

26.5.2006

Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 1.6.2006

## Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

- Stellungnahme –

### I. Einleitung

Die Bundesregierung hat beschlossen, bis zum Herbst dieses Jahres zu entscheiden, ob und wie die Deutsche Bahn AG an die Börse geht. Der politische Streit entzündet sich an der Frage, ob dies mit Netz, ohne Netz oder in einer Kompromisslösung wie dem Eigentumsmodell geschehen soll. Netzwerk Privatbahnen repräsentiert ca 70 % des auf der deutschen Schiene stattfindenden Transports außerhalb der DB AG nimmt zu dieser Frage zusammenfassend wie folgt Stellung:

- Eine Teilprivatisierung (Börsengang) des integrierten Konzerns ist nicht zu verantworten, ihm stehen gewichtige volkswirtschaftliche, verkehrspolitische, wettbewerbsrechtliche und fiskalische Gründe entgegen.
- In Betracht kommt (1) ein Börsengang der Transportgesellschaften, (2) die Logistiksparte wird gewinnbringend verkauft, (3) die Rumpf-DB AG mit Netz verbleibt beim Bund.

Nur dieses Ergebnis hebt den unlösbaren Widerspruch zwischen betriebswirtschaftlich Erforderlichem und volkswirtschaftlich Sinnvollem auf wird von allen *unabhängigen* Experten unterstützt. Befürworter eines integrierten Börsengangs finden sich nur noch im Lager der DB AG und ihr „nahestehenden“ Organisationen und Gremien (z.B. Transnet, DB-Konzer- und Spartenbeiräte) Politikern und Unternehmensberatern.

Nachfolgend wird unser Standpunkt begründet, und zwar in folgenden Gliederungsschritten:

- II. Netzwerk Privatbahnen
- III. Die Erfahrungen des Auslands mit privatisierten integrierten Bahnkonzernen
- IV. Unsere Stellungnahme zu 10 Argumenten PRO integrierten Börsengang
- V. 5 Thesen CONTRA Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns

## II. Netzwerk Privatbahnen

Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von z.Zt. 23 deutschen und Europäischen Eisenbahngüterverkehrsunternehmen. Der Begriff *Privatbahnen* wird als Synonym für Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzt, die sich zum Wettbewerb mit der DB AG bekennen, obwohl sie alle vom Schienennetz, von der Energieversorgung und vom Zugang zu Infrastruktur der DB vollständig abhängig sind. Satzungsgemäßes Ziel des Netzwerks Privatbahnen ist die Stärkung des fairen Wettbewerbs auf der Schiene und die Kooperation der Mitgliedsunternehmen untereinander mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen. Der Verband wurde 2001 gegründet.

Von dem 15 %igen Marktanteil aller NE Bahnen (nicht bundeseigenen Eisenbahnen) an der schienengebundenen Transportleistung auf dem deutschen Netz erbringen die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks ca. 70 % (bzw. 10 % der Gesamtleistung). Diese Transportleistung wiederum wird mit Masse nur von einer Handvoll unserer Mitgliedsunternehmen erbracht, so dass es geraten erscheint, die immer wieder absichtsvoll ins Gespräch gebrachte hohe Anzahl der „Wettbewerber“ auf dem deutschen Schienennetz zu relativieren. Nachfolgend eine grobe Aufteilung der konzessionierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), gem. Liste des VDV per 1.1.2004:

1. Konzessionierte EVU	370
2. ohne DB AG (34)	336
3. EVU mit Güterverkehrkonzession (ohne DB)	230
4. davon im Güterverkehr aktiv tätig	124
5. davon sowohl als Museumsbahn, als auch als Güterbahn gemeldet	36
6. Güterbahnen ohne EVU gem. Pos. 5.	98

Ein erheblicher Teil dieser 98 aktiven Güterverkehrsunternehmen ist aufgrund der Gesellschafterstruktur Gebietskörperschaften zuzurechnen, ein weiterer Teil betätigt sich ganz oder teilweise als Subunternehmer für die DB AG. Viele Bahnen sind zwar konzessioniert, bewegen sich aber überwiegend oder ausschließlich auf werkseigenen Schienennetzen. Schließlich befinden sich unter diesen 98 Gütereisenbahnen auch zahlreiche EVU, deren Geschäftsumfang auf dem Sektor schienengebundener Gütertransporte als *nicht nennenswert* zu bezeichnen ist. Nur eine sehr begrenzte Zahl der besagten Gütereisenbahnen stellt sich also dem Wettbewerb mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG. Mit wenigen Ausnahmen (SBB Cargo, HGK, Connex) sind fast alle leistungsstarken Wettbewerbsbahnen im Netzwerk Privatbahnen vereinigt. Nach unserer Einschätzung kann man – großzügig - 20 Bahnen als solche bezeichnen, die sich als ernst zu nehmende Wettbewerber im Schienengüterverkehr gegen die DB AG aufstellen bzw. aufstellen könnten, trotz der enormen infrastrukturell bedingten Abhängigkeit von der DB AG, unter deren Dach auch der überragend starke Wettbewerber Railion Deutschland AG angesiedelt ist. Railion belegt einen Marktanteil von 85 % und verfügt über quasi unbegrenzte Kreditfähigkeit (Staatsbonität). Das ist in diesem kapitalintensiven Metier ein nicht aufzuholender, mit EU Recht nicht zu vereinbarender strategischer Vorteil.

