

Verkehrssystem Schiene: Für konsequente Privatisierung und Chancengleichheit aller Anbieter

Eine Studie der Arbeitsgemeinschaft Selbständiger Unternehmer

(Berlin, November 2001)

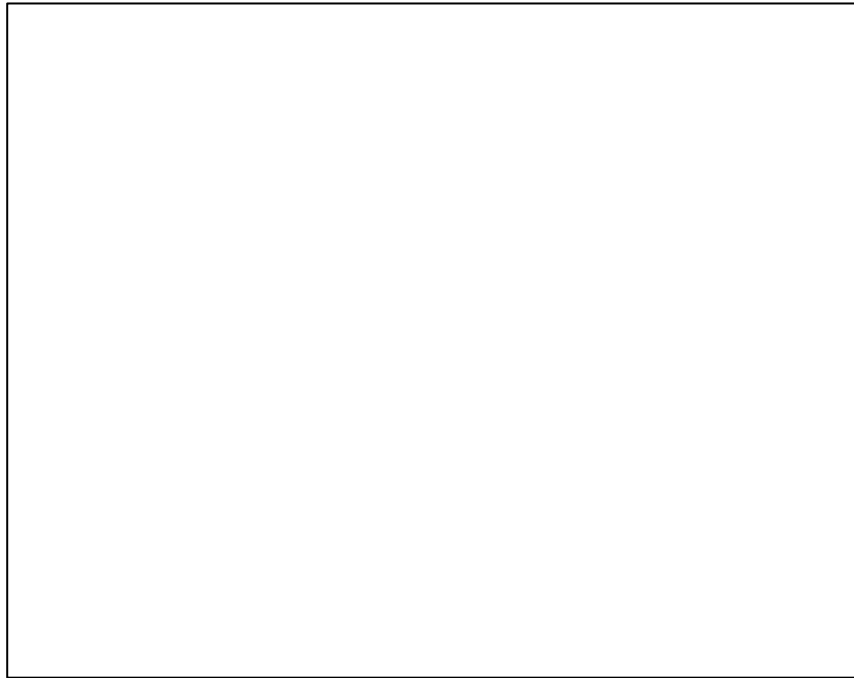
Diese Studie wurde von der Kommission „Wettbewerbshindernisse für selbständige Unternehmer“ im Jahre 2001 erarbeitet. Mitglieder dieser Kommission waren in diesem Abschnitt: Thomas Suwelack (Leitung), Stefan Bauer, Michael Borges, Dieter Fertsch-Röver, Dr. Georg Rotthege, Frau Marie-Luise Schwarz-Schilling. Die Arbeit der Kommission wurde durch das Unternehmerinstitut der ASU (Dr. Gerd Habermann, Dr. Robert Momberg) begleitet.

Studienreihe des Unternehmerinstituts e. V. der ASU, Nr. 7.

Inhaltsverzeichnis

Zur Lage	2
Selbständige Unternehmer und Bahn	3
I. Was der Bahn geschehen ist	4
Die Reform von 1994 ist gescheitert	5
Der Augenblick der Wahrheit	7
II. Die Versuchung der Macht	9
Wie steht es mit dem Wettbewerb?	9
Ein Beispiel des Missbrauchs wirtschaftlicher Macht	10
Der Anteil der Privaten	10
Ein Blick auf den führenden privaten Anbieter im ÖPNV	12
Die Privaten formieren sich	13
Umbruch im ÖPNV	13
Kritik an Bahnleistungen	14
Wie die Bahn diskriminiert	15
Die Mittelstandsbonbons	17
Privatisierung von Beteiligungsbesitz	18
III. Überholte Argumente	18
Der Kern des Problems	18
Die Wegekostenunterdeckung der Straße	19
Die „Umweltfreundlichkeit“ der Bahn	21
Kosten mit Nutzen verrechnen!	22
Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene	25
Die Bahn im Interesse der „öffentlichen Daseinsvorsorge“?	26
Ein Armutszeugnis für die Deutsche Bahn	27
<i>Exkurs zum Thema ÖPNV / Straße</i>	27
IV. Die Deutsche Bahn im internationalen Vergleich	28
Die Bahnen der USA	29
Japan	30
Großbritannien	31
Zum Missgeschick der Rail-Track	32
V. Chancengleichheit, Wettbewerb, Privatisierung	33

Zur Lage



(P. Ederer / W. Schuller, 1999)

*“Die Bahn ist in einem erbärmlichen Zustand, die Reform ist gescheitert. Eine Chance wurde vertan.“
(Ewers / Ilgmann, 2001)*

„Man muß kein Freund der Bahn sein, um mittlerweile Mitleid mit ihr zu empfinden“ (G. Ederer, 2000)

Selbständige Unternehmer und Bahn

Selbständige Unternehmer sind vielfach und elementar als Nutzer wie als Anbieter von Verkehrsinfrastruktur betroffen. Sie haben zunächst als Abnehmer ein vitales Interesse an bestmöglichen Transportdienstleistungen, da hiervon eine optimale Bedienung der Märkte, der Verbraucher oder ihrer Kunden als Zulieferer abhängt. Ebenso haben sie als Produzenten von Verkehrsleistungen ein Anrecht auf „gerechten“ Zutritt zum Markt. Das Verkehrsangebot ist stark durch selbständige Unternehmer geprägt. Das moderne Verkehrssystem ist fast vollständig unternehmerischen Initiativen in den vergangenen zwei Jahrhunderten zu verdanken.

Der Staat ist hier wie auch auf anderen Märkten für die Setzung von Rahmendaten zuständig (in diesem Fall *Eigentumsrechte an Grund und Boden, Flächennutzung, Streckenführung, Gebietsentwicklung, Regelung von Externalitäten*). Diese Rolle hat er jedoch schon seit langem verlassen, um ein eigenes Verkehrsangebot aufzubauen, dieses zu privilegieren sowie gleichzeitig privatwirtschaftliche Wettbewerber zu behindern oder vom Markt zu verdrängen. Es ist zu diesem Zweck ein eigenes Branchenministerium eingerichtet (Katrin Sobania). Es ist vor allem das „System Schiene“, die Eisenbahn, die er aus wechselnden Motiven (militärisch, fiskalisch, sozialpolitisch, umweltpolitisch) stark begünstigt hat und durch anhaltende Milliardensubventionen weiterhin begünstigt. Ein Ende dieser Politik ist nicht abzusehen.

Eine kritische Analyse der Protektionspolitik im Interesse der Bahn und auf Kosten der Steuerzahler, der Verkehrsnutzer und besonders der Bahnkonkurrenten steht im Mittelpunkt dieser Studie. Als Schlußfolgerung sprechen wir uns für einen fairen Wettbewerb aller Verkehrsanbieter durch gerechte politische Rahmendaten aus. Im Interesse der direkt betroffenen Produzenten von Verkehrsleistungen, vor allem aber derjenigen, für die alles Produzieren schließlich da ist: der *Konsumenten*. Dabei war es eine wichtige Aufgabe, besonders häufig wiederholte, aber irrige Argumente zugunsten des „Systems Schiene“ einmal zu hinterfragen. Das Wichtigste ist eine echte Wettbewerbsverfassung. Diese allein

kann ermitteln, welcher Verkehrsträger welche Transportaufgabe am besten lösen kann.

I. Was der Bahn geschehen ist

Ein kurzer historischer Rückblick kann verdeutlichen, wie die Bahn und ihre Wettbewerber in die gegenwärtige Lage geraten konnten.

Der Niedergang der
Bahn: Beispiel
Personenverkehr

(Knieps/Brunekreeft, 2000)

Die Bahn hatte, solange sie beinahe ein Monopol im Landtransport besaß und überwiegend in Privathand war, eine ausgezeichnete Rendite. So war sie ein Aktivposten für den Staatshaushalt und konnte neben den laufenden Betriebskosten mühelos die Investitionskosten selber erwirtschaften.

Der historische Fehler der Bahnpolitik war die Verstaatlichung, die in Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts unter Bismarck einsetzte und nach dem 1. Weltkrieg abgeschlossen war. Heute gibt es in Europa außerhalb Großbritanniens fast nur Staatsbahnen in mehr oder weniger monopolistischer Stellung und allenfalls scheinkapitalistischer Form.

Als durch die Erfindung des Automobils die „Renaissance der Straße“ im Landtransport begann – namentlich seit der Weltwirtschaftskrise – entfernte sich die Bahn als Instrument der Politik immer mehr von ihrem eigentlichen Auftrag: nach-

fragegerechte Transportleistungen für Personen und Güter anzubieten. Zu ihrem Unglück setzten ihre Eigentümer, die Regierungen, auf Behinderung statt auf Leistungswettbewerb. Dies fand einen ersten Höhepunkt in der Notverordnung vom 6. Oktober 1931.

So wurde schließlich eine eigene „Polizei“behörde (Reichs-, später Bundesanstalt für den Güterverkehr) gegen den privaten Güterverkehr auf der Straße installiert. Sie verlor erst im Zuge der Verkehrsliberalisierung Anfang der 90er Jahre ihre Bedeutung. Mit Zugangsbeschränkungen (Kontingentierung, Lizenzierung, preispolitische Eingriffe) wurde die Konkurrenz niedergehalten. Auch privater Personenverkehr auf der Straße (z. B. Omnibuslinienfernverkehr) wurde diskriminiert bzw. verboten. Der private Individualverkehr auf der Straße wurde (und wird) durch hohe Besteuerung behindert, ja fiskalisch ausgepreßt. Von korrekter Wegekostenzurechnung kann bis heute bei keinem der Verkehrsträger die Rede sein. Selbst gegen den konkurrierenden, lange gleichfalls staatlichen Flugverkehr wurde mit preispolitischen Diktaten vorgegangen und auch die Binnenschifffahrt unterlag staatlichen Regulierungen. Bis heute ist die Beförderung von Gütern für Dritte im Werkverkehr verboten, werden u. U. Leerfahrten bei der Rückfahrt gesetzlich vorgeschrieben. *Die Bahn wurde also zu Tode geschützt.* Nirgends – außerhalb des Sozialismus – wurde ein Wirtschaftsunternehmen in Staatshand dermaßen seinem eigentlichen Zweck entfremdet.

