

Vollendung der Bahnreform

Vortragsmanuskript der Rede von Dr. Gottfried Ilgmann

- in Vertretung von Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers -

Ein Beispiel aus dem Nahverkehr, wie der Wettbewerb nicht etwa nur behindert, sondern gleich völlig ausgeschaltet wird:

Minister Heyer (Sachsen-Anhalt) unterschreibt einen Verkehrsvertrag mit der DB ohne Ausschreibung. Laufzeit inklusive Verlängerungsoption: 11Jahre

Das ist rechtswidrig.

Warum tut das Herr Heyer? – Und nicht nur er!

Dahinter steht in aller Regel ein Deal. Der lautet verkürzt....

.... aus Sicht der DB:

Nur wenn Du (Bundesland) mir (DB Regio) einen langfristigen Verkehrsvertrag ohne Ausschreibung zuschiebst.....,

.....dann verpflichtet sich meine Netzschwester, DB Netz, folgende Infrastruktur-Investitionen in Deinem Land zu tätigen!

Was geschieht hier eigentlich?

Investitionsmittel des Bundes werden eingesetzt, um den Wettbewerb im SPNV auszuschalten.

Der DB-Konzern kann ein Bundesland mit noch vielen anderen Wohltaten ködern, oder dem Land mit dem Entzug von Wohltaten drohen, z.B. kann er

- mit einer zusätzlichen ICE-Anbindung im betreffenden Land ködern oder
- mit einer Verlagerung von Arbeitsplätzen,
- oder er kann mit der Vergabe von Aufträge an die Eisenbahnindustrie locken, die in diesem Land angesiedelt ist.

Ein Beispiel aus Schleswig-Holstein: ¹

- *Schleswig-Holstein schrieb eine Tranche im Regionalverkehr aus.*
- *DB Regio lief Gefahr, im Wettbewerb zu unterliegen.*
- *Mehdorns Vorgänger, Ludewig, drohte, nicht nur die Elektrifizierung der Strecke HH – Lübeck aufzuschieben, sondern auch Kiel vom ICE-Verkehr abzuhängen.*
- *Heide Simonis vergab den Auftrag an ein Konsortium aus Connex (Erstplazierter) und DB Regio (Letzt- oder Vorletztplazierter).*
- *Der Kieler Rechnungshofpräsident Gernot Korthals rügte dieses Verhalten als nicht rechtstaatlich.*
- *Heide Simonis verteidigte sich, dies sei zum Wohle des Landes.*

Davon gibt es viele Beispiele.

Wenn Sie wissen wollen, wie man Wettbewerb verzögern, behindern oder ganz ausschalten kann.....

....dann lesen Sie doch die 45 Charts von McKinsey (Bericht in der Zeitschrift ‚Focus‘) mit dem Titel:

„Regulierungsmanagement“.

¹ Nachtrag: Nur weil das Beispiel aus Schleswig-Holstein so plastisch war, wird es verwendet. Ansonsten ist dieses Bundesland Spitzenreiter in Deutschland bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen, während andere Länder bislang nur „Peanuts“ ausgeschrieben haben. Daumenregel (Ausnahme: Rheinland-Pfalz): Je südlicher, desto weniger wurde bislang ausgeschrieben.

Da steht - ganz systematisiert - drin, wie man Wettbewerb verzögern, behindern oder ausschalteten kann

.....abgeleitet aus Erfahrungen, wie man auch in anderen Branchen die schlappe deutsche Wettbewerbspolitik erfolgreich unterlaufen hat,.....

- bei der Post,
- in der Elektrizitätswirtschaft etc.

Ich belasse es bei diesen Ausführungen, um auf die Zukunft zu sprechen zu kommen.

Wohin sollten wir hin wollen?

Auf oberster strategischer Ebene klingt es noch ganz einfach:

Transparenz und institutionelle Trennung

Zur Transparenz

Was hindert uns die Einzelbilanzen der DB-Konzertöchter nachträglich zu veröffentlichen?

Die Einzelbilanzen gibt es ja.

Sollen die Steuerzahler nicht wissen dürfen, wie es tatsächlich um den Konzern bestellt ist?

Wenn Sie es sich, soweit Sie Bundestagsabgeordnete sind, bieten lassen, dann – denke ich – haben wir alle ein Problem!

