

Inhaltsübersicht

1. Einleitung: Gescheitert? Kritik an der Eisenbahnstrukturreform in Deutschland	29
2. Die Begründung der Bahnreformkritiker für die Trennungsforderung	40
3. Trennungsansätze im Vergleich	46
4. Ziele und Instrumente der Bahnreform: Zielkonflikte und Umsetzungsstand	87
5. Ein Blick zurück: Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1950 – 2000	104
6. Die Unmöglichkeit einer Redistribution des Modal Split	110
7. Desiderate der europäischen Eisenbahnpolitik	124
8. Desiderate der deutschen Eisenbahnpolitik	146
9. Reflexion der Trennungsforderung	176
9.1. Würdigung der Argumenta pro separatione	176
9.2. Würdigung der Argumenta pro integratione	214
10. Ergebnisse des PRIMON-Gutachtens im Lichte der Bahnreformziele	247
11. Fazit: Die Fragwürdigkeit von Desintegrationsansätzen im Lichte der Bahnreformziele	259

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	23
Tabellenverzeichnis	25
Abkürzungsverzeichnis	27
1. Einleitung: Gescheitert? Kritik an der Eisenbahnstrukturreform in Deutschland	29
1.1 Licht und Schatten: Die Bilanz der Deutschen Bahn AG seit der Reform von 1994	29
1.2 Die Forderung nach vertikaler Desintegration als notwendige Bedingung für die Verkehrswende	32
1.3 Gang der Untersuchung	35
1.4 Was diese Arbeit leistet und was nicht	38
2. Die Begründung der Bahnreformkritiker für die Trennungsforderung	40
3. Trennungsansätze im Vergleich	46
3.1 Zur Systematisierung von Separationsansätzen	47
3.1.1 Unterschiedliche Trennungstiefen	47
3.1.2 Unterschiedliche Trennungsbereiche	50
3.1.2.1 Wertschöpfungsstufen als Ausgangspunkt für vertikale Trennungen	50
3.1.2.2 Horizontale Trennungen: Regionale und kategoriale Separationen	52
3.1.3 Zwischenfazit: Mindestens drei Dimensionen für Trennungskriterien	53
3.2 Die wissenschaftliche Diskussion	55
3.2.1 Die Doppelte Trennung: Separation von Verkehr, Netzbetrieb und Netzvorhaltung (Knieps)	56
3.2.2 Die Einfache Trennung zur intramodalen Wettbewerbsstärkung und die Kritik an vertikalen Trennungen innerhalb der Wertschöpfungsstufe Netz (Aberle, Albach, Eisenkopf, Hedderich, Ansatz Regierungskommission Bundesbahn u. a.)	60
	17

3.2.3 Das Problem der genauen Trennungslinie bei Abspaltung des Verkehrs	61
3.2.4 Effizienz des Netzes bei unterschiedlicher Unternehmensorganisation (Ehrmann)	63
3.2.5 So viel Wettbewerb und Trennung wie möglich: Das Konzessionsmodell (Böttger)	64
3.3 Die politisch-praktische Diskussion	68
3.3.1 Juristische Restriktionen für Eisenbahnreformen	68
3.3.1.1 Rahmenbedingungen des deutschen Eisenbahnrechts	68
3.3.1.2 Rahmenbedingungen des europäischen Eisenbahnrechts	69
3.3.2 Alternative Privatisierungsmodelle	72
3.3.2.1 Das Gutachten im Auftrag der Bundesregierung: Privatisierungsalternativen der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“	72
3.3.2.2 Grundmodelle: Integrations-, Trennungs- und Eigentumsmodell	73
3.3.2.3 Mischformen: Finanzholding und Eigentumsmodell als Gestaltungsvariante	82
3.4 Fazit: Trennungsperspektiven für Deutschland mit Blick auf das Beispiel Großbritannien	84
4. Ziele und Instrumente der Bahnreform: Zielkonflikte und Umsetzungsstand	87
4.1 Die zwei Oberziele: Haushaltsentlastung durch Effizienzsteigerung und Mehrverkehr	88
4.2 Zum Begriff der Effizienz und seiner Bedeutung im Kontext der Bahnreform	89
4.3 Die vier Teilziele der Bahnreform: Unternehmerische Ausrichtung der DB, Wahrnehmung staatlicher Aufgaben durch Bund und Länder, intramodaler Wettbewerb und Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger	93
4.4 Zum Umgang mit logischen Spannungen und Zielkonflikten	95
4.5 Umsetzungsstände der Reformziele als Ansatzpunkte für eine Fortsetzung der Reform	98
4.6 Fazit zu den Bahnreformzielen als Kriterien für die Fortsetzung der Reform	103
5. Ein Blick zurück: Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1950 – 2000	104