Einschließlich aller traktionsnahen Dienstleistungen erwirtschaften die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks einen Umsatz von ca. 300 Mio. €, das sind ca. 10 % des Umsatzes der Railion Deutschland AG. Keines unserer IMitgliedsunternehmen erreicht auch nur 2,5 % des Umsatzes der Railion Deutschland AG.

Damit dürfte deutlich werden, dass im Verhältnis zu anderen Ländern allenfalls die *Anzahl* der EVU signifikant ist. Daraus kann aber keinesfalls geschlossen werden, es herrsche auf der deutschen Schiene ein wettbewerbsfreundliches Umfeld. Das Gegenteil ist der Fall. Bemerkenswert ist, dass mit der vermeintlich hohen Anzahl von EVU gerade jene argumentieren (herumspielen), die es als einzige in Deutschland die wahren Wettbewerbsverhältnisse wie kein anderer kennen : die Vertreter der DB AG. Nur die DB AG verfügt über alle statistischen, technischen und betrieblichen Angaben des nationalen Bahnwesens. Dieses Herrschaftswissen wird von ihr lustvoll unter dem Schutz des deutschen Aktienrechts als Betriebsgeheimnis gehütet. Das ist betriebswirtschaftlich korrekt, volkswirtschaftlich aber in hohem Maße schädlich und ordnungspolitisch missbräuchlich.

### **III. Die Erfahrungen des Auslands mit privatisierten integrierten Bahnkonzernen**

Die Teilprivatisierung der DB AG als integrierten Konzern (mit Netz) kann nicht als „logische Vollendung der Bahnreform“ bezeichnet werden. Sie ist im internationalen Maßstab ohne Vorbild:

- Weltweit wurde noch nie ein Logistikunternehmen privatisiert, das im eigenen Konzern neben der Schiene mehrere miteinander konkurrierende Verkehrsträger betreibt. Konkuriert in ein und demselben Konzern die kapitalintensive und tendenziell renditeschwache Schiene mit der Straße, dem Flugzeug und dem Binnenschiff um die gleichen knappen Investitionsbudgets, kann sie nur verlieren. Im Ergebnis wird die Eisenbahn immer stärker an den Rand gedrängt, weil Investitionen in andere Verkehrsträger des Konzerns mehr Rendite versprechen. Der größte Verlierer ist dann die Infrastruktur. Um Kosten zu sparen und Investitionen zu vermeiden besteht ein systemimmanenter Anreiz, das Netz tendenziell zu reduzieren. Bereits heute muss festgestellt werden, dass die Netzkapazität aus betriebswirtschaftlichen Gründen (Erlangung der Kapitalmarktrente) radikal reduziert wird und dass sich in der Eisenbahninfrastruktur ein riesiger, nicht mehr quantifizierbarer Instandhaltungsstau gebildet hat. Das kann an der ständig steigenden Anzahl, Länge und „Halbwertzeit“ der Langsamfahrstellen festgemacht werden<sup>1</sup>. Kapazitätseinschränkungen (Strecken- und Bahnhofstilllegungen, Kappen von Ausweich-, Kreuzungs- und Abstellgleisen) treffen immer zuerst die Gütereisenbahnen, weil sie den Löwenanteil an Spontanverkehren fahren (müssen!) und hierarchisch hinter allen anderen Verkehren zurückstehen, also warten müssen. Das steht im Widerspruch zum Postulat, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.
- Es gibt nur einen Fall – Neuseeland -, bei dem das nationale Eisenbahnunternehmen eines industrialisierten Landes mit Netz privatisiert wurde. Dieses Experiment ist gründlich misslungen. Nach 10 Jahren musste der neuseeländische Staat die ruinierte Infrastruktur zurückkaufen. Die Ursache des Scheiterns lag im strukturbedingten Fehlanreiz: Das legitime Renditestreben des Privaten ging stets zu Lasten des betriebswirtschaftlich schwächsten aber volkswirtschaftlich wichtigsten Gliedes – der Infrastruktur

<sup>1</sup> Netzwerk Privatbahnen hat zum Thema Langsamfahrstellen Untersuchungen angestellt und gelangte zu dem Ergebnis, dass allein in Baden Württemberg und Bayern die Anzahl der Langsamfahrstellen zwischen der 30.Kw 2004 und der 30.Kw 2005 um mehr als 30 % zunahm. 15 % dieser Langsamfahrstellen wurden „beseitigt“ indem sie durch Aufnahme in den Jahresfahrplan als solche listenmäßig nicht mehr in Erscheinung traten, dafür aber die planmäßige Fahrzeit verlängern. Mit solchen Manipulationen kann man Pünktlichkeitsrekorde herbeiführen. 40 % der Langsamfahrstellen waren am Ende des Beobachtungszeitraums 1 Jahr „alt“, und älter. ([www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de) unter Presse 2005 und 2006)

