

## NP InfoBrief 4/07

23. Oktober 2007

1. Volksaktie	Populär, aber nicht zielführend
2. Bollwerk Bundesrat	Die Länder sind sich einig
3. Bollwerk SPD-Parteitag	Die Basis lässt sich nicht verschaukeln
4. Was hat die Bahn mit dem Kölner Dom zu tun?	Viel Wert für kleines Geld
5. Desinformation I	Bahnreform erfüllt
6. Desinformation II	Kein Rückbau
7. EU Beschwerde	Staatsbonität der DB AG führt zu Wettbewerbsverzerrungen
8. In eigener Sache	NP website wird angenommen
9. Das Letzte	Freud lässt grüßen

### 1. Volksaktie

Populär, aber nicht zielführend

Zur Propagierung einer DB-Volksaktie oder Namensaktie oder vinkulierter Namensaktie oder gar Vorzugsaktie mit Garantiedividende: Das klingt alles schön bürgernah, aber mehr als ein Placebo ist es nicht. Jede Art von Beteiligung Dritter an dem **integrierten** Konzern **betont** die Eisenbahninfrastruktur **innerhalb** des Konzerns. Genau das ist gewollt und genau das ist kontraproduktiv für die Erreichung des gemeinsamen Zieles<sup>1</sup>. Eine spätere Herauslösung der Infrastruktur aus dem Vermögen der Aktionäre kann dann nur noch unter Enteignungsbedingungen vorgenommen werden. Das gilt für alle Arten von Beteiligungen und alle Arten von Aktien. Netzwerk Privatbahnen ist gegen jede Beteiligung Dritter an der DB AG, solange sie allein über das Netz disponieren kann. Netzwerk Privatbahnen ist für eine Vollprivatisierung der DB AG, zuvor muss aber die Eisenbahninfrastruktur aus dem Konzernverbund herausgelöst werden. Andernfalls werden die heutigen Machtverhältnisse perpetuiert. Wie unter Ziffer 5 dargestellt, haben diese Machtverhältnisse die deutsche Verkehrspolitik in den Jahren seit der Bahnreform nicht vorangebracht.

### 2. Bollwerk Bundesrat

Die Länder sind sich einig

Der Sprecher der Länderverkehrsminister im Bundesrat (BR), Dr. Karl-Heinz Daehre (Sachsen-Anhalt), sprach in der BR Debatte am 12.10.2007 einen fundamentalen Aspekt an: „Die **Länder** tragen die Verantwortung für den Nahverkehr. Sie sind damit

<sup>1</sup> „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Vorrang für das umweltverträglichere Verkehrsmittel“

für diesen Bereich die **Gewährträger** für den Gemeinwohlaufrag aus dem Grundgesetz. Diese Gewährträgerschaft können wir aber nur wahrnehmen, wenn entweder wir selbst die hierfür notwendigen Instrumente in der Hand haben oder wenn wir uns darauf verlassen können, dass der Bund diese Instrumente in der Hand hat und sie in unserem Interesse nutzt. Wir können dem Gesetz so lange nicht zustimmen, wie sich diese *Verlässlichkeit nicht zwingend aus dem Gesetzestext ablesen lässt*.<sup>2</sup> Damit dürfte diese Gesetzesinitiative zum Scheitern verurteilt sein: Mit kosmetischen Operationen am Gesetzestext kann den berechtigten Interessen der Länder nicht Rechnung getragen werden. Die Wettbewerbsbahnen schlagen einen völlig neuen Anlauf für die Fortsetzung der Bahnreform vor<sup>2</sup>. Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende.