6. Die Unmöglichkeit einer Redistribution des Modal Split	110
6.1 Wachstumschancen für den Güterverkehr der Eisenbahnen	112
6.2 Wachstumschancen für den Personenverkehr der Eisenbahnen	115
6.2.1 Wachstumschancen für den Schienenpersonennahverkehr	115
6.2.2 Wachstumschancen für den Schienenpersonenfernverkehr	117
6.3 Kaum Rückverlagerungspotential für Verkehre von der Straße auf die Schiene	120
6.4 Fazit: Die Erwartung der Verkehrswende ist illusionär	123
7. Desiderate der europäischen Eisenbahnpolitik	124
7.1 Großes Potential komparativer Vorteile der Eisenbahnen vs. ernüchterndes Leistungsniveau des Status quo in Europa mit Rekurs auf Japan und Nordamerika	124
7.1.1 Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland und Europa	124
7.1.2 Hochgeschwindigkeitsverkehr in Japan	126
7.1.3 Güterverkehr in den USA und Kanada	132
7.2 Beschränkte und zögerliche Marktöffnungen	135
7.3 Probleme der technischen Interoperabilität unter besonderer Berücksichtigung des europäischen Zugsicherungssystems ECTS	137
7.3.1 Bedeutung von Bremsverhalten, Signal- und Sicherheitseinrichtungen	138
7.3.2 Konsequenzen der unterschiedlichen Eisenbahnstromsysteme	140
7.3.3 Spurweiten und Lichtraumprofile	141
7.3.4 Vielfalt nationaler Zugbeeinflussungssysteme vs. europäisches System ECTS	141
7.4 Zwischenfazit	145
8. Desiderate der deutschen Eisenbahnpolitik	146
8.1 Die Notwendigkeit zur materiellen Privatisierung sowie zur strikten Trennung unternehmerischer und staatlicher Aufgaben	146
8.2 Politische Einflussnahme auf die Preispolitik der DB AG im Personenverkehr	150
8.3 Politische Einflussnahme auf strategische Entscheidungen des Konzerns DB AG	154
8.3.1 Politische Reaktionen auf die Übernahme von Bax Global Inc.	154
8.3.2 Verhinderung der Diversifizierung ins Hafenlogistikgeschäft mit Verlagerung der Konzernzentrale nach Hamburg	156
8.4 Politische Einflussnahme auf die DB AG beim Fahrweg	160
8.4.1 Interdependenzen von Netzkonfiguration, Verkehrsleistung und betriebswirtschaftlichem Ergebnis	161
	19

8.4.2	Das Beispiel der NBS Frankfurt - Köln	163
8.4.3	Erhaltung des Bestandsnetzes vs. Neu- und Ausbau	164
8.5	Überlegungen zu möglichen Einwänden gegen eine materielle Privatisierung	167
8.5.1	Staatliche Infrastrukturverantwortung vs. materielle Netzprivatisierung	168
8.5.2	Private „Schrumpfbahn“ vs. Staatnetz	169
8.5.3	Ruin des Netzes durch kurzfristige Renditeoptimierung bei Unterinvestition?	170
8.5.4	Alternativlose Finanzierung der Netzdefizite durch den Staat?	172
8.6	Fazit: Eine möglichst umfassende materielle Privatisierung bei strikter Trennung von Unternehmen und Staat sind echte Erfolgsfaktoren für die Bahnreform	174
9.	Reflexion der Trennungsforderung	176
9.1	Würdigung der Argumenta pro separatione	176
9.1.1	Kritik der Zielvorstellung: Eisenbahnverkehrsmärkte mit Anbieterpluralität, weiter Dispersion der Marktanteile und offenem Marktzugang	176
9.1.2	Relevanter Markt: Eisenbahnverkehrsmärkte vs. Gesamtverkehrsmarkt	180
9.1.3	Zur Relevanz der Diskriminierungsvorwürfe	184
9.1.3.1	Beurteilung der Wettbewerbsentwicklung auf den Eisenbahnmärkten	184
9.1.3.2	Effizienz und Wettbewerbsneutralität: Herausforderung Trassenmarkt und Trassenpricing	192
	A) Markteintrittsspiel: Ist die Senkung der Preise auf Grenzkostenniveau rational?	192
	B) Entwicklung der Trassenpreissysteme in Deutschland	193
	C) Gemeinkostenaufteilung, Effizienz und Diskriminierung beim Trassenpricing	195
	D) Zielkonflikt: Intramodale Wettbewerbsförderung vs. Brancheneffizienz	195
	E) Bestehen permanent Anreize zur Wettbewerbsdiskriminierung?	197
	F) Herausforderung effizientes Trassenmanagement	198
9.1.3.3	Nichttarifäre Diskriminierungsvorwürfe	201
	A) Zugang zu Traktion und Rollmaterial	201
	B) Bevorzugung bei der Trassenvergabe	202
	C) Strategische Wahl technischer Standards	203
	D) Wettbewerbsbehinderung bei der Netzentwicklung	203

