

# Bahnreform und Infrastruktur- finanzierung in Japan- in Bezug auf vollständige und unvollständige Privatisierung

Prof.Dr.Toru Sakurai  
College of Commerce  
Nihon University

---

# Gliederung

- I. Einleitung
  - II. Vollständigkeit und Unvollständigkeit der Privatisierung
  - III. Beide Seiten der Bahnreform in Japan in Vergleich zu der in Deutschland
  - IV. Infrastrukturfinanzierung nach der Bahnreform in Japan
  - V. Abschluss
-

---

# I. Einleitung

## 1. Ziel des Vortrages

1. Besonderheiten und Probleme der Bahnreform in Japan zu erklären
2. Mittel und Wege der Infrastrukturfinanzierung nach der Bahnreform vorzustellen

## 2. Gesichtspunkt

1. Vollständigkeit und Unvollständigkeit der Privatisierung
  2. ein Vergleich mit der Bahnreform in Deutschland
-

## II. Voll- und Unvollständigkeit der Priv.

### 1. Der weiteste Begriff der Priv.

- 1) eine Maßnahmen des staatlichen Rückzugs aus Wirtschaftsleben
- 2) Gegenbegriff des staatlichen Eingriffs

### 2. Eine Ordnung des Begriffes

- 1) Vollständige bzw. vollkommene Priv.
- 2) Unvollständige bzw. mangelhafte Priv.

### 3. Kriterien der Voll- und Unvollständigkeit

- 1) Ziele und Formen der Priv.
- 2) Zentrale Weichenstellung der Priv.
- 3) Finanzielle Resultaten der Priv.

---

# Ziele der Priv.

- Betriebliche Ziele
    - Steigerung der Effizienz des Unternehmen
  - Ordnungspolitische Ziele
    - Belebung des Wettbewerbs in der betreffenden Branche
  - Finanzielle Ziele
    - Erhöhung der Einnahmen bzw. die Verringerung der Ausgaben oder der Verschuldung
-

# Formen der Priv. der Öffentlichen Unternehmen

- Formelle Priv.
- Materielle Priv.
  - Priv. durch Übergang von Eigentums- und bzw. Gesellschaftsrechten
    - Vollpriv.
    - Teilpriv.
  - Priv. ohne Eigentumsveränderung
    - Verpachtungen
    - Betriebsführungsverträge

# Zentrale Weichenstellungen der Priv.

- Trennung von Infrastruktur und Betrieb
  - Rechnerische Trennung
  - Institutionelle Trennung
  - Organisatorische Trennung
- Spartenteilung
  - Regionale Teilung
  - Funktionale Teilung
- Aussagen der Mitarbeiter
- Sanierungsmaßnahmen
  - Abbau der Verschuldung
  - Zuschüsse

---

# Finanzielle Resultate der Priv.

- Verbesserung des ausgewiesenen Unternehmensergebnis
    - Betriebsergebnis und ordentliche Ergebnis
    - Börsengangsfähig bei einer Aktiengesellschaft
  - Reduzierung der Belastung von öffentlicher Hand
-



---

### III. Beide Seiten der Bahnreform in Japan in Vergleich zu der in Deutschland

1. Verlauf der Bahnreform in Japan
  2. Die vollständigere Seite der Bahnreform in Japan als in Deutschland
  3. Die unvollständigere Seite der Bahnreform in Japan
-

---

# 1. Verlauf der Bahnreform in Japan

## 1) Planstellung

- (1) Hauptbericht von der Zweite Ad-Hoc-Komitee am 30. Juli 1982
- (2) Gutachten von der JNR-Wiederaufbau Komitee am 26. Juli 1985