### 3. Bollwerk SPD-Parteitag

### Die Basis lässt sich nicht verschaukeln

Als Bollwerk gegen die Verabschiedung des Privatisierungsgesetzes könnte sich auch der Bundesparteitag der SPD am 26.10.2007 entpuppen. Bei der Entwicklung des Gesetzes sind die SPD-Abgeordneten gleich mehrfach überfahren worden. Bisher hat jedoch die Fraktionsdisziplin verhindert, dass der Konflikt offenkundig wurde. Die Parteibasis kann aber offenbar mit den teils verharmlosenden, teils halbweisen oder gar falschen Begründungen der Regierung und des Managements der Bahn zunehmend weniger anfangen (kein Rückzug aus der Fläche, keine Stilllegungen, „frisches Geld“ qua Börsengang, „Verschenken“ der Infrastruktur bei gleichzeitig prohibitiv hohem „Rückkaufwert“ des Netzes, Taktieren beim Thema Netzzustand, u.v.m.). Auch steht die SPD in der Furcht der Mitbewerber um die linke Wählerschaft: Herr Lafontaine und Herr Gysi warten nur darauf, dass die Regierung die deutsche Infrastruktur an die bösen Kapitalisten „verschenkt“. Die Sache hat allerdings einen Schönheitsfehler: Die Gegner des Gesetzes in der SPD und auf Seiten der Partei DIE LINKEN lehnen eine Privatisierung grundsätzlich ab. **Netzwerk Privatbahnen hingegen plädiert a) für den sofortigen Verkauf der globalen Logistiksparte b) für die (mittelfristige und sozialverträgliche) Privatisierung von Fernverkehr, Regio und Railion während c) die Infrastrukturgesellschaften in das Eigentum des Bundes überführt werden sollen**: Das Netz muss neutral sein. Umfang und Prioritäten von Investitionen in die Infrastruktur unterliegen politischen Entscheidungsprozessen. Wie viel Eisenbahn sich Deutschland leisten möchte, ist eine politische Frage. Als Profitcenter ist die Eisenbahninfrastruktur ebenso ungeeignet, wie die Bundeswehr, die öffentlichen Schulen oder das Einwohnermeldeamt. Lediglich die *Durchführung* der staatlichen Gewährleistung ist offen für progressive Managementmethoden.

### 4. Was hat die Bahn mit dem Kölner Dom zu tun?

### Viel Wert für kleines Geld

Anfang des Jahres hat die Commerzbank den Verkehrswert der DB AG auf ca. 12 Mrd. € taxiert<sup>3</sup>. Es ist müßig, darüber zu streiten, ob das ein paar Mrd. € zu wenig oder zu viel sind. Private Investoren der DB AG erwerben nach dem gegenwärtig diskutierten Gesetzesvorschlag allerdings die Beteiligung an einem Vermögen, das einen Wert von mindestens 150 Mrd. € hat, ein schier unvorstellbare Größenordnung. Man ist konsterniert, wenn Herr Mehdorn zu dieser Asymmetrie sagt, auch der Kölner Dom habe einen negativen Verkehrswert, weil seine Unterhaltskosten so hoch seien. Dem kann in

<sup>2</sup> Siehe am Ende von Ziffer 3 „Bollwerk SPD-Parteritag“

<sup>3</sup> [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/070426\\_FAZ\\_Leserbrief\\_NP\\_Dementi\\_Commerzbank\\_DB\\_Bewertung.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/070426_FAZ_Leserbrief_NP_Dementi_Commerzbank_DB_Bewertung.pdf)

der Sache nicht widersprochen werden. Aber: Wer käme auf die Idee, den Kölner Dom zu verkaufen und diesen hypothetischen Deal mit der Bahnprivatisierung zu vergleichen?

Drehen wir den Spieß um: unter welchen Voraussetzungen ist ein Anleger bereit (das gilt auch für den Volksaktionär), in einen global operierenden Logistikkonzern zu investieren, der hinten rechts ein riesiges schwarzes Kostenloch hat, in das jedes Jahr viele Mrd. € hineingepumpt werden müssen? Er wird die Aktie nur dann kaufen a) wenn um dieses schwarze Loch eine dicke, EURO-undurchlässige Mauer gebaut wird und b) wenn eine EURO-Pipeline vom Bundeshaushalt direkt in dieses Schwarze Loch führt, wobei die Pipeline durchaus ein paar Lecks haben darf. - Genau nach diesem Muster ist das „Privatisierungs“-Konzept der Bundesregierung aufgebaut: Errichtung eines global operierenden und profitablen Naturschutzparks für die Aktionäre, die Lasten bleiben sozialisiert. Müssen „völlig überraschend“<sup>4</sup> in den nächsten 10 Jahren 20 Mrd. € allein in die Sanierung von Brücken investiert werden, dann werden das ganz bestimmt die Aktionäre bezahlen. Die warten nur darauf. Weshalb ist man denn sonst mit der DB AG „an den Kapitalmarkt“ gegangen.....?