- Auch in Großbritannien musste die übereilte Vollprivatisierung der Eisenbahninfrastruktur zurückgenommen werden. Der Staat musste das Netz zurückkaufen und finanziell jahrelang überproportional stützen, damit der exorbitante Instandhaltungsstau abgebaut werden konnte. Erst seit 2 Jahren weisen die staatlichen Zuschüsse eine fallende Tendenz auf<sup>2</sup>. Seitdem das Netz wieder ins Eigentum des Staates überführt worden ist, sorgt Network Rail als nutzerneutrales, in hohem Maße kooperatives und vor allen Dingen vollkommen transparentes Infrastrukturunternehmen für mehr Verkehr auf der Schiene (Personenverkehr + 40 %, Güterverkehr+ 60% in 10 Jahren, mehr dazu, speziell zum Aspekt *Arbeitsplätze*: unten IV, Argument Nr. 8).

#### **IV. Unsere Stellungnahme zu 10 Argumenten PRO integrierten Börsengang**

Die Argumente PRO Börsengang mit Netz sind nicht überzeugend. Nachfolgend setzen wir uns im Einzelnen mit ihnen auseinander:

##### **1. Geht die DB AG als integrierter Mobilitäts- und Logistikdienstleister an die Börse, hat sie alle Chancen, als nationaler Champion die europäischen Märkte zu erobern.**

**Gegenargument:** Der Aufbau eines nationalen Champions ist die Umschreibung für *staatlich geförderte Entwicklung eines nationalen Unternehmens zu einem Global Player*. Das Konzept des nationalen Champions klingt attraktiv, führt aber regelmäßig nicht zum volkswirtschaftlich angestrebten Erfolg. Die Fusion Eon/Ruhrgas wurde durch staatliche Einflussnahme (Ministererlaubnis) gegen die klare Empfehlung der Monopolkommission, der überwiegenden Anzahl der Experten und gegen die Entscheidung des Bundeskartellamts „durchgezogen“. Welche Marktmacht (Strom, Gas) dadurch im Inland und in Europa (Griff nach Spanien) entstanden ist, wie viele Wettbewerber dadurch in ihrer Entfaltung zurückgeworfen werden, welchen Einfluss die Aufstellung des Unternehmens auf die Entwicklung der Verbraucherpreise und auf die Beteiligungspolitik des neuen Konglomerats hat (Beteiligung an Stadtwerken) ist im einzelnen nicht bekannt. Die negativen Auswirkungen dürften jedoch volkswirtschaftlich gewaltig sein.

Ein National Champion entwickelt sich immer zu Lasten seiner Wettbewerber. Im Schienenverkehr geht der staatliche Flankenschutz noch wesentlich weiter: Der National Champion in Gestalt eines integrierten DB Konzerns muss – in Anbetracht des Finanzbedarfs für das Netz - sein Hauptaugenmerk auf die Optimierung und Sicherung der staatlichen Subventionen legen, nicht auf die Stärkung des Wettbewerbs. Das deutsche Gesellschaftsrecht verpflichtet zudem die Organe des Unternehmens (Vorstand und Aufsichtsrat) zum Wohle des Unternehmens (mehr Ertrag) zu wirken und nicht zum Wohle des Landes (mehr Verkehr, mehr Wettbewerb). Nur so ist zu verstehen, dass beide Organe der DB AG strafrechtlich und haftungsrechtlich nicht belangt werden konnten, als der Vorstand beschlossen hat, große Stückzahlen einsatzbereiten und mit langjähriger Betriebsgenehmigung ausgestatteten rollenden Materials (Loks und Waggons) zu verschrotten, statt durch Verkauf dem Markt zuzuführen. Die DB hätte Höchstpreise für Loks und Waggons erzielen können, die überwiegend aus Steuermitteln angeschafft worden sind und von der DB nicht mehr gebraucht wurden.

<sup>2</sup> Chris Bolt, Chairman der britischen Office of Rail Regulation (ORR), am 15.5.2006 auf der Informationsveranstaltung des Netzwerks Privatbahnen un der britischen Botschaft, Berlin, zum Thema „The UK Rail Structure: Design – Costs - Results“

Im Übrigen provozieren Nationale Champions die Förderung ausländischer National Champions. Der Subventionswettlauf beginnt und gerät in eine eigendynamische Eskalation.

Dauerhaft lebensfähige Champions bilden sich organisch heraus, d.h. durch Leistung im Wettbewerb und nicht durch den Schutz der Netzherrschaft.