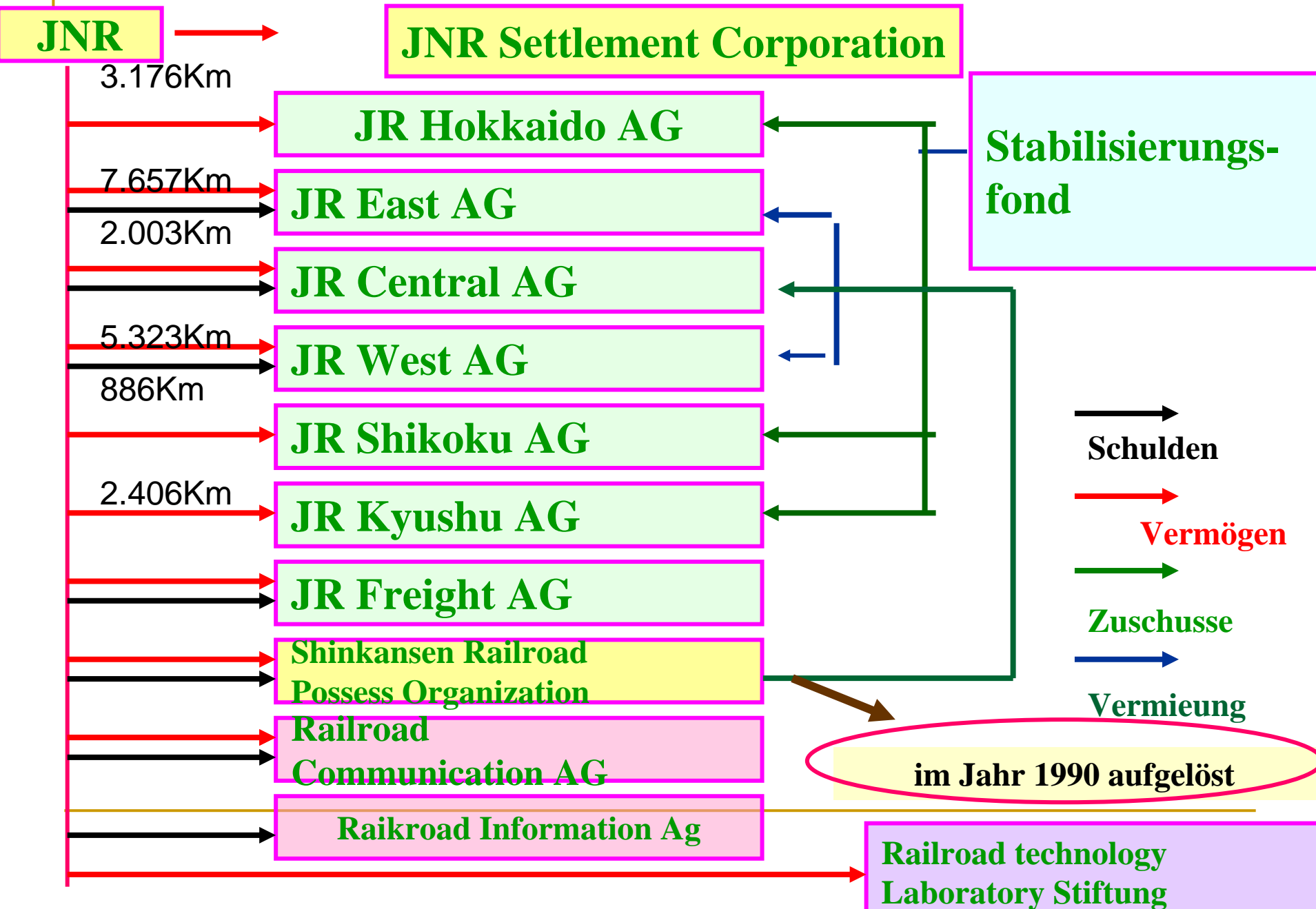
## 2) Gesetzgebung

- (1) JNR-Reformgesetzen , die am 26. November 1986 verabschiedet wurden

## 3) Einrichtung der Nachfolge am 1. April 1987 (Abb. 1 u. Abb. 2)

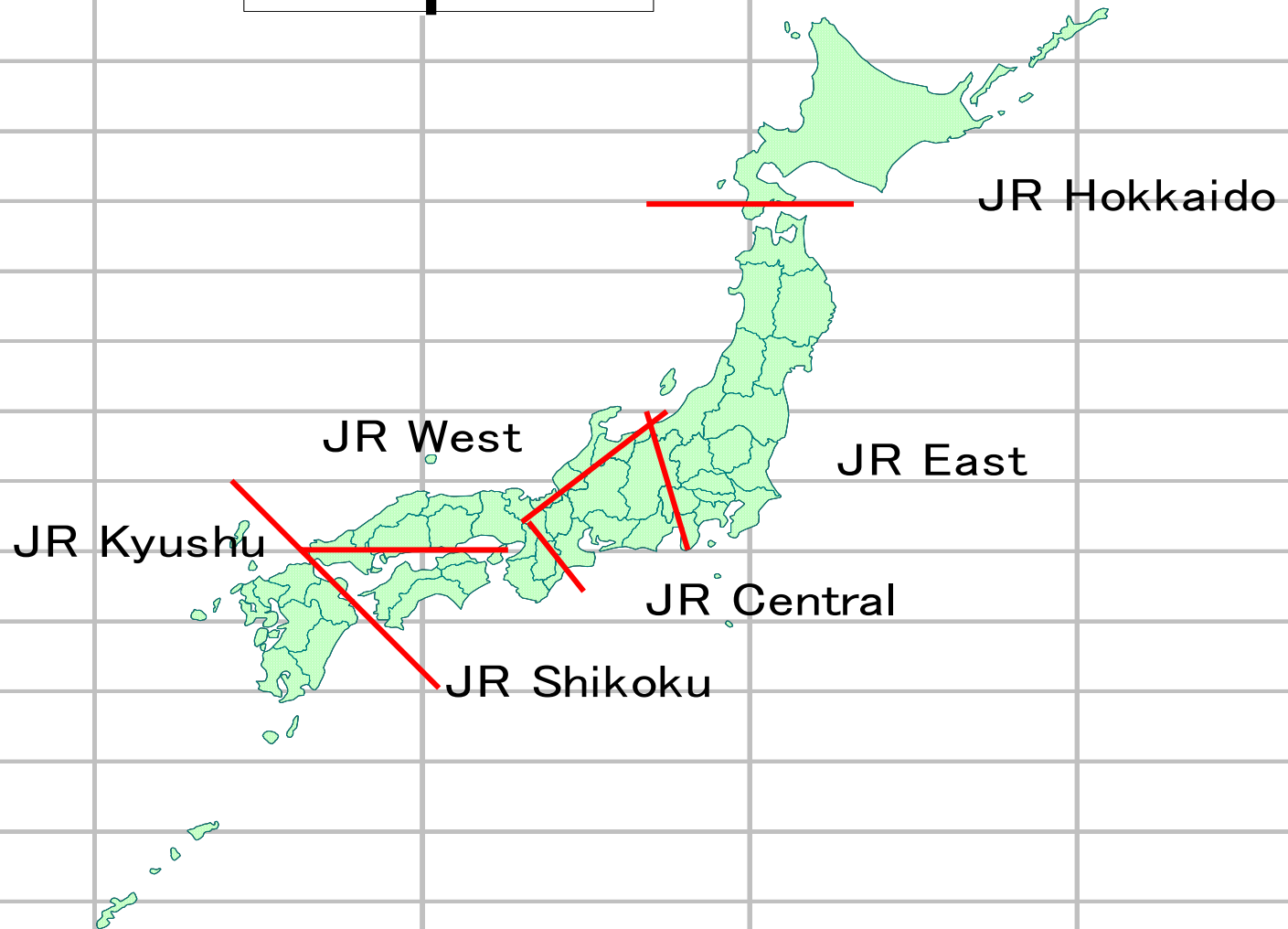
- (1) Regionale Personenverkehr: JR Hokkaido, JR East, JR Central, JR West, JR Shikoku und JR Kyushu
  - (2) Güterverkehr: JR Freight
  - (3) Übernahme der Restschulden und Restmitarbeiter: JNR Settlement Corporation
-

# Abb.1 Privatisierung der JNR (1.4.1987)



# Abb.2 Geschäftsumfang der 6 regionale JR

Japan



## 2. Die vollständigere Seite der Bahnreform in Japan als in Deutschland

- 1) Ziele: Vorrangig der betriebliche Effizienz unter freiem Wettbewerb auf Verkehrsmarkt
- 2) Formen: Materielle Priv. und Börseneingang der 3 JR auf Honshu
- 3) Zentrale Weichenstellungen: Ohne Infrastrukturverantwortung in herkömmliche Strecken
- 4) Resultate: Verringerung des direkten Belasten von öffentlicher Hand

# Tab.1-1 Gegenüberstellung der Bahnreform in Japan und in Deutschland

Kriterien	Japan	Deutschland
Ziele	Effizienter zu machen Unterdrückung auf der Gewerkschaft	Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Entlastung des Haushaltes
Hinterründe	Finanzkrise des Unternehmens und des Haushaltes	Finanzkrise geschleunigt durch den Einflüssen von EU Markt Integration und deutsche Vereinigung
Verkehrs- politische Rahmenbe- dingungen	freier Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt	Umweltfreundliche Bahn: mehr Verkehr auf Schiene

## Tab.1-2 Gegenüberstellung der Bahnreform in Japan und in Deutschland

Kriterien	Japan	Deutschland
formelle Priv.	Umwandlung von öffentlichem selbstständigen Unternehmen auf AG	Umwandlung von Sondervermögen auf AG
materielle Priv.	drei JR auf Honshu, Börseneingang und Vollpriv.	noch nicht

# Tab.1-3 Gegenüberstellung der Bahnreform in Japan und in Deutschland

Kriterien	Japan	Deutschland
Trennung von Netz und Betrieb	keine außerhalb Güterbahn	erfolgt
Infrastrukturverantwortung des Staates	herkömmliche Strecken: nein,	Ja, durch der Fahrwegegesellschaft
	Shinkansen-Strecken: ja	
regionale Aufteilung	Personenverkehr in 6 JR	nicht erfolgt
funktionelle Aufteilung	Personenverkehr und Güterverkehr	Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterverkehr
unrentable Strecken	Umstellung der 83 Strecken (3.157km) auf Busse und gemischt-wirtschaftlichen Eisenbahnunternehmen	Regionalisierung des ÖPNV



# Tab.1-4 Gegenüberstellung der Bahnreform in Japan und in Deutschland

Kriterien	Japan(Finanzjahr)	Deutschland
über- nommene Mitarbeiter	Ende 1985      277.020	Ende 1992      398.398
	Anfang 1987    200.652	Ende 1993      355.363
	Anfang 1990    192.000	Anfang 1994 342.852
		Anfang 1995 301.936
Verschul- dung	Belasten der JR 11,6Billionen Yen	Vermögensabwertung 82,6Mrd.DM
	JNR Settlement Corporation 25,5Billionen Yen	Verschuldenentlastung 70,4Mrd.DM
		Entlastung von Personalkosten usw. 107,6Mrd.DM

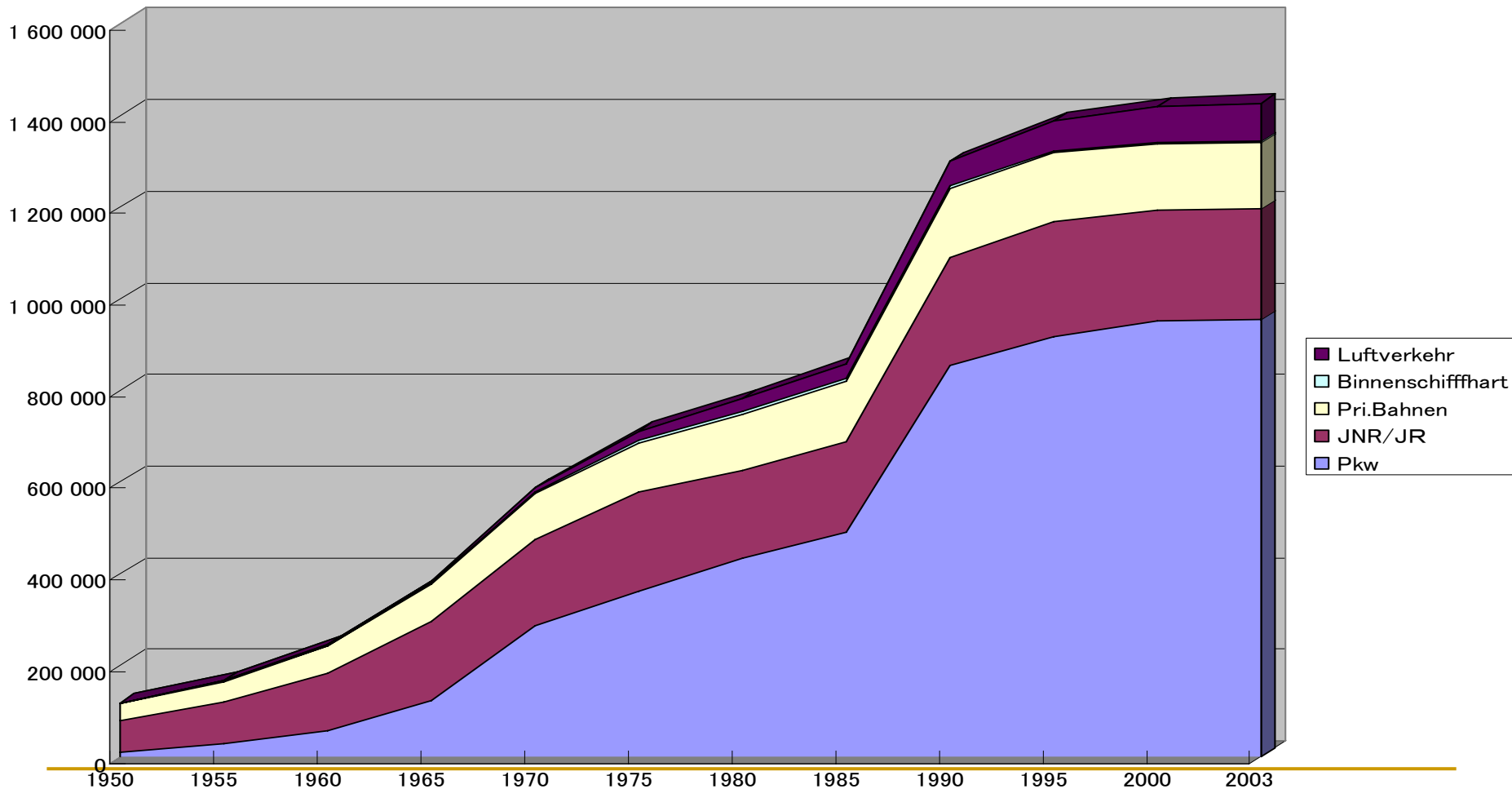
# Tab.1-5 Gegenüberstellung der Bahnreform in Japan und in Deutschland

