

mofair e.V.  
Potsdamer Platz 1  
10785 Berlin

Telefon +49 (0) 30 25 899 137  
Telefax +49 (0) 30 25 899 440

E-mail: [info@mofair.de](mailto:info@mofair.de)  
Internet [www.mofair.de](http://www.mofair.de)

2.4.2008

## **Stellungnahme zur Privatisierung der DB AG nach dem Holdingmodell**

### **Zusammenfassung**

Der entscheidende Vorteil des Holdingmodells besteht in der Tatsache, dass die Eisenbahninfrastruktur in der Hand des Bundes verbleibt und die Privatisierung der Transport- und Dienstleistungsgesellschaften in der jetzt vorgesehen Form offen bleibt für zukünftige ökonomische und politische Entwicklungen. Die Eisenbahninfrastruktur darf auf keinen Fall privatisiert werden. Sie braucht einen von der DB AG unabhängigen privaten Betreiber, der eigenes ökonomisches Interesse an einer möglichst hohen Auslastung der Schiene hat. Das geht nur über eine Intensivierung des Wettbewerbs auf der Schiene. Die Gewinnabführung der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften an die DB Holding geht zu Lasten des Bundes, der die Mittel über seine Zuschüsse bereitstellt, und sollte deshalb abgeschafft werden. Sie bietet derzeit auch den Anreiz zugunsten eines hohen Bilanzgewinnes der DB Holding auf Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu verzichten.

Eine Privatisierung der Transportgesellschaften ist schon deshalb erforderlich, weil die DB AG sich zunehmend auf dem internationalen Eisenbahnmarkt betätigt. International Transportleistungen anzubieten, ist keine Aufgabe des Bundes. Ihm fehlen dafür Kenntnisse und Finanzmittel. Dies ist eine Aufgabe privater Unternehmen, die auf eigenes Risiko handeln. Deshalb ist auch eine vollständige Privatisierung erforderlich. Am Ende des Weges muss eine getrennte und vollständige Privatisierung der verschiedenen Verkehrsparten stehen. Die verschiedenen Sparten sind unterschiedlich strukturiert, haben unterschiedliche Geschäftsmodelle und unterschiedliche Börsen- oder Investorenaffinität. Im Interesse des Wettbewerbs ist auch die Privatisierung des Regionalverkehrs der DB AG erforderlich.

Eine dauerhafte Beteiligung des Bundes an den Transportgesellschaften verfälscht den Wettbewerb im Eisenbahnmarkt zulasten privater Eisenbahnunternehmen. Zudem erweist es sich aktienrechtlich als zweischneidiges Schwert, die Kontrolle über die Transportgesellschaft ausüben zu wollen, um Entscheidungen zu Lasten anderer Konzerntöchter verhindern zu können und gleichzeitig konzernrechtliche Haftungsrisiken auszuschließen, wenn Entscheidungen zu Lasten der privatisierten Transportgesellschaft durch die Holding getroffen werden. Notwendig ist deshalb eine Unabhängigkeit der teilprivatisierten Gesellschaft von der Holding, was den Verzicht auf Doppelvorstände erfordert. Dies würde auch verhindern, dass die teilprivatisierte Gesellschaft über die DB AG Einfluss auf die Infrastrukturgesellschaften nehmen kann. Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist sinnvoll und notwendig. Darüber hinaus sollte der Bund die Möglichkeit haben, die

Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer gravierenden und dauerhaften Pflichtverletzung aus der DB AG Holding herauszulösen.