**Unser Standpunkt:** Je eher und nachhaltiger Deutschland sein Bahnwesen liberalisiert, desto effektiver werden „Die Deutschlands Bahnen“. Die DB Transportschwestern werden innerhalb der nächsten Jahre auf Wettbewerb getrimmt und gehen an die Börse. Sie bleiben auf Dauer die stärksten Marktteilnehmer in Europa. Alle deutschen Marktteilnehmer, die Ex Staatsbahnen und die heutigen Wettbewerbsbahnen zusammen, entwickeln sich zu *den führenden Bahnen Europas* und expandieren europaweit. Die Deutschen Bahnen profitieren nachhaltig davon, dass die EU Gesetzgebung die Ländergrenzen öffnet und dass andere Länder bezüglich der Liberalisierung weiter schlafen bzw. protektionistisch orientiert sind (Frankreich, Italien, Spanien). Die Wachstumschancen der DB Transportschwestern wären aus unternehmerischer Sicht ohne Netz auch deshalb besser, weil die Konzentration auf das Kerngeschäft die notwendigen Restrukturierungen beschleunigen. Die Anleger können sie ohne Netz und ohne dessen intransparenten, monströsen staatlichen Finanzierungsmechanismus auch besser bewerten und vergleichen. In einem Mischkonzern hingegen würde der Schienengüterverkehr immer das fünfte Rad am Wagen sein. Dessen Börsenfähigkeit hinge einzig davon ab, wie sicher der staatliche Geldstrom in die Taschen der Aktionäre gelenkt werden kann.

## 2. Die Sparte **Logistik** kommt der Eisenbahn insgesamt zugute, indem sie die knapper werdenden Investitionsmittel des Bundes für das Schienennetz ersetzen kann.

**Gegenargument:** Der private Investor ist kein Eisenbahnromantiker. Er misst sein Engagement allein an der Rendite. Dieser Druck zwingt den Vorstand, das vorhandene Kapital in jene Investitionsvorhaben zu lenken, die den höchsten Ertrag versprechen. Hierbei zieht die Schiene in den meisten Fällen den Kürzeren, gerade wegen des kurzfristigen Erwartungshorizonts der Anleger. Nachdem die hoch verschuldete DB AG (die Post verfügte zumindest über satte Monopolgewinne) in den USA die Bax Global Inc. gekauft hat, warten wir nun darauf, dass der Bundesregierung – ebenso wie beim Erwerb von Bax – überzeugend dargelegt wird, man müsse nun unbedingt beispielsweise Hapag Lloyd oder MAERSK erwerben, andernfalls würde dem Konzern die mangelnde Marktabdeckung im Seeverkehr zum Verhängnis. Die Banken würden auch diesen Deal finanzieren, ohne genau hinschauen zu müssen, denn Mehrheitsgesellschafter bleibt der Staat, Kreditrisiko: gering.

**Unser Standpunkt:** Eine Quersubventionierung der Eisenbahnsparte durch die Logistiksparte funktioniert nur bei einer homogenen Gesellschafterstruktur (100 % Staat). Die 49 % - Minderheitsgesellschafter eines teilprivatisierten, integrierten Konzerns werden das aus den oben genannten Gründen nicht zulassen. Der 51 % Gesellschafter Staat kann sich im Zweifel gegen die Minderheitsgesellschafter nicht durchsetzen. Welche Macht Minderheitsgesellschafter haben wurde unlängst bei der Deutschen Börse AG vorgeführt: Einer handvoll Gesellschafter mit einer Beteiligung in allenfalls zweistelliger Prozenzhöhe ist es 2005 gelungen, (1) den Erwerb der Londoner Börse zu vereiteln, (2) den Vorstandsvorsitzenden abzurufen sowie (3) den Aufsichtsratsvorsitzenden Bräuer, immerhin AR Vorsitzender der Deutschen Bank, zu ersetzen. Wir fordern: Verkauf der kompletten Logistiksparte. Folge: (a) Konzentration auf die Eisenbahn, (b) drastische Reduzierung der exorbitanten DB-Verbindlichkeiten, (c) Lösung des DB Problems „Unterkapitalisierung“. - Da der Verkaufserlös deutlich über dem Einstandspreis liegen dürfte, wäre das sogar eine Erfolgsstory für das DB-Managements. Netzwerk Privatbahnen

würde sich in diesem Falle zu einer öffentlichen Belobigung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG hinreißen lassen, sollte das der Sache dienen.

**3. Die Integration ist vorteilhaft, weil nur so die Synergien zwischen Rad und Schiene gewahrt bleiben.**

**Gegenargument:** Konsequenterweise müsste man dann auch der SBB Cargo Deutschland GmbH oder CONNEX das Netz übergeben, wenn es ihnen eines Tages gelingen sollte, in Deutschland stärkstes EVU zu werden. Umgekehrt dürfte die DB AG aus Überzeugung nicht das getrennte schwedische Netz befahren oder sich in Großbritannien um Ausschreibungen bewerben. Entgegen den Behauptungen der DB Spitze zum britischen Bahnsystem ist dort ein Sicherheitsrisiko durch Trennung von Netz und Betrieb nicht einmal andeutungsweise erkennbar. Im Gegenteil: Die Unfallhäufigkeit ist so gering wie seit Bestehen der Bahn nicht mehr, die Zuverlässigkeit steigt gegen 95 % bzw. 97 % im Güterverkehr (Anlage 1), das System ist extrem transparent, die Zuwendungen des Staates gehen seit 2003/2004 deutlich und nachhaltig zurück (Anlage 2), das System sichert und schafft Arbeitsplätze (Anlage 3) und aktiviert viele Mrd. privaten Kapitals für Investitionen in das Bahnwesen.