Kriterien	Japan	Deutschland
Resultate	Verbesserung der 3 JR auf Honshu	Schwarz-Null, defizitär und positiv(2004)
	Defizitäre Ergebnisse der 3 JR in Inseln und der JR Freight	
	geringere Belastung des Haushaltes	Belastung des Haushaltes zugenommen?(einschließlich Ausgleich gem.Regionalisierungsge setz)

### 3. Die unvollständigere Seite der Bahnreform in Japan

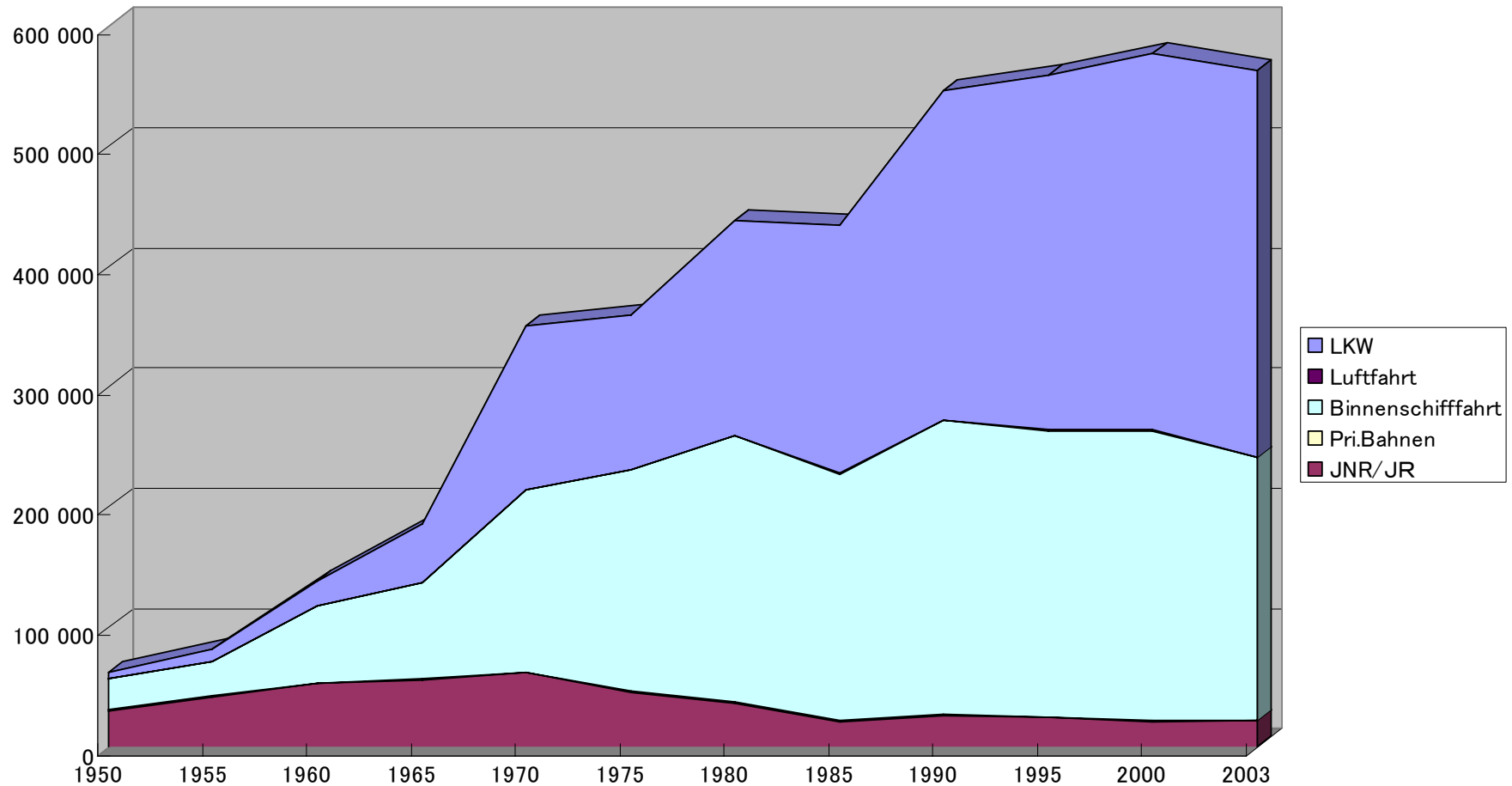
- 1) Nicht-Verwirklichung der materiellen Priv. bei der 3 JR in Inseln und JR Freight
  - (1) Verkehrsleistungen: bis 1990 zunehmend wegen der Bubble Economy, danach stabil
  - (2) Niedrigere bzw. negative Rentabilität
  - (3) Diskriminierungsmöglichkeit bei der Fahwegbenutzung gegen JR Freight
- 2) Zunahme der Verschulden, die JNR Settlement Corporation übernommen hat
- 3) Fortbestand der Infrastrukturverantwortung des Staates für Schinkansen-Streckenausbau (nächstes Thema)

# Abb.3 Entwicklung des Verkehrsmarktes in Japan: Personenverkehr(Mio.PersonenKm)



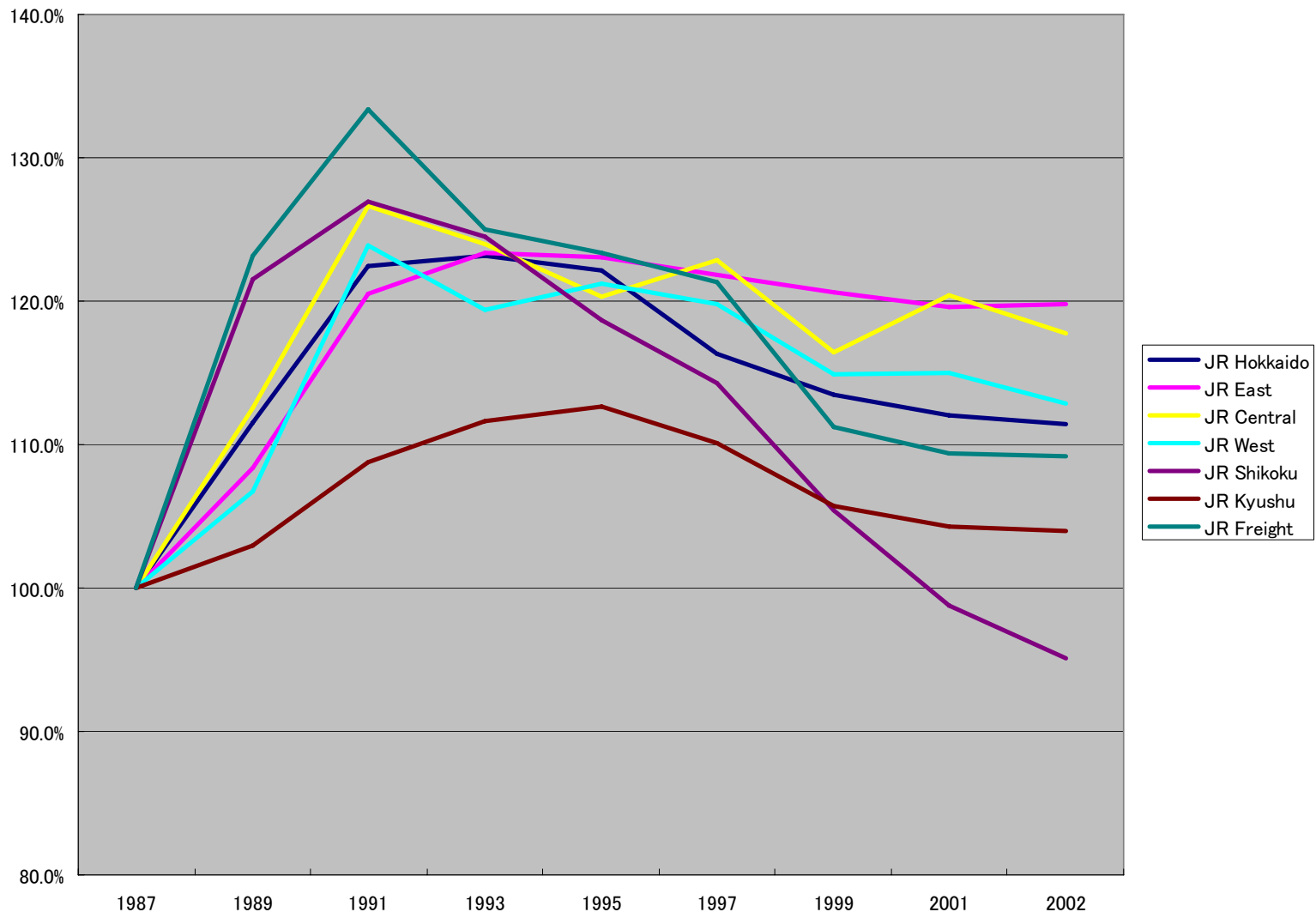
Quelle) Verkehrs- und Bauministerium Japan(Hrsg.), Übersicht über die Verkehrsstatistik. Tokyo, 2004

