

Anhörung BT zum Holdingmodell am 9.4.2008

7.4.2008

## 1. Ziel der Eisenbahnpolitik:

### Mehr Verkehr auf die Schiene

--> aus verkehrspolitischen Gründen

--> aus umweltpolitischen Gründen

Alle Modelle sind an diesem Ziel zu messen.

## 2. Holdingmodell „Indien“ - Prädikat: wertvoll

Aber nur, wenn es sich nicht um Etikettenschwindel handelt.

Anhaltspunkte dafür bietet das Erläuterungspapier aus dem BMVBS.

Dort geht es fast ausschließlich darum, den integrierten Konzern zu erhalten, also das, was den Charme des Holdingmodell ausmacht, rückgängig zu machen. Der integrierte Konzern „Indien“ instrumentalisiert also weiterhin die Infrastruktur, und zwar zur Sicherung der Pfründe der (Cash Cow) DB-Regio.

Hierfür bietet der Verkäufer (Bund) Flankenschutz, speziell in Brüssel

- Änderung Vergaberichtlinie in Richtung: freihändige Vergabe SPNV
- Schwächung der strengen Beihilfeverbots

und konterkariert damit seine eigenen verkehrspolitischen Ziele (s.o.).

In der heute bekannten Form (BMVBS-Papier) perpetuiert das Holdingmodell den integrierten Konzern. Es enthält nach wie vor *objektiv unwiderstehliche Anreize*<sup>1</sup>, Wettbewerber zu behindern. Es führt nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene.

---

<sup>1</sup> Mehdorn sinngemäß: „*The one who controls the infrastructure is the master of the business*“ (Wer die Infrastruktur kontrolliert, ist der Herr des Geschäfts)

### 3. Falsche Ziele, falsche Begründungen

Fresh Money: Aus der Chefetage der DB AG, aus dem BMVBS, aus dem BMF, und sogar aus dem BkAmt, hört man, der DB AG müsse dringend „frisches“ Kapital zugeführt werden, „damit wir im Wettbewerb bestehen können“. Wir reden hier von ein paar Mrd. € in der Größenordnung der Kostenüberziehung einer einzigen Neubaustrecke. Wie absurd im Vergleich zu den Langzeitfolgen einer unausgegorenen Privatisierung der DB AG.

Wenn ein Konzern seine Eigenkapitalstruktur verbessern will, trennt er sich von Unternehmensteilen. Als Verkaufskandidat betrachten wir die globale DB- Logistik Division (ohne Railion). Die Logistik bindet sehr viel Kapital. Die Logistikbranche ist weltweit renditeschwach, so auch die DB Logistik: Mit einem Umsatz von 14 Mrd. € (45 % vom Konzernumsatz) erwirtschaftet die riesige Logistiksparte nur knapp 21 % des Konzernergebnisses (EBIT). Andererseits werden für Logistikunternehmen *derzeit* verhältnismäßig gute Preise aufgerufen. Ein Verkauf der Logistik löst zwar nicht das Problem der Bahnprivatisierung. Auch würden die Wettbewerbsbahnen in Europa lieber gegen eine voll privatisierte Railion antreten. Ein Verkauf von Schenker würde dem Thema Bahnprivatisierung jedoch einen Teil seiner enormen Komplexität nehmen, die Probleme Eigenkapitalausstattung und Verschuldung der DB wären elegant gelöst und alle Beteiligten können sich auf eine vernünftige Privatisierung der DB AG in der kommenden Legislaturperiode vorbereiten.- Das Argument „fresh money“ klingt enorm professionell, rechtfertigt jedoch nicht einmal ansatzweise einen derartig diffusen Eingriff in das System- vor allen Dingen, ohne ein Mehr an Effizienz in das System hinein zu bringen. Auch in der Politik sollte der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der Erforderlichkeit (Interventionsminimum) gelten.