**4. Der Wettbewerb funktioniert doch heute schon, obwohl die DB ein integrierter Bahnkonzern ist: Die privaten Bahnen haben im Schienenpersonennahverkehr einen Marktanteil von über 13 % und im Güterverkehr sogar über 15 %!**

**Gegenargument:** Die DB kommuniziert für den Personenverkehr falsche Zahlen, denn der Marktanteil wird üblicherweise auf die *Verkehrsleistung* bezogen. Bei dem Marktanteil der privaten Gütereisenbahnen (15 %) hat die DB AG diesen Grundsatz auch befolgt. Das tut sie auch in allen übrigen Veröffentlichungen. Im SPNV (Regionalverkehr) bezieht sich die DB AG allerdings auf *Zugkilometer*, nicht auf den korrekten Leistungsparameter *Personenkilometer*. Im SPNV belegen die Privaten einen Marktanteil, gemessen in Personenkilometer, von nur 6,8 %<sup>3</sup>, nicht 13 %. Mit dieser Falschmeldung will die DB AG offenbar Politik machen und verstößt damit eindeutig gegen die guten Sitten (Code of Conduct). Sie tat das zuletzt auf einem Workshop für Medienvertreter, auf dem der neue Wettbewerbsbericht vorgestellt wurde, nachzulesen in der dazugehörigen Presseerklärung der DB AG, abgedruckt u.a. in FAZ und Tagesspiegel und DIE WELT. Wäre die DB AG heute schon börsennotiert, hätte die Börsenaufsicht eingegriffen mit möglicherweise strafrechtlichen und haftungsrechtlichen Konsequenzen (Irreführung von Anlegern) für die Verantwortlichen. Dass die DB AG mit Marktanteilen „spielt“ und je nach Situation benutzt, erkennt man schon daran, dass beispielsweise auf den Roadshows für potentielle Investoren nur der (geringere) Marktanteil in Personenkilometer berücksichtigt wird: Marktanteil für Personenverkehr 97 % (siehe Website der DB AG/Konzern/Investors Relations): Für Investoren kann die Monopolstellung der DB AG gar nicht hoch genug angesetzt werden.

Sieht man einmal davon ab, dass 6,8 % bzw. 15% Marktanteil 12 Jahre nach der Bahnreform kein Glanzlicht der Liberalisierung sind, muss die Schlussfolgerung andersherum lauten. Angesichts der gravierenden Markteintrittshemmnisse, die unverändert existieren, kann man ansatzweise erahnen, was möglich wäre, wenn ein unabhängiger Netzbetreiber offensiv auf seine Kunden, die Eisenbahnbetreiber, zugehe. Die Schiene hätte alle Chancen, den ‚modal split‘ zu ihren Gunsten zu verschieben und den Verkehrskollaps auf der Straße hinauszuzögern.

**5. Wird das Netz getrennt, wird es wieder verstaatlicht. Es droht ein Rückfall in alte**

<sup>3</sup> Wettbewerbsbericht 2006 der DB AG, S. 18

**Behördenbahnzeiten: Die Politik regiert noch stärker in die Investitionspolitik des Netzes hinein. Die Trassenpreise steigen.**

**Gegenargument:** Eine Trennung ändert am Eigentümerstatus gar nichts. Was bisher zu 100% staatlich ist, bleibt staatlich, auch bleibt die Eisenbahninfrastruktur sinnvoller Weise als Kapitalgesellschaft organisiert. Wie das Netz geführt wird, hängt vor allem von den Zielvorgaben und der Klasse des Managements ab. Wir setzen großes Vertrauen in eine desintegrierte Netz AG. Eine nutzerneutrale Netz AG hat den inhärenten Anreiz, ein möglichst hohes Trassenentgelt zu erzielen und möglichst wenig Gewährleistungsabschläge für schlechte Trassenqualität hinzunehmen. Um erfolgreich zu sein, wird sie einen Quantensprung in Richtung Instandhaltung, Kundenservice, Kundenzufriedenheit, Transparenz, Kommunikation und Kooperation mit ihren Kunden vollbringen. Sie wird deutlich bessere Leistungen für die gesamte Volkswirtschaft erbringen, als die heutige Netz AG, die der Konzernräson untergeordnet ist, mit und ohne ‚Chinese Walls‘. Das Risiko des Rückfalls in ein „Behördennetz“ ist gegenüber den negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen eines integrierten Börsengangs vernachlässigbar.