# Abb.4 Entwicklung des Verkehrsmarktes in Japan: Güterverkehr(Mio.TonnenKm)



Quelle) Verkehrs- und Bauministerium Japan(Hrsg.), Übersicht über die Verkehrsstatistik, Tokyo, 2004

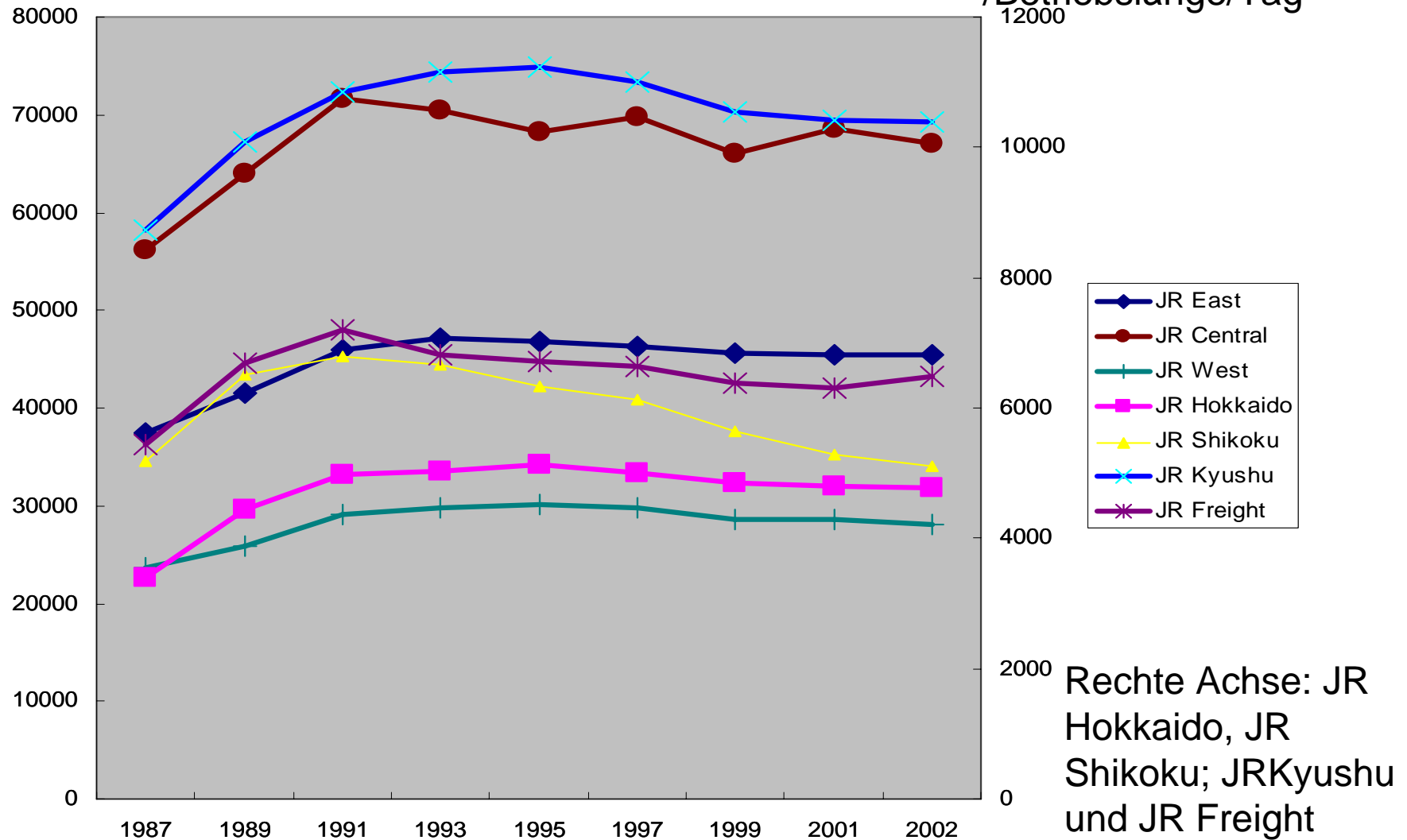
# Abb.5 Verkehrsleistungen der 7 JR(Index)



Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

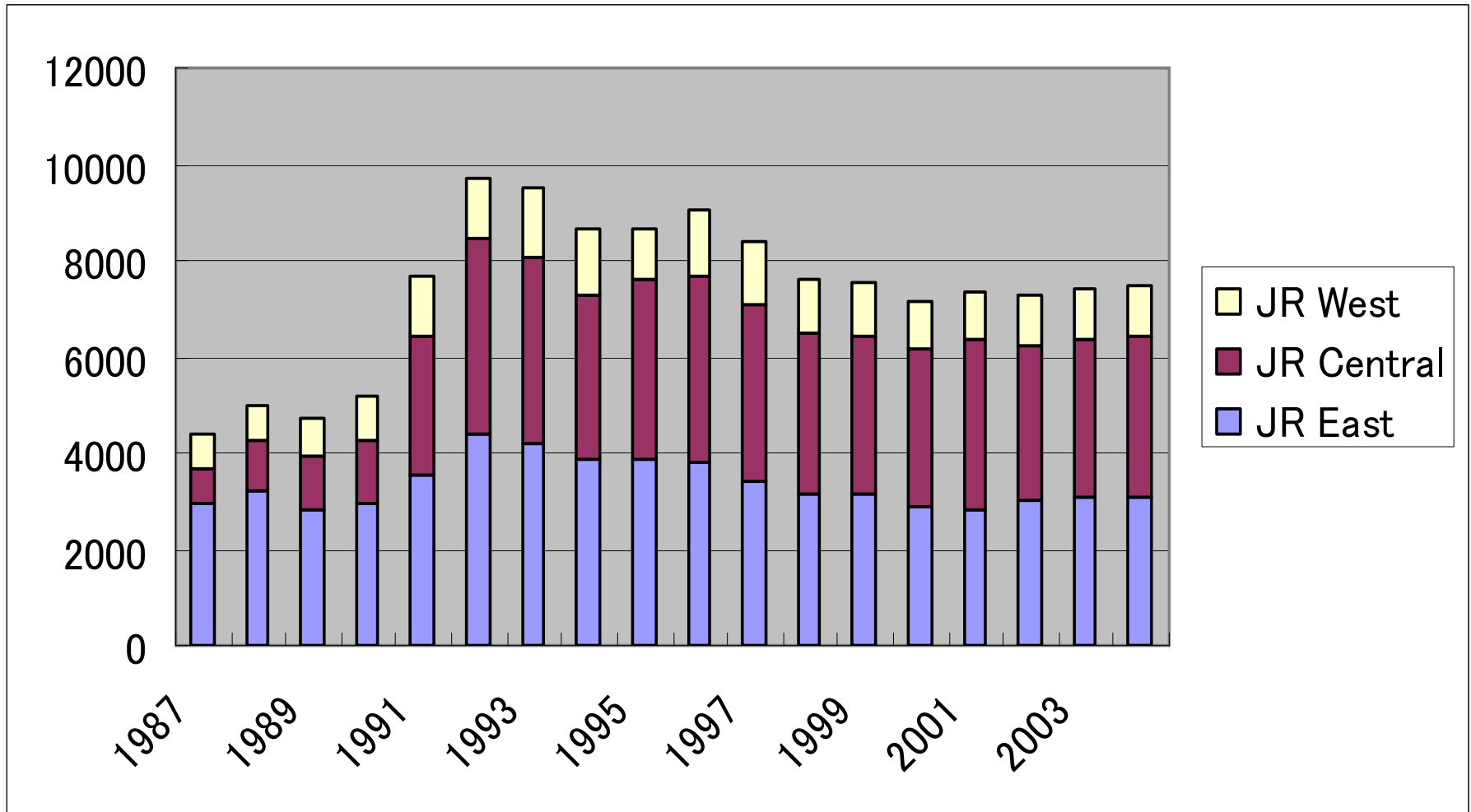
# Abb.6 Verkehrsdichte der 7 JR

Personen(Tonne)  
/Betriebslänge/Tag



Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik. verschiedene Jahren.