Das Ergebnis von alledem war und ist ein Fiasko: Die Bahn kam als „Behördenbahn“ total herunter und wurde mühselig auf allgemeine Kosten bis zu einem Augenblick (1992) gehalten, als sie 50 Mrd. DM Schulden angesammelt hatte und einen Unterstützungsbedarf in Höhe von 45 Mrd. DM allein für das Jahr 2002 anmeldete. Sie ist bis heute nicht aus dieser Stellung herausgekommen: *sie ist Kostgänger der öffentlichen Hand und Spielball öffentlicher Interessen geblieben.*

Die Reform von 1994 ist gescheitert

Viele Reformkommissionen beschäftigten sich nach dem zweiten Weltkrieg intensiv mit der Bahn. Ihre meist vernünftigen Ratschläge wurden von den Regierungen in den Wind geschlagen. Erst 1994 nach dem Gesetz zur Neuordnung des

Eisenbahnwesens gab es eine echte Wende, freilich nicht aus ordnungspolitischer Einsicht, sondern unter dem Druck der Europäischen Union und namentlich des Europäischen Gerichtshofes durch sein berühmtes Urteil zur Untätigkeitsklage von EU-Parlament und EU-Kommission (Mai 1985). Die mündete in die Richtlinie 91/440 EWG). Die vier wichtigsten Elemente der Reform waren: die (nur formale) Privatisierung der Bahn, die Übertragung ihrer Schulden auf ein sogenanntes Bundeseisenbahnvermögen (das nur aus Milliarden Schulden besteht: ein weiterer gewaltiger Subventionsakt), die (nicht konsequente) Befreiung der Bahn von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zumindest auf Bundesebene (Prinzip der Regionalisierung) und die organisatorische Trennung von Fahrweg und Betrieb. Wie die Regierungskommission Bundesbahn 1991 feststellte, waren die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn bereits zu diesem Zeitpunkt mit 70 Mrd. DM höher verschuldet, als ihr geschätztes Gesamtvermögen betrug, und beide Bahnen hätten damals handelsrechtlich eigentlich in Konkurs gehen müssen.

1999 setzte die zweite Stufe der Bahnreform ein. Privater Initiative wurde – fast wie im 19. Jahrhundert – wieder Raum gegeben, zumindest auf dem Papier. Die Bahn wurde in scheinprivate Gesellschaften unterteilt, die in einer Holding zusammengefasst sind. Zur DB AG Holding gehören heute neben der DB Netz AG die DB Regio AG (Personennahverkehr), die DB Reise- und Touristik AG (Personenfernverkehr), die DB Cargo AG (Güterverkehr), die DB Station und Service AG und die DB Immobilien mbH. Sie verwaltet weiterhin einen umfassenden Beteiligungsbesitz, der auch Reiseunternehmen, Reisebüros, Regionalbuslinien, Speditionsunternehmen, Baufirmen, diverse Serviceunternehmen (besonders Bahnreinigungen) und eine eigene Bahnpolizei (BSG Bahn Schutz und Service GmbH, Frankfurt) umfasst.

Die Instandhaltung und der Ausbau der Netze liegt auch nach der Bahnreform, die die private Initiative sowohl beim Bau als auch beim Betrieb von Bahnlinien wieder ermöglichen sollte, bis heute ganz überwiegend beim Steuerzahler. *Bei realistischer Rechnung ist die Bahn derzeit weit von Wettbewerbsfähigkeit entfernt, und alle Reformziele sind verfehlt worden.* Entsprechend stellt ein kritisches Statement im Mai 2001 fest:

„Beim Bilanzieren muß festgestellt werden, daß weder die Erwartungen in die Verkehrsentwicklung noch in die Finanzentwicklung eingetreten sind. Zwar ist anzuerkennen, daß die Produktivität ab 1994 um 100 Prozent verbessert wurde, dies ergab sich jedoch im wesentlichen auf Grund eines durchgreifenden Personalabbaus und Outsourcings. Die Herstellung der Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Bahn AG in Wettbewerbsmärkten ist bislang nicht erreicht. Im Gegenteil: trotz Übernahme der Schulden, trotz einer Abwertung des Anlagevermögens auf 25 Prozent und trotz der direkten Leistungen aus dem Bundeshaushalt an die Deutsche Bahn AG von rund 190 Milliarden DM (ohne Berücksichtigung der Regionalisierungsmittel von über 40 Milliarden DM) seit 1994 sowie diverser Bilanztricks (s. u.) ist die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben und wurden zudem kaum nennenswerte zusätzliche Verkehrspotentiale erschlossen. Insofern ist der Beitrag, den die Deutsche Bahn AG zur Lösung von Verkehrsproblemen leistet, weiter rückläufig. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterverkehrsaufkommen in Deutschland liegt bei sieben Prozent, an der Transportleistung bei vierzehn Prozent“ (BSL/BGL).

Man muß es gleichwohl bemerkenswert nennen, daß es in Deutschland überhaupt zu einem Reformanlauf kam, während andere europäische Länder wie Frankreich, Belgien oder Italien sich europäischen Vorgaben bis dato erfolgreich entziehen konnten – ein Versagen der europäischen Aufsichtsorgane (vgl. das jüngste Weißbuch der EU-Kommission vom September 2001: Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft). In anderen EU-Staaten außerhalb Großbritanniens ist Wettbewerb in größerem Umfang bisher nicht zugelassen.

Der Augenblick der Wahrheit

Der Bahnvorstand hat die Öffentlichkeit lange mit vom Prinzip Hoffnung getragenen Zahlen getäuscht und tut es weiterhin. Im November 2000 kam ein „Augenblick der Wahrheit“. Mehdorn gab der entsetzten Öffentlichkeit bekannt, daß nach Schätzung einer renommierten Unternehmensberatung (McKinsey) statt vorausgesagter Gewinne ein Absturz mit 20 bis 30 Milliarden DM Verlusten zu erwarten sei. Es wurde erneut eine Grundsatzdiskussion in Gang gesetzt. Durch Finanz-

zusagen der bestürzten Regierung wurde mit Mitteln aus dem UMTS-Verkauf vorläufig das Schlimmste abgewendet, und die Bahn konnte wieder die Rolle spielen, die sie in den letzten Jahrzehnten immer gespielt hat: Ein Faß ohne Boden für die zahlende Allgemeinheit. Ihre bedauerliche Lage belegt allein die Tatsache, daß bei korrekter Zurechnung die Bahn mehr Subventionen empfängt als Umsatz macht (34 Milliarden Subventionen bei 30 Milliarden Umsatz).

Nach einem in der „Wirtschaftswoche“ (Nr. 47/2001) auszugsweise veröffentlichten Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministers („Zukunftsstrategie Eisenbahn – Organisation von Netz und Transport“) wird festgestellt:

- Die jährliche Gewinn- und Verlustrechnung der Bahn liefere „allenfalls Aussagen über Höhe und Struktur der jeweiligen direkten und indirekten staatlichen Zuschüsse, aber nicht über die realen wirtschaftlichen Leistungen des Unternehmens“.
- Das Konzept zur Finanzierung des Schienennetzes sei „gescheitert“. Die Hoffnung von Anfang der neunziger Jahre, der staatliche Zuschussbedarf der Bahn könnte auf die reinen Finanzierungskosten wie Zinsen begrenzt werden, habe „sich zerschlagen“.
- Die Bahn schöne die Bilanz. Sie bewerte das Schienennetz in einer Höhe, die weit unter den tatsächlichen Anschaffungskosten liege. Auf diese Weise reduziere sie die Abschreibungen, also die Kosten für Wiederbeschaffung um jährlich mindestens zwei bis drei Milliarden DM und verhindere so den Absturz in tiefrote Zahlen.

Auch künftige Parodiestrecken wie Köln – Frankfurt (Kosten: rund 10 Milliarden DM) und im Großraum Stuttgart (rund 7,7 Milliarden DM) machen wenig Hoffnung. Nach dem Bundes-schienerwegeausbaugesetz sollten solche Investitionen in der Regel nur mit zinslosen Darlehen subventioniert werden. Um den Betrieb aber wenigstens annähernd in den Bereich des wirtschaftlich Denkbaren zu hieven, schenkte der Bund der Bahn die Trassen mehr als zur Hälfte und ließ ihr bis zu gut einem Viertel der Investitionssumme, ohne Zinsen dafür zu verlangen. Flankierend dazu rechnet sich die Bahn arm, indem sie den Wert der Schenkung nicht als Anlagevermögen bilanziert – als müsste sie die Trassen sowieso nie vollständig wiederbeschaffen. Das spart Abschreibungen.

Aber es kommt noch schöner: Nach demselben Bericht werden die beiden Vorzeigerouten nicht ohne Verluste betrieben werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste die Bahn etwa allein auf der Strecke Köln – Frankfurt 575 Millionen DM jährlich an Fahrgasteinnahmen erzielen – fast die Hälfte ihrer gesamten Fernverkehrserlöse.

Mitentscheidend für diesen Missstand ist, daß auch nach der Grundgesetzänderung im Artikel 87 e, Abs. 4 daran festgehalten wird, daß der Staat zum „Wohl der

Allgemeinheit“ in den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes auf allgemeine Kosten investieren darf / muß. Dies kommt einer *Ewigkeitsgarantie* dieses Staatsunternehmens gleich, eines Unternehmens, das – im Unterschied zu vielen mittelständischen Verkehrsanbietern – zu groß ist, um sterben zu können. Eine echte Privatisierung der Fahrweg AG ist sogar gesetzlich ausgeschlossen (maximale Quote: 49,9 Prozent).

II. Die Versuchung der Macht

Wie steht es mit dem Wettbewerb?

Eigentlich ist nach der Bahnreform mit dem Grundsatz der Trennung von Netz und Betrieb die Staatsbahn genötigt, private Wettbewerber auf dem Netz sowohl im Güter- wie im Personenverkehr zuzulassen. Indessen zeigt sich hier dieselbe Obstruktionspolitik wie in anderen bis vor kurzem monopolistischen Netzbereichen (Elektrizität, Telekommunikation, Gas- und Wasserversorgung etc.). *Zumindest kann man nicht davon ausgehen, daß eine Öffnung des Netzzuganges seitens der Bahn durch aktive Kundenakquisition betrieben wird, schon gar nicht im Personenfernverkehr.* Über den Marktzugang wacht bisher ein für diese Funktion nicht geeignetes technisches Amt: das *Eisenbahnbundesamt*. Auch kann das Kartellamt gegen missbräuchliche Verhaltensweisen einschreiten. Dennoch: Von fairen Chancen für Wettbewerber kann nicht die Rede sein. Wenn es gleichwohl bisher nicht zu einem „Aufstand“ der betroffenen Anbieter gekommen ist, so deswegen, weil sie Repressalien der Bahn fürchten (Kürzlich haben sich jetzt aber sechs private Bahngesellschaften unter dem Namen „Die Bahnen – Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr“ in einem Dachverband zusammengeschlossen, s. u.). Privaten Verkehrsinteressenten ist es kaum möglich, gebrauchtes oder ausgemustertes Rollmaterial und Lokomotiven zu kaufen: diese werden von der Bahn aus Konkurrenzfurcht sofort vernichtet. Auch zur Vermietung ist sie aus denselben Gründen nicht bereit. So landen Bestände des früheren Interregio-Systems auf dem Abstellgleis, obwohl Kaufinteressenten vorhanden sind (beispielsweise die Firma Connex).

Auch das traditionelle Eisenbahntarifsystem, das von der Deutschen Bahn verwaltet wird, scheint zu Wettbewerbsverzerrungen zu führen.

Ein Beispiel des Missbrauchs wirtschaftlicher Macht

Die Europäische Kommission hat jetzt ein Kartellverfahren gegen die Deutsche Bahn AG eröffnet. Gegenstand des Verfahrens ist eine nächtliche Personenzugverbindung von Berlin nach Malmö über Saßnitz. Die Bahn hat diese Verbindung aufgegeben. Daraufhin hat eine deutsche Privatbahn (Georg Verkehrsorganisation GmbH <GVG>) zusammen mit einem schwedischen Partner diese Strecke im Rahmen eines internationalen Verbundes übernommen. Zum Bedienen dieser Strecke war jedoch ein spezieller Loktyp erforderlich, über den nur die DB verfügt, einschließlich der nötigen Wartungs- und Reparaturleistungen. Bei früheren Gelegenheiten hatte die DB Lokomotiven für die GVG bereitgestellt, verlangte aber nunmehr einen höheren Preis und verweigerte nach einem Monat die Bereitstellung der Lokomotiven. Die Kommission wirft der DB einen dreifachen Missbrauch ihrer marktbeherrschenden Stellung vor:

- Eine Diskriminierung der GVG und ihres Partners gegenüber anderen privaten Waggoneigentümern durch Verlangen eines deutlich höheren Preises für die gleiche Dienstleistung.
- Die Verweigerung der Dienstleistung nach Ablauf eines Monats und schließlich
- die Auflage an die GVG, eigenes Personal einzustellen; damit bläht die DB die Kosten von GVG künstlich auf, da der private Konkurrent dieses zusätzliche Personal nicht benötigt.

Im Juli hatte die Kommission bereits eine Beschwerde der GVG über die mißbräuchliche Verweigerung des Zugangs zum italienischen Personenverkehrsmarkt akzeptiert.

Der Anteil der Privaten

Der Anteil von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (was noch nicht mit „privat“ gleichzusetzen ist) ist weiterhin verschwindend gering (Mirko Schnell). Sie haben

zusammen einen Marktanteil von lediglich drei Prozent an den Zugkilometerleistungen. Im Jahre 2000 sind etwa 37 Unternehmen neben der DB Regio AG im deutschen Schienenmarkt tätig (nach anderen Informationen etwa 180). Im Verkehrsbericht 2000 bestätigt das Bundesverkehrsministerium diese Vermutung. So beträgt der Anteil DB-fremder Eisenbahnunternehmen im Personennahverkehr – gemessen in Zugkilometern – im Jahre 2000 nur 6,5 Prozent. Im Verkehrsbericht heißt es, „Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr findet bislang in Deutschland kaum statt“ und „Von Wettbewerb kann im größeren Umfang mit wenigen Ausnahmen im Schienengüterverkehr nicht gesprochen werden“. Die EU-Kommission teilt diese Einschätzung des Verkehrsministers. Unter den Wettbewerbern sind etliche „Minibahnen“, die jede Woche ein paar Güterwagen wenige Meter über das Bundesschiennetz zum nächsten Übergabepunkt schieben, wo sie Wagengruppen in einen Güterzug von DB Cargo einstellen (Ewers / Ilgmann, 2001). Auch Museums- und Hafenbahnen rechnen dazu. Bemerkenswert sind die Güterverkehrsinitiativen von BASF und IKEA.

Gleichwohl kommt es zu ersten Ansätzen von Wettbewerb im Regionalbereich (*im Personenfernverkehr gibt es derzeit noch keinerlei Konkurrenz für die Bahn AG*). Im Regionalverkehr treten zunehmend private Anbieter auf, so die Deutsche Eisenbahngesellschaft als Tochter des französischen Konzerns Vivendi – eine höchst erwünschte Internationalisierung des Verkehrs. Vivendi bzw. ihre Transportfirma Connex betreibt seit kurzem Regionalverkehr in Norddeutschland und ist an einem – subventionierten! – Einstieg in den Fernverkehr interessiert (Interregio!). Eine eigentumsrechtlich ungewöhnliche Kombination aus französischer Staatsbahn und einem ASU-Unternehmer, der Rethmann-Gruppe, ist die neue Euro-Bahn. Ein vollständig privates Unternehmen stellt dagegen die Prignitzer Eisenbahn dar, die freilich nur auf einer Linie eingesprungen ist, die die Bahn wegen deren Unrentabilität hatte aufgeben wollen. Immerhin: es formieren sich mehr und mehr Wettbewerber.

„Wettbewerb“ heißt noch nicht Subventionsfreiheit und Rentabilität. Vielmehr werden auch *private Anbieter aus Regionalisierungsmitteln des Bundes und der Länder umfassend subventioniert* (insgesamt derzeit 13,5 Mrd. DM), dies noch abgesehen von der steuerfinanzierten Netzstruktur.

(Wirtschaftswoche)

Ein Blick auf den führenden privaten Anbieter im ÖPNV.

Die Connex Verkehr GmbH ist die bedeutendste Konkurrenz der Bahn im ÖPNV. Sie hat weitgespannte internationale Erfahrungen aus 15 Ländern, darunter Frankreich, Schweden und Australien. Die Verkehrsdienstleistungen reichen vom Betrieb integrierter Systeme für Großstädte wie Stockholm bis zur Realisierung des Überlandverkehrs in Flandern. Weltweit befördern rund 40.000 Mitarbeiter mit 16.500 Fahrzeugen jährlich rund eine Milliarde Fahrgäste. Sie hat 3.000 Mitarbeiter in 33 Tochtergesellschaften.

Die Connex-Aktivitäten im Personennahverkehr sind aufgegliedert in die Bereiche Connex Stadtverkehr und Connex Regiobahn. Mit 90 Triebwagen betreibt die Connex Regiobahn GmbH 19 Strecken mit über 1.000 Kilometern Streckennetz. Sie befördert mit sechs Schienenpersonennahverkehrsunternehmen über 15 Millionen Fahrgäste. Die Connex Stadtverkehr GmbH verfügt über 1.300 Busse und bringt mit rund 2.200 Mitarbeitern jährlich etwa 98 Millionen Fahrgäste ans Ziel.

Sie kooperiert mit 17 kommunalen Verkehrsbetrieben. Die Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG), eine hundertprozentige Tochter der Connex-Gruppe stellt Dienstleistungen im Bereich Infrastruktur bereit (Quelle: Die Bahnen, 9. Oktober 2001).

Es gibt auch private *Eisenbahninfrastrukturunternehmen*, die Gleise zur diskriminierungsfreien Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen anbieten, so auf den Strecken Alzey – Kirchheim-Bolandern und Freiberg – Holzhau (Sachsen) sowie Langenlonsheim nach Morbach (Güterverkehr). Diese Gesellschaft – so bescheiden ihre Tätigkeit auch noch ist – ist ein schönes Beispiel für eine durchgeführte (faktische) Trennung von Netz und Betrieb (oder, wie man in England sagt, von Schiene und Rad) im Privatbereich. Der Eigentümer dieser Bahnstrecken ist nicht zugleich auch Betreiber des Verkehrs.

