

Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG nach dem Holdingmodell -

Folgenabschätzung für den Fernverkehr

Ausgekoppelter Teil eines Gutachtens

im Auftrag von

einigen Ländern und Aufgabenträgern

KCW GmbH
Charlottenstr. 65
10117 Berlin

Berlin, 7. April 2008

Das Wichtigste auf zwei Seiten

Wird der Fernverkehr im Holdingmodell privatisiert, muss er sich den Gesetzen des Kapitalmarktes fügen. Private Investoren erwarten von jedem Segment, eine angemessene Kapitalverzinsung zu erzielen. Nichts wird auf Dauer aus politischer Gefälligkeit oder Gemeinwohlgründen im Produktportfolio „durchgeschleppt“.

Gerät die formale Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs auf den Prüfstand, wird sich zeigen, dass eine Vielzahl der heutigen Verbindungen - insbesondere jene des InterCity – die Messlatte einer linienscharfen Erfolgsrechnung nicht überspringen kann. Diese Margenschwäche drückt sich bereits heute in den schwachen Ergebnissen des Fernverkehrs aus, der seit Jahren das Sorgenkind im DB-Konzern darstellt, wie folgende Kennzahlen zeigen:

- Der Fernverkehr verdiente 2007 nicht mehr als 2001 – obwohl seit 1994 über 50 Mrd. € in die Schiene investiert wurden, die weit überwiegend dem Fernverkehr zugute kamen. Erschwerend kommt hinzu, dass der aktuelle schmale Gewinn betriebswirtschaftlich nicht nachhaltig ist, weil Investitionen in neue Fahrzeuge (Ersatz der IC-Flotte) über Jahre ergebnisschonend verschoben wurden.
- Die Verkehrsleistung 2007 lag unter jener von 1994, dem Zeitpunkt der Bahnreform.
- Stiegen 2000 – dem Jahr des Amtsantritts Mehdorns - noch 145 Mio. Reisende in die Züge des Fernverkehrs, waren es im letzten Jahr nur noch 119 Mio. Dies ist ein Rückgang von 18 % binnen sieben Jahren.
- Der zentrale Indikator „Auslastung“ dümpelt seit Jahren zwischen 40 und 43%. 2007 sank der Wert im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte. Dies ist trotz der Streiks und des WM-Effektes 2006 ein überaus enttäuschendes Ergebnis. Die zahllosen Sonderrangebote führen offensichtlich zu Mitnahmeeffekten bei der Stammkundschaft, die den Deckungsbeitrag kannibalisieren und in ein Nullsummenspiel münden.

Unstrittig ist, dass private Investoren eine solche Bilanz nicht tolerieren werden. Statt dessen werden sie den Vorstand auffordern, die Rentabilität kurzfristig erheblich zu steigern. Ablesbar ist dies an den Planungen der DB AG. Demnach soll der Gewinn nach Zinsen von ca. 110 Mio. € 2007 binnen vier Jahren auf 570 Mio. € 2011 explodieren. Ein Gewinnsprung von 460 Mio. € ist nur möglich, wenn der Vorstand einschneidende Maßnahmen ergreift.

Ein Teil der üblichen unternehmerischen Stellschrauben steht der DB AG nicht zur Verfügung. Weder kann sie wie in anderen Geschäftsfeldern Unternehmen in großem Stil zukaufen (Ausnahme: Akquisition von Chiltern Railways vor kurzem in Großbritannien), noch verspricht die kurzfristige Ausweitung der Angebotsmenge zusätzliche Deckungsbeiträge. Die Aufnahme internationaler Verbindungen mit einzelnen Zugpaaren hat primär symbolischen Charakter. Fährt die DB AG die Rennstrecke Paris-Lyon, greift die SNCF Hamburg-Berlin und Köln-Frankfurt an. Die Auslastung dürfte kaum zu steigern sein, wenn der Kurs der Hochpreispolitik fortgesetzt wird. Auf der Kostenseite ist bereits vieles ausgereizt. Ausnahme sind die Personalkosten, die durch Ausgründung von Gesellschaften des Fahrpersonals gesenkt werden dürften.

Übrig bleiben drei Instrumente, die die DB AG bei linienscharfer Erfolgsrechnung zwingend anwenden muss:

- *Preispolitik: Das Niveau der Fahrpreise wird signifikant erhöht, die Preise werden erheblich stärker ausdifferenziert, Mengenrabatte wie die BahnCard werden eingeschränkt.*

Nach überschlägigen Rechnungen erscheinen jährliche Preiserhöhungen bis 2012 von mind. 5% bis 7% unausweichlich, zumal die natürliche Teuerung, die Zusatzkosten der hohen Lohnabschlüsse und die Energiepreissteigerungen erst einmal verdient werden müssen, um das heutige Ergebnis zu halten. Die Preise auf nachfragestarken Rennstrecken werden – wie in Großbritannien oder Frankreich zu Hauptverkehrszeiten - überdurchschnittlich steigen, was marktwirtschaftlich vollkommen legitim ist. Die – keineswegs falsche – Grundüberlegung der tarifären Auslastungssteuerung, wie sie das 2003 gescheiterte Preissystems PEP anstrebte, wird die DB AG erneut aufleben lassen, ohne

die Kommunikationsfehler zu wiederholen. In der Folge wird der Nutzwert der betriebswirtschaftlich fragwürdigen BahnCard reduziert werden.

