

■ Abschätzung der Auswirkungen der Teilprivatisierung Was wird aus dem DB-Fernverkehr?

aus SIGNAL 03/2008 (Juli 2008), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10000158)
IGEB Fernverkehr

Die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist entsprechend dem von Bundesfinanzminister Peer Steinbrück vorgelegten Holding-Modell auf den Weg gebracht worden. An den Betriebsgesellschaften Nah- und Fernverkehr, Schienengüterverkehr bzw. Logistik dürfen sich private Investoren künftig mit 24,9 Prozent beteiligen. Nicht privatisiert wird der Bereich Infrastruktur, der vollständig in staatlicher Hand bleibt. Diese Entwicklung hat mit Sicherheit Auswirkungen auf den DB Fernverkehr - aber welche?

Am 28. April 2008 einigten sich die Regierungsparteien CDU und SPD im Koalitionsausschuss auf die Eckpunkte des geplanten Börsengangs. Am 30. April folgte der Beschluss des Bundeskabinetts. Der Bundestag hat schließlich am 30. Mai dem Regierungsantrag zugestimmt.

Unter dem Dach der DB-Holding, deren Eigentümer der Bund bleibt, soll es künftig zwei Unternehmen geben. Ein Teil des Bahnkonzerns, die Bahninfrastruktur (Schienennetz, Bahnhöfe, Energie), bleibt vollständig im Bundesbesitz. Der gesamte Personen- und Güterverkehr sowie die Logistik werden in einer Aktiengesellschaft zusammengeführt. Von dieser Aktiengesellschaft werden 24,9 Prozent privatisiert. Damit ist - zumindest vorerst - gewährleistet, dass der Bund Haupteigentümer bei der Deutschen Bahn bleibt.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erhofft sich Privatisierungserlöse zwischen fünf und acht Milliarden Euro. Die Verkaufserlöse fließen zu gleichen Teilen in den Bundeshaushalt, in die Eigenkapitalerhöhung der Bahn und in Investitionen in den Schienenverkehr.

Studie zeigt Risiken für DB-Fernverkehr

Der nunmehr gefundene Privatisierungskompromiss birgt allerdings erhebliche Risiken. Unabhängig von der Frage, ob z. B. nach einem Regierungswechsel über die 24,9 Prozent hinaus nicht doch weitere Teile privatisiert werden, ist unklar, welche Auswirkungen sich für den Fernverkehr ergeben. Die von der Berliner Beratungsfirma KCW im Auftrag einiger Bundesländer und Aufgabenträger erarbeitete Studie zur Folgeabschätzung für den DB-Fernverkehr im Fall der Kapitalprivatisierung entsprechend dem Holdingmodell weist auf erhebliche Risiken für den derzeitigen Angebotsumfang hin: - Der Bereich Fernverkehr verdiente - trotz milliardenschwerer Infrastrukturinvestitionen - im Jahr 2007 nicht mehr als 2001. Erschwerend kommt hinzu, dass der aktuell schmale Gewinn betriebswirtschaftlich nicht nachhaltig ist, da Investitionen in neue Fahrzeuge (für den InterCity-Verkehr) über viele Jahre ergebnisschonend verschoben wurden.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr lag 2007 unter jener von 1994. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings die Einstellung des InterRegio-Angebots bzw. der zumindest teilweise Ersatz durch Angebote des Regionalverkehrs.

Die Auslastung der Züge stagniert bei 40 bis 43 Prozent; sie ist im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr sogar um 0,9 Prozentpunkte gesunken. Die zahlreichen



IC nach Berlin im Bahnhof Ostseebad Binz auf Rügen. Solche umsteigefreien Angebote des DB-Fernverkehrs in Urlaubsgebiete sind durch den Privatisierungsprozess gefährdet. (Foto: Christian Schultz)

Sonderangebote führten offensichtlich zu erheblichen Mitnahmeeffekten bei der Stammkundschaft und weniger zur Gewinnung von Gelegenheitsfahrern oder gar Neukunden.