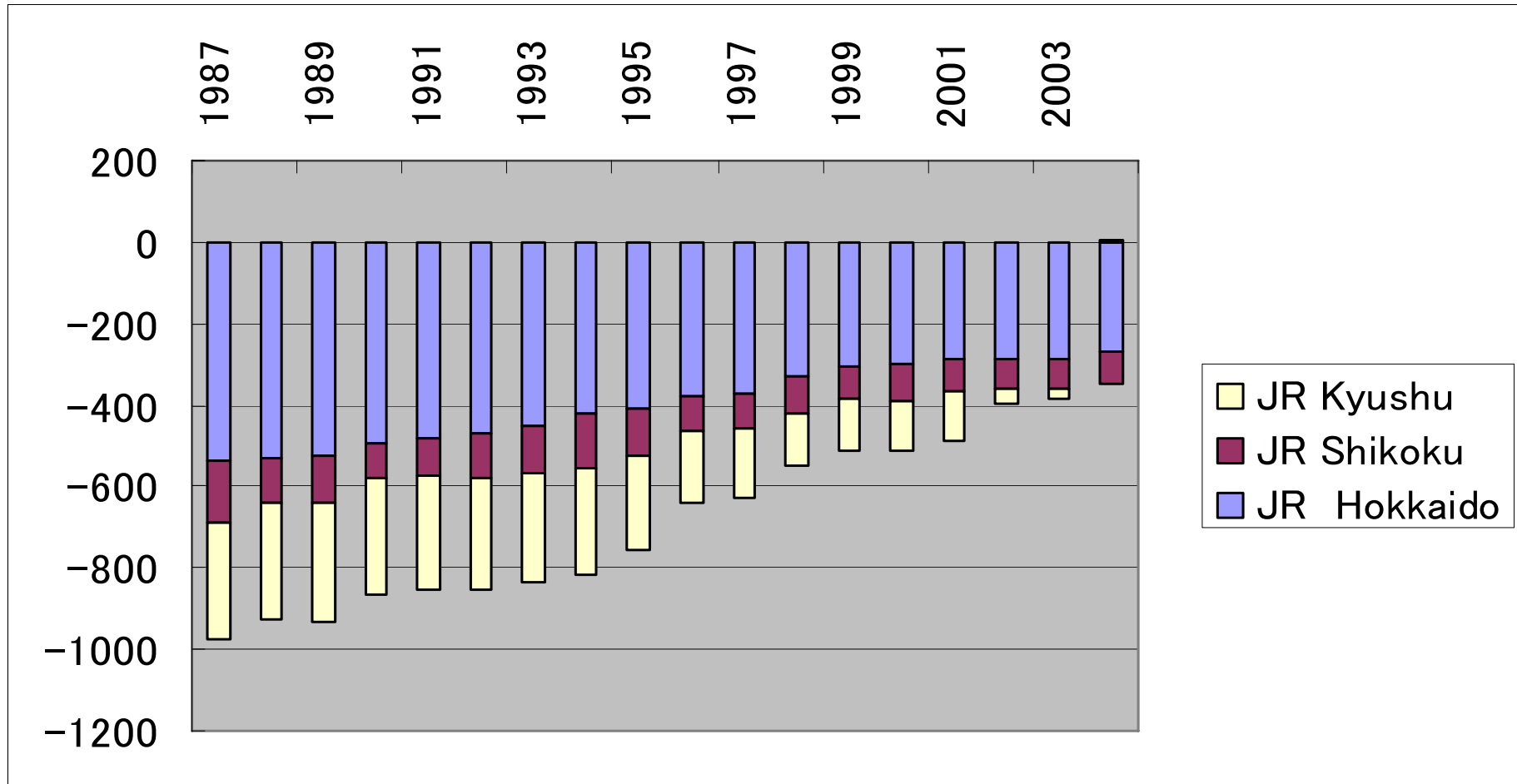
# Abb.7 Entwicklung der Betriebsergebnisse der drei JR auf Honshu(00.Mio Yen)



Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

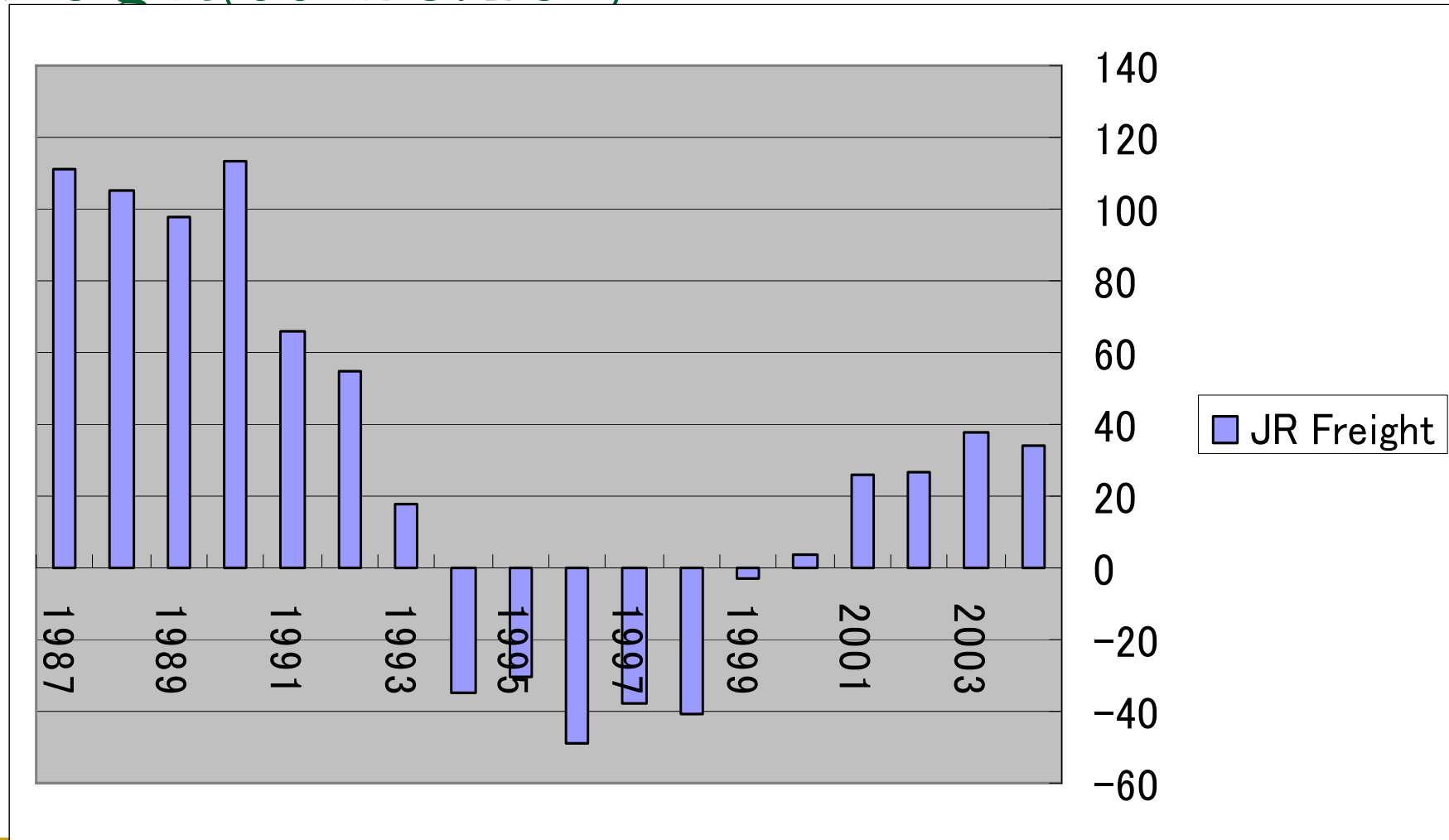


## Abb.8 Betriebsergebnisse der drei JR der Inseln (00Mio.Yen)



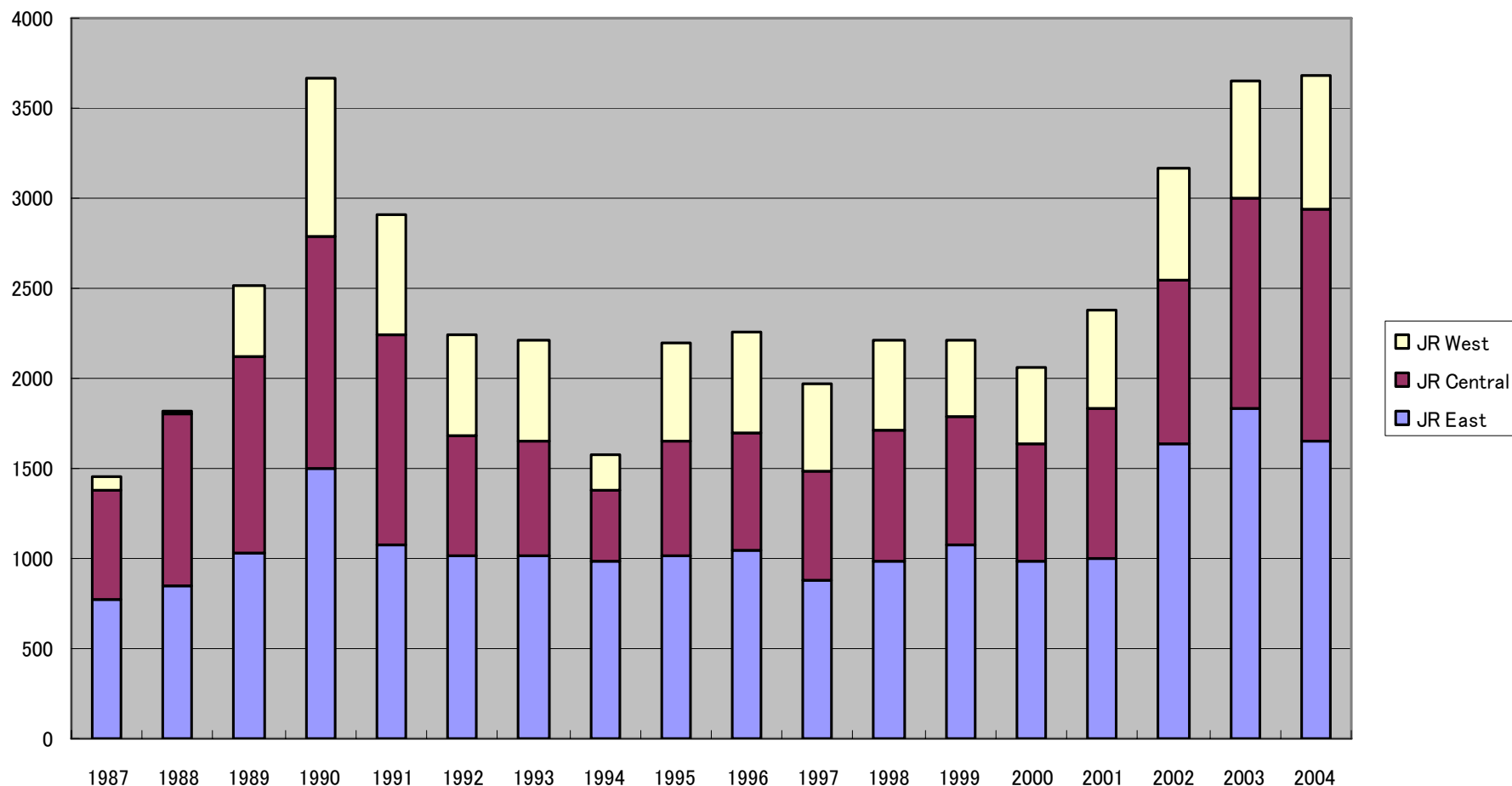
Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

# Abb.9 Betriebsergebnisse der JR Freight(00Mio.Yen)



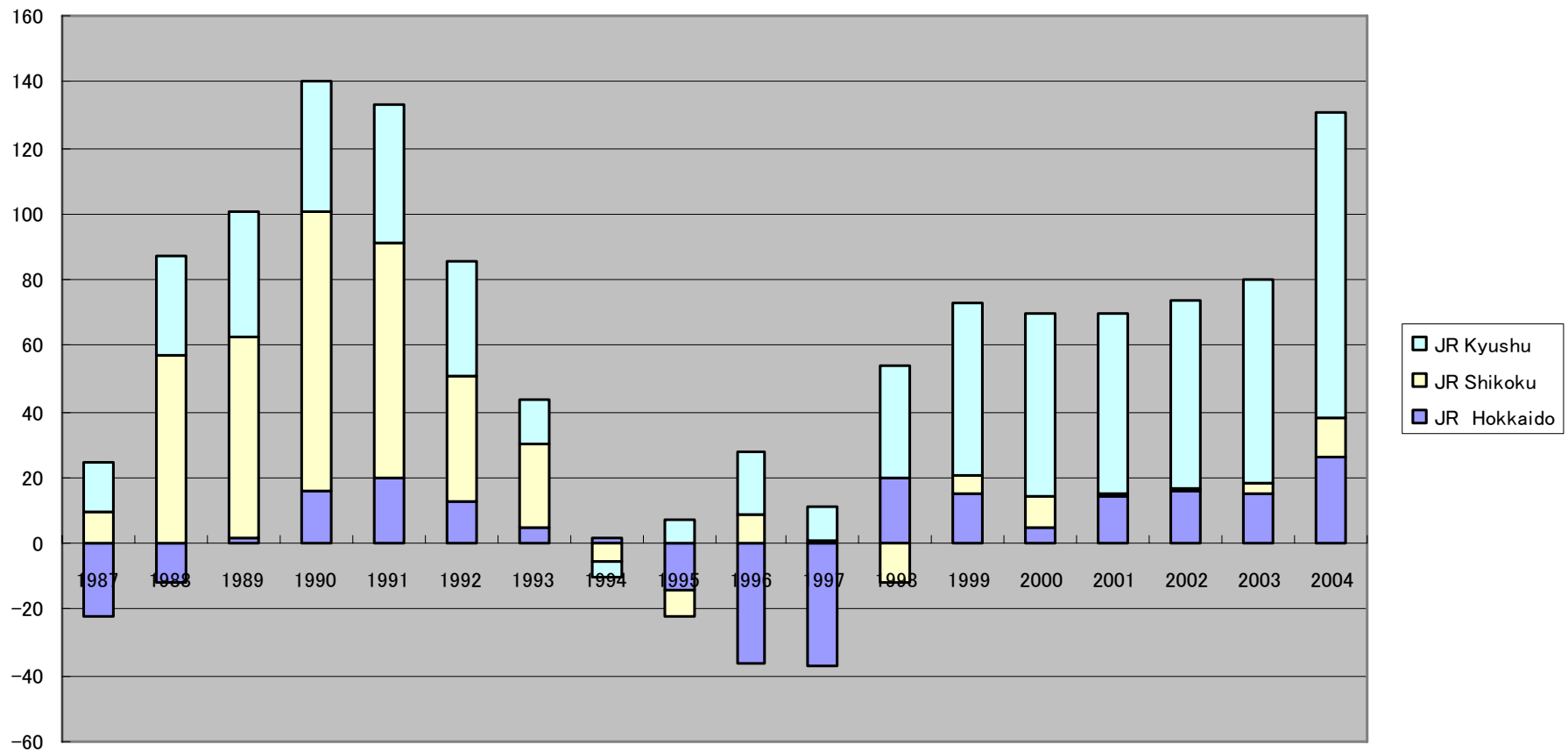
Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