.....und nun zur institutionellen Trennung von Netz und Transport.

Wer will sie eigentlich?

- Z.B. die Regierungskommission Bundesbahn (1991) oder die Infrastruktur – Finanzierungs - Kommission (2001) und fast alle Fachleute (Hearing des dt. BT im Okt. 2000),
- Die EU will es als Standardmodell.
- Alle Parteien, nur immer die nicht, die gerade den Kanzler stellt, weil auf sie die Hauptlast der Durchsetzung fällt.
- Sogar Minister Bodewig will die Trennung. Aber H. Mehdorn hat ihn über den Kanzler ausgebremst.

Wer will die Trennung nicht?

Es sind die sogenannten Betroffenen, die über das Ausmaß des Wettbewerbs selbst bestimmen wollen:

- Der jeweilige DB-Chef will sie nicht,
- die Gewerkschaften überwiegend auch nicht
- und die jeweilige Bundesregierung nicht wegen des großen Widerstands der Vorgenannten.

Und dann gibt es noch eine Fülle von Leuten, die eine Trennung wollen, aber „hörbar schweigen“. Das ist auch verständlich, denn.....

- da ist ein Konzern, der den ganzen Schienenverkehrsmarkt beherrscht,
- da ist ein Konzern, der pro Jahr etwa 8 Mrd. € investiert.....
.....überwiegend aus Haushaltsgeld, versteht sich,
- da ist ein Konzern der für Mrd. € einkauft (Strom, Werbung, Planungs- und viele andere Dienstleistungen etc.) und...
- da ist die Achse Mehdorn – Kanzler.

Wer nur irgendwie auf irgendeine Weise von der DB abhängig ist, sei es.....

- ein Lieferant,
- ein Dienstleister,

- ein Wettbewerber im SGV, der z.B. auf Umschlaganlagen angewiesen ist (sinnigerweise von DB Netz an DB Cargo vermietet),
 - ein Bundesland, das um Arbeitsplätze oder Invest. im Lande buhlt,
- der zieht besser den Kopf ein, denn Kritik kann herbe auf's Geschäft oder gar die Existenz durchschlagen.

Wenig zimperlich zeigt sich H. Mehdorn auch gerade nicht. Jeden, der die Trennung will, bescheinigt er,

- er sei ein Feind der Bahn (Trennung = Bahn kaputt machen)
- oder er habe keine Ahnung von der Bahn.

Starke Worte von jemandem, der erst 2,5 J. Bahnerfahrung hat.

Und es wird eine große Drohkulisse aufgebaut, was passiert, wenn konsequente Wettbewerbspolitik angesagt würde:

Trennungskosten in Mrd.-Höhe lässt sich z.B. der DB-Konzern von McKinsey ausrechnen.

Was ist da dran?

Um der institutionellen Trennung - wie sie die EU als Standardregelung fordert - zu entgehen,

- sollen alle internen Kontakte von der DB Netz mit den DB - Transporttöchtern unterbunden werden,
- soll der Umgang so organisiert werden, als würde er unter Fremden stattfinden (Einziehen von Chinese Walls).

Nichts anderes passiert aber bei institutioneller Trennung!

Wo ist da der Kostenunterschied?

Dann soll DB Netz entherrscht werden, will heißen: Vom Konzern dürfen keine Weisungen mehr an DB Netz gelangen.

Das ist notwendig, will man verhindern....

.....dass die Netzplanung und -instandsetzung Priorität hat, die den Konzerntöchtern gut tut

.....et vice versa diejenigen Netzarbeiten auf die lange Bank geschoben werden, bei denen Newcomer auf der Schiene Hauptnutzer sind oder es evtl. sein werden.

Das ganze Konstrukt der Entherrschung ist windig. Wenn es denn ernst gemeint wäre, dann wäre es faktisch baugleich mit einer institutionellen Trennung.

Aber es ist eben nicht ernst gemeint, sondern das, was gewollt wird, nämlich die **Wettbewerbsneutralität** des Netzes (EU), soll ausgehebelt werden.