Der Verkaufserlös muss vor allem zur Verbesserung der nationalen Schieneninfrastruktur verwendet werden. Das schließt die Vereinnahmung des Erlöses im Bundeshaushalt ebenso aus wie eine Verausgabung zugunsten der weltweiten Expansionspläne der DB AG. Die Verfolgung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben der Daseinsvorsorge im Eisenbahnmarkt setzt voraus, dass der Staat für die Aufgaben der Daseinsvorsorge gesondert zahlt oder diese weiterhin bestimmten oder allen Marktteilnehmern auferlegt. So kann eine angemessene Versorgung aller Regionen mit Fernverkehrsdienstleistungen sichergestellt werden. Das Interesse der Arbeitnehmer an einem die Teilunternehmen umfassenden Arbeitsmarkt kann im Rahmen von vertraglichen Absprachen berücksichtigt werden. Generell gilt, dass nur der ressourcenschonende Wettbewerb die Chance bietet, den Eisenbahnverkehr durch Effizienzgewinne auf Wachstumskurs zu bringen und Beschäftigung zu sichern.

### **Eisenbahninfrastruktur darf nicht privatisiert werden**

Die Privatisierung der DB AG kann aus grundsätzlichen ökonomischen Erwägungen nur die Unternehmensteile Güter- und Personenverkehr, Logistik und Dienstleistungen umfassen. Die Eisenbahninfrastruktur ist auf Jahre hinaus für Ausbau und Unterhalt auf erhebliche Mittel aus dem Bundeshaushalt angewiesen. Bereits 2007 haben Netz und Bahnhöfe nach Aussagen von Herrn Mehdorn auf der Bilanzpressekonferenz am 31. 3. 2008 648 Mio. € als Gewinn an die DB Holding abgeführt, obwohl die Eisenbahninfrastruktur nur durch milliardenschwere Baukostenzuschüsse des Bundes mehr schlecht als recht aufrechterhalten werden kann. Selbstverständlich steht der DB AG oder jedem anderem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Entgelt für die Bewirtschaftung zu. Die Privatisierung der Eisenbahninfrastruktur würde allerdings eine Verzinsung des Kapitaleinsatzes erforderlich machen, auf die der Bund als Eigentümer verzichtet, da er im Ergebnis die Zinsen an sich zahlen würde mit der Folge eines entsprechend höheren Defizits, das er wieder ausgleichen müsste. Eine renditeorientierte Kapitalbeteiligung privater Investoren an der Eisenbahninfrastruktur würde damit im Ergebnis den Abfluss von öffentlichen Finanzmitteln an private Investoren weiter verstärken.

Auch als „Infrastruktursicherungsmodell“ bezeichnet, sichert das Holdingmodell der DB-Privatisierung zwar nicht die Existenz der Eisenbahninfrastruktur, die vielmehr von der Zufuhr ausreichender Finanzmittel abhängt, aber doch die Schieneninfrastruktur vor dem Zugriff privater Investoren. Die mit dem Modell einhergehende Abkehr von einer die Eisenbahninfrastruktur mit umfassender Privatisierung im Rahmen des sogenannten Eigentumssicherungsmodells ist deshalb sehr zu begrüßen.

Der entscheidende Vorteil des Holdingmodells ist der dauerhafte Verbleib des juristischen und wirtschaftlichen Eigentums an Schienennetz und Bahnhöfen im Besitz des Bundes. Allerdings muss sichergestellt werden, dass die Unabhängigkeit der Infrastrukturgesellschaften nicht durch Vorstandsdoublemandate faktisch eingeschränkt wird. Es stellt auch die Frage, ob ein Beherrschungsvertrag über die teilprivatisierten Holding überhaupt notwendig ist. Zumindest bis zu der diskutierten Grenze von unter 50 % privater Beteiligung entscheidet der Bund als Mehrheitseigentümer.

Der Bund kann im Holdingmodell über die strategische Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur vor dem Hintergrund seiner verkehrspolitischen Ziele und Notwendigkeiten bestimmen. Darüber hinaus kann im Holdingmodell zukünftigen ökonomischen und politischen Entwicklungen flexibel Rechnung getragen werden.