# Abb.10 Ordentliche Ergebnisse der drei JR auf Honshu(00Mio.Yen)



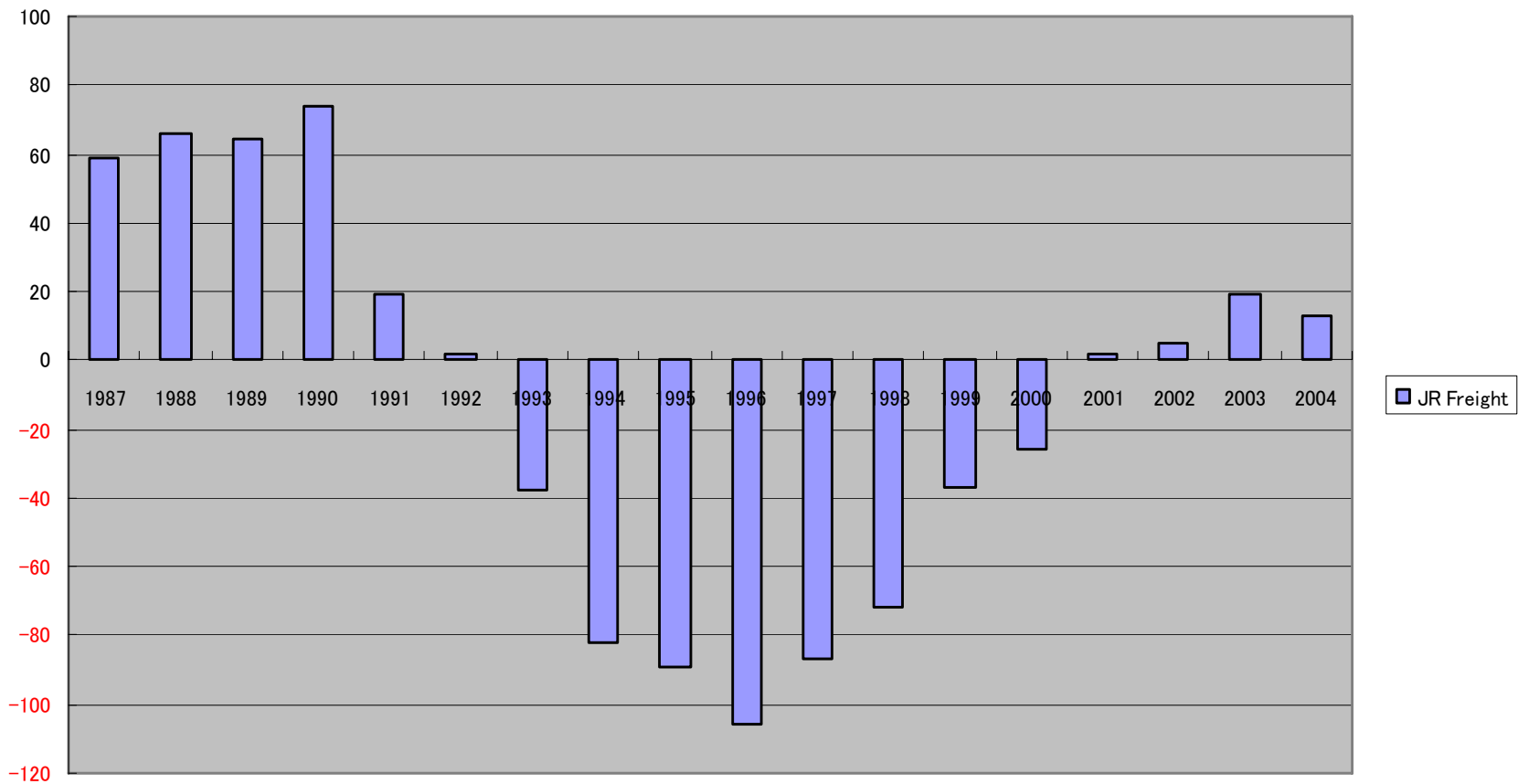
Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

# Abb.11 Ordentliche Ergebnisse der drei JR der Inseln(00Mio.Yen)



Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

# Abb.12 Ordentliche Ergebnisse der JR Freight(00Mio.Yen)



Quelle) Abteilung Eisenbahn am Verkehrs-und Bauministerium Japan(hrsg.),  
Jahrbuch für Eisenbahnstatistik, verschiedene Jahren.

**Tab.2 Entwicklung der Verschuldung der JNR  
Settlement Corporation**

	<b>Billion Yen</b>
<b>Verschuldung am 1.April 1987</b>	<b>25.5</b>
<b>Ausgaben</b>	<b>14.6</b>
Zinsen für öffentliche Anleihen	7.2
Zinsen für private Anleihen	2.1
Zinsen für Stabilisierungsfond	0.6
Rentenlasten	3.5
<b>Einnahmen</b>	<b>12.9</b>
Immobilienverkaufserlöse	5.6
Aktienverkaufserlöse	2.5
Einnahmen aus Shinkansen Holding Organization	2.4
Subventionen	1.6
<b>Verschuldung am 1.April 1996</b>	<b>27.3</b>
<b>Neue Rentenlasten</b>	<b>0.8</b>
<b>Verschuldung am 1.April 1997</b>	<b>28.1</b>
<b>Verschuldung am 22.Oktober 1998</b>	<b>28.3</b>

Quelle: Zusammengestellt von Japanisches Verkehrsministerium(hrsg.), Verkehrsweißbuch 1996, Tokyo 1997 und Artikel der Verkehrszeitung vom 23.Oktober 1998.

# Tab.3 Aktienverkäufen der 3 JR auf Honshu

Datum	Firma	Verkaufte Aktien (Tsd.)	Anteile des Staates	Erlöse (Mrd.Yen)
Okt.1993	JR East	250	100%→37.5%	1,076
Okt.1996	JR West	1,366	100%→31.5%	488
Okt.1997	JR Central	1,354	100%→39.7%	486
Aug. 1999	JR East	1,000	37.5%→12.5%	652
Juni 2002	JR East	500	12.5%→0%	266
März 2004	JR West	634	31.5%→0%	261
Juli 2005	JR Central	600	39.7%→12.8%	477
Summe der Erlöse von den Verkäufen				3,706

etwa27  
Mrd.Euro

Quelle Finanzminisrium, Website(<http://www.mof.go.jp/gaiyou/h10/h10ji.htm>), JNRSH(JNR Settlement Headquarters) Website(<http://www.jnrsh.gr.jp/kabushiki/ka>), u.a.bなど

---

## IV. Infrastrukturfinanzierung nach der Bahnreform in Japan

1. Neubau von Shinkansen-Strecken und Bahnreform
  2. Neubau nach der Bahnreform
  3. Mittel und Wege der Infrastrukturfinanzierung
  4. Probleme der Neubau von Shinkansen-Strecken
-



---

# 1. Neubau von Shinkansen-Strecken und Bahnreform

- 1) Die erste und zweite Shinkansen-Strecken
- 2) Die dritte und vierte Shinkansen-Strecken
- 3) Einfrieren von Shinkansen-Shinkansen und dessen Aufhebung

# 1) Die erste und zweite Shinkansen-Strecken

- Die erste: Tokaido Shinkansen (Tokyo-Shinosaka, 515Km, Baukosten ca. 330Mrd.Yen) 1964 eröffnet
- Die zweite: Sanyo Shinkansen (Shinosaka-Hakata, 553Km, ca. 919Mrd.Yen) 1972-75 eröffnet
- Die Beiden gebaut als andere zweispurige für herkömmliche Strecken und insbesondere bei Tokaido-Shinkansen in Ballungsräumen

---

## 2) Die dritte und vierte Shinkansen-Strecken

- (1) Die dritte: Tohoku Shinkansen(Tokyo-Morioka, 497Km, ca.2.660Mrd.Yen)1982-91eröffnet
  - (2) Die vierte: Joetsu Shinkansen(Takasaki-Niigata, 270Km, 1.630Mrd. Yen)1982 eröffnet
  - (3) Die Beide gebaut als Neubau gemäß Shinkansen-Strecken-Bau Gesetz in Mai 1970
  - (4) Ein wichtiger Faktor der ehemalige Staatsbahn
    - Hohe Baukosten unter selbstfinanzierung
    - Niedrigere Verkehrsdichte
-

### 3) Einfrieren von Shinkansen- Streckenbau und dessen Aufhebung

#### (1) Einfrieren von Shinkansen-Streckenbau im Vorbereitungsvorgang der Bahnreform

- Gemäß dem Vorschlag der Zweite Ad-Hoc Komitee wegen des defizitären Charakters in September 1982 entschieden

#### (2) Aufhebung des Einfrieren kurz nach der Durchführung der Bahnreformgesetze

- Am 30. Januar 1987 entschieden
- Am 26. September 1987 nach der Bahnreform ein Gesetz verabschiedet, indem JRCC (Japan Railway Construction Corporation) als einziger der Träger des Shinkansen-Strecken-neubau