Die Privaten formieren sich

Aus einer Pressemitteilung der neu gegründeten Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e.V. („Die Bahnen“) vom 9. Oktober 2001: „Daß die Privaten, wenn man sie nur lässt, die Staatsbahn mit attraktiven Angeboten abhängen können – pünktlich, preiswert und sicher – haben die ordentlichen Gründungsmitglieder längst bewiesen: Rhenus Keolis, Connex Regio Bahn GmbH, Norddeutsche Nahverkehr GmbH (NNVG), Regionalverkehr Mittelland AG, Niederbarnim Eisenbahn AG und RP Eisenbahn. Sie haben totgesagte Linien wiederbelebt, auf manchen Strecken die Zahl der Kunden verdoppelt“. Die Deutsche Bahn AG versucht derzeit, diesem neuen Verband den Gebrauch seiner Bezeichnung als „Die Bahnen“ zu untersagen.

Umbruch im ÖPNV

Auch der öffentliche Personennahverkehr befindet sich bundesweit strukturell im Umbruch. Dies wurde ausgelöst durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (1996) und das Allgemeine Eisenbahngesetz, die nunmehr verstärkten Wettbewerb ermöglichen. Eine Beschleunigung des Umbruchs ergibt sich durch das Wegbrechen der herkömmlichen Querverbundssubventionierung

bei den kommunalen Versorgungsunternehmen und eine anstehende neue Marktöffnungsverordnung der EU. Die Bahn ist im Begriff, ihrerseits in den kommunalen Bus-, S- und Straßenbahnverkehr einzusteigen. Dies versucht sie zum Teil auch in Anbieter-Gemeinschaften, um so besser zum Zuge zu kommen.

Nur unter der Bedingung einer fairen Zuteilung von Betriebsrechten („Slots“) für die einzelnen Schienenstrecken durch die DB-Netz AG ist gewährleistet, daß andere Bahngesellschaften außerhalb der DB AG ungehindert als Anbieter von Verkehrsleistungen auftreten können. Die ganz natürliche und verständliche Bevorzugung der zur eigenen Holding gehörenden Gesellschaft („Beherrschungsvertrag“) stellt demgegenüber eine künstliche Marktzutrittsbeschränkung für die anderen dar. So bleiben die durch die Privatisierung sich eröffnenden Effizienzpotentiale weitgehend ungenutzt. *Wo Diskriminierungspotential vorhanden ist, wird auch diskriminiert.*

Kritik an Bahnleistungen

Die Bahnleistungen sind ein Gegenstand anhaltender Kritik: Unpünktlichkeit, Pannen, veraltete Ausstattung, überholungsbedürftige Trassen (2.000 bis 4.000 Langsamfahrstellen, z. T. chronisch), undurchschaubares Tarifverhalten (auch nach der neuesten Tarifreform), ein betriebswirtschaftliches Rechenwerk, das keine ausreichende Transparenz erzeugt.

Lange Schlangen in den Servicecentern der großen Bahnhöfe und vor den neu aufgestellten Automaten stellen nicht nur ein permanentes Ärgernis dar; sie sind zugleich Ausdruck der Schwierigkeiten, welche die Bahn mit ihrem ineffizienten Tarifsystem hat. Auch kam es schon zu teilweisen Räumungen von ICE-Zügen wegen Überbesetzung (es gibt immer noch keine Reservationspflicht!).

Seit vielen Jahren schon ist der Deutschen Bahn ihre vormals preußische Tugend der Pünktlichkeit abhanden gekommen. Nur etwa vier Fünftel der Züge erreichen nach ihren eigenen Angaben ihr Ziel zur angekündigten Zeit. Hier sollte man freilich auch nicht *zu* rigorose Erwartungen haben. Zwischenfälle diverser Art – zum

Beispiel die etwa eintausend Selbstmordfälle pro Jahr auf Bahnstrecken – schließen das Erreichen automatisierter Perfektion aus.

Mit einer (zumindest faktisch teilweise steuerfinanzierten) Werbekampagne mit ganzseitigen Anzeigen in führenden deutschen Tageszeitungen versucht die Bahn gegenwärtig die Bürger von ihrer Qualität und „Zukunftsfähigkeit“ zu überzeugen.

Die Bahn im Kundendienst immer
noch an letzter Stelle!
(Opaschowski, 2000)

Wie die Bahn diskriminiert

Das technische Diskriminierungsinstrument der DB AG war – bis das Kartellamt einschritt – in erster Linie die Tarifausgestaltung des Trassenpreissystems, in dem der Zugang aller Gesellschaften zum Schienennetz festgelegt ist. Die Bahn registrierte 28 Fälle von Streit beim Zugang zum Netz. Viele Anbieter versuchen es unter diesen Umständen erst gar nicht, als Wettbewerber aufzutreten.

Eine *Umfrage unter Speditionsunternehmen der ASU* bestätigte, was schon eine vorangegangene Recherche des DIW ergeben hatte. 75 Prozent beklagen ein diskriminierendes Verhalten seitens der Bahn. Das Trassenpreissystem als solches lag dabei an erster Stelle. Hinzu kommt die häufig beobachtete Bevorzugung der DB-eigenen Betriebsgesellschaften, die Verzögerungspolitik bei Anfra-

gen, die undurchsichtige DB-Verwaltung und die Zugunpünktlichkeit im Kombiverkehr. Weitere, oft genannte Problempunkte: die Informationspolitik der Bahn, der Zugang zu Terminals bzw. Rangierbahnhöfen und der Zustand der Trassen. Das *Diskriminierungspotential ist ergiebig, solange die Bahn selber als Hauptinteressent bestimmen kann, wen sie als Wettbewerber zulassen will.*

Auch im regionalen Personenverkehr zeigt sich das konkurrenzfeindliche Verhalten der Bahn bzw. der Regierungen, die hinter ihr stehen. Das Bestellerprinzip durch die Länder, das traditionelle Genehmigungsrecht sind nicht unbedingt wettbewerbsfreundlich. Gerade im Nahverkehr zeigen sich die Schwächen des nur formellen Privatisierungskonzepts. Regionalzüge werden von den Bundesländern subventioniert. Die Bahn setzt aber nur so viele Wagen ein, wie die jeweilige Landesregierung finanziert. Gleichzeitig macht die Bahn mit ihren Wochenendtickets Billigangebote mit der Folge, daß kinderreiche Familien, um billig zu reisen, auf dem Weg von Düsseldorf nach Frankfurt lieber zweimal umsteigen, als Fernzüge zu benutzen. Tarife und Platzangebot unter einen Hut zu bringen, ist der Deutschen Bahn immer noch nicht gelungen.

Die Folge der Politik der Bahn auf diesem Gebiet ist u. a., daß eben nicht privater Güterverkehr (oder Personenverkehr) vermehrt auf die Bahn abwandert, sondern sich vielmehr *zunehmend auf den Straßen staut*. Dieses Ergebnis kann dem Fiskus nicht unwillkommen sein. Die volkswirtschaftlichen Verluste durch Stau im Straßenverkehr sind enorm: Im Jahre 1997 wurden sie auf 200 Milliarden DM geschätzt. Darunter sind 14 Milliarden Liter Sprit, die im Stau verbraucht werden. Dies aber sind 18 Milliarden DM Steuereinnahmen. Hinzuzurechnen ist auch der Zeitaufwand für das Warten: derzeit ca. 4,7 Milliarden vertane Stunden. *Ein erfolgreiches Anti-Stau-Programm würde erhebliche Mindereinnahmen für den Fiskus bedeuten.*

(P. Ederer / W. Schuller, 1999)

Die Mittelstandsbonbons

Für den unternehmerischen Mittelstand fallen die üblichen Bonbons ab, oder er wird mit Versprechen getröstet, wie z. B. dieser: „Im Rahmen einer Mittelstandsinitiative wird derzeit intensiv geprüft, wie durch alternative Strukturen eine kostengünstigere, intensivere Nutzung bestimmter Teile der Regionalnetze erreicht werden kann“ (Geschäftsbericht Bahn, 2000). In Nordhessen startete der dortige Wirtschaftsminister Posch eine „Mittelstandsoffensive“. Es sollen bisher vernachlässigte oder stillgelegte Nebenstrecken in 37 Regionen Deutschlands wiedererrichtet oder modernisiert werden – und dies in „mittelständischen“ Strukturen, was immer dies bedeuten mag. Das erste Projekt wird die Kurhessenbahn sein. In Nordhessen sollen 245 km Bahnlinie bis 2006 saniert und ausgebaut werden. Moderne Züge sollen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km in der Stunde in einem relativ engen Takt verkehren. Die Investitionssumme von etwa 200 Millionen DM wollen sich das Land, die Kommunen entlang der Strecke, der Bund und die Bahn teilen. Die Bahn will für die Nebenstrecken kleine Bahngesellschaften als Profitcenter bilden, vielleicht kommen dann hier auch mittelständische Betreiber zum Zug.

Privatisierung von Beteiligungsbesitz

Privatisierungen beim Beteiligungsbesitz kommen vor, sind jedoch nicht systematisch. So ging das Deutsche Reisebüro (DER) an den Konzern REWE. Der Anteil an der Touristik Union International (TUI) ist an den Konzern Preußag AG verkauft worden. Vollständig privatisiert werden auch die Reinigungsdienste der Bahn. Insgesamt verzeichnet der Geschäftsbericht der Bahn AG gegenwärtig immer noch ca. 70 wesentliche Beteiligungen. Mit dem geplanten kommunalen Verkehrsangebot der Bahn wird neuer privatisierbarer Besitz hinzukommen.

