

Bestandsaufnahme der Bahnreform

Vortragsmanuskript der Rede von Dr. Gottfried Ilgmann

Eine Möglichkeit der Bestandsaufnahme ist es zu fragen:

1. Was war der Anspruch?
2. Ist das, was wir nach über 8 Jahren vorfinden, ein Erfolg oder ein Misserfolg – gemessen am Anspruch?

Den Anspruch setzte die Regierungskommission Bundesbahn (RKB) 1991: die Umsetzung einer übergeordneten Strategie

„Wettbewerb auf der Schiene“

....um den 50 Jahre versäumten Innovations- und Kostensenkungswettlauf nachzuholen, den die anderen konkurrierenden Verkehrsträger bereits durchlaufen hatten.

Die übergeordnete Strategie erforderte die Ihnen bekannten Konsequenzen...

-die Umwandlung in eine AG (inklusive Entschuldung und Beamtenregelung), denn man kann nicht eine Behörde in den Wettbewerb mit kaufmännisch geführten Unternehmen entsenden,
-den Einkauf von SPNV-Leistungen durch die Länder, denn man kann nicht von Unternehmen im Wettbewerb die Erbringung nicht rentierlicher gemeinwirtschaftlicher Leistungen verlangen,
-die Regelung der Finanzierung des Bundesschienennetzes,

- ... die Herstellung von Wettbewerbsneutralität des Netzes durch institutionelle Trennung von den Transportparten.

Sie haben sich nicht verhöhrt: Schon die RKB wollte 1991 die Trennung, aber.....

.....etwas anders: nämlich durch Ausgliederung der Transportgesellschaften aus dem DB-Konzern.

Der Konzern hätte sich dann auf das Netz reduziert - inklusive aller Einrichtungen, auf die alle Wettbewerber zugreifen müssen, wie Umschlaganlagen, Bahnhöfe etc..

Ich zitiere aus Kap. 7.1 des Kommissionsberichtes von 1991:

„Die Ausgliederung (der Transportgesellschaften aus der DB-Holding) schafft glaubwürdige Voraussetzungen für die interessierte Privatwirtschaft, dass der Wettbewerb von Trassen diskriminierungsfrei verläuft und dass sich ein Markteintritt in den Schienenverkehr als kalkulierbares Risiko lohnt“.

Dies wird noch Thema im 2. Zyklus zur Vollendung der Bahnreform sein.

Damit komme ich zur 1. zentralen Feststellung der Bestandsaufnahme:

Es wurde viel verändert, aber die Umsetzung der zentralen Strategie ist ein Flop. Acht Jahre nach der Bahnreform ist der Wettbewerb quantitativ unbedeutend. Aber gerade der Wettbewerb als zentrale Strategie sollte durch Innovations- und Kostensenkungswettlauf die substanzielle Besserung bringen.

Wie sieht ansonsten der Befund aus?

- Der Bundeshaushalt ist durch das System Bahn mit 23 Mrd. € (45 Mrd. DM) belastet - etwa so viel, wie wir insgesamt für die Bundeswehr ausgeben. Davon

- 12 Mrd. € für Altlasten (Dieser Betrag wäre auch angefallen, ohne das System Bahn fortzuführen)
 - 11 Mrd. € zur Fortführung des Systems Bahn.
- Im politischen Streit wurde dieser Vergleich nie verwendet. Warum?
 - Er ist in seinem Ausmaß für alle peinlich, für die vorige und auch für die jetzige Regierung.
 - Nur Ex-Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt hat die Zahl einmal in ähnlicher Größe genannt, um Begehrlichkeiten der DB an den Bundeshaushalt abzublocken.

Die jeweils herausragenden Ausgabenblöcke:

Altlasten, 12 Mrd. € (siehe Beiblatt):

- Pensionslasten
- Abtrag von Finanzschulden der DB (alt)

System Bahn fortführen, 11 Mrd. € (siehe Beiblatt):

- Einkauf von SPNV-Leistungen gem. § 8.1 RegG
- Investitionen des Bundes in das Schienenwegenetz

Allein diese vier Positionen umfassen rd. 85% aller Ausgaben von rd. 23 Mrd. €

Und die Leistungsseite?

Die Prognos AG hat beim BMV jüngst die neusten Zahlen abgeliefert. Sie enthalten auch die Vorausschau für 2002.

- SPFV: Stagnation trotz
 - umfangreichem ICE-Einsatz

- Inbetriebnahme der Neubaustrecke Berlin-Hannover
- SGV: Stagnation trotz großem Marktwachstum, will heißen: Der SGV hat Marktanteile verloren.

DB Cargo hat nicht einmal von den folgenden vier Effekten profitiert, nämlich von

- 14 DPF Mineralölsteuererhöhung zur Bezahlung der Bahnreform,
 - von der kräftigen Verteuerung der Rohölpreise
 - von der Ökosteuern
 - von der angekündigten Lkw-Maut, die bereits antizipatorisch hätte wirken müssen.
- SPNV: Hier sieht es erfreulicher aus, aber z.T. eben nicht aufgrund höherer Effizienz. Die wichtigsten Ursachen:
 - üppig bemessene Regionalisierungsmittel (Ausweitung des Angebotes der Fahrleistungen um ein Viertel)
 - Schönes Wochenend-Ticket
 - Veränderte Zählweisen. Kritik von Fachleuten: Schönfärberei durch unkorrekte Abgrenzung. Will heißen, bei Vergleich lege artis, fällt die Steigerung nicht so üppig aus wie von Prognos angegeben.