## 2. Neubau nach der Bahnreform

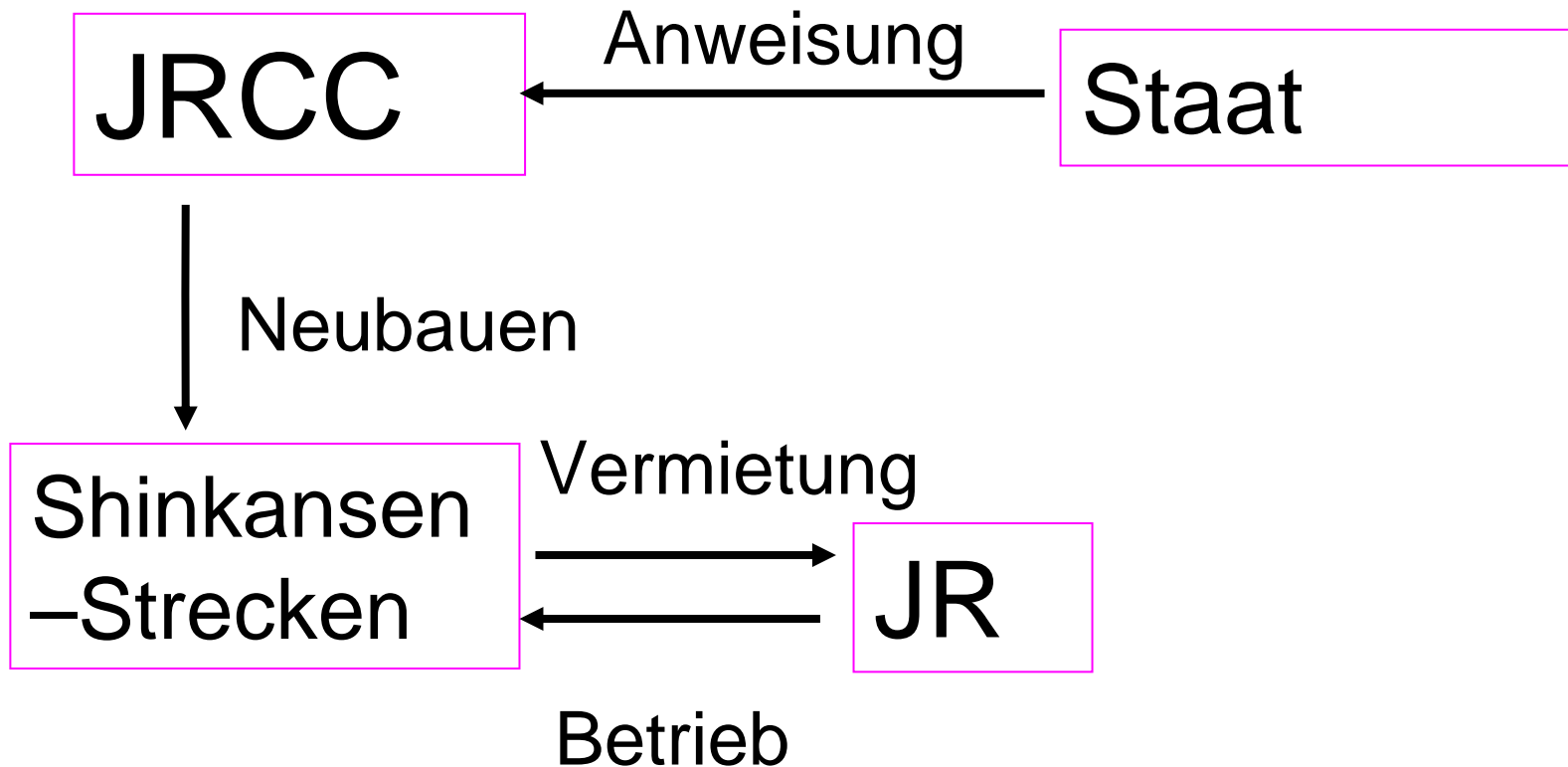
- 1) 1990 : entschieden, drei Shinkansen- Strecken aufzubauen
- 2) 1997: Hokuriku(Takasaki-Nagano: 117Km, 838Mrd.Yen)  
eröffnet
- 3) 2002: Tohoku(Morioka-Hachinohe, 97Km, ca.460 Mrd.Yen)  
eröffnet
- 4) 2004: Kyushu(Yatsushiro-Kagoshima, 127Km, 635Mrd. Yen)  
eröffnet
- 5) Auch jetzt andere Shinkansenstrecken im Bau eröffnet
  - (1) Hokkaido(Shinaomori-Shinhakodate,  
149Km,ca.470Mrd.Yen)
  - (2) Tohoku(Hachinohe-Shinaomori, 82Km, ca.460Mrd.Yen)
  - (3) Hokuriku(Nagano-Kanazawa, 229Km, ca.1.580Mrd.Yen)
  - (4) Kyushu(Hakata-Shinyatsushiro, 130Km, 810Mrd.Yen)

---

# 3. Mittel und Wege der Infrastrukturfinanzierung

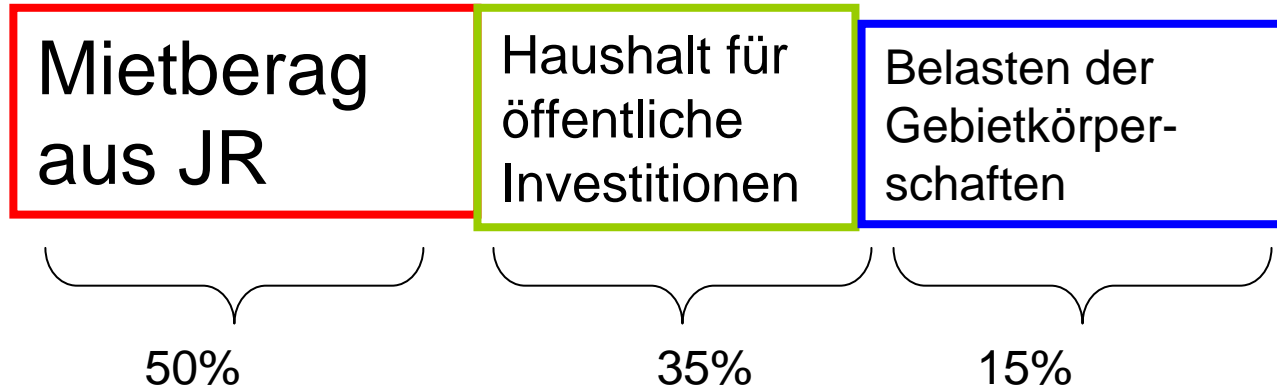
- 1) Entwicklung des Infrastrukturfinanzierungs-  
schemen bis heute (Abbildung)
  - 2) Besonderheiten der Mittel und Wege der  
Infrastrukturfinanzierung
    - (1) Mischfinanzierung: Finanzierung durch privatisierte  
Bahnen JR, Staat und Gebietskörperschaften
    - (2) Anteile der JR niedriger geworden
    - (3) Anteile der Gebietskörperschaften höher geworden
-

# Abb. 13 Neubau und Betrieb der Shinkansen-Strecken nach der Bahnreform

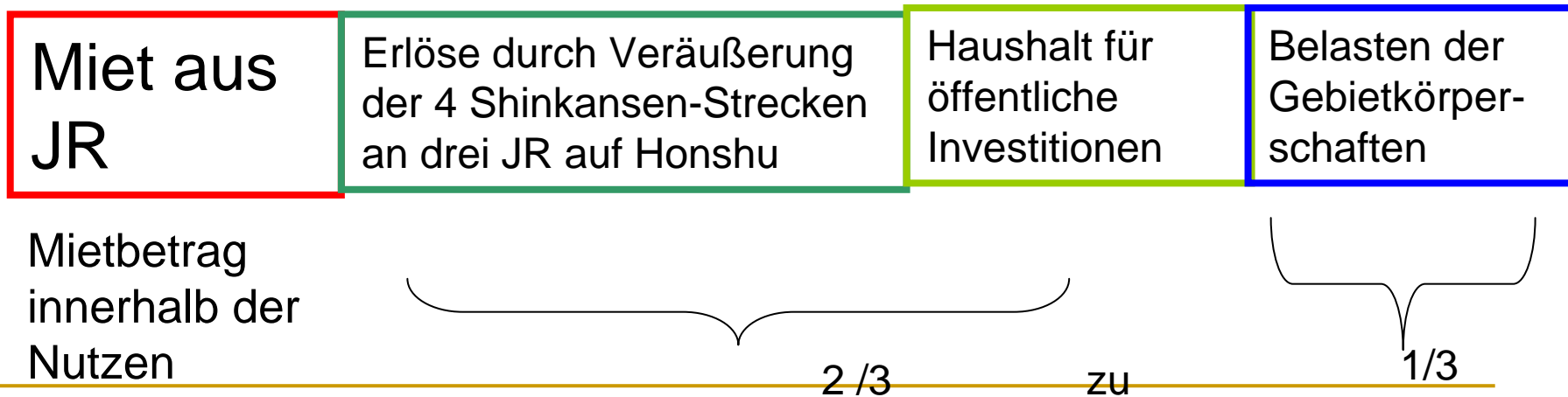


# Abb.14 Finanzierungsschemen

bis 1996



seit 1997



Quelle) Abreilung Eisenbahn im Verkehrs- und Bauministerium Japan(Hrsg.), Eisenbahn gesehen von Zahlen, verschiedene Jahren



---

## 4. Probleme der Neubau von Shinkansen-Strecken

- 1) Zunahme der Belasten des öffentlichen Haushaltes einschl. Gebietskörperschaften
  - 2) Stilllegungen oder Ausgliederung der herkömmlichen Strecken, die zu der neugebaute Shinkansen-Strecken gleichlaufend liegen , um Rentabilität der JR zu erhalten.
  - 3) Alternative: Anwendung der Benzunsteuer, wenn Shinkansen-Streckenbau volkswirtschaftlich nötig wäre
-

---

# V. Abschluß

1. die Japanische Bahnreform vollständiger als deutsche
  2. Jene hat ihre Unvollständigkeiten: keine materielle Priv. bei der 3 JR in Inseln und der JR Freight sowie Mischfinanzierung bei der Shinkansen-Streckenbau
  3. Andere verbliebene Probleme: keine Kordinierung zwischen Bahn und Straße
    - 1) misere Güterbahn
    - 2) Anwendung von Benzinsteuern
    - 3) Diese Probleme: Lösungen in Deutschland?
-