



Bahnreform:

Der nächste Umbruch

Netzbetreiber als Richter, Verwalter und Käufer von Wettbewerbern?

➤ *Insolvenzen und Verkäufe bei Eisenbahnunternehmen in Deutschland häufen sich. Die DB kann bestimmen, wann Wettbewerber konkursreif sind und wer die Unternehmen erwirbt. Die Länderbahnen, die den Wettbewerb im Nahverkehr in Bewegung gebracht haben, stehen unterdessen zum Verkauf. Der nächste Umbruch im deutschen Schienenverkehr zeichnet sich ab – ohne dass die Politik eine Vorstellung hat, wohin die Reise gehen soll.*

Thurbo-lenzen am Bodensee

Die Mittelthurgaubahn war bekannt geworden für ihr Konzept des grenzüberschreitenden Verkehrs am Bodensee, den „Seehas“ und das „Seehäse“. Das erfolgreiche Unternehmen bewarb sich 1996 um die Bahnlinie Schaffhausen – Romanshorn und verkalkulierte sich. Fünf Jahre später war das Eigenkapital der im Wesentlichen im Besitz des Kantons Thurgau befindlichen Bahn aufgebraucht, ein neuer Kapitalgeber wurde in den Schweizerischen Bundesbahnen gefunden. Kaum ist das Nachfolgeunternehmen Thurbo, das in Deutschland unter dem Namen Euro-Thurbo auftritt, im Geschäft, kommen neue Hiobsbotschaften. Die Thurbo AG kämpft mit einem Defizit von 4,7 Mio. Schweizer Franken (ca. 3

Mio. Euro). „Wir müssen zwischen 2005 und 2007 eine außerordentlich heikle Gratwanderung einschlagen“, sagte Geschäftsführer Wolf-Dieter Deuschle Anfang Februar. Das Defizit resultiert zwar „aus der Miswirtschaft der Vorgängerin“ und diese wiederum hatte sich bei dem Engagement am Schweizer Bodenseeufer verkalkuliert, aber es soll, wie die Presse berichtet, doch versucht werden, bei den deutschen Auftraggebern mehr Geld zu erhalten. Denn derzeit werden die Verkehrsleistungen vertragslos erbracht, die Ausschreibung des „Seehas“ wird erst Ende 2006 wirksam. Gewonnen hat sie Euro-Thurbo – zu einem niedrigeren Preis als bisher. Der niedrigere Preis ab 2006 passt mit den Nachforderungen von 2004 nicht zusammen.

Karsdorfer Eisenbahn insolvent

Am 12. Februar 2004 haben die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) und ihre Tochter Waggonbau Brüninghaus Insolvenzantrag gestellt. Seit Anfang Februar 2004 durfte die KEG wegen Zahlungsschwierigkeiten nicht mehr auf dem Netz der Deutschen Bahn fahren. Die Burgenlandbahn, eine Kooperation zwischen KEG (Anteil 30 %, Fahrzeuge und Werkstatt) und DB (Anteil 70 %, Personal) wird von der DB allein weitergeführt. Nach Äußerungen aus der Branche ist die Insolvenz zu einem erheblichen, wenn

nicht sogar zum überwiegenden Teil unternehmerischen Fehlern zuzurechnen, insbesondere einem zu schnellen Wachstum des Unternehmens. Doch die Begleitumstände werfen die Frage auf, ob nicht das Verhalten der DB AG den Zusammenbruch beschleunigt hat.

DB richtet Wettbewerber?

Dass jemand, der nicht zahlt, auch keine Leistung bekommt, ist normal. Ebenso normal ist es, dass Gläubiger ihre Schuldner zur Anmeldung des Insolvenzverfahrens zwingen. Schon manche Bank hat mit der Kündigung der Kredite diesen Schritt verursacht. Als Wirtschaftsunternehmen kann auch die DB-Netz AG nicht anders handeln. So setzte die DB wegen ausbleibender Zahlungen den Schlussstrich unter den Güterverkehr der KEG.

Einige Zeilen aus dem gewöhnlich gut unterrichteten Bahn-Report (2/04 S. 5) lassen aber aufhorchen. Dort steht:

„Interessanterweise ging unmittelbar nach diesem Schritt der DB Netz (Mitteilung der Sperrung des Netzes für die KEG, d. Red.) bei der KEG die Stornierung von bestellten Transportleistungen für die KW 6 durch ein Mineralölunternehmen ein – noch bevor die KEG ihren Auftraggeber überhaupt über die Konsequenzen der Maßnahme der DB Netz informieren konnte. Insofern muss dieser Kunde bereits vor der KEG Kenntnis

von den Planungen der DB Netz gehabt haben. In Folge dieser Ergebnisse übernahmen Konkurrenzfirmen der KEG Übergangsweise die Mineralöltransporte. Gerade die bisher durch die aggressive Marktpolitik der KEG in Ostdeutschland stark gebeutelte Railion Deutschland (DB-Tochter, d. Red.) stand mit einer gewissen Genugtuung bereit und übernahm fortan die Transporte.“

Bei der Flex-Insolvenz hatte die DB länger zugewartet. Dadurch war DB-Netz aber zum größten Gläubiger geworden und hätte mit der Mehrheit der offenen Forderungen die Macht gehabt, dafür zu sorgen, dass die Reste des Unternehmens in den DB-Konzern wandern. Das ist nicht geschehen. Mit anderen Firmen zusammen ist Connex ist in das Engagement der Nachfolgesellschaft der NVAG eingetreten.

