

Netzwerk Privatbahnen

Am Weidendamm 1a
D-10117 Berlin

Geschäftsführer:
RA Arthur-Iren Martini

+49 (0) 30 – 59 00 99-626 (Fax:-628)

martini@netzwerk-privatbahnen.de
www.netzwerk-privatbahnen.de

Netzwerk Privatbahnen - Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

Per Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
z. H. des Vorsitzenden Dr. Klaus Lippold

Kopie p. Mail

Herrn BM Tiefensee
Herrn BM Steinbrück
Herrn BM Glos
Herrn BM Dr. de Maizière
Herrn Dr. Mehdorn, DB AG

Kapitalprivatisierung der DB AG
Nationale Champions/Beihilfen

19.12.2006

Sehr geehrter Herr Dr. Lippold,
sehr verehrte Damen und sehr geehrte Herren,

im Vorfeld der Entscheidung der Koalitionsregierung und der Bundestages zur Privatisierung der DB AG im November dieses Jahres wandte sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG mit Schreiben vom 20.10.2006 an den verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag und unterrichtete ihn ausführlich über die Expansionspläne des Konzerns sowie über den dafür erforderlichen Kapitalbedarf. Ich gehe davon aus, dass Ihnen dieses Schreiben bekannt ist.

Netzwerk Privatbahnen wendet sich mit aller Schärfe gegen zwei Tendenzen, die in diesem Schreiben sehr deutlich zum Ausdruck kommen:

1.
Nach unserer Einschätzung kann das 12 Mrd. € schwere Expansionsprogramm der Deutschen Staatsbahn nur mit massiver politischer Unterstützung, d. h. mit flankierenden gesetzgeberischen Maßnahmen (**National Champion**) durchgeführt werden.
2.
Die DB könne dieses Expansionsprogramm nur durchführen, wenn der Bund eventuelle Privatisierungserlöse teilweise an die DB auskehrt (**Beihilfe**).

Netzwerk Privatbahnen, der Zusammenschluss deutscher und europäischer Gütereisenbahnen, die im Wettbewerb mit der DB-Tochter Railion Deutschland stehen, appelliert an die Mitglieder des Bundestages und die beteiligten Ministerien, den von der DB vorgeschlagenen Weg nicht mitzugehen:

Netzwerk Privatbahnen - Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.
Vorstand: Hartmut Gasser (Vors.), Günther Alsdorf, Raimund Stür

Zu 1.: Nationale Champions

Die Pflege eines National Champion DB AG bedeutet für die Bundesrepublik Deutschland u. a. folgendes:

Die Bundesregierung soll dafür Sorge tragen, dass die DB als integrierter Konzern erhalten bleibt. Dieser Standpunkt widerspricht dem Europarecht, das als Grundsatz die **Trennung** von Netz und Transport vorsieht. Allerdings lässt das europäische Recht hilfsweise auch den integrierten Konzernen zu. Dann müssen die Kernfunktionen *Trassenvergabe* und *Entgelterhebung* aber von einer neutralen Stelle wahrgenommen werden. Das ist im AEG nicht der Fall und offenbar auch nicht geplant, weil dadurch eine faire Trassenzuteilung und Entgelterhebung gewährleistet werden könnte. Die Realität in Deutschland sieht so aus, dass Vertreter der DB-Transportgesellschaften sogar in den Betriebsleitzentralen der DB Netz AG sitzen, Vertretern der Wettbewerber aber der Zutritt zu den Betriebsleitzentralen verwehrt ist.

Die Bundesregierung soll dafür Sorge tragen, dass die DB weiterhin so genannte **Koppelgeschäfte** tätigen kann. Nur wegen Investitionszusagen und Zusagen für die Erhaltung von Arbeitsplätzen seitens des integrierten Bahnkonzerns an die Landesregierungen machen die Landesregierungen etwas, was sie angesichts ihrer Finanzknappheit niemals tun würden: Sie erteilen an die DB Regio langfristige SPNV-Verkehrsaufträge im Wert von vielen Milliarden Euro mit zu 20 bis 30 % überhöhten Preisen. Erteilen die Länder diese Aufträge nicht an die DB Regio, so droht ihnen eine stiefmütterliche Behandlung bei den DB-Investitionen und Arbeitsplatzabbau in DB-Werken. Das kann keine Landesregierung aussitzen, da stets Wahlen vor der Tür stehen. Konsequenterweise treibt die Bundesregierung in Brüssel die Änderung der EU-Vergaberichtlinie voran: Die Vergabe von ÖPNV- und SPNV-Leistungen soll auch freihändig erfolgen dürfen. Pikant daran ist nur, dass zuvor dieselbe Bundesregierung und die Landesverkehrsminister zur Abwendung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegenüber der EU-Kommission erklärt haben, in Zukunft von Direktvergaben Abstand zu nehmen und alle Bieter gleich behandeln zu wollen!