Ob die Politik sich aus dem operativen Geschehen heraushält, ist eine Frage der politischen Absicht. Ebenso hat die Politik es in der Hand, die Investitionsentscheidungen vornehmlich an den Bedürfnissen der Nutzer auszurichten und nicht an den Begehrlichkeiten einzelner Länder. Deren Interessen kann evtl. durch eine Teilregionalisierung des Netzes oder durch eine Regionalisierung gewisser Funktionen und Pflichten Rechnung getragen und instrumentalisiert werden.

**6. Wird das Netz vom Bahnkonzern getrennt, so muss der Bund die Schulden des Netzes unmittelbar übernehmen.**

**Gegenargument:** Auf die DB Netz AG entfällt nur ein Teil der Konzernschulden. Die auf die auf die Netz AG entfallenden Verbindlichkeiten müssen zudem relativiert werden: (1) Die Masse der Zuwendungen an die DB Netz AG wurde in letzter Zeit nicht als Darlehen, sondern als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. (2) Die Verbindlichkeiten der DB AG sind zu einem großen Teil nicht durch das Netz verursacht, sondern durch Zukäufe von Logistikkonzernen auf der ganzen Welt. (3) Zahlreiche Immobilien, die nach den gesetzlichen Bestimmungen im Zusammenhang mit der Bahnreform dem Netz zustehen, befinden sich entweder im Eigentum der Holding oder anderer Tochtergesellschaften. Diese Assets müssen auf die Netz AG übertragen oder durch Geldzahlungen abgelöst werden. (4) Wir gehen davon aus, dass solche Grundstücke in den vergangenen Jahren auch verkauft wurden. Die Erlöse nebst Zinsen stehen DB Netz zu. Schließlich: (5) Es ist eine politische Entscheidung, wie die Verbindlichkeiten des Konzerns im Falle der Trennung verteilt werden.

**7. Die Trennung gefährdet 80.000 Arbeitsplätze, insbesondere im Dienstleistungsbereich der DB AG, der nicht marktfähig ist.**

**Gegenargument NP:** Wer solche Zahlen in die Welt setzt, will Stimmung erzeugen. Darauf haben sogar die Gewerkschaften GdL und Ver.di hingewiesen. Wer Arbeitsplätze im Netz langfristig und nachhaltig sichern will, muss für die Trennung mit ihren Wachstumswirkungen plädieren. Bei einer Teilprivatisierung der integrierten Bahn hingegen wird der private Investor die Daseinsberechtigung von großen Teilen der Infrastruktur sofort und kompromisslos in Frage stellen. Diese Hebelwirkung gilt für alle Kostenverursacher des integrierten Konzerns. Sind die Kosten von Inhouse-Lösungen nicht wettbewerbsfähig, wird der Minderheitsgesellschafter dafür sorgen, diese Leistungen an Dritte zu vergeben

(Outsourcing).

**Unser Standpunkt:** Dass bei einer Vollprivatisierung der Transportschwernern alle Arbeitsplätze erhalten bleiben, kann aus heutiger Sicht *redlicherweise* nicht *garantiert* werden. Für die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen sowie die Schaffung neuer, nachhaltiger Arbeitsplätze bei den Bahnen und der Bahnperipherie (!) bietet aber eine Verselbständigung des Netzes und eine Vollprivatisierung der Transportschwernern allemal eine wesentlich günstigere Perspektive. Das Beispiel UK zeigt im Hinblick auf die Anzahl der Arbeitsplätze folgendes: (1) Im Vergleich 1994/95 mit 2005<sup>4</sup> blieben die Arbeitsplätze relativ konstant bei 110.000 – 120.000 (Anlage 3). (2) Die britischen Eisenbahnergewerkschaften loben die Auswirkungen der britischen Bahnprivatisierung (mit Trennung) überschwänglich: Ian Murray<sup>5</sup>, zitiert den britischen Gewerkschaftsführer Lew Adams, pikanterweise auf einem Workshop der DB AG, wie folgt (auszugsweise): „.....heute habe ich nichts mehr gegen private Unternehmer in der Eisenbahnindustrie. Seit der Privatisierung fahren wir täglich 1700 Züge mehr... wir müssen die Infrastruktur ausbauen. ....4,2 Mrd Pfund Sterling wurden für neue Züge ausgegeben.....Heute haben wir mehr Gewerkschaftsmitglieder als vorher, mehr Zugführer, mehr Züge.... Es funktioniert.....wir haben mehr Jobs.....höhere (Anm. d. Verf.: technische) Sicherheit, besserer Service und höhere Produktivität bedeutet für uns: mehr Jobs.....die Anzahl der Jobs steigt...“

Eine günstige **Perspektive** für Arbeitsplätze und Beschäftigung bietet die Teilprivatisierung des **integrierten** Bahnkonzerns **nicht**. Eher ist das Gegenteil, siehe oben.