### **Privatisierung der Eisenbahnverkehrsgesellschaften erforderlich**

Eine Privatisierung der Eisenbahnverkehrsgesellschaften liegt in der Logik der Bahnreform, deren wichtigstes Ziel in der Leistungssteigerung der Schiene insbesondere durch Intensivierung des Wettbewerbs bestand und immer noch besteht. Der Wettbewerb soll zu mehr Verkehr auf der Schiene führen und auf diese Weise das Angebot für die Fahrgäste verbessern und Mehreinnahmen an Trassenentgelten erbringen, um die Eisenbahninfrastruktur soweit wie möglich aus sich selbst finanzieren zu können. Leider ist es in der Vergangenheit nicht gelungen, den Wettbewerb auf der Schiene in dem erforderlichen Maß zu intensivieren. Je intensiver der Wettbewerb und je größer das Volumen des Wettbewerbsmarkts, desto besser werden die Bedürfnisse der Fahrgäste und der öffentlichen Hand befriedigt.

Darüber hinaus hat sich die DB AG in den letzten Jahren vor allem auf den Eisenbahnverkehrsmärkten in Europa durch Übernahmen und Beteiligungen neue Standbeine verschafft. „Unserem Ziel, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, sind wir ein gutes Stück näher gekommen“, sagte Harmut Mehdorn auf der Bilanzpressekonferenz am 31.7.2008. Im Einzelnen handelt es sich um den Erwerb von Laing Rail und EWS (Großbritannien), Transfesa und Spain-Tir (Spanien), ferner um Projekte in Polen, Rumänien und sogar im arabischen und chinesischen Raum. Weitere Expansionen sind geplant oder sogar schon in Angriff genommen. Damit verschieben sich Unternehmenszweck und Unternehmenstätigkeit der DB AG gravierend und der Finanzierungsbedarf erhöht sich massiv. Bereits jetzt wird nur noch rd. die Hälfte des Umsatzes mit der Schiene gemacht und 1/3 des Umsatzes außerhalb von Deutschland (Bilanzpressekonferenz). Zum Schutz oder zur Unterstützung dieser internationalen Aktivitäten kann sich die DB AG weder auf das Grundgesetz noch auf die Sicherungsgarantien des Bundes als Eigentümer berufen. Weder ist es Aufgabe des Bundes weltweit Güter- und Personenverkehrsleistungen anzubieten, noch dürfte er über die dafür notwendige Kompetenz verfügen, von der Unmöglichkeit des Bundes als Eigentümer die für diese Expansion erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen, von der Wettbewerbsverzerrung und den wirtschaftlichen Risiken ganz zu schweigen.

Deshalb ist die Privatisierung der DB AG in Form einer Beteiligung privater Investoren an den in einer Holding zusammengefassten Transportunternehmen unter dem Dach der DB AG aus ökonomischen Gründen grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung. Das Ziel muss allerdings weiterhin in einer vollen Privatisierung bestehen. Bei einer Minderheitsbeteiligung kommen die privaten Investoren in den Schutz des Bundes als Mehrheitseigentümer. Gerade die internationalen Aktivitäten der DB AG, die mit einem Eintritt privater Investoren noch verstärkt werden dürften, erfordern aus Wettbewerbsgründen, dass die Transportholding zu 100% privatisiert wird. Eine teilweise Privatisierung erweist jedenfalls auch nicht als ausreichend wenn das Ziel der Bahnreform unverändert in einem effizienten Wettbewerbsmarkt im Eisenbahnverkehr besteht und die verschiedenen Verkehrsparten letztlich weltweit operieren können und sollen. Bei einer Minderheitsbeteiligung privater Investoren an der Transportholding bleibt der Monopolist DB AG unverändert erhalten und die Beteiligung privater Finanzinvestoren wird das Interesse an einer Monopolrendite sicherlich nicht schmälern. Andererseits sind Konglomerate derart unterschiedlicher Bedingungen und Zielsetzungen in der Regel weniger attraktiv für Investoren.

