

Inhalt

I.	Einleitung	15
II.	Zur Problematik deutscher Eisenbahnpolitik	23
1.	Die Deutsche Bundesbahn als staatliche Behörde	23
2.	Zuspitzung der verkehrspolitischen Lage	26
a.	Die wirtschaftliche Talfahrt der Deutschen Bundesbahn: Konkurs eines Staatsunternehmens?	26
b.	Neue Verkehrsströme: Öffnung des Ostens und Europäischer Binnenmarkt	28
c.	Umweltpolitische Aspekte der Verkehrspolitik	30
3.	Deutsche Einheit: Die Deutsche Reichsbahn als zusätzliches Sondervermögen	32
III.	Meinungsbildung zu einer Strukturreform der deutschen Bahnen (Januar 1989 bis Februar 1993)	35
1.	Das Konzept der Deregulierung und Privatisierung	35
a.	Die Berufung der Regierungskommission Bundesbahn	35
b.	Arbeit und Methode der Regierungskommission	39
c.	Neue Positionen im Vorstand der Bahnen	41
d.	Europarechtliche Rahmenbedingungen: Bestrebungen zur Harmonisierung des Eisenbahnwesens	44
e.	Exkurs: Privatisierungstheorie	46
f.	Die Vorbildfunktion des Auslands	49
α.	USA	49
β.	Japan	51
γ.	Schweden	52
δ.	Schlußfolgerung	54
g.	Der Abschlußbericht der Regierungskommission Bundesbahn	54
2.	Grundsätzliche Positionen und Reaktionen auf den Kommissionsbericht	58
a.	Die Regierungskoalition	59
b.	Die parlamentarische Opposition	61
c.	Gewerkschaften und Verbände	62
d.	Die deutschen Bahnen	66
3.	Ausarbeitung der Regierungsvorlagen	68
a.	Abwägen alternativer Reformmodelle und Grundsatz- entscheidung des Bundeskabinetts	68
b.	Erste Kontroversen um die Finanzierung der Altschulden	72
c.	Verzögerungen auf dem Weg zum Kabinettsbeschluß: Das „Föderale Konsolidierungsprogramm“	74

IV. Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren (Februar bis Dezember 1993)	77
1. Zum Verlauf der Gesetzgebung	77
2. Die Änderung des Grundgesetzes	80
3. Entscheidungsfindung zum Eisenbahnneuordnungsgesetz	85
a. Privatisierung und Trennung der Unternehmensbereiche	86
α. Das Stufenmodell zur Privatisierung: Organisatorische versus institutionelle Trennung	86
β. Infrastrukturverantwortung des Bundes: Das Bundesschienenwegeausbaugesetz	90
b. Deregulierung: Zulassung Dritter zum Netz	92
c. Entschuldung und Übernahme der Altlasten: Das Bundeseisenbahnvermögen	94
d. Sicherstellung der personellen Rechte	97
α. Überleitung der Beamten in ein privatrechtliches Unternehmen	98
β. Übergang von Arbeitern und Angestellten	100
e. Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs	102
α. Organisation: Regionale Verantwortung für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen	103
β. Finanzierung: Schwieriger Kompromiß zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	106
V. Erste Schritt der Umsetzung von Deregulierung und Privatisierung (1994-1997)	113
1. Die Deutsche Bahn AG	113
a. Aufbau neuer Strukturen: Die innere Reform	114
b. Bilanzierung und Erfolgsrechnung	116
2. Diskriminierungsfreier Netzzugang Dritter?	118
3. Durchführung der Regionalisierung	120
VI. Schlußbetrachtung	125
 Anhang	
Tabellen	133
Darstellungen	147
Zeittafel	159
Quellen und Literatur	165

Tabellenverzeichnis

Tabelle I: Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland: Absolute Leistungen der Verkehrsträger im Güter- und Personenverkehr 1950-1993 (Mrd. tkm / Mrd. Pkm)	133
Tabelle II: Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland: Anteile der Verkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güter- und Personen- verkehr 1950-1993 (v.H.)	134
Tabelle III: Länge der Verkehrsnetze von Schiene (DB) und Straße in der Bundesrepublik Deutschland 1950-1993 (1.000 km)	135
Tabelle IV: Leistungen des Bundes an die Eisenbahnen sowie deren Jahresfehlbeträge 1960-1993 (Mio. DM)	136
Tabelle V: Grenzüberschreitender Verkehr in und durch die Bundesrepublik Deutschland 1975-1994	137
Tabelle VI: Anteil des Verkehrs (gesamt und Straßenverkehr) an den Emissionen einzelner klimarelevanter Spurengase in der Bundesrepublik Deutschland 1974-1994 (v.H.)	138
Tabelle VII: CO ₂ -Emission und Verkehrsleistung der Verkehrsträger 1987	138
Tabelle VIII: Kennziffern der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn im Vergleich 1989	139
Tabelle IX: Produktivitätskennziffern für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn 1989	139
Tabelle X: Finanzbedarf der Bahnen vom Bund ohne und mit Reform, Trend 1991-2000 (Mio. DM)	140

Tabelle XI: Jahresergebnisse und Deckungslücken einer zusammengeführten Bahn bei unterschiedlichen Organisationsstrukturen 1993-2002 (Mrd. DM)	140
Tabelle XII: Erwartete AG-Effekte durch die Bahnstrukturreform 1994-2003 (Mrd. DM)	141
Tabelle XIII: Konsolidierte Bilanz von DB und DR zum 31. Dezember 1993 (Mio. DM)	141
Tabelle XIV: Eröffnungsbilanz der DBAG zum 1. Januar 1994 (Mio. DM)	142
Tabelle XV: Leistungen des Bundes zur Entlastung der Bahn 1994-2002 (Mrd. DM)	142
Tabelle XVI: Verteilung der Transferleistungen auf die Länder ohne GVFG-Mittel 1996 und 1997 (Mio. DM)	143
Tabelle XVII: Finanzmittelbereitstellung des Bundes an die Länder für den ÖPNV 1994-2001 (Mrd. DM)	143
Tabelle XVIII: Kennziffern DBAG 1994-1996	144
Tabelle XIX: Bilanzen der DBAG zum 31. Dezember 1994, 1995 und 1996 (Mio. DM)	145
Tabelle XX: Ergebnisse des Deutsche Bahn Konzerns 1994-1996 (Mio. DM)	146

Darstellungsverzeichnis

Darstellung I: Organisation der Regierungskommission Bundesbahn	147
Darstellung II: Unterschiedliche Formen der Privatisierung	148
Darstellung III: Notwendige politische Maßnahmen bei unterschiedlichen Varianten der privatrechtlichen Zusammenführung der deutschen Bahnen (BMV)	149
Darstellung IV: Verfahrensschritte für das Modell selbständiger AGen (BMV; Stand: Juli 1992)	150
Darstellung V: Rechtlicher Aufbau der Bahnstrukturreform	151
Darstellung VI: Mögliche Formen der Trennung von Fahrweg und Transport	152
Darstellung VII: Organisatorische Umsetzung der Bahnstrukturreform	153
Darstellung VIII: Die zukünftige Struktur des Schienenverkehrsmarktes	154
Darstellung IX: Personalüberleitung von DB und DR zur DBAG und künftige Zuständigkeiten von BEV und DBAG	155
Darstellung X: Finanzielle und organisatorische Verantwortungen im ÖPNV/SPNV nach der Bahnstrukturreform	156
Darstellung XI: Organigramm der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 1994	157
Darstellung XII: Trassenpreisberechnung der DBAG	158