## 5. Desinformation I

Bahnreform erfüllt

Anlässlich der Präsentation der Halbjahreszahlen der DB AG stellte Bahnchef Mehdorn stolz fest, *die Bahnreform sei vollendet und ihre Ziele seien erreicht*. - Netzwerk Privatbahnen stellte anhand von Fakten dar, dass die bisherige Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens in den 13 Jahren seit der Bahnreform keinesfalls als Erfolg gefeiert werden kann<sup>5</sup>.

Im Vergleich mit allen anderen Verkehrsträgern (Modal Split) hat die Schiene erst 2006 erstmalig die Werte von 1993 übertroffen. Gleiches gilt für die Marktsegmente Personenverkehr und Schienengüterverkehr. Diese Entwicklung kann also kaum als Erfolg gefeiert werden, zumal diese Zahlen ohne den heißen Atem der Wettbewerber im Nacken der DB AG definitiv nicht zustande gekommen wären. Nach wie vor verfügt die DB AG auf allen Teilmärkten über eine geradezu erdrückende Dominanz, im Fernverkehr sogar einen Marktanteil von ca. 98%. Daran hat sich kaum etwas geändert. *"In dieser Situation den einzigen Treiber für Wachstum, nämlich den Wettbewerb, auf Dauer zu erschweren, halte ich für fatal"* erklärte Hartmut Gasser, Vorsitzender des Netzwerks Privatbahnen. Damit spielt er auf das Gesetzesvorhaben der Bundesregierung an, das nach Überzeugung fast aller Experten den integrierten Bahnkonzern auf Dauer zementiert. *"Wir brauchen ein vollständig neutrales Schienennetz, das den Eisenbahnen nicht das Leben schwer macht, sondern das seine Kunden aktiv bewirbt. Nur so können wir gemeinsam mehr Verkehr in allen Segmenten auf die Schiene ziehen"*.

## 6. Desinformation II

Kein Rückbau

Ebenfalls anlässlich der Bekanntgabe der Halbjahreszahlen 2007 erklärte der Vorstandsvorsitzenden der DB AG, *Bahnstrecken in großem Stil seien nur zu Zeiten von*

<sup>4</sup> <http://de.news.yahoo.com/ddp/20071007/tbs-bahnprivatisierung-risiken-fuer-steu-625dbdf.html>

<sup>5</sup> Positionspapier „Der Auftrag der Bahnreform ist nicht erfüllt“

[http://www.privatbahnen.com/pdf/070920+NP\\_PositionsP\\_Der+Auftrag+der+Bahnreform+ist+nicht+erfuellt.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/070920+NP_PositionsP_Der+Auftrag+der+Bahnreform+ist+nicht+erfuellt.pdf)

*Bundesbahn und Reichsbahn stillgelegt worden.* - Netzwerk Privatbahnen hat auch diese Behauptung anhand von Fakten widerlegt<sup>6</sup>. Seit 1994 wurden mit 7.200 Km doppelt so viele Gleise stillgelegt, wie in den 40 Jahren zwischen 1950 und 1990. Die Anzahl der Weichen ist um 47% zurück gegangen. 1994 gab es noch ca. 12.000 Anschlussgleise an Industriegebiete und Fabriken, heute nur noch ca. 4.000. Hinzu kommen gravierende Qualitätsverluste der Schieneninfrastruktur als Ganzes, über die auch schicke Neubaustrecken nicht hinwegtäuschen können.