Fazit:

Anhand von nur zwei Beispielen wird deutlich, dass flankierende Maßnahmen zur Privilegierung eines einzigen Unternehmens (National Champion) eine ganze Kette von gesetzgeberischen Maßnahmen erforderlich machen, für deren Zustandekommen erhebliche rechtliche Verrenkungen erforderlich werden, die bis zur Unseriosität reichen. Alle Maßnahmen auf diesem Gebiet sind anfechtbar und werden weitere Verrenkungen nach sich ziehen. Darüber hinaus ist Stand der Wissenschaft (siehe das kürzlich herausgegebene Sondergutachten der Monopolkommission), dass die Förderung eines Nationalen Champions durch die Regierung stets eine Benachteiligung seiner Wettbewerber beinhaltet. Eine Förderung nationalen Interesses kann darin nicht erblickt werden, zumal feststeht, dass viele Anbieter den Markt beleben und erweitern: Ein Monopolist oder Quasimonopolist wird niemals imstande sein, auf alle Bedürfnisse des Marktes differenziert einzugehen. Nur die Befriedigung der sich permanent und dynamischen ändernden Nachfrage und die Schaffung neuer Nachfrage wird alle deutschen Eisenbahnen zusammen in die Lage versetzen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dafür ist eine Trennung von Netz und Betrieb zwingende Voraussetzung. Die deutsche (und europäische) Eisenbahninfrastruktur muss nutzerneutral werden. Netzwerk Privatbahnen appelliert an die Abgeordneten des

Deutschen Bundestages, dafür zu sorgen, dass einfache, dafür aber nachhaltig tragfähige Lösungen zustande kommen.

Zu 2.: Beihilfe

Die Verbesserung der Eigenkapitalbasis der DB durch die Bereitstellung eines Teils der Privatisierungserlöse stellt einen Beihilfetatbestand dar. Bekanntermaßen verstoßen nicht genehmigte Beihilfen gegen EU-Recht. Auch kommt einer langfristigen Finanzierungszusage in Gestalt einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuF) Beihilfecharakter zu: Die Überlassung des wirtschaftlichen Eigentums an der Infrastruktur an die DB und deren Bilanzierung kann nur vorgenommen werden, wenn der Infrastruktureigentümer Bund sich jeder verkehrspolitischen Einflussnahme auf den Infrastrukturmanager DB enthält. Verändert der Bund nachträglich die Rahmenbedingungen für die Eisenbahninfrastruktur, weil dies beispielsweise aufgrund zwingender EU-Vorschriften geboten ist, so stellt dies einen Eingriff in die Rechte der (privaten) Aktionäre der DB dar, der zu entschädigen ist. Die vom Parlament verabschiedete Konstruktion des wirtschaftlichen Eigentums bricht in sich zusammen, wenn sich der Bund nicht jeder verkehrspolitischen Einflussnahme auf die DB enthält. Das ist ein Weg, den keine Regierung und kein Parlament durchhalten können.

Der Königsweg zur Verbesserung der Finanzsituation des Eisenbahnwesens ist die Veräußerung der Logistiksparte (ohne Eisenbahn). Kein Aktionär wird die interne Subventionierung der Eisenbahndivision durch die Logistik-Division lange hinnehmen, mit der heute noch für den Börsengang geworben wird. Fungibel sind Anteile eines derartig – bezogen auf die Finanzierung – inhomogenen Konglomerats nur, wenn alle finanziellen Unsicherheiten durch Maßnahmen des Staates abgesichert sind (LuF). Dann aber fragt man sich, wem die Operation eigentlich nützt. Der Bürger stellt sich diese Frage umso mehr, sobald ihm bewusst wird, welche enormen Werte der Eisenbahninfrastruktur für relativ „kleines Geld“ verkauft werden.

Fazit:

Auch beihilferechtlich begibt sich die Bundesregierung auf ein überaus schwieriges Terrain. Wir haben in Deutschland hinlänglich Strukturen geschaffen, die oberflächlich gerecht aussehen, die aber in ihrer Summe den Staat in die Nähe der Handlungsunfähigkeit bringen. Die Tendenz politischen Handelns sollte sein, in Deutschland jede Möglichkeit zu nutzen, eigendynamische Lösungen zu wählen. Netzwerk Privatbahnen appelliert deshalb an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, dem Thema Bahn die drohende Überkomplexität zu nehmen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen fairen Wettbewerb erlauben. Beihilfen an die Staatsbahn entfernen uns alle von diesem Ziel und von dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Arthur – Iren Martini
Geschäftsführer
Netzwerk Privatbahnen e.V.