- *Angebotsmenge: Die DB AG wird das Verkehrsangebot beständig „optimieren“, vor allem ausdünnen*

Alle Verbindungen oder Streckenäste werden konsequent aussortiert, die in der linien-scharfen Erfolgsrechnung die strengen Renditevorgaben nicht erfüllen. Hierunter fällt ein Großteil der heutigen IC-Verkehre. Die schleichende Angebotsausdünnung ist seit Jahren bei jedem Fahrplanwechsel beobachtbar, wird aber nach dem Börsengang deutlich verschärft werden. Auch politisch motivierte Anbindungen von Städten, die Landesregierungen gewogen stimmen sollen, werden weitgehend entfallen.

Konkrete Folgen: Während die DB AG zwischen 2000 und 2008 nach unserer Zählung mindestens 23 Großstädte und Oberzentren fernverkehrsfrei stellte, wird sich dieser beachtliche Kreis künftig um mindestens 15 Städte erweitern. Hochwahrscheinliche Streichkandidaten sind:

Potsdam, Trier, Emden, Schwerin, Paderborn, Mülheim, Ludwigshafen, Pforzheim, Cottbus, Gießen, Konstanz, Kempten, Ravensburg, Brandenburg a.d. Havel

Andere Städte wie z.B. Magdeburg dürften bestenfalls noch mit einzelnen Zugpaaren bedient werden oder wie Saabrücken erhebliche Ausdünnungen des Taktes erfahren.

- *Lastenabwälzung auf die Länder*

Wie schon 2001/2002 bei der Abschaffung des InterRegio im Rahmen des Programms MORA-P wird die DB AG darauf spekulieren, dass die Länder die Fernverkehrsstreichungen zum Anlass nehmen, einen Teil der Verkehre künftig mit Regionalisierungsmitteln zu bestellen. Hieraus erwächst eine Mehrbelastung von voraussichtlich 80 bis 150 Mio. €. Welches Produkt gemeinwirtschaftlich auf die Schiene gestellt wird (IC oder hochwertige Regionalexpresslinien), lässt sich heute nicht vorhersagen.

Abschließend sei präventiv darauf hingewiesen, dass etwaige Vorwürfe einer Panikmache aus mehreren Gründen ins Leere laufen. Die konsequente Anwendung marktwirtschaftlicher Renditeziele folgt einer „ökonomischen Mechanik“, die sich prognostisch von außen sehr gut berechnen lässt. Wer den Fernverkehr für den Kapitalmarkt öffnen will, kann daher verlässlich und in Ruhe abschätzen, worauf er sich einlässt. Wenig hilfreich ist es, die Handlungszwänge der DB AG zu negieren.

KCW ist eine Strategieberatung für Verbünde und Aufgabenträger. Wir halten die Privatisierung von Verkehrsunternehmen für grundsätzlich richtig, weshalb wir zahlreiche Privatisierungsverfahren im ÖPNV-Bereich begleitet haben und aktuell begleiten. Auch die Privatisierung des Fernverkehrs der DB AG ist im Grundsatz zu begrüßen; die Beförderung von Menschen ist keine hoheitliche Aufgabe des Staates, die er selbst durchführen sollte. Gleichwohl legen wir Wert darauf, Privatisierungen nicht dogmatisch zu empfehlen (z.B. bei Infrastrukturgütern wie dem Schienennetz). Es kommt auf die Dosis, das Wie und vor allem die sorgfältige Vorbereitung an.

Die Privatisierung des Fernverkehrs ist in der aktuellen Lage kritisch, weil der Renditedruck des Kapitalmarktes die Selbsttäuschung einer formalen Trennlinie zwischen Eigenwirtschaftlichkeit (nicht schwarze Null, sondern 10% Rendite!) und Gemeinwirtschaftlichkeit schonungslos enttarnt. Zahlreiche Fernverkehrsangebote verfehlen das Renditeziel, umgekehrt können Nahverkehre in Ballungsräumen beinahe oder vollends kostendeckend sein. Ziel der Studie ist allein, die absehbaren Folgen vor der politischen Entscheidungsfindung transparent zu machen.

Wird die Entwicklungstendenz „Profitable Bahn auf Rennstrecken statt Massenverkehrsmittel“ als Ergebnis der Privatisierung gesellschaftlich abgelehnt, ist der grundgesetzliche Gemeinwohlauftrag im Fernverkehr neu zu überdenken. Vorstellbar wäre z.B. eine Art Fernverkehrssicherungsgesetz.