### **Erlöse zugunsten des nationalen Eisenbahnverkehrs verwenden**

Die vorgesehene Privatisierung wird zusätzliches Kapital in die Kassen spülen. Es wird entschieden werden müssen, wo dieses Geld investiert wird. Aus verkehrspolitischen Gründen ist eine vollständige Verwendung zugunsten des Eisenbahnverkehrs in Deutschland zu wünschen. Dies bedeutet, dass dem Verkäuferlös einerseits keine Mittel für den Bundeshaushalt entnommen werden, aber andererseits mit den Erlösen auch nicht die Expansionspläne der DB AG im globalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt finanziert werden dürfen.

## **Gemeinwohlaufträge der Eisenbahn absichern**

Von verschiedener Seite wird mit Blick auf den Gemeinwohlauftrag der Eisenbahn und den verkehrspolitischen Zielen des Bundes eine Privatisierung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr oder weniger abgelehnt. Zumindest wird der Einfluss privater Investoren auf die Möglichkeiten, gemeinwohlorientierte Zielsetzungen zu verfolgen, für negativ gehalten. Das gilt nach Auffassung der Gegner einer Privatisierung für Aufgaben der Daseinsvorsorge im Schienenpersonennahverkehr und im Fernverkehr und für bestimmte nichtrentierliche Teile des Güterverkehrs. Es ist sicher zutreffend, dass private Investoren vorrangig an der Rendite ihrer Investition interessiert sind. Das bedeutet aber nicht, dass die entsprechenden Unternehmensteile nicht privatisiert werden können oder sollten. Denn auch ohne Privatisierung werden Ressourcen für die Erfüllung der Aufgaben der Daseinsvorsorge benötigt und aufgebracht. Im Falle einer Privatisierung wird der Ressourcenverbrauch sichtbar und es kann darüber entschieden werden, in welchem Umfang und auf welche Weise er gedeckt werden soll. Zudem bietet der Wettbewerb die Chance, die Effizienz in den privatisierten Unternehmensteilen zu verbessern.

Die erfolgreiche Verfolgung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben der Daseinsvorsorge in privatisierten ehemals staatlich legitimierten Monopolmärkten setzt voraus, dass der Staat für die Aufgaben der Daseinsvorsorge gesondert zahlt oder diese weiterhin bestimmten oder allen Marktteilnehmern mit oder ohne Ausgleich auferlegt. Entsprechende Regelungen gibt es bereits bei der Post, der Telekom und den Energieversorgern. Auch der Schienenpersonennahverkehr ist nach diesem Prinzip ausgerichtet. Die Aufgabenträger definieren die ausreichende Verkehrsbedienung und die Verkehrsunternehmen erbringen die Transportleistungen. Der Besteller der gemeinwirtschaftlichen Leistung ist mit dem Ersteller nicht identisch. Besteller- und Erstellerfunktion sind getrennt.

Die Trennung von Besteller- und Erstellerfunktion erlaubt die Verfolgung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben in einem wettbewerblich organisierten Eisenbahnverkehrsmarkt. Trotz erheblicher Funktionsmängel aus Sicht des Wettbewerbs zeigt der Erfolg des Schienenpersonennahverkehrs dies ganz eindeutig.

## **Privatisierung der einzelnen Verkehrssparten notwendig**

Mit Blick auf das Ziel „durch Wettbewerb mehr Verkehr auf die Schiene“ stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, alle Sparten von Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Fernverkehr über den Regional- und Stadtverkehr bis hin zum Güterverkehr auf Schiene und Straße in einer Holding zusammenzufassen und dann in einem bestimmten Umfang eine private Kapitalbeteiligung einzugehen. Dies mag derzeit der einzig politisch gangbare Schritt sein.

Am Ende des Weges sollte allerdings eine getrennte und vollständige Privatisierung der verschiedenen Verkehrssparten stehen. Die verschiedenen Sparten sind unterschiedlich strukturiert, haben unterschiedliche Geschäftsmodelle und unterschiedliche Börsen- oder Investorenaffinität. Aber auch aus verkehrspolitischen Gründen dürfte es sinnvoller sein, die einzelnen Sparten zu privatisieren, damit es nicht wieder zu Abhängigkeiten und Monopolstrukturen kommt, die eine wettbewerbliche Organisation des Eisenbahnverkehrsmarktes deutlich erschweren, wenn nicht sogar verhindern.