III. Überholte Argumente

Die öffentliche Haltung zum Bahnkonzern ist auffallend unkritisch. Das Pflege- und Hätschelkind der Regierung genießt selbst bei privatwirtschaftlichen Interessenten eine erklärungsbedürftige Nachsicht, während das beliebte Auto als Landschafts- und Umweltzerstörer ständig am Pranger steht. Woher diese unkritische, ja sentimentale Haltung, während doch die Abwanderung von der Schiene – die eigentliche Leistungsbilanz – trotz aller Subventionen weitergeht? Man kann dies nur durch die seit Jahrzehnten von der Regierung, der Staatsbahn und etatistischen Intellektuellen betriebenen Mythenbildung um die Bahn verstehen.

Der Kern des Problems

Der Kern des Bahnproblems ist die einfache Tatsache, daß die Kunden wachsende Anforderungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Bequemlichkeit, Geschwindigkeit und Kosten des Transportmittels stellen. Zweifellos ist es ein traditioneller Vorteil des Verkehrs auf der Schiene, daß vor allem wegen der geringen Rollreibung zwischen Rad und Schiene gegenüber Gummireifen auf Asphalt, Beton u. a. nur geringe Zugkräfte für hohe Anhängelast benötigt werden. Aufgrund der Spurführung der Räder im Gleis lassen sich lange Züge bilden (in Deutschland Reisezüge bis zu 400 m, Güterzüge bis zu 700 m, in Übersee z. T. erheblich länger), die wenig Personal erfordern. Außerdem ermöglicht die Spurführung eine Automatisierung der Betriebsabläufe.

Dem stehen eine lange Liste von Nachteilen gegenüber, die schließlich ausschlaggebend sind. Die Bahn kann – ohne Umsteigen – immer nur von Knotenpunkt zu Knotenpunkt verbinden. Also: Nur an der Strecke liegende Orte können bedient werden. Die geringe Rollreibung gestattet keine großen Steigungen, verursacht aber einen langen Bremsweg (rund eintausend Meter aus einer Geschwindigkeit von 160 km/h). Bei der Zugfolge sind große Abstände einzuhalten, die signaltechnisch gesichert werden müssen; der Verkehr nach Fahrplan begrenzt die Verfügbarkeit; im Güterverkehr ist das Sammeln und Verteilen der Transporteinheiten auf den Rangierbahnhöfen zeit- und arbeitsaufwendig. Nach Angaben der Bahn müssen Einzelwaggons bis zu zehnmal rangiert und neu zusammengesetzt werden. Man betrachte allein auch die Wartungsbedürfnisse der elektrifizierten Bahnlinie mit denen einer Landstraße, den Aufwand an Bahnhöfen, Leitungssystemen, Stellwerken, Signalen, Betriebs- und Verwaltungspersonal usw. Trotzdem hat auch die Bahn – als System, nicht notwendig als *Deutsche Bahn AG* – ihre Nischen, in denen sie ihre Überlegenheit beweisen kann, so vor allem bei hohem Transportaufkommen und großen Transportweiten. Ihren spezifischen Vorteil kann sie bei organischer Verbindung zum „System Straße“, wie zum Beispiel im Kombi-Verkehr, ausnutzen. Freilich stößt auch dieser Verkehr auf die engen Kapazitätsgrenzen bei der Schiene. Die „rollende Landstraße“ war ein Misserfolg.

Wegekostenunterdeckung der Straße?

Es wird behauptet, daß der Straßenverkehr, im Unterschied zur „Schiene“, für seine Wegekosten nicht aufkomme. Der Straßenbau werde vollständig durch den Staat alimentiert. Die Realität sieht indessen anders aus. So liegen die Einnahmen aus Kraftfahrzeug-, Mineralöl-, Ökosteuer sowie Autobahnbenutzungsgebühr mit mehr als 120 Mrd. DM weit über den Ausgaben für Neubau und Erhaltung der Straßen von ca. 30 Mrd. DM. Der Straßenverkehr trägt sich also nicht nur selbst, sondern wirft auch Milliarden für andere Zwecke der Staatskasse und den Umweltschutz ab. Insoweit darf man mit Recht von „Ausbeutung“ des Straßenverkehrs zugunsten sonstiger Staatszwecke, inkl. der Finanzierung des wichtigsten Konkurrenten sprechen. Gleichwohl wird immer wieder vorgeschlagen, die Autofahrer in Form von Nutzungsgebühren *zusätzlich* zu ihrer sonstigen Steuerlast zur

Finanzierung der Wegekosten heranzuziehen. Dies würde die Wettbewerbsverzerrung nur noch größer machen – und zwar zugunsten der Bahn.

(P. Ederer / W. Schuller, 1999)

Hierzu einige Zahlen: Die Wegekostendeckung bei Bundesautobahnen liegt für Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs – je nach Rechnungsmethode – zwischen 156 und 313 Prozent, für deutsche Pkw's zwischen 374 und 805 Prozent. Die Wegekostendeckung liegt bei der Straße insgesamt für Pkw's zwischen 186 und 354 Prozent, für Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs zwischen 76 und 151 Prozent. Im übrigen liegen die Wegekosten je Schienenkilometer bei 459.000 DM, je Straßenkilometer bei 73.000 DM, womit sich erneut die große Überlegenheit des Systems Straße zeigt.

(DIW, 1997)

Die „Umweltfreundlichkeit“ der Bahn

Viele glauben, Bahnfahren an und für sich sei schon ein heroisches Verdienst zum Schutz der Umwelt. Indessen gibt es keine „umweltfreundlichen“ Verkehrsmittel, nur weniger umweltschädliche, wie Pfeiferauchen weniger schädlich als Zigarettenrauchen, aber keinesfalls „gesund“ ist. Selbst das Fahrrad verbraucht Umweltressourcen (Herstellung, Verkehrsfläche). Die ganze menschliche Zivilisation, das Wachstum an Wohlstand und an Menschenzahl, gehen bedauerlicherweise immer auf Kosten der „Umwelt“ wie an den zunehmend langen „roten Listen“ in Flora und Fauna abzulesen ist.

Kann man behaupten, daß die Bahn weniger umweltschädlich ist als das Auto? Und inwieweit internalisieren diese Verkehrssysteme ihre externen Kosten? Vollständige und objektiv befriedigende Zurechnungen gibt es nicht. Das Bild ist weit differenzierter als es zunächst den Anschein hat. Es variiert je nachdem, welche Faktoren ins Visier genommen werden.

Kosten mit Nutzen verrechnen!

Nach der ungünstigsten Rechnung (Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung) verursacht das Auto in Deutschland 274 Mrd. DM Folgekosten, die sich aus Unfällen (44 Prozent), Lärm (8 Prozent), Luft- und Wasserverschmutzung (38 Prozent) und Klimaeffekt (10 Prozent) zusammensetzen. Die Unfallkosten werden dabei (über Versicherungen) von den Kraftfahrern selber getragen. Lärmbelästigung könnte bei gebührenpflichtigen Strecken durch entsprechende Auflagen reduziert werden. Zur Zeit nimmt der Staat zwar viel Geld vom Autofahrer ein, setzt es aber nicht für die Bekämpfung des durch den Verkehr verursachten Lärms und der Luftverschmutzung ein – ja provoziert Staukosten in Milliardenhöhe (s. u.) durch nicht ausreichenden Ausbau des Straßennetzes. Nicht vollständig als „Verlust“ quantifizieren lassen sich die erheblichen Menschenopfer des Straßenverkehrs (allein im EU-Raum 41.000 Personen pro Jahr – der Untergang einer ganzen Mittelstadt!).

Das Entscheidende ist aber folgende Überlegung: bei diesen Zahlen wird regelmäßig nicht der externe *Nutzen*, den die Gesamtheit aus der automobilen Gesellschaft und einem leistungsfähigen Straßennetz zieht, beachtet. Mehr als die Hälfte des Wirtschaftswachstums der Nachkriegszeit geht auf das Konto des Verkehrs. Jeder sechste Arbeitsplatz hängt in Deutschland vom Auto ab. 73 Prozent der Bevölkerung besitzt ein Auto, wobei Kranke, Kinder und Rentner noch mehr auf dieses Fortbewegungsmittel angewiesen sind als die Gesunden und Beweglichen. Das starke Wachstum des Verkehrsaufkommens hat ein zusätzliches Volkseinkommen von 921 Mrd. DM geschaffen und übersteigt damit bei weitem die externen, negativen Kostenberechnungen. Es ist freilich zuzugeben, daß externe Kosten-Nutzen-Berechnungen immer ein hohes Element von Willkür ent-

halten (G. Ederer). *Jedenfalls muß der positive externe Effekt (externer Nutzen) mit dem negativen externen Effekt (reinen Kosten) verrechnet werden.*

Energiebilanz/Luftverschmutzung

Selbst in dieser Hinsicht ergibt sich nicht in jedem Fall eine Überlegenheit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln.

(Maxeiner / Miersch, 1998)

Dieses Schaubild zeigt zunächst eine ungünstigere Umweltbilanz von Pkw und Flugzeug. Sehen wir jedoch vom ICE-Verkehr ab, so liegt der Auslastungsgrad bei der Bahn erheblich darunter (normaler Personenfernverkehr 40, Personennahverkehr 30 Prozent). Das heißt: es fahren im Personennahverkehr zwei von drei Waggons ohne Passagiere durch die Lande. Ein Rechenbeispiel: Eine herkömmliche Diesellokomotive verbraucht auf 100 km etwa 300 Liter Sprit. Sind nur 10 Fahrgäste an Bord, so fahren diese mit 30 Litern pro 100 Kilometern durch das Land. Erst ab 50 Fahrgästen liegt der Verbrauch mit etwa 6 Litern pro Person und 100 Kilometer gleichauf mit einem durchschnittlich ausgelasteten Personenwagen (1,7 Personen). Verkehrszüge brauchen derzeit aber 7,2 Liter pro Fahrgast und 100 Kilometer, also mehr als die meisten Autos.