Damit komme ich zur 2. zentralen Feststellung der Bestandsaufnahme:

**Gemessen am Einsatz von Haushaltsmitteln
ist das Ergebnis der Bahnreform miserabel.**

Wer den Verlautbarungen des Konzerns lauscht, wähnt sich in einer Welt großer Erfolge,.

- Beispiel 1: 100 Mrd. DM gespart gegenüber RKB - Prognose (400 Mrd. DM in 10 Jahren).
Um am Horrorszenario der RKB gemessen besser abzuschneiden, bedurfte es aber keinerlei Anstrengungen.¹
- Beispiel 2: Die Steigerung der Personalproduktivität wird in allen Äußerungen von DB-Managern immer genau mit + 143% angegeben². Der Wert ist irreführend. Als Produktivitätssteigerung wurden z.B. folgende Effekte einbezogen, rügte schon der Bundesrechnungshof:
 - o Reduktion des Personals der früheren DR, nachdem zuvor (nach der Vereinigung) der Schienenverkehr auf dem Gebiet der DR auf einen Bruchteil des früheren Umfangs eingebrochen war (zeitversetzte Personalanpassung an Verkehrsrückgang³)
 - o Verlagerung von Personal (Outsourcing) in Konzernbeteiligungen, z.B. des Fernmeldepersonals zu Mannesmann-Arcor (Personalausgaben durch Leistungseinkauf ersetzt).

Wenn sich der DB-Konzern selbst lobt, prüfen Sie immer vorher die Fakten nach! Da ist viel warme Luft drin.

¹ Die Kommission unterstellte, die Reichsbahn werde ohne Bahnreform, d. h. ohne Verfassungsänderung, als Behörde (wie die frühere Bundesbahn) geführt werden. Die hochgerechneten Verluste für die Reichsbahn fielen deshalb besonders hoch aus. Mit dem gesetzgeberischen Akt der Bahnreform war eine wichtige Ursache für das Horrorszenario beseitigt: Das Personal bei der Reichsbahn konnte mit geringerem Geldeinsatz reduziert werden. Nun soll es ein Erfolg sein, wenn der DB-Konzern gemessen am ursprünglichen Horrorszenario der Kommission etwas besser abschneidet?

² ...als hätte es die Konzernkommunikation der DB so angeordnet, um durch stetige Wiederholung den Wahrheitsgehalt zu steigern.

³besonders ergiebig, weil in der DR der Personalbestand pro Verkehrsleistung erheblich höher als bei der Deutschen Bundesbahn lag.

Nun zur Transparenz:

- Die Konzernbilanz ist nichtssagend.
- Nicht ersichtlich ist z.B. die Quersubventionierung via Netz: 65 % der Trassenentgelte werden beim SPNV geholt.
- Der ICE hingegen zahlt nur symbolische Preise, ansonsten wäre er pleite.

Der DB-Konzern benötigt das Netz nicht nur, um den Wettbewerb zu beeinflussen, sondern um via Netz zu kaschieren, wie notleidend insbesondere das „Vorzeigeprodukt ICE“ ist.

Endlich hat Minister Bodewig durchgesetzt, dass die Einzelbilanzen künftig veröffentlicht werden. „Doch schon“ könnte man sarkastisch bemerken – 8 Jahre nach der Bahnreform!

Ein eklatantes Beispiel, wie wenig wir wissen, wie es um den DB-Konzern steht: Das Gutachten von **McKinsey** (Herbst 2000)

- „Ergebnisabweichung“, verniedlichte die Konzernkommunikation der DB, von bis zu 30 Mrd. DM in 5 Jahren,.
Das ist ein Verlust von 20% vom Umsatz bis zur Börsenfähigkeit in 2005, die Hartmut Mehdorn in Aussicht stellt.
- Reinhard Klimmt wörtlich: „eine Katastrophe, die wir bewältigen müssen“
- Hat die Katastrophe nun stattgefunden?
- Oder haben wir nur die Bewältigung nicht gemerkt?

Wir tanzen mit unserem Nichtwissen auf einem Vulkan.

Mein Eindruck: Niemand möchte so richtig genau hinsehen.

Es gibt noch weitere traurige Nachrichten, aber genug davon.

Erholen wir uns bei den wenigen guten Nachrichten:

Überall wo Wettbewerb ausbricht, gibt es substantielle Besserung:

- Wo im SPNV ausgeschrieben wird, fallen die Preise bei besseren Leistungen Daumenregel. 20% (Angabe von DB-Regio-Vorstand U. Homburg, als er noch Connex-Chef war)
- Wo sich neue Güterbahnen etablieren, brummt das Geschäft, weil die auf die Kunden zugehen.

Aber der Marktanteil der Wettbewerber ist noch winzig (unter 5% - gemessen an der gesamten Verkehrsleistung im SPNV, SPFV und SGV). Deshalb ist der.....

.....Effekt „Mehr Verkehr auf die Schiene“ kaum messbar.

Hätten vorige und jetzige Bundesregierung für mehr Wettbewerb gesorgt, dann hätten wir längst mehr Verkehr auf der Schiene.

Aber deutsche Ordnungspolitik für die künftige Branche „Schienenverkehr“ richtet sich nach wie vor danach aus, wie es der größte Player auf der Schiene, der DB-Konzern, gern hätte.

Noch nie ist aber beobachtet worden, dass ein Unternehmen ohne Wettbewerbsdruck wettbewerbsfähig geworden wäre. Denken Sie an den Satz von Ex-EU-Wettbewerbskommissar van Miert:

Wenn ein Unternehmen die Möglichkeit erhält, den Wettbewerb auszuschalten, dann wird es das tun.

Deshalb darf deutsche Ordnungspolitik für den Schienenverkehr nicht den größten Player, die DB, fragen, wie viel Wettbewerb es denn sein dürfe.