Gegen die Privatisierung wird vor allem mit dem Schlagwort einer Zerschlagung der Bahn polemisiert. Dabei geht es nach unserer Auffassung nicht um eine Zerschlagung sondern um die Organisation eines leistungsfähigen Eisenbahnmarktes. Dazu ist ein funktionsfähiger Wettbewerb erforderlich, der mit einem integrierten marktbeherrschenden ehemaligen Monopolisten nicht zu erreichen ist.

So ist im Fernverkehr nicht nur eine Kapitalprivatisierung des DB Fernverkehr AG notwendig, sondern es muss gleichzeitig eine angemessenen Versorgung aller Regionen mit

Fernverkehrsdienstleistungen sichergestellt werden. Im Güterverkehr wird es darauf ankommen, den Einzelwagenladungsverkehr zu erhalten und zu entwickeln. Beide Aufgaben werden, wie die Erfahrung zeigt, bereits im Rahmen der jetzigen DB AG nicht ausreichend erfüllt. Eine bloße Kapitalbeteiligung privater Investoren wird daran wenig ändern, wenn es nicht zu einem fairen Wettbewerb kommt, in dem private Wettbewerbsunternehmen die entsprechenden Marktsegmente entwickeln. Nur dann besteht auch die Chance, dass der Staat die Aufgaben der Daseinsvorsorge zu finanziell angemessenen Bedingungen erfüllen kann.

### **Privatisierung der DB Fernverkehr AG**

Im Fernverkehr nimmt der Bund eine Bestellerfunktion ähnlich wie die Länder im SPNV bisher nicht wahr, obwohl er einen grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag für den Schienenfernverkehr hat. Dies hat dazu geführt, dass weite Teile Deutschlands heute bei nichtprivatisierter Staatsbahn ohne angemessene Fernverkehrsanbindung sind. Dieser Trend wird sich mit einer teilprivatisierten Fernverkehrsgesellschaft weiter verstärken. Der Bund muss vor einer Teilprivatisierung entweder ein Besteller- und Erstellermodell für den Fernverkehr gesetzlich verankern oder die Fernverkehrsgesellschaften vertraglich oder gesetzlich verpflichten, einen flächendeckenden Mindeststandard anzubieten.

### **Privatisierung des Güterverkehrs**

Die Privatisierung des Güterverkehrs ist aufgrund der hohen Ertragskraft dieser Sparte kein Problem. Der Zuwachs der weltweiten Transport- und Logistikaktivitäten bietet genügend Fantasie für eine finanziell erfolgreiche Privatisierung. Verlagerungspotentiale für den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene können auch durch die Gestaltung der LKW-Maut aktiviert werden. Eine Verstärkung des Wettbewerbs würde auch dazu beitragen, bisher wenig ertragreiche Güterverkehre, wie z.B. den Einzelwagenladungsverkehr, in die Gewinnzone zu führen.

### **Privatisierung der DB Regio AG**

Während sich eine Kapitalprivatisierung des Personenfern- und Güterverkehrs vor allem an international tätige Investoren richtet, so wie sich auch die DB AG ihrerseits mit der Übernahme oder Beteiligung an ausländischen Wettbewerbern internationalisiert, ist der Schienenpersonennahverkehr örtlich und regional orientiert. Er wird von den Ländern finanziert und von regionalen Schienenverkehrsunternehmen der DB Regio AG oder deren privaten Wettbewerbern in eigener Verantwortung erbracht. Im Schienenpersonennahverkehr kommt es nicht zuerst darauf an, dass sich private Investoren kapitalmäßig an der DB Regio AG beteiligen, sondern dass das notwendige Angebot an Schienenverkehrsleistungen kostengünstig erbracht wird. Die Erfahrung zeigt, dass das derzeit nur in begrenztem Umfang der Fall ist.

