieb nur durch einen Netzbetreiber, der rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist). Die EU - Kommission hat eine Stellungnahme zum deutschen DB - Konstrukt angekündigt, unmittelbar vor der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des deutschen BT zu den Privatisierungsvarianten am 10. 5.2006. Auch wenn die Stellungnahme nach Presseberichten weniger harsch als erwartet ausfallen wird, bedeutet das nichts. In wenigen Monaten kann die EU die Zügel schon wieder anziehen, weil sie ihre grundsätzlichen Ziele der Öffnung des Eisenbahnmarktes gefährdet sieht.

²⁰ Ähnlich teuer wäre bei den Eigentumsmodellen die Option, das der Bund die Bewirtschaftung des Netzes durch den DB-Konzern aufgrund der (sich entwickelnden) EU-Gesetzgebung rückgängig machen müsste; vgl. hierzu: Positionspapier der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) zum Gutachten von Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, 3/06, www.BAG-SPNV.de.

²¹ Wegen immenser Entschädigungen für die Rückabwicklung lang laufender Netz-Bewirtschaftungsverträge.