Rechtlich wirft ein solches Konstrukt große Probleme auf:

- Bei Entherrschung darf der Konzern nicht mehr im Aufsichtsrat von DB Netz vertreten sein - ansonsten könnte er einen willfährigen Netzvorstand einsetzen.
- Nun soll aber der Konzern für das Ergebnis der Netz AG haften.
- Er kann aber nicht haften, wenn er keinen Einfluss mehr auf DB Netz ausüben darf.

Ich empfehle Ihnen, z.B. die Ausführungen des Heidelberger Wettbewerbsrechtlers, Felix Berschin, zu lesen. Der hat jüngst die Problemlage – auch für Laien gut verständlich – aufgearbeitet.

Was da als Kompromiss in der Task Force geboren wurde,...

.....um H. Mehdorn und zugleich der ab 2003 geltenden EU-Gesetzgebung zu genügen,

ist letztlich eine logische Missgeburt und keine Reform!

Was müsste geschehen?

Die Bundesregierung müsste dem DB-Konzernvorstand einen Unternehmensauftrag erteilen:

Bis zum Jahre 200X hat er den Konzern auf den Infrastruktorkern zu reduzieren und die Transporttöchter zu sanieren, auszulagern und zu verkaufen.

Eines Gesetzes bedarf dieser Akt nicht.

Ein „Elend“ bleibt natürlich: Der auf die Infrastruktur reduzierte DB-Konzern bleibt ein Monopolist, der letztlich zu regulieren ist. Allerdings ist der Regulierungsaufwand dann beherrschbar, weil das Netz keinen generellen Anreiz mehr hat, Schwesterunternehmen Gutes zu tun, bzw. Dritte zu diskriminieren.

Wir benötigen zunächst ein Konstrukt, das formalrechtlich das Eigentum des Netzes beim Bund belässt,.....

...aber so organisiert ist, dass es ein möglichst großes Interesse hat, profitabel zu wachsen. Eine Fehlentscheidung, wie die Neubaustrecke (NBS) Nürnberg – Ingolstadt – München, würde uns dann wahrscheinlich erspart bleiben:

- Die Alternative zu dieser NBS, der Ausbau der Strecke N über Augsburg nach M war von größerem Nutzen und erheblich billiger. Diese Alternative wurde bewusst schlecht, die NBS über Ingolstadt bewusst schön gerechnet.
- Es war vorher bekannt, wie riskant es ist, bei der NBS im Juragestein Tunnel zu bohren.
- Nun müssen in den sich auftuenden Kavernen Brückenbauwerke angelegt werden. Meine Phantasie hätte gar nicht ausgereicht, wie man die Kosten einer Neubaustrecke maximieren kann.

(Weitere extrem unprofitable Flops sind in der pipeline, z.B. die NBS Nürnberg – Erfurt oder das sog. „Y“ (NBS Hannover – Hamburg/Bremen.)

Auf längere Sicht benötigen wir wohl noch viel weitergehende Lösungen, um ein effizienten Umgang mit Infrastruktur zu erzielen.

Es gibt dafür Ansätze. Aber bislang herrschte immer ein Denkverbot, um solche Konstrukte auszuarbeiten, und wir haben dadurch viel Zeit verloren.

Den jetzigen DB-Konzern vernünftig zu zerlegen, ist sicher nicht einfach und wird uns wieder Zeit kosten, aber....

.....es würde Wunder wirken, wenn die Bundesregierung schon heute per Kabinettsbeschluss einen entsprechenden Auftrag an den DB-Konzernvorstand erteilen würde, so dass alle Marktteilnehmer mit der Trennung sicher rechnen können.

Das gäbe Schub:

- Die Konzerntöchter würden schon jetzt in ihrem Verhalten die Trennung antizipieren.
- Sie würden nicht mehr darauf vertrauen, dass sie künftig durch Wettbewerb nach Gutsherrenart geschützt werden.
- Die Quersubventionen innerhalb des Konzern via Netz würden auslaufen.
- Der DB Netz würde endlich erlaubt, ihr volles Trassenpotenzial wettbewerbsneutral zu vermarkten.
- Es würde ernst mit der Sanierung.

Und die Dritten, die auf die Schiene wollen, würden – wie es die RKB schon 1991 formulierte - ermuntert, in die Schiene zu investieren, weil nachhaltig faire Wettbewerbsbedingungen in Aussicht stünden.

Ich denke, wir könnten von einer sündhaft teuren Bahn zu einer effektiven Bahn kommen.