(Wicenec, IW, 2001)

Im Vergleich der Energieträger hat ein mit drei und mehr Personen besetztes Auto den geringsten spezifischen Energieverbrauch pro Personenkilometer – und er nimmt ständig ab – ein Drei-Liter-Auto ist bereits in der Entwicklung. Es werden sogar abgasfreie Brennstoffzellen-Fahrzeuge in den nächsten zehn Jahren vorausgesagt.

Was speziell das Thema CO₂-Emission betrifft, so ist zunächst festzuhalten, daß das Maß der Umweltrelevanz dieses Faktors durchaus umstritten ist. Nehmen wir dennoch eine hohe Relevanz des CO₂-Problems an, so ist zu bemerken, daß es nicht dem Automobil anzulasten ist, wenn die Politik nicht den Mut hat, Schadstoffverordnungen, die in den USA und Japan schon längst gelten, auch in Europa durchzusetzen. Dasselbe gilt für die Rußbildung. Studien ergeben unter bestimmten Rahmenbedingungen ungünstige Werte für Energieverbrauch und CO₂-Emission der Bahn im Vergleich zum Lkw.

Lärmbilanz

Hier sind Quantifizierungen nicht leicht. Die Lärmbilanz wird zweifellos bei allen Verkehrsträgern ständig besser, ebenso wie der Energieverbrauch. Man sollte nicht übersehen, daß die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in vielen Gebieten und Städten häufig sehr hoch ist (z. B. im Mosel- oder Rheintal). Effizienter Lärmschutz wird auf älteren Bahnstrecken (die Masse der 37.000 Kilometer) der Bahn bisher nicht zugemutet. Ein Hochgeschwindigkeitszug verursacht bei 250

Kilometern pro Stunde einen Lärm wie ein Airbus beim Start (P. Ederer, 1999). Hier ist der Vorteil des Bahnverkehrs nur relativ.

Landschaftsverbrauch

Der Flächenbedarf der Eisenbahn ist gering gegenüber Autobahn und Wasserstraße: 14 Meter Breite für eine zweigleisige Neubaustrecke. 32 Meter für eine vierspurige Autobahn und 55 Meter für einen Binnenschiffahrtskanal. Es ist ferner klar, daß das Straßennetz mit seinen etwa 350.000 Kilometern Umfang mehr Landschaft verbraucht als die Bahn mit ihren nur 38.000 Kilometern. Auch hier müssen die zweifellos größeren externen Kosten der Straße dem erzeugten Nutzen gegenübergestellt werden.

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene

Alle bisherigen Versuche der Regierungen, durch Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene zu erzwingen, sind fehlgeschlagen. Die Abwanderung von der Schiene ist vielmehr kaum beeinträchtigt weitergegangen. Inzwischen erhofft sich die Bahn in ihren Zukunftsplänen nur noch eine weitere Beteiligung am Verkehrswachstum, von echter *Rückverlagerung* des Verkehrs von der Straße auf die Bahn ist ernsthaft kaum mehr die Rede. So soll sich die Gütertransportmenge auf der Bahn bis 2015 nach Plänen von Bahnchef Mehdorn *verdoppeln* – dies ist lediglich ein Drittel des erwarteten Transportzuwachses.

Angesichts der in Frage stehenden Transportvolumina ist eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene eine Utopie. Wenn auch nur das jährliche Wachstum des Güterverkehrs der Bahn zugute käme, wäre bereits das Netz voll ausgelastet. Ein Beispiel aus dem Personenverkehr: Die von der Bahn im Fernverkehr beförderte Personenzahl würde bei Übernahme von 13 Prozent des Individualverkehrs um 7,7 Milliarden zusätzlicher Fahrgäste steigern. Dies entspricht etwa dem 53-fachen der derzeit von der Bahn im Fernverkehr transportierten Gäste.

Wie sieht es mit dem Umweltaspekt im Falle einer Verlagerung aus? Wenn man den rund 14 Millionen Tonnen Kohlendioxyd, die durch Verlagerung vermeidbar

sein sollen, die jährlich durch Verkehrsstaus unnötig limitierte Kohlendioxidmenge von 35 Millionen Tonnen entgegengesetzt, zeigt sich das geringe Entlastungspotential. Lohnender wäre also die Engpaßbeseitigung auf den Straßen (Wicenec, IW, 2001).

Die Bahn im Interesse der „öffentlichen Daseinsvorsorge“?

Der ursprüngliche Begriff der staatlichen Daseinsvorsorge umfaßte eine staatswirtschaftliche Organisation wichtiger Alltagsbereiche von Post und Bahn bis hin zu Rundfunk, Wasserversorgung, Abfallwirtschaft usw. Der Ausdruck wurde von Friedrich Wilhelm Hegel, dem preußischen Staatsphilosophen, geprägt und leidet unter seiner außerordentlichen Schwammigkeit. Wie soll man aus ihm irgendwelche Rechte oder Berechtigungen ableiten? Denn wenn der Staat für das „Dasein“ ganz im allgemeinen zuständig ist, läßt sich kaum noch etwas darüber sagen, was er dem Markt und dem Privatleben überlassen kann. In Wirklichkeit sind die Märkte die umfassendsten spontanen Organisationen der „Daseinsvorsorge“, sie decken vor allem den täglichen Massenbedarf, beginnend mit dem „täglichen Brot“, der Kleidung und dem Wohnraum. Ferner ist es auch ein Irrglaube, der Markt diene – im Unterschied zum Staat – *nicht* dem „Gemeinwohl“. Vielmehr ist es gerade die List der Marktwirtschaft, jedermann, selbst bei der Verfolgung seiner Egoismen, in den Dienst des Gemeinwohls zu stellen, während die Milliardenverschwendung der Staatsbahn und die umfassende Diskriminierung der Wettbewerber wohl kaum im Interesse des „Gemeinwohls“ liegen dürfte. Ähnlich diffus ist auch der Begriff „Infrastruktur“, für die der Staat ausschließlich zuständig sei. Jedenfalls kann hier auch der Markt eine bedeutende Rolle spielen – und hat es seit jeher getan. Der Staat muß in keinem Fall wirklich auch Anbieter sein: Er könnte sich in fast allen Fällen mit der Gewährleistung begnügen und Marktwirtschaft und Unternehmertum die konkrete Leistungserbringung überlassen. Eine entsprechende Modifizierung des Begriffsverständnisses von "Daseinsvorsorge" ist darum nach den großen Privatisierungen und Deregulierungen überfällig. Ebenfalls deckt er nicht mehr den früheren Auftrag der Staatsbahn (vgl. Bundestagsdrucksache 14/6249).

Ein Armutszeugnis für die Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn ist die höchstsubventionierte im EU-Raum. Die entsprechenden Ergebnisse konnten nicht ausbleiben. Gleichwohl: die deutsche Regierung sucht nicht vor allem durch mehr Wettbewerb und Privatisierung der Bahn auf die Sprünge zu helfen, sondern durch noch stärkere Diskriminierung der privaten Wettbewerber und zusätzliche Unterstützungssummen für sein Unternehmen, die dieses dann gar nicht ausgeben kann*.

(Wicenec, IW, 2001).

Exkurs zum Thema ÖPNV / Straße

Vor einem Umbruch steht auch der öffentliche Personennahverkehr auf der Straße. Er ist gekennzeichnet durch einen stark regulierten Markt mit einer Vielzahl an Linienmonopolen. Auch hier haben die öffentlichen Unternehmen mit rund 78 Prozent der beförderten Personen eine dominierende Marktstellung. Neun Prozent Marktanteil entfallen auf die DB-eigenen Regionalbusgesellschaften, sechs Prozent auf die nicht-bundeseigenen (jedoch in der Regel ebenfalls in öffentlicher Hand befindlichen) Eisenbahnen und deren Busverkehre. Die privaten Unternehmen sind stark zersplittert (6.000 Unternehmen mit 40.000 Bussen). Der

* Die Bahn sieht sich regelmäßig nicht dazu in der Lage, die zur Verfügung gestellten Investitionsmittel auch vollständig abzurufen: 1994 mußte sie 2,4 Mrd. DM zurückgeben, 2000 waren es 1,1 Mrd. DM und voraussichtlich drei Milliarden DM werden es im laufenden Jahr (2001) sein.

Marktanteil liegt bei sieben Prozent der beförderten Personen. Zusammen mit Auftragsverkehren, vor allem für die Regionalbusgesellschaften, dürfte der Marktanteil der Privaten zwischen 10 und 15 Prozent liegen (Gerd Hickmann, 2001).

Auch in diesem Teilmarkt liegen große Effizienzreserven. Der öffentliche Personennahverkehr hat gegenwärtig einen Umsatz von 40 Mrd. DM, davon 25 Mrd. Zuschüsse. Nach Erfahrungswerten könnte es durch Einführung von Wettbewerb zur Kostensenkung zwischen 20 und 30 Prozent kommen. Wichtig wäre, daß nicht mehr Institutionen (also die jeweiligen Unternehmen oder kommunalen Gesellschaften) sondern Leistungen finanziert oder bestellt werden. So geschieht es bereits im ÖPNV auf der Schiene. Nachdem nun die Vorteile der Querverbundfinanzierung im kommunalen Bereich wegfallen, wird es hier ebenfalls zu einem Umbruch durch Ausschreibungen und Wettbewerb kommen. Auch gibt es europäische Vorgaben und Fristen.