**8. Nur die Integration verschafft der DB AG die Möglichkeit, Segmente aufrecht zu erhalten, die „sich nur im Verbund rechnen“. Betroffen ist insbesondere der Einzelwagenverkehr.**

**Gegenargument:** Ein Investor beteiligt sich nicht aus karitativen Gründen an der DB AG. Bezüglich der unrealistischen Erwartung einer Quersubventionierung innerhalb des Konzerns nach Teilprivatisierung (vergl. die Ausführungen oben zu Ziffer 2). Ist der Einzelwagenverkehr tatsächlich wirtschaftlich nicht tragfähig, wird er in einem teilprivatisierten integrierten Konzern entweder abgestoßen oder es wird ultimativ mit Schließung gedroht, was dann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu neuen Subventionen führt. Schon die heutige DB AG folgt tendenziell dieser Entscheidungslogik, als sie kürzlich ankündigte, dem Problemkind Einzelwagenverkehr noch 3 Jahre Zeit zu geben.

**Unsere Stellungnahme:** Ein heute defizitärer Bereich kann nur überleben, wenn es eine sinnvolle Perspektive gibt. Der Einzelwagenverkehr generiert ca. 50 % des Verkehrsaufkommens und ist somit unverzichtbar. Trennung und Wettbewerb böten zumindest die Gewähr dafür, dass *alle* Marktteilnehmer, nicht nur *ein* großer, für *jeden individuellen* Bedarfsfall in *seiner* jeweiligen Region (Heimspiel) intensiv nach maßgeschneiderten Lösungsmöglichkeiten suchen. Es ist völlig ausgeschlossen, dass ein global aufgestellter Monopolist diese Leistungen an der Grasnabe des Marktes erbringen kann. Insbesondere kleinere Eisenbahnunternehmen werden sich auf dieses Marktsegment spezialisieren, wenn dafür die rechtlichen (Zugang zu Serviceeinrichtungen und Terminals),

<sup>4</sup> Vergleich der Arbeitsplätze der britischen Staatsbahn einschl. Railtrack 1994/95 mit den Arbeitsplätzen (nach der Liberalisierung) bei den privaten britischen Bahnen einschl. Network Rail 2005

<sup>5</sup> Ian Murray ist Senior Fellow des *Comprehensive Enterprise Institute*, Washington DC (USA). Er wurde von der DB AG eingeflogen, um im Mai dieses Jahres die *Nachteile* der UK Privatisierung zu erklären. Konsequenterweise kommt er zu dem aufgrund seiner eigenen Argumentation nicht nachvollziehbaren und wissenschaftlich nicht belegbaren Ergebnis, dass das Heil nur im integrierten Konzern liegen könne. Die von Murray präsentierten Zitate sprechen dagegen, jedenfalls soweit sie sich auf die Arbeitsplätze beziehen.

technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen vorliegen und der Gesetzgeber dafür den Rahmen schafft und aufsichtsrechtlich absichert. Ist beispielsweise der Zugang zu den Rangierbahnhöfen und Terminals wirklich frei, steigen die Chancen, dass Wettbewerb neue Ideen, Angebote, Kooperationen und Abwicklungsprozesse hervorbringt.

**9. Die (integrierte) DB AG ist ein funktionierendes Unternehmen. Alle anderen Optionen sind theoretische Modelle. Warum sollte man ein zuverlässiges und erfolgreiches Pferd wechseln?**

**Gegenargument:** Der integrierte, nicht teilprivatisierte DB Konzern funktioniert. Die verkehrspolitischen Erfolge halten sich jedoch in sehr engen Grenzen, um es einmal äußerst diplomatisch auszudrücken. Wer sich damit begnügt, für den „funktioniert“ die DB in der Tat. Von den allseits getragenen verkehrspolitischen Zielen, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen und für mehr Wettbewerb zu sorgen, muss sich unser Land dann aber verabschieden. Wie bereits zu Beginn erläutert, ist der angestrebte Sonderweg eines internationalen Logistikkonzerns mit angehängtem Schienennetz ein weltweites Unikat, das keinen Praxistest vorweisen kann. Umgekehrt sind getrennte Modelle keine graue Theorie, sondern in Großbritannien, Schweden oder Dänemark gelebte Praxis. Der bescheidene Erfolg nach 12 Jahren Bahnreform ist Anlass genug, über einen Wechsel der Pferde nachzudenken.

**10. Der Börsengang der DB AG mit Netz ist für den Finanzminister am lukrativsten. Eine Trennung würde die Kapitalmarktfähigkeit um mehrere Jahre hinauszögern.**

**Gegenargument:** Wie bereits das Booz Allen-Gutachten belegt, sind Vollprivatisierungen erheblich ergiebiger für den Bundeshaushalt (bis zu 14,4 Mrd. € Privatisierungserlös) als eine Teilprivatisierung des integrierten Konzerns (bestenfalls 8,7 Mrd. €). Dabei ist zu beachten, dass die vielversprechendste Variante – die Vollprivatisierung einzelner Transporttöchter – bis heute weder von Booz Allen noch von anderen Gutachtern untersucht wurde. Ohnehin ist einistelliger Mrd. € Erlös in Anbetracht der hunderten von Mrd. €, die in den letzten Jahren in die DB AG gepumpt wurden, vernachlässigbar und sollten bei der hier anstehenden Zukunftsfrage keine herausragende Rolle spielen.

