

NP InfoBrief 3/07

17. Juni 2007

-
1. Die Lage Die Exekutive zieht blank
 2. Die Rolle des Bundes Die Praxis sieht anders aus
 3. Worum es wirklich geht Das große Ablenkungsmanöver
 4. Zugang zum Kapitalmarkt Ein Schlagwort wird missbraucht
 5. Das Märchen vom National Champion Von Napoleon lernen
 6. Netzzustandsbericht der DB Zeitbombe für den Börsengang?
 7. Stuttgart 21: NBS Stuttgart-Ulm Der Güterverkehr wird großräumig ausweichen
 8. Das Letzte Ein ganz schweres Rätsel
-

1. Die Lage

Die Exekutive zieht blank

Das BMVerkehr hat nach dem niederschmetternden Ergebnis der verfassungs- und bilanzrechtlichen Expertenanhörung den im März vorgelegten Gesetzentwurf für die Teilprivatisierung der DB AG erneut nachgebessert. Am 29.6. hat die Staatssekretärsrunde der beteiligten Ministerien den Gesetzentwurf abgesegnet. Am 2.7. wurde der Entwurf den Wirtschaftsverbänden zur Stellungnahme zugeleitet. Hierfür wurde großzügig eine Frist von 9 Werktagen eingeräumt. Am 24.7 soll sich das Kabinett mit dem Gesetzesvorhaben befassen, damit es anschließend unverzüglich ins Parlament eingebracht werden kann.

Nach wie vor soll der Bund förmlich Eigentümer (Sicherungseigentümer) der Eisenbahninfrastruktur werden. Die Rechte eines Eigentümers soll jedoch nicht der Bund, sondern die teilprivatisierte DB AG ausüben. Um Art. 87e Abs. 3 GG zu entsprechen, der dem Bund seine verkehrspolitische Einflussnahme auf die Infrastruktur sichern soll, (a) darf der Bund nunmehr *alle*¹ Mitglieder der Eigentümerbank im Aufsichtsrat der DB AG (nicht in der DB Netz AG) bestellen; außerdem (b) bedürfen einige wenige Entscheidungen der Infrastrukturgesellschaften der vorherigen Zustimmung des Bundes. Nach Auffassung des BMVerkehr entsprechen diese schwachen, förmlichen Rechte des Bundes der Verfassung (basta!). In der

¹ Dass der Bund alle AR-Plätze der Eigentümerbank besetzen soll, wird jedenfalls von interessierten Kreisen behauptet. Im Entwurf (DBPrivG §1, Abs.2, S.2) ist dieser Sachverhalt, wenn überhaupt, dann allerdings verdächtig kompliziert ausgedrückt worden: „Satzungsmäßige Entsendungsrechte zugunsten von Aktionären der Deutschen Bahn AG sind unzulässig mit Ausnahme der derzeit bestehenden Entsendungsrechte zugunsten des Bundes“. Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht?

Gesetzesbegründung wird die Bilanzierungsfähigkeit gar nicht erst begründet, sondern konstatiert (basta!). Über die Frage der Verfassungsmäßigkeit und Bilanzierbarkeit werden sich die Gemüter also weiterhin erregen, möglicherweise auch vor Gericht in Karlsruhe und Luxemburg.

Der Stand der Diskussion im Vorfeld eines möglichen Kabinettsbeschluss kann einem NP-Arbeitspapier entnommen werden, das Punkt für Punkt die Argumentation des BMVerkehr pro Börsengang anhand von Fakten und Entwicklungen widerlegt und eine Reihe völlig unhaltbarer Behauptungen des federführenden Ministeriums richtigstellt². Ginge es um Waschmittel- oder Autowerbung, wäre diese Art der Argumentation von den Gerichten sofort per einstweiliger Verfügung wegen Verstoßes gegen das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (Verbot der irreführenden Werbung) unterbunden worden.

2. Die Rolle des Bundes

Die Praxis sieht anders aus

Beide Maßnahmen sind nach Auffassung der privaten Gütereisenbahnen nicht geeignet, dem Bund jene souveräne Rolle einzuräumen, die der Verfassungsgeber vorgesehen hat, um Verkehrspolitik zu gestalten. Das hat zur Folge, dass die Position des Vorstandsvorsitzenden der DB AG noch stärker wird, als sie heute schon ist³. Je schwächer oder zerstrittener die Eigentümerseite ist, desto stärker wird die Exekutive. Der Vorstandsvorsitzende kann nicht nur, wie bisher, die Interessen der Arbeitnehmer instrumentalisieren⁴, sondern auch noch die der neuen Aktionäre. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird es einen abgespeckten Schattenaufsichtsrat geben, in dem die Beteiligten die AR-Entscheidungen zuvor abstimmen. Fast alle mitbestimmten, deutschen Unternehmen machen es so, um des lieben Friedens Willen, zum Teil unter Einsatz brasilianischen Fachpersonals. Der Einfluss des Eigentümers auf die Eisenbahninfrastruktur (!) wird, trotz seiner Präsenz im Aufsichtsrat der Holding (!), schwach sein, viel schwächer als heute. Der Bund will sich offenbar ganz auf die Rolle des Zahlmeisters konzentrieren.

Unbestritten ist ferner, dass die Bilanzierungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur bei der DB AG im selben Maße sinkt, in dem der Einfluss des Bundes auf die Geschäftspolitik der DB steigt⁵. Mit dem „AR-Trick“ (s.o.) wurde der Einfluss des Bundes auf die DB formal gestärkt. Für die Bilanzierungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur wirkt dies vernichtend. Man darf gespannt sein, wie es weiter geht.

3. Worum es wirklich geht

Das große Ablenkungsmanöver

Die ganze deutsche Eisenbahnwelt verkämpft sich gegenwärtig in Rechtsfragen der verschiedenen Gesetzesentwürfe. Hunderte von z.T. hochqualifizierten und zum Teil extrem hoch bezahlten⁶ Menschen verschleiben sich mit der Frage der

² Bewertung eines Briefes des BMVerkehr an alle MdB der Regierungsfractionen vom 4.7.2007.

<http://www.privatbahnen.com/pdf/070709+NP+Bewertung+Brief+Tiefensee.pdf>

³ Vergl. Infobrief 1/07, Ziffer 3: http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief1_07.pdf

⁴ Gibt es auf dieser Welt – außer in Deutschland (Transnet) - eine Gewerkschaft, die für die Privatisierung eines Staatsunternehmens eingetreten ist? Der Vorstandsvorsitzende der DB AG hat dieses Phänomen vor Pressevertretern einst so beschrieben: „Wir haben ihnen auch ein Möhrchen hingehalten...“

⁵ Prof. Möllers und Prof. Schäfer vergleichen das Verhältnis der Verfassungsmäßigkeit und Bilanzierungsmöglichkeit mit kommunizierenden Röhren: wenn verfassungsmäßig, dann nicht bilanzierbar; wenn bilanzierbar, dann nicht verfassungsmäßig.

⁶ Lt. Bund der Steuerzahler weist das BMVBS mit mehr als 60 Mio. € die mit sehr großem