IV. Die Deutsche Bahn im internationalen Vergleich

Im internationalen Vergleich ist die Deutsche Bahn tatsächlich etwas in Bewegung geraten, namentlich wenn man sich die ebenfalls stark verschuldeten Staatsbahnen von Ländern wie Frankreich, Belgien, Italien oder Spanien anschaut. Hier sind Privatelement und Wettbewerb fast Null. In Spanien gibt es nur eine einzige kurze private Bahnstrecke auf der Insel Mallorca, bei Palma – eher ein Bahnmuseum der Firma Siemens. Bisher sträuben sich die Bahnen dieser Länder gegen jegliche Reformversuche und –bestrebungen, die zunehmend von der europäischen Ebene ausgehen, immer noch erfolgreich.

Am interessantesten sind die Reformen in Großbritannien, den USA und Japan. Hier gibt es Beispiele, die beweisen, daß die Bahn nicht unter allen Umständen unterlegen sein muß. Auch aus der Schweiz, mit der vor zwei Jahren scheinprivatisierten SBB, lässt sich zumindest positiv vermelden, daß der Subventionsbedarf, verglichen mit Deutschland, recht gering ist und die Bahn 1999 vordergründig sogar Gewinn machte. Diese relativ gute Stellung der Schweizer Bahn war erkaufte mit deutlichen Einkommenseinbußen der bei ihr Beschäftigten, während sich in Deutschland die Bahn den Luxus eines „Beschäftigungsbündnisses“

der Sozialpartner erlaubt, das den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis zum Jahre 2002 vorsieht. Jüngst ist freilich Kurs auf ein branchen- und regionenbezogenes Tarifsysteem genommen; ein Abschied vom Bahn-Einheitstarif steht bevor. Dies ist ein Fortschritt.

(Wirtschaftswoche, 12. 10. 2000)

Die Bahnen der USA

Die USA sind das Land, in dem die Privatbahnen im Wettbewerb überall dem Automobil weichen mußten, wo sie ihm nicht gewachsen waren. Dieser „organische“ Rückzug zumindest des Personenverkehrs aus der Fläche blieb den Staatsbahnen Europas durch massive Subventionierung und staatliches Vorgehen gegen die Konkurrenz erspart.

Die *USA* beweisen jedoch, daß *gut gemanagte Bahnen im Güterverkehr dem Straßenverkehr preislich überlegen* sind. Die fünf großen US-Eisenbahngesell-

schaften haben im Güterverkehr einen Marktanteil von 30 bis 40 Prozent. Die größte US-Gesellschaft, Union Pacific, beschäftigt bei einem Streckennetz von 30.000 km (Deutsche Bahn insgesamt 38.000 Kilometer) nur 70.000 Arbeitnehmer. Von ihrer Zentrale in Omaha aus steuert sie den gesamten Verkehr so effizient, daß sie jederzeit weiß, wo ihre Waggon sind und wie sie sich am besten einsetzen lassen (der deutsche Bahn-Chef Mehdorn beklagte kürzlich, daß er dies jedenfalls nicht wisse und auch sonst niemand in der Bahn). Die US-Gesellschaften haben sich ganz auf *Fracht* konzentriert und die Gleistechnik darauf abgestimmt. So sieht man in den USA das Schauspiel eines 3 km langen Zuges mit Schnecken-tempo 30, der bis zu 15.000 Tonnen transportiert und von nur zwei Personen betrieben wird. Die Deregulierung der Speditionsbranche und ein wettbewerbsorientierter Markt haben den Güterverkehr in den USA tatsächlich teilweise von der Straße auf die Schiene umgelenkt. Dort, wo die Bahngesellschaften auf modernstem Wagenmaterial Container doppelstöckig transportieren, hat das Straßenfrachtvolumen um 25 Prozent *abgenommen*.

Der *Personenverkehr* auf der Bahn spielt nur eine kleine Nebenrolle. Die Hauptrolle spielen Flugverkehr und vor allem das Auto. Die staatliche Bahngesellschaft Amtrak betreibt subventioniert einige Linien an der Ost- und Westküste sowie zwischen Chicago und Los Angeles. Es gibt keinen flächendeckenden Personenschienenverkehr mehr.

Japan

Japan ist dagegen für einen effizienten, gewinnträchtigen *Personenverkehr* repräsentativ. Die Japan Eastern Rail ist die größte private Bahngesellschaft der Welt. Sie erwirtschaftet Gewinne und ist an die Börse gegangen. Der Chef dieser Bahn: „Wir haben aus der schlechtesten Bahn die beste der Welt gemacht und das nur, weil wir privatisiert wurden. Statt Subventionen zu erhalten wie früher zahlen wir jetzt Steuern an den Staat. Das macht uns stark und unabhängig“. *Entgegen dem deutschen Mythos, daß öffentlicher Personennahverkehr nicht kostendeckend sein könne, beweisen die zahlreichen Lokalbahnen Japans, daß dies sehr wohl möglich ist, was im übrigen auch auf verschiedene Städte der Schweiz zutrifft.*

Die Entwicklung des (rentablen) Hochgeschwindigkeitssystems Schinkansen ist phänomenal. Die Züge verkehren im Vier-Minuten-Takt mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 330 Stundenkilometern. Im Vergleich hierzu kann man auf das deutsche ICE-System nur mit Mitleid herabsehen – spät und schlecht, behindert durch viele Langsamfahrstellen.

Schinkansen, TGV und ICE im Vergleich

Der Schinkansen in Japan fährt mit Triebwagen auf 2.400 Kilometern eigener Breitgleisanlagen bis zu 330 km pro Stunde im zuverlässigen Minutentakt. In Frankreich fährt der TGV auf 1.150 km eigener Strecken bis zu 280 km pro Stunde. In Deutschland gibt es keine ausschließlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken, und die Maximalgeschwindigkeit beträgt 250 km pro Stunde. Für die Strecke Paris – Lyon stehen gut 100 TGV-Züge zur Verfügung, genauso viele wie im gesamten deutschen ICE-System. Den ICE-Umsatz von DM 1,7 Mrd. im Jahre 1997 hatte der TGV nur auf der Strecke Paris – Lyon bereits 1991 erreicht (P. Ederer, 1999).

Großbritannien

Hier ist die Privatisierung und besonders Dezentralisierung am weitesten fortgeschritten – allerdings auch in der letzten Phase der Regierung Major überstürzt realisiert. So ist auch das Netz selbst restlos privatisiert: die Rail-Track ist an die Börse gegangen und hat Gewinn gemacht – inzwischen steht sie freilich unter Zwangsverwaltung (s. u.). Alles in allem ist der Ansatz der britischen Privatisierung ein wahres Meisterwerk der Dezentralisation, der Schaffung möglichst vieler unternehmerischer Existenzen. Man sehe sich etwa die Privatisierung des ÖPNV in London an, wo es nächstens auch an die U-Bahn geht und dann vor allem auf dem Lande.

Zwei Wettbewerbsmodelle für den ÖPNV in Großbritannien

(Knieps/Brunekreeft, 2000)

Gemeinwirtschaftlich gewünschte Leistungen müssen die Besteller – die öffentlichen Körperschaften – zahlen.

Zum Mißgeschick der Rail-Track

Wie die Deutsche Bahn wurde auch ihr Pendant in Großbritannien jahrzehntelang von ihren Eigentümern, den Regierungen, vernachlässigt und mußte von der Substanz leben. Die überstürzte Privatisierung in den letzten Monaten der Regierung Major (1997) strotzte von Organisationsfehlern. Bei der Privatisierung hatte die konservative Regierung zunächst durch die zur Sicherung von Wettbewerb vorgenommene Aufspaltung von British-Rail in mehr als einhundert Unternehmen eine undurchsichtige und inflexible Struktur geschaffen, die einen reibungslosen Ablauf des Bahnverkehrs erschwerte. Der Netzgesellschaft Rail-Track wurde zugemutet, daß sie die Betreiber nur mit einer von der Nutzungsintensität unabhängigen Pauschale zur Kasse bitten darf. Die Regulierungsbehörde ORR (Office of the Rail-Regulator) verweigerte der Rail-Track die für die Finanzierung der Infrastrukturprojekte notwendigen Gewinne. Besonders unzuverlässig zeigte sich dann die Regierung von Tony Blair. Ein in den letzten Monaten ausgearbeiteter Plan zur langfristigen Stabilisierung wurde von der Regierung abgelehnt, sogar eine bereits vor Monaten ausgehandelte Überbrückungsfinanzierung gestrichen. So war Rail-Track mit einem Schlag technisch insolvent und konnte dem auf dem

Eisenbahngesetz von 1993 basierenden Antrag der Regierung auf Zwangsverwaltung keinen Widerstand mehr entgegensetzen.

Gerade die Tatsache, daß die Privatisierung eine Erfolgsstory war (Anstieg der Nutzer um 30 Prozent im Personenverkehr, große Erfolge auch bei der Fracht), hat zu diesem Mißgeschick beigetragen. Die veraltete Infrastruktur war dem Ansturm nicht gewachsen – und die Regierung ließ die Bahn im Stich. Gleichwohl wird es nicht zu einer Renationalisierung des Infrastrukturunternehmens kommen. Die Nachfolgegesellschaft solle nach kommerziellen Grundsätzen arbeiten und unabhängig von der Regierung sein. Es soll eine Nachfolgegesellschaft aufgebaut werden, die zwar dem Privatsektor angehört, aber keine Aktionäre, sondern von der Regierung indirekt ernannte Mitglieder bzw. „Stakeholders“ haben wird. Zu diesen Mitgliedern sollen Bahnbetriebsgesellschaften, Bahnfrachtunternehmen, Leasingfirmen für das Rollmaterial, aber auch Interessengruppen von Passagieren und Gewerkschaften gehören.

V. Chancengleichheit, Wettbewerb, Privatisierung

Zur konsequenten Marktanpassung der Bahn gibt es keine vernünftigen Alternativen. Nur der Markt und der Wettbewerb können zeigen, wo die Chancen der Bahn eigentlich liegen. Der Wettbewerb ist auch hier ein „Entdeckungsverfahren“ der optimalen Verkehrsstruktur.