**Entgegen den trommelfeuerartig kommunizierten Verlautbarungen aus dem DB Konzern ist die DB AG noch lange nicht kapitalmarktfähig:** Der cash flow aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit (2.256 Mio. €) ist leicht rückläufig. Der cash flow nach Investitionen und Finanzierungstätigkeit ist mit 472 Mio. € negativ. Das Eigenkapital ist zu gering, die Verschuldung exorbitant. Die Bruttoinvestitionen incl. Baukostenzuschüsse sanken im dritten Jahr in Folge (nach – 20,7 % in 2004) um **weitere** 11,9 % auf bescheidene 6.379 Mio. €. Die Nettoinvestitionen gingen (nach – 19,2 % in 2004) im vergangenen Jahr um **weitere** 27,4 % auf 2.360 Mio. € zurück. Auf den überhöhten Mittelzufluss von den Ländern für den Regionalverkehr kann in Anbetracht der EU Rechtslage (Quersubventionierungsverbot, Beihilfeverbot, Ausschreibungspflicht, Sparzwang der Länder) ohnehin keiner langfristig ernsthaft rechnen. Die Infrastruktur weist einen nicht definierbar hohen Instandhaltungsrückstand auf, was jeden Investor abschrecken dürfte. Es sei denn, die potentiellen Investoren spekuliert (zu Recht) darauf, dass der Staat im Zweifel eingreifen wird. Ergebnis: **Zeitnah ist eine Teilprivatisierung nur dann möglich, wenn der Staat für alle potentiellen Risiken der Anleger ein „rundum sorglos Paket“ schnürt.** Andernfalls liegt auch die Kapitalmarktfähigkeit der integrierten DB AG in weiter Ferne.

**Unser Standpunkt:** (1) Der Verkauf von Schenker und Bax kann kurzfristig erfolgen. Er ist

sinnvoll und erforderlich (s.o. Ziffer 2). (2) Die Transporttöchter sind innerhalb eines definierten Zeitraums zu verschlanken und wettbewerbsfähig zu machen. Anschließend werden sie vollprivatisiert. (3) Die DB AG besteht nur aus der Infrastruktur und gewährleistet im eigenen wirtschaftlichen Interesse und im Staatsinteresse so viel Netzzugang wie möglich. Staatliche Zuschüsse verbleiben dort, wo sie hingehören. (4a) Die gegenwärtig auf zwei Behörden (EBA und BNetzAgentur) aufgeteilte Aufsicht wird zu einer starken und schlagkräftigen Regulierungsbehörde zusammengeführt. (4b) Das Führungspersonal erhält Richterstatus um ihre Unabhängigkeit sicherzustellen, zumindest sollte man darüber einmal nachdenken. (4c) Die Regulierungsbehörde dient nicht länger als Feigenblatt, mit der Funktion, das „ungetrennte“ deutsche Holdingmodell zu rechtfertigen, sondern ist, wie in England, Motor und Garant für Wettbewerb. **Eine Regulierung soll nicht, wie heute, Wettbewerb konstituieren, sondern das ganze System wettbewerblich moderieren, vorantreiben, allenfalls Auswüchse korrigieren.**

#### V. 5 Thesen CONTRA Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns

- Verkehrspolitisch hielte er die Eisenbahn in der Stagnation.
- Haushaltspolitisch wäre er ein Desaster, weil der private Investor den Bund in seiner Abhängigkeit konsequent am Gängelband führen würde.
- Die Rückholbarkeit der Teilprivatisierung bei Fehlschlag der Privatisierung ist nicht bzw. nur unter extremem Mitteleinsatz möglich.
- Der „deutsche Weg“ (Holdingmodell ohne Trennung) verstößt gegen EU Recht. Netzwerk Privatbahnen hat die entsprechende EU Beschwerde in diesen Tagen in Brüssel eingereicht.
- Als tragisch wären die verpassten Chancen zu beurteilen, die eine echte Wettbewerbslandschaft bei einer Trennung eröffnete.

**AIM/26.5.2006**

*gez. Martini*

**Netzwerk Privatbahnen**

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

#### Anlagen:

1. Maersk und Freightliner zur Zuverlässigkeit in UK (2 Slides)
2. Office of Rail Regulation zum Verlauf der staatlichen Zuschüsse in UK (1 Slide)
3. Lord Berkeley, Arbeitsplätze UK Rail System (2 Slides RFG , 2 Blatt RFG, Lord Berkeley)
4. UK Bahngewerkschaftler zum Thema Privatisierung und Arbeitsplätze (1 Slide)