Doch die DB hat insoweit ein merkwürdiges Selbstverständnis. Bei der Tagung der BAG-SPNV am 26. Februar 2004 meinte ein DB-Mitarbeiter vor dem dort anwesenden fachkundigen Publikum, das Land habe zwar mit dem Auftrag an die Flex AG kräftig gespart, die DB sei aber um 3 Mio. Euro „betrogen“ (wörtlich zitiert). Das war bereits grotesk genug angesichts dessen, was Referent Wolfgang Seyb vorher erläutert hatte: Auch die Senkung des DB-Personenverkehrstarifs zum 15.12.2002 habe auf die Flex AG durchgeschlagen, diese Senkung sei bei Vertragsabschluss nicht bekannt gewesen. Wenig später erfuhr PRO BAHN dann auch noch, dass die Flex AG noch offene, ungeklärte Forderungen in gleicher Höhe gegen die DB wegen Fahrgeldeinnahmen habe, deren Einziehung der Konkursverwalter jetzt betreiben müsse. Wurde möglicherweise die Flex AG zwischen zwei DB-Töchtern zerrieben?

Ordnungspolitisch mehr als bedenklich

Wahrheit oder Spekulation – das ist für die vorgenannte Meldung zur KEG eigentlich unerheblich. Genauso unerheblich ist, ob die offenen Forderungen der Flex AG gegen die DB zu Recht geltend gemacht werden oder sich als unberechtigt erweisen. Allein die Tatsache, dass aus der Quelle der DB-Netz, auf die jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen existenziell angewiesen ist, Nachrichten über die Zahlungsunfähigkeit an den Wettbewerber Railion gelangen können



Es war einmal: Die Mittelthurgaubahn, die mit dem grenzüberschreitenden Verkehr am Bodensee Aufsehen erregte. Das Nachfolgeunternehmen Thurbo hat auch unter dem Dach der Staatsbahn SBB finanzielle Probleme.



Foto: Engel

Ist die Zeit der Gründer vorbei? Der Arriva-Konzern steigt bei der Prignitzer Eisenbahn ein. So hatte die Prignitzer Eisenbahn angefangen: Schienenbus in Putlitz.



Vogtlandbahn: steht zum Verkauf.

und dies innerhalb des Konzerns erwünscht ist, zwingt zu der Frage, ob das politisch verantwortbar ist. Allein die Tatsache, dass im Personenverkehr ein Verkehrsunternehmen einerseits existenziell auf die Anerkennung des DB-Tarifs angewiesen ist und damit auch auf die ordnungsgemäße Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen, andererseits aber bei DB Netz sofort zahlen muss, während man über die Abrechnung der Fahrgelder streitet, das ist ganz einfach nicht hinzunehmen. Wenn, wie die Bahnreform von 1994 es vorsah, die DB-Holding aufgelöst wäre, müsste man über solche Fragen nicht diskutieren. Wieder erweist sich die Gemeinschaft von Netz und Verkehr unter einem Konzerndach eines politisch nicht kontrollierten Unternehmens als ordnungspolitischer Fehlgriff.

Trans-Regio gerettet

■st der Weg der Trans-Regio, eines Tochterunternehmens der kommunalen Düsseldorfer Rheinbahn, für alle angeschlagenen Unternehmen möglich? Im Regionalverkehr in Rheinland-Pfalz gewann Trans-Regio einige Ausschreibungen, aber fragwürdige Kredite an Vorstandsmitglieder und Einnahmeverluste durch defekte Fahrscheinautomaten liefen zu einem Defizit von 2 Mio. Euro auf. Eine Tochtergesellschaft der französischen Nahverkehrsunternehmen Transdev und der kommunalen Pariser Nahverkehrsgesellschaft RATP, die dort unter anderem die Metro betreibt, sprangen ein, um so den Eintritt in den deutschen Markt zu schaffen.

Landesbahnen im Zielkonflikt

Eine Reihe von Bahnen, die auf dem deutschen Markt den Wettbewerb in Bewegung gebracht haben, ist wie Trans-Regio überwiegend in staatlichem oder kommunalem Besitz: in Hamburg die Hamburger Hochbahn (HHA), in Niedersachsen die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVW) und die Osthannoversche Eisenbahn (OHE), die mit dem „Metronom“ auf den Plan getreten sind, in Hessen die Hessische Landesbahn, in Baden-Württemberg die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG) und die Hohenzollerische Landesbahn (HzL), in Thüringen die Erfurter Bahn. Die ersten Verkaufsabsichten sind erklärt, das erste Angebot auf dem Markt.