## 7. EU Beschwerde

### Staatsbonität der DB AG führt zu Wettbewerbsverzerrungen

Die vielen abgeschlossenen und geplanten Auslandsinvestitionen der Deutschen Bahn AG haben das Netzwerk Privatbahnen zu einer Beschwerde bei der Europäischen Kommission in Brüssel veranlasst<sup>7</sup>. Auslöser dieser Aktion waren Berichte, wonach die Bahn AG sich auch noch in Slowenien durch "enorme Investitionssummen" Schieneninfrastruktur und Logistikstandorte sichern will. Die Rede war von 9 Mrd. €. Auch beabsichtige die Bahn, den slowenischen Mittelmeerhafen Koper zu kontrollieren. Nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen kann dessen strategische Bedeutung für die logistische Erschließung Europas von Süden her gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Die privaten Gütereisenbahnen beanstanden, dass die deutsche Staatsbahn nur deshalb so stark expandieren könne, weil sie über Staatsbonität verfüge, die ihr annähernd unbegrenzte Finanzierungsmöglichkeiten eröffne. Private Unternehmen hingegen könnten nur nach Maßgabe ihrer *eigenen* Bonität und Finanzkraft expandieren. Diese Art von staatlich flankierter Expansion, so das Netzwerk Privatbahnen weiter, behindere den Wettbewerb. Greife die EU-Kommission nicht ein, würden auf diese Art "National Champions" gezüchtet, die sich ausschließlich zu Lasten des privaten Sektors entwickeln würden. Das Netzwerk Privatbahnen hat deshalb die EU-Kommission aufgefordert, die Expansion der Bahn AG im Ausland, die die privaten Gütereisenbahnen benachteilige, zu unterbinden. Die EU-Generaldirektion für Transport und Energie prüft die Beschwerde unter Beihilferechtlichen Gesichtspunkten.

## 8. In eigener Sache

### NP Website wird gut angenommen

Im März wurde die Website von Netzwerk Privatbahnen (NP) neu gestaltet. Es wurden neue Kapitel eingerichtet, eine Suchfunktion wurde installiert, der Infobrief kann nun abonniert werden und last but not least: Eine Lok zieht permanent Güterwagen mit den Logos aller Mitgliedsunternehmen durch das Bild. Die Website wurde gut angenommen. Die Anzahl der Visits stieg von April bis September um 900%.

Die Mitgliedschaft bei NP ist auch ein Bekenntnis zum Wettbewerb. Das ist für viele potentielle Mitgliedsunternehmen sicherlich ein Problem, weil alle Bahnen von der DB als (Noch-) Inhaberin des natürlichen Monopols „Schiene“ vollständig abhängig sind. Die Anzahl der Mitgliedsunternehmen hat sich unlängst um drei erhöht: Floyd (Budapest), CTL Logistics (Düsseldorf) und die Pressnitzalbahn (Jöhstadt)<sup>8</sup>. Welcome.

<sup>6</sup> Positionspapier NP „Massiver Rückbau der Schieneninfrastruktur seit Beginn der Bahnreform“

[http://www.privatbahnen.com/pdf/071002+Position\\_2\\_Netzwerk+Privatbahnen\\_Rueckbau+bei+der+Schieneninfrastruktur\\_F.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/071002+Position_2_Netzwerk+Privatbahnen_Rueckbau+bei+der+Schieneninfrastruktur_F.pdf)

<sup>7</sup> [http://www.privatbahnen.com/pdf/071011+EU+Beschwerde+wg+Expansion+DB+\(aktualisiert\).pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/071011+EU+Beschwerde+wg+Expansion+DB+(aktualisiert).pdf)

<sup>8</sup> [http://www.privatbahnen.com/pdf/071012+Mail+an+DG+TREN+wg+Ergaenzung+der+Beschwerde+v+11\\_10\\_\(Spread\).pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/071012+Mail+an+DG+TREN+wg+Ergaenzung+der+Beschwerde+v+11_10_(Spread).pdf)

<sup>8</sup> Landkreis Annaberg/Freistaat Sachsen

## 9. Das Letzte

Freud lässt grüßen

ARD Talkrunde am Sonntagabend, 14.10.2007. Zum Thema „Privatisierungsgesetz DB AG“ fragte Anne Will den Bundesverkehrsminister Tiefensee: "*Wenn Ihre Pläne so Klasse sind, warum können Sie Ihre Genossen nicht überzeugen?*"

Antwort des Bundesverkehrsminister Tiefensee sinngemäß:

***Die Genossen haben das Problem, dass sie sich mit der Zeit nach der Verabschiedung des Entwurfs beschäftigen.....***

Bis zum nächsten Infobrief

Mit freundlichen Grüßen



(Arthur-Iren Martini)

The English version of this Infoletter can be found within the next few days on our website

➔ [http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com\\_frontpage&Itemid=1](http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1)