Die wichtigste Ursache dafür ist die Tatsache, dass der Wettbewerb weder auf dem Gebiet der Erbringung der SPNV-Leistungen noch auf dem Gebiet der Bewirtschaftung der regionalen Schieneninfrastruktur hinreichend realisiert wurde. So wurden z.B. im SPNV bis heute mehr als 75 % aller bundesweit gefahrenen Zugkilometer noch nicht ein einziges Mal im Wettbewerb vergeben. Allein im Bereich SPNV ergeben Hochrechnungen auf Basis der Einsparungen, die bisher durch den Wettbewerb erzielt werden konnten, ein Effizienzpotenzial von rund 900 Mio. € pro Jahr bei verbesserter Qualität des Angebotes.

Die DB Regio AG erbringt auf der Basis von nicht im Wettbewerb vergebenen Verkehrsverträgen mit den Ländern den weit überwiegenden Anteil an SPNV-Leistungen und stellt den größten Gewinnbringer im Konzern dar. Im Jahr 2007 betrug der Gewinn nach Herrn Mehdorn 451 Mio. €. Hinzu kommen rd. 310 Mio. € Rückstellungen, von denen einige behaupten, sie seien für Kostensteigerungen gebildet worden, während andere darin eine Vorsorge für eventuelle Rückzahlungen aus dem Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg sehen. Insbesondere kostenintensivere Nebenstrecken wurden in den Wettbewerb gegeben, während die

hochausgelasteten, gewinnbringenden Regionallinien in dicht besiedelten Gebieten ohne Anpassung der Entgelte nach unten, wie sie aus beihilferechtlichen Gründen erforderlich gewesen wäre, bei der DB Regio AG verblieben.

Um die Effizienzreserven der DB Regio zu realisieren, muss eine vollständige Privatisierung der DB Regio angestrebt werden. Die DB Regio AG besteht aus 9 Regionalleitungen, die DB Stadtverkehr aus 23 Regionalgesellschaften, die hervorragende Einheiten für eine Privatisierung darstellen.

### **Kein integrierter Konzern erforderlich**

Angesichts der Unterschiedlichkeit der verschiedenen Geschäftsfelder der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nur in verkehrlicher, sondern auch in räumlicher Hinsicht ist das Festhalten an einem integrierten Konzern wenig sinnvoll. Entscheidende fachliche Argumente, die die oben genannten Gesichtspunkte aufwiegen könnten, wurden dazu bisher weder aus den zuständigen Bundesressorts noch von anderer Seite vorgetragen. Allerdings muss das Interesse der Arbeitnehmer an einem die Teilunternehmen umfassenden Arbeitsmarkt berücksichtigt werden. Dies dürfte zumindest für die derzeitigen Beschäftigten im Rahmen von vertraglichen Absprachen sichergestellt werden können.

Generell gilt allerdings, dass es gerade für die Beschäftigten der Eisenbahnbranche es am besten wäre, wenn die Infrastruktur verselbständigt und der umgehend ausbrechende Wettbewerb auf dem Gleis den Schienenverkehrsmarkt zu einer normalen Branche entwickeln würde. Szenarien, wonach die Netztrennung 50.000 oder gar 80.000 Arbeitsplätze kosten würde, entbehren jeglicher Grundlage. Im Gegenteil gilt, dass nur der ressourcenschonende Wettbewerb die Chance bietet, den Eisenbahnverkehr durch Effizienzgewinne auf Wachstumskurs zu bringen und Beschäftigung zu sichern.

Darüber hinaus ist es in jedem Fall möglich, dass bei einem Betreiberwechsel auch das Personal und die Betriebsmittel, Fahrzeuge, Werkstätten und Abstellhallen, von dem neuen Betreiber übernommen werden können. Es ist Sache des Aufgabenträgers im Schienenpersonenverkehr darüber zu entscheiden und entsprechende Vorgaben für die Ausschreibung zu machen.