9.1.3.4 Einige Bemerkungen zu logischen Problemen der Diskriminierungsbegründungen und zur Relevanz einiger nichttarifärer Diskriminierungsvorwürfe	205
9.1.4 Einige Reflexionen zu den Prämissen der Trennungsbegründung: Natürliches Monopol, Infrastrukturwettbewerb, Essential Facility	207
9.1.4.1 Generelle Existenz natürlicher Monopole bei Eisenbahninfrastruktur?	207
9.1.4.2 Voraussetzungen begrenzten Infrastrukturwettbewerbs	209
9.1.4.3 Einige Bemerkungen zur Essential Facility Doctrine	210
9.2 Würdigung der Argumenta pro integratione	214
9.2.1 Umsetzungsprobleme einer Trennung von Netz und Transport	214
9.2.1.1 Keine Vorbilder aus der Praxis	214
A) Historische Beispiele: Trennung ohne Wettbewerb	215
B) Aktuelle Beispiele: Großbritannien und Schweden 1 – Marktstruktur	216
C) Aktuelle Beispiele: Großbritannien und Schweden 2 – Brancheneffizienz und Verkehrsleistung	217
9.2.1.2 Welches Trennungsmodell? – Zur Vielfalt von Separationsvorschlägen	223
9.2.1.3 Effizienzüberlegenheit weiterer Aufspaltungen der Wertschöpfungskette?	224
9.2.2 Verbundvorteile, Synergien und Transaktionskosten	227
9.2.2.1 Zur Relevanz von Transaktionskosten bei der (Des-)Integration von Eisenbahnen	228
A) Konzeptionelle Grundlagen	228
B) Transaktionskosten und Trassenmarkt	229
C) Spezifische Investitionen, Synergien und Unternehmensorganisation bei der Eisenbahn	231
9.2.2.2 Verbundvorteile und Trennungsfolgen im Lichte der Bahnreformziele	234
Einige Beispiele für Schnittstellenprobleme mit besonderer Relevanz	234
A) Effiziente Netzentwicklung	234
B) Betriebswirtschaftliche Synergien	237
C) Koordination des Betriebsablaufs	239
D) Forschung und Entwicklung bei Eisenbahntechnologie	240
E) Sicherheit, Zuverlässigkeit und Qualität	243
9.2.2.3. Einwände gegen die Integration und Vergleiche der Bahn mit anderen Branchen	244

10. Die Ergebnisse des PRIMON-Gutachtens im Lichte der Bahnreformziele	247
10.1 Umsetzungsgrad der Bahnreformziele in den einzelnen Strukturmodellen	248
10.1.1 Marktentwicklung	248
10.1.2 Einflüsse auf die Haushalts- und Vermögenslage des Bundes	250
10.2 Kritische Würdigung der Ergebnisse	253
10.3 Empfehlungen für die Praxis	255
11. Fazit: Die Fragwürdigkeit von Desintegrationsansätzen im Lichte der Bahnreformziele	259
11.1 Die Trennung von Netz und Transport ist nicht der dominierende Erfolgsfaktor für einen erfolgreichen Abschluß der Bahnreform schlechthin	259
11.2 Integrationsgrad und Bahnreformziele	260
11.3 Die Relevanz von Diskriminierung und von Diskriminierungspotentialen bei fortgesetzter Integration	261
11.4 Prinzipielle Desintegrationsforderung vs. Desiderat ausgearbeiteter und umsetzbarer Trennungskonzepte	262
11.5. Charakteristika des Eisenbahnverkehrs und mögliche Formen von Wettbewerb und Marktstruktur	263
11.6 Optimaler Integrationsgrad und materielle Privatisierung	264
11.7 Das Integrationsmodell erfüllt die Bahnreformziele von den fünf Privatisierungsmodellen der politisch-praktischen Diskussion am besten	265
Literaturverzeichnis	267
Rechtsquellen	285

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Synopsis zum Jahresabschluss der DB AG 2005	32
Abb. 2: Argumentationskette Wettbewerbsbehinderung durch integrierte Eisenbahnunternehmen	41
Abb. 3: Wertschöpfungskette bei Eisenbahnen: Hauptwertschöpfungsstufen	50
Abb. 4: Wertschöpfungskette bei Eisenbahnen: Hauptwertschöpfungsstufen mit Teilstufen	51
Abb. 5: Dimensionen für Trennungsansätze bei Eisenbahnen	54
Abb. 6: Synopsis Trennungsmodelle zur vertikalen Separation im Eisenbahnbereich	55
Abb. 7: Drei-Ebenen-Schema für Eisenbahnen und Flugverkehr nach Knieps	56
Abb. 8: Das Problem der genauen Trennungslinie	62
Abb. 9: Konzessionsmodell nach Böttger	65
Abb. 10: Juristische Restriktionen für die deutsche Bahnreform	71
Abb. 11: Trennungsmodell	74
Abb. 12: Integrationsmodell	75
Abb. 13: Prinzipdarstellung von Integration und Trennung	76
Abb. 14: Eigentumsmodell	78
Abb. 15: Das Eigentumsmodell als Ausgangspunkt weitreichender Desintegration	80
Abb. 16: Varianten fortgeschrittener Netzvielfalt	81
Abb. 17: Finanzholding und Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante	83
Abb. 18: Weitreichende Auflösung der Eisenbahnindustrie bei der Bahnreform in Großbritannien	85
Abb. 19: Oberziele und Teilziele der Deutschen Bahnreform von 1994	87
Abb. 20: Vorrang des Straßen- vor dem Schienenausbau in Deutschland und Europa	94
Abb. 21: Haushaltsentlastung seit der Bahnreform	103
Abb. 22: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1950 – 1998	105
Abb. 23: Bedeutungsverlust der Schiene in Europa	106
Abb. 24: Leistungsentwicklung der Verkehrsträger in absoluten Zahlen	108
Abb. 25: Anspruch und Wirklichkeit politischer Wachstumsvorgaben für den Eisenbahnverkehr in Deutschland	111
Abb. 26: Wachstumsunterschiede in den Güterverkehrsmarktsegmenten	112
Abb. 27: Wachstumsgrenzen der Eisenbahnen in den Güterverkehrsmärkten	114
Abb. 28: Wachstumsgrenzen der Eisenbahnen in den Personenverkehrsmärkten	117
Abb. 29: Marktanteile nach Reiselänge und Verkehrsträger in Japan	118
Abb. 30: Mauthöhe und Marktanteile im SGV	121

Abb. 31: Verkehrszwecke und Verlagerungspotential zugunsten des SPNV und SPFV	122
Abb. 32: Intermodaler Wettbewerb und Hochgeschwindigkeitsverkehr	125
Abb. 33: Betriebswirtschaftlicher Leistungsvergleich für Japan 1: JR Central, JR East und JR West	127
Abb. 34: Betriebswirtschaftlicher Leistungsvergleich für Japan 2: JR Central, JR East und JR West	128
Abb. 35: Leistungsvergleich Personenverkehr Japan (JR West), Europa, USA 1	129
Abb. 36: Leistungsvergleich Personenverkehr Japan (JR West), Europa, USA 2	130
Abb. 37: Leistungsgefälle Eisenbahngüterverkehr: Europa vs. Nordamerika	133
Abb. 38: Die wichtigsten Eisenbahnstromsysteme in Europa	139
Abb. 39: Geplanter Netzausbau und Entmischung der Verkehre in Deutschland	166
Abb. 40: Gründe für eine Konzentration im Eisenbahnverkehr im Transportbereich	177
Abb. 41: Wettbewerbsentwicklung auf der Schiene insgesamt und im Güterverkehr	187
Abb. 42: Entwicklung der wettbewerblichen Vergabe im SPNV	188
Abb. 43: Wettbewerbsentwicklung im Regionalverkehr	191
Abb. 44: Entwicklung der Trassenmeldungen bei der Fahrplankonstruktion	204
Abb. 45: Schweden und Großbritannien – Überlegene Erfolgsmodelle vertikaler Desintegration?	218
Abb. 46: Success Story UK?	219
Abb. 47: Bahnreformen und Effizienzentwicklung in Europa	226
Abb. 48: Alternative Koordinationsformen für Transaktionen mit unterschiedlicher gegenseitiger Bindungsintensität der Tauschpartner	232
Abb. 49: Anreize für Systeminnovationen bei Netz und Transport	235
Abb. 50: Betriebswirtschaftliche Synergien im Konzernverbund	238
Abb. 51: Transaktionskostenerhöhung durch juristische Auseinandersetzungen bei vertikaler Desintegration	241
Abb. 52: Haushalts- und Vermögenseffekte aus Sicht des Kapitalmarkts	251
Abb. 53: Haushalts- und Vermögenseffekte aus kameralistischer Sicht	252

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: 18 Thesen zur Begründung institutioneller Trennungen im Eisenbahnsektor	45
Tab. 2: Vielfalt der Eisenbahnstromsysteme in Europa	140
Tab. 3: ICE und PKW im Preis-Leistungs-Vergleich	183
Tab. 4: Übersicht zur Reflexion der Trennungsargumente	213
Tab. 5: Übersicht zur Reflexion der Integrationsargumente	246
Tab. 6: Ergebnisse des PRIMON-Gutachtens im Überblick	247
Tab. 7: Synopsis Marktentwicklung bei unterschiedlichen Strukturmodellen	249