Der Zwang, energische Schritte in diese Richtung zu tun, ergibt sich schon allein aus der Tatsache, daß der Staat wie nie in Friedenszeiten verschuldet ist und kaum mehr dazu in der Lage sein wird, die Bahn dauerhaft zu alimentieren. Unter Einrechnung der nicht gedeckten Sozialversicherungs- und Pensionsansprüche liegt die Staatsverschuldung gegenwärtig bereits bei ca. 10 Billionen DM, also etwa 290 Prozent des Bruttosozialprodukts. Das Eigenkapital der „Deutschland AG“ beträgt 175 Milliarden, die Eigenkapitalquote nur knapp 7 Prozent. Damit stehen mittel- und langfristig die Kreditwürdigkeit der Deutschland AG in Frage.

So bleibt nur der Weg der Reduktion ihrer impliziten Schulden. Die weitere Subventionierung der Bahn und die Verteuerung der Leistungen ihrer Wettbewerber hat keine Zukunft, sie ist verantwortungslos. Hinzu kommt der wachsende Druck von der EU-Ebene. *Bis zum Jahre 2008 soll in ganz Europa Wettbewerbsfreiheit unter den Bahnen herrschen:* Bahnanbieter aus dem gesamten EU-Raum dürfen dann auch in Deutschland fahren (und umgekehrt). Das uralte Kabotageverbot wird dann aufgehoben sein. Das Wettbewerbspotential wird dadurch enorm gesteigert. Bis spätestens zu diesem Zeitpunkt brauchen wir eine Bahnstruktur, die diesem Wettbewerb gewachsen ist.

Im Interesse dieser Zielsetzung fordern die selbständigen Unternehmer:

1. **Die Bahn muß aus ihrer zwiespältigen Stellung zwischen einem diffusen Auftrag defizitärer „Daseinsvorsorge“ und kundenorientierter Marktbedienung heraus: sie muß eine Kundenbahn statt eine Behördenbahn sein, wie sie es strukturell immer noch vielfach ist. Sie muß der Disposition der Politiker entzogen werden, auch wenn ein politischer Rahmen für das gesamte Verkehrssystem immer notwendig sein wird (Eigentumsrechte an Grund und Boden, Flächennutzung, Streckenführung, Gebietsentwicklung, Regelung von Externalitäten).**
2. **Soll ein Bahnunternehmen „gemeinwirtschaftliche“ Leistungen erbringen, muß der politische „Besteller“ für diese Leistungen Marktpreise bezahlen. Die Leistungserbringer können und müssen lokale, regionale, nationale oder internationale, mit Vorrang private oder privatisierte Bahngesellschaften sein. Das günstigste Angebot muß sich durchsetzen, um auf diese Weise den Zuschußbedarf ständig zu senken. Dieses Prinzip, das im Bereich der Bahnen schon verankert ist, muß auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr übertragen werden.**
3. **In der gegenwärtigen historischen Situation – Dominanz des Staatsunternehmens – ist eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb (wie bei der Telekommunikation und der Energieversorgung) notwendig. Wenn die Netz AG nicht gleich vollständig „privatisiert“ werden soll (als private**

Infrastrukturgesellschaft), sollte sie doch als staatliche Gesellschaft aus der Bahn AG herausgelöst werden. Keine weitere Sonderbehörde, sondern das Kartellamt muß darüber wachen, daß es nicht zu wettbewerbsverzerrenden Querverbindungen kommt. Die derzeit nach langer Diskussion von der Bundesregierung geplante Lösung – „unabhängige“ Netzgesellschaft innerhalb des Konzerns mit dem Eisenbahnbundesamt, dem Bundeskartellamt und einer „unabhängigen“ Trassenagentur als Regulierungsinstanzen ist unzulänglich und wohl auch nicht EU-kompatibel (Vorgabe der Trennung von Netz und Betrieb bis zum 15.3.2003).

Es bedarf keines sehr spezifischen Sachverständes, um den Lösungsansatz „Entherrschung und Chinese Walls“ als widersprüchlich und nicht zukunftsfähig zu qualifizieren. Letztlich ist der Ansatz ein logisches Ungeheuer: Netz und Transport sollen im Konzern zusammenbleiben, aber innerhalb des Konzerns völlig unabhängig voneinander agieren (Ilgmann, 2001). Das deutsche Aktienrecht müßte zudem um eine Lex DB-Konzern bereichert werden.

4. Besonders notwendig ist ein Auslaufen der Staatsalimentation auf allen Ebenen. „Preiswahrheit“ ist auch in den Tarifen der Bahn angesagt. Der Konsument muß so oder so die Kosten der Bahn tragen: Sei es über den Fahrpreis, sei es über die Steuer (auch wenn er die Bahn gar nicht nutzt).
5. Alle Unternehmensbereiche müssen für private Betreiber, national und international, geöffnet werden. Es muß selbstverständlich werden, daß nicht-bundeseigene Bahnen der Privatwirtschaft gleichberechtigt Transportleistungen im Güter- und Personenverkehr erbringen können. Das Kartellamt, keine weitere Sonderbehörde, hat über den fairen Marktzu- gang zu wachen.
6. Eine wettbewerbsorientierte Bahn – so zeigen ausländische Beispiele - muß nicht „unbezahlbar“ sein. Die Subventionierung muß stufenweise zurückgefahren werden. Der Idealzustand ist die Selbstfinanzierung der Bahn bzw. der Bahnen und auch des Netzes über Lizenz- und Nutzungs- gebühren an eine unabhängige Infrastrukturgesellschaft mit ent-

sprechender "Kostenwahrheit" in den Preisen.

7. **Eine solche Reform erfordert eine Gleichbehandlung der Betreiber wie der Verkehrsträger. Für Flughäfen, Häfen, Straßen, Schienenstrecken und Binnenschiffahrtswege hat zu gelten, daß sich der Preis für die Nutzung dieser Infrastrukturen nach denselben Grundsätzen je nach Kategorie der benutzten Infrastruktur, Tageszeit, Entfernung, Größe und Gewicht des Fahrzeugs und aller anderen Faktoren, die sich auf die Engpaßlage, die Abnutzung der Infrastruktur oder die Umweltbelastung auswirken, bestimmen muß („Politische Leitlinien der Europäischen Union“).**

8. **Die Diskriminierung des Systems Straße muß beendet werden. Für alle Verkehrsträger ist eine korrekte Wegekostenrechnung durchzuführen. Jeder Verkehrsträger sollte über Nutzungsgebühren, Mauten u. ä. für seine Kosten selber aufkommen (Nutzer- statt Steuerfinanzierung). In demselben Maße sind alle sonstigen Belastungen zu streichen (Mineralöl-, Kfz-, Öko-Steuer etc.). Die vorgesehene Maut für Lkw's auf Autobahnen ist nur dann in Ordnung, wenn sie nicht auf die schon bestehende Belastung „draufgesattelt“ wird und dem Straßenbau auch zugute kommt, dies namentlich angesichts der Wettbewerbslage in Europa. Deutsche Unternehmen sollten nicht durch den Staat künstlich gegen Wettbewerber aus anderen EU-Staaten benachteiligt werden.**

Vollständig antiquiert ist die Diskriminierung des Werkverkehrs durch das Verbot der Beförderung von Gütern für Dritte. Nach Ansicht des BGA könnte durch die Aufhebung dieser Regelung ohne einen einzigen Lkw mehr auf der Straße 500 Millionen Tonnen Güter zusätzlich transportiert werden. Würde die Bundesregierung darüber hinaus das zulässige Gesamtgewicht der Lkw – wie im Kombibereich – von 40 auf 44 Tonnen erhöhen, so könnten allein durch diese Maßnahme weitere rund 500 Millionen Tonnen Güter mehr transportiert werden. Kurz: ohne auch nur einen einzigen Lkw mehr auf die Straße zu bringen, würden durch die Realisierung dieser Vorschläge die Hälfte des Güterverkehrswachstums der nächsten 15 Jahre aufgefangen werden.

9. **Wir fordern eine direkte Kosten-/Nutzenrechnung unter Einbeziehung oft verschwiegener negativer oder positiver externen Effekte. Nur so – auch**

mit einer begleitenden Öko-Bilanz – wird der Gesamtnutzen der einzelnen Verkehrsträger und der wahre Wert einer einzelnen Verkehrsleistung über Preise erkennbar.

10. Grundsätzlich sollte das Rentabilitätsprinzip gelten: Die Bahn muß auch die Freiheit haben, Strecken aufzugeben, die sie mangels Nachfrage nicht bedienen kann. „Geisterzüge“ sind auch ökologisch sinnlos. Die „Daseinsvorsorge“ ist als Auftrag an den Staat überholt. Der Markt bietet vom täglichen Brot bis zur Elektrizitätsversorgung die beste Form der „Daseinsvorsorge“. Der Staat sollte allenfalls als Gewährleistungs-, nicht länger als Leistungsstaat in Erscheinung treten.

Schließlich:

Es sollte politischerseits keine verbindlichen Präferenzen für kollektiven statt individuellen Transport geben, auch keine nicht marktgerechten Anreize dafür. Die mythische Überhöhung der Bahn muß beendet werden. Die Bahn bzw. ein System privater Bahnen sollten zum normalen Verkehrsdienstleister werden wie andere auch. Es darf für keinen Anbieter Restriktionen beim Marktzutritt geben – und keine Restriktionen für das Verlassen des Marktes. Ist die Reform des Verkehrsmarktes vollendet, fragt es sich, ob man ein Branchenministerium wie das Verkehrsministerium in Zukunft noch benötigt.