Erhaltung des internen Arbeitsmarktes als Begründung für das (quasi integrierte) Holdingmodell? Gegen die Berücksichtigung der Arbeitnehmerinteressen ist grundsätzlich überhaupt nichts einzuwenden. Aber hier geht es um mehr als um die Interessen der DB-Beschäftigten. Es geht um die Zukunft des deutschen Eisenbahnsystems, von dem *alle* Bürger betroffen sind. Es wäre unverhältnismäßig, beispielsweise eine Trennung von Netz und Betrieb nur deshalb nicht durchzuführen, weil das Arbeitsplätze in dem betroffenen Unternehmen kosten KÖNNTE.

(1) Trennung ja/nein ist eine politische Entscheidung. Tarifverträge dürfen diese Entscheidung nicht präjudizieren<sup>2</sup>, Ordnungspolitik gehört nicht zu den tarifvertragsgesetzlich zu regelnden Gegenständen.

(2) Die Bedenken der Arbeitnehmervertreter sind nur dann erheblich, wenn tatsächlich Arbeitsplätze entfallen.

---

<sup>2</sup> Das geschieht jedoch permanent und wird von der Eigentümerbank des Aufsichtsrats geduldet. Auch das BMVBS-Papier reicht der DB-Belegschaft ein politisches Schwert, indem es dort heißt: „Die DB AG wird verpflichtet, den Gewerkschaften ein tarifvertragliches Angebot zu machen, die Mehrheit an der VuL AG zu behalten“).

In UK jedenfalls bewirkte die Bahnreform Wunder. Die dortigen Gewerkschaftler sagen: more investments, more jobs, more (union) members. Und ganz nebenbei: Sehr viel mehr Verkehr auf der Schiene als Ursache von mehr Arbeitsplätzen.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuV): Ist die DB AG erst einmal teilprivatisiert, muss auf einen gewichtigen weiteren Beteiligten Rücksicht genommen werden: auf die Aktionäre. Gelingt es der Bundesregierung schon jetzt, als Alleineigentümerin der DB AG, **nicht**, ihrer Staatsbahn eine LuV zu diktieren (!), so wird ihre Position durch private Dritte, auf deren subjektive Rechte Rücksicht genommen werden muss, erst Recht nicht gelingen<sup>3</sup>. Es ist die Taktik des *hinhaltenden Kampfes* der DB AG im Einvernehmen mit dem zuständigen Ministerium, so wenig Angaben über den Zustand der Infrastruktur zu machen, wie möglich, ohne dass den Verantwortlichen persönlichen Konsequenzen drohen. – Ebenfalls nicht zu unterschätzen ist der Zeitbedarf für eine LuF. Will man nicht alle Konzepte und Angaben der DB AG kritiklos übernehmen, bedarf es viel Zeit, um den Status Quo und die **Zielvereinbarungen** für den Infrastrukturbetreiber (output) a) zu definieren und b) zu erproben.

#### 4. Stimmrechtlose Vorzugaktien

Das ist ein eher populistischer Vorschlag. Die Aktionäre haben keinerlei Einfluss auf die Geschäftspolitik. Sie nützen dem Konzern nicht. Auf der anderen Seite müssen aber die Rechte jedes einzelnen Aktionärs geschützt werden. Der Anspruch auf eine Garantiedividende ist das genaue Gegenteil dessen, was mit einem Börsengang erreicht werden soll: nämlich an Kapital zu gelangen, das die Ertragschancen aber auch die Verlustrisiken des Konzerns teilt. Garantiedividende sind für ein Unternehmen belastender als die Begebung von Anleihen. Von Anleihen kann man sich wieder trennen. Sie müssen nicht „lebenslänglich“ bedient werden.

Netzwerk Privatbahnen  
Vereinigung Europäischer Güterverkehrseisenbahnen e.V.  
Arthur-Iren Martini

[www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)

---

<sup>3</sup> Zwar sollen im Holdingmodell die Aktionäre der Transport-Division nicht am Kapital der Infrastruktur-Division beteiligt werden. Sie sitzen aber immer als unsichtbare Dritte an jedem Verhandlungstisch und werden der Holding den Rücken stärken, möglichst viel aus der LuF pro Transportdivision herauszuholen. Hier gibt es eine fulminante Interessenidentität zwischen DB AG und den privaten Gesellschaftern der Verkehrs- AG, die auch noch durch die Personalunion der Vorstände gestärkt werden soll.