Gewinne nur nach einschneidenden Änderungen

Private Investoren dürften eine derartige Bilanz kaum tolerieren. Sollte die Planung eines Gewinnsprungs von ca. 110 Mio. Euro in 2007 auf 570 Mio. Euro in 2011 tatsächlich realisiert werden, dürften für die Bahnkunden einschneidende Maßnahmen unausweichlich sein. Seitens KCW wurde hierzu auf folgende Varianten verwiesen: - Das Preisniveau muss signifikant erhöht werden. Die Steigerungen dürften KCWBerechnungen zufolge bei jährlich 5 bis 7 Prozent bis 2012 liegen - nicht zuletzt angesichts absehbarer weiterer Energiepreiserhöhungen.

Die Fahrpreise werden zur Auslastungssteuerung stärker gespreizt werden.

Mengenrabatte werden eingeschränkt werden. Dies kann z. B. eine Reduzierung des Nutzwertes der BahnCard 50 zur Folge haben oder aber eine deutliche Verteuerung dieses Angebots.

Das Verkehrsangebot wird ausgedünnt. Weiteren Verbindungen, schwerpunktmäßig im heutigen InterCity-Angebot, droht die Einstellung, sofern sie nicht in der Erfolgsrechnung die strengen Renditevorgaben erfüllen. Auch politisch motivierte Verbindungen drohen schnell zu entfallen, wenn das große Ziel des Börsengangs erst einmal erreicht ist.

Ähnlich wie bei der Einstellung des InterRegio- Angebots dürfte die Deutsche Bahn darauf spekulieren, dass die Länder die Streichungen im Fernverkehr zum Anlass nehmen werden, zumindest einen Teil dieses Verkehrs künftig mit Regionalisierungsmitteln zu bestellen.

Die Deutsche Bahn kritisierte die KCW-Studie umgehend als »hanebüchene Stimmungsmache«, konnte die Aussagen letztlich jedoch nicht entkräften. Vielmehr hat die aktuelle Entwicklung zum kleinen Fahrplanwechsel am 15. Juni 2008 die Befürchtungen bestätigt. Die Salamtaktik mit kontinuierlichen Angebotsausdünnungen im Fernverkehrsangebot wurde fortgesetzt, u.a. auf der IC-Linie 77 mit Entfall der IC 143/144 im Abschnitt Berlin--Szczecin am Sonnabend bzw. Sonntag und beim ICE-Angebot - ebenfalls am Wochenende - in der Relation Frankfurt am Main--Dresden. Für die künftige Entwicklung muss daher - entsprechend der KCW-Studie - von hohen Risiken für den derzeitigen Angebotsumfang ausgegangen werden.

Gemeinwohlinteresse im Fernverkehr

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion, aber auch angesichts der Klimaschutzdiskussion und der Ressourcenschonung muss der Bund seine Verantwortung im Fernverkehr endlich wahrnehmen, ebenso aus strukturpolitischen Gründen und im Interesse einer wirkungsvollen Versorgung aller Landesteile mit Fernverkehrsverbindungen im Sinne einer grundhaften Daseinsvorsorge. Diese Verpflichtung besteht nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes!

Erforderlich ist ein Be- und ErstellermodeLL mit klaren staatlichen Mindestvorgaben bezüglich des Angebots bei Berücksichtigung verkehrspolitischer Ziele. Festgeschrieben werden kann dies in einem Masterplan »Fernverkehr«, vergleichbar mit dem jüngst veröffentlichten Masterplan »Güterverkehr und Logistik«, flankiert durch ein Fernverkehrssicherungsgesetz. Angesichts der in Milliardenhöhe aus Steuergeldern finanzierten Hochgeschwindigkeitsstrecken sind derartige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Fernverkehrsangebots durchaus gerechtfertigt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000158>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten