

VERKEHR

Auf dem falschen Gleis

Bahn-Chef Grube will mit seiner Netztochter viel Geld verdienen, aber die Gewinne nicht ins Schienennetz investieren – zum Schaden der privaten Konkurrenz.

Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und Bahn-Chef Rüdiger Grube geben sich gern wie Winnetou und Old Shatterhand: als Blutsbrüder, so wie jüngst auf der Berliner Bahn-Messe Innotrans. Gerade hat Ramsauer dort vor dem Nachbau der altehrwürdigen Dampflok Adler einen Förderbescheid in Millionenhöhe für moderne Dieselhybrid-Antriebe überreicht, da bedankt sich Grube schon mit überschwänglichem Lob.

„Kongential“ sei das mit Ramsauer. „Wir ticken gleich“, sagt Grube und lässt die Hand seines Gönners nicht mehr los.

Der Bahn-Chef weiß, was ein gutes Verhältnis zum Verkehrsminister wert sein kann. Der CSU-Mann ist sein wichtigster Garant, dass er Wettbewerb kaum fürchten muss und auch künftig dicke Monopolgewinne einstreichen kann.

Dafür sorgt die heutige Struktur der Bahn, der „integrierte Konzern“ aus Schienennetz und Zugverkehr. Zwar sind die beiden Bereiche in separate Tochterfirmen ausgegliedert. Doch darüber sitzt eine Holding, die ihre Filialen an der kurzen Leine führen darf, vor allem den lukrativen Monopolbereich für Schienen und Bahnhöfe („DB Netze“). Alles, was die Tochter verdient, muss sie an die Konzernmutter weiterleiten. Das regelt ein „Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag“.

Zentrales Ziel von Union und Liberalen nach der Wahl war es, den Verbund zu lockern und mehr Wettbewerb auf die Schiene zu bringen. Weit ist die Regierung damit nicht, im Gegenteil: Wie ein interner Vermerk aus Grubes Unternehmen belegt, untergräbt die Bahn das Vorhaben – und Ramsauer lässt das Staatsunternehmen gewähren. An der lukrativen Verbindung, so ist aus seinem Ministerium zu hören, soll vorerst nichts geändert werden.

Geht es nach dem Bahn-Chef, bekommt DB Netze künftig sogar eine noch größere Rolle. Grube will die Netztochter zum großen Gewinnbringer der gesamten Bahn ausbauen – das Gegenteil der ursprünglichen Koalitionsabsichten.

Derzeit steuert das Schienennetz mit 558 Millionen Euro den zweithöchsten Betrag zum Gewinn des Gesamtkonzerns bei; mehr verdient nur der Regionalverkehr. Wie das „streng vertraulich“ eingestufte Dokument der Bahn zeigt, will „DB Netze Fahrweg“ den Gewinn vor Zinsen und Steuern bis zum Jahr 2014 auf 1,1 Milliarden Euro verdoppeln. Im Verhältnis zum eingesetzten Kapital soll der Gewinn von 3,3 auf 6,2 Prozent steigen.

Das ehrgeizige Unternehmensziel ist politisch riskant: Ramsauer müsste die Trassenpreise eigentlich so niedrig wie

FDP im Koalitionsvertrag darauf verständigt hatten, mit den Netzerlösen Eisenbahnstrecken zu erneuern und neu zu bauen, bleibt dafür nicht viel übrig: Die Gewinne sollen nicht investiert, sondern abgeführt werden. Investitionen tätigt DB Netze nur in das bestehende Netz.

Die Bundesregierung kennt die Fehler dieser Konstruktion, sträubt sich aber einzugreifen. Der Grund: Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) will mitkassieren, er hat durchgesetzt, dass die Bahn künftig eine Dividende zahlen muss. Ab 2011 soll der Konzern jährlich eine halbe Milliarde Euro abführen, um Löcher im Bundeshaushalt zu stopfen. Der Bund hat also jedes Interesse an einem guten Konzernergebnis – auch wenn es zu Lasten des Schienen-Wettbewerbs geht.

Zwar lässt Verkehrsminister Ramsauer derzeit prüfen, ob Netzsparte und Bahn-Holding nicht doch stärker getrennt werden können, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen. Doch Ergebnisse werden frühestens Ende Oktober erwartet. Große Änderungen, so ist zu hören, sind nicht geplant.

Auch ein Versuch der Regierungsfaktionen, eine stärkere Trennung im Rahmen des Energiekonzepts zu verankern, scheiterte. Am vergangenen Donnerstag strich Kanzleramtschef Ronald Pofalla (CDU) den Passus kurzerhand. Der Vorschlag gefährde die Dividende des Bundes, so seine Begründung.

Damit droht der nächste Koalitionskrach, denn die FDP besteht darauf, den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu kappen. „Die Finanzierungsverwicklungen staatsnaher Teile der Bahn wie DB Netze und staatsferner Teile wie der Logistiksparte müssen getrennt werden“, fordert FDP-Verkehrsexperte Patrick Döring. Viele Probleme wären auf einen Schlag gelöst, glaubt er. Profitieren würde der Kunde.

Die Bahn hält an ihren Gewinnzielen fest. „Dass die DB Netz AG Gewinne machen will, ist für ein Wirtschaftsunternehmen normal. Ziel der Bahn-Reform war doch gerade der Abschied von der Beamten-Bahn“, sagt ein Konzernsprecher.

Einen ersten Schritt zur Trennung gab es übrigens vor wenigen Monaten. So darf sich DB Netze künftig nicht mehr von Juristen der Konzernholding beraten lassen, wenn es um Netzzugang und Trassenentgelte für Bahn-Konkurrenten geht. Durchgesetzt hat das freilich nicht die Politik, sondern das Bundesverwaltungsgericht.

PETER MÜLLER



Minister Ramsauer (l.), Bahn-Chef Grube*
„Wir ticken gleich“

möglich halten, vor allem um die Schiene attraktiv für den stetig anwachsenden Güterverkehr zu machen. Doch die Gewinnpläne der Bahn zeigen, dass DB Netze mehr kassieren möchte.

Grubes Plan schadet letztlich dem Ausbau der Schiene. Obwohl sich Union und

* Am 22. September auf der Berliner Messe Innotrans.