Betrachtet man die Teilprivatisierung der Verkehrsholding der DB AG als Vorstufe eines weiteren Privatisierungsprozesses, dessen Ausprägung den Entwicklungen in der Zukunft überlassen bleiben muss, könnte man zumindest für eine Übergangszeit das Interesse der DB Holding nachvollziehen, die Kontrolle über die teilprivatisierte Verkehrsgesellschaft zu behalten. Dies könnte aber zu erheblichen Konflikten mit den privaten Investoren führen.

Zudem erweist es sich aktienrechtlich als zweischneidiges Schwert, die Kontrolle über die Transportgesellschaft ausüben zu wollen, um Entscheidungen zu Lasten anderer Konzerntöchter verhindern zu können und gleichzeitig konzernrechtliche Haftungsrisiken auszuschließen, wenn Entscheidungen zu Lasten der privatisierten Transportgesellschaft durch die Holding getroffen werden. Diese Probleme lassen sich auch nicht durch Vorstandsdoppelmandate aus der Welt schaffen.

### **Eisenbahninfrastruktur im Holdingmodell**

Zwar bleibt der Bund alleiniger Eigentümer der DB AG Holding und darüber auch zu 100 % Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur. Allerdings ist bekanntermaßen die Steuerung einer Aktiengesellschaft über Aufsichtsrat und Vorstand ziemlich indirekt. Sie stellt kein wirksames Instrument dar, schwerwiegende Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder der DB AG Holding abzustellen und zu sanktionieren.

Aus diesem Grunde ist eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sinnvoll und notwendig. Darüber hinaus sollte der Bund die Möglichkeit haben, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer gravierenden und dauerhaften Pflichtverletzung aus der DB AG Holding herauszulösen. Auch sollte ein Katalog bestimmter Rechtsgeschäfte der Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbart werden, die der Zustimmung des Bundes als Eigentümer bedürfen, um wirksam zu werden.

### **Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur im Wettbewerb**

Aus Wettbewerbsgründen ist es auch erforderlich, dass die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur durch einen unabhängigen Betreiber erfolgt. Nur der bietet die Gewähr, aus eigenem Interesse auf alle Trassennutzer vorurteilsfrei, risikofreudig und offensiv zuzugehen und ein Maximum an Erträgen aus der Eisenbahninfrastruktur zu erwirtschaften. Einen solcher Anreiz lässt sich nicht durch behördliche Instrumente der Kontrolle und Regulierung erzwingen. Dieser Anreiz muss ökonomisch sichergestellt werden, wozu die Unabhängigkeit des Netzbetreibers unerlässlich ist. Dessen Effizienzorientierung kann man seinerseits dadurch sicherstellen, dass Zielvereinbarungen abgeschlossen werden, an deren Einhaltung das Management gemessen wird. Zudem bietet sich die Möglichkeit, den Betreiber der Infrastruktur im Wettbewerb auszuwählen und in bestimmten Abständen neu zu vergeben. Selbstverständlich steht es der DB Netz AG frei ebenso wie anderen Betreibern auch, sich im Rahmen einer Ausschreibung um den Bewirtschaftungsauftrag zu bewerben.

Angesichts der Tatsache, dass die Eisenbahninfrastruktur in hohem Maße öffentlicher Finanzmittel bedarf, sollte gesetzlich geregelt werden, dass sie keinen Beitrag zum Konzerngewinn leisten muss. Damit würde das Interesse der DB Holding erheblich nachlassen, die Eisenbahninfrastruktur wie bisher selbst zu bewirtschaften und sich die Möglichkeit bieten, den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur im Wettbewerb auszuschreiben. Das würde dem Wettbewerb auf der Schiene sehr zugute kommen, die Angebote für die Kunden verbessern und für eine höhere Auslastung der Eisenbahninfrastruktur sorgen, die den öffentlichen Finanzbedarf minimiert.