Regental in welche Traufe?

Gerade hatten Turbo und die Regentalbahn mit dem „ALEX“, dem neuen Express von München nach Oberstdorf, einen hervorragenden Start hingelegt, da brauen sich dunkle Wolken zusammen. Der Freistaat Bayern ist Hauptaktionär mit 76,9 Prozent Anteil an der traditionellen Staatsbahn „Regentalbahn“, die vor allem mit ihrer Tochter Vogtlandbahn expandiert ist. Die Aktien der Regentalbahn sind zum Verkauf ausgeschrieben. Das Bayerische Wirtschaftsministerium sprach von einem „ordnungspolitisch richtigen Schritt“. Ob das wirklich zutrifft, wird sich erst noch zeigen. Denn als Interessent wird die Deutsche Bahn AG gehandelt. Wer außerdem Interesse haben könnte, ist noch nicht bekannt.

Verkaufen – einschließlich Netz?

Ganz im Norden, in Schleswig-Holstein, hegt man ähnliche Pläne. Hier ist es die AKN, deren Verkauf „an einen Großkonzern“ die Kieler Landesregierung favorisiert. Die AKN ist auf ihrer Stammstrecke noch eine klassische integrierte Eisenbahn. Soll sie mit oder ohne Netz verkauft werden? Noch ist nichts Genaues bekannt.

Wer kauft deutsche Bahnen?

Ausländische Staatsbahnen haben sich in Deutschland bisher nur in sehr geringem Umfang engagiert. Daneben bleiben derzeit noch ganz wenige „Private“, die im deutschen Markt von Bedeutung sind. Angesichts der ungünstigen Rahmenbedingungen trauen sich nur internationale Konzerne mit einer Langfriststrategie nach Deutschland – wie jetzt Arriva. Ende März wurde bekannt, dass der schon in Dänemark tätige britische Konzern bei der Prignitzer Eisenbahn einsteigt und damit wagt es der zweite „global player“ neben Connex in Deutschland. Aber auch davon sind Wunder nicht zu erwarten. Auch diese Konzerne rechnen wirtschaftlich, wie Connex zeigt: Der „Interconnex 3“ wurde aufgegeben, und wo kein Ertrag mehr zu holen ist, wird auch Infrastruktur stillgelegt. Drei Bahnlagen in Baden-Württemberg (Gaildorf – Untergröningen, Vaihingen – Enzweihingen, Ebingen – Onstmettingen) sind schon aufgegeben und die Strohgäubahn Weissach – Korntal steht auf der Kippe.

Das liegt vor allem daran, dass hier keine Regionalisierungsgelder für den Nahverkehr fließen, sodass die Infrastrukturkosten nicht durch die öffentliche Hand getragen werden. Ohne staatliche Gelder geht bei der Infrastruktur nichts voran.

Ursachen

Die Insolvenz der Karsdorfer Eisenbahn ist nicht die erste. Flex und NVAG waren Vorboten einer von Wirtschaftswissenschaftlern erwarteten „Konsolidierung“. Als Ursachen zeichnen sich ab:

- Im Güterverkehr ist kaum etwas zu verdienen. Die schlechten Rahmenbedingungen haben sich nicht verbessert, die Spediteure auf der Straße lachen über die Lkw-Maut.
- Der hohe Wettbewerbsdruck bei Ausschreibungen im Nahverkehr lässt nicht unbedingt Erträge erwarten. Vor allem die Einnahmenseite ist ein sehr schwer kalkulierbares Risiko. Ein böses, aber wahres Wort lautet: Die Ausschreibung gewinnt, wer sich am meisten zu seinen Ungunsten verkalkuliert. Nur Unternehmen, die etwas „zuzusetzen“ haben, können solche Risiken überstehen.
- Schließlich ist eine Erhöhung der Gesamtsumme der staatlichen Mittel nicht mehr zu erwarten – es ist nur noch umzuverteilen.

Politische Konsequenzen?

Noch sind Konsequenzen in der Politik nicht sichtbar. Das Ziel der Börsenbahn für die DB AG in der jetzigen Konzernstruktur blockiert das bundespolitische Denken. Die Länder haben drückende Finanzsorgen und agieren ohne Abstimmung und Konzept.

Doch es wird weitergedacht werden müssen. Vor allem darf der Staat nicht auf Dauer Investitionen in die Tasche von Privatunternehmen stecken oder gar neue Monopole in Privathand durch Verkauf der Schienenwege schaffen. Das gilt auch für regionale Netze. Nur eine Verpachtung der Schienen auf Zeit kann Missstände verhindern und die Effizienz der Eisenbahnen sichern.

Lesen Sie hierzu auch die Berichte über die Regio-Netze auf den Seiten 42–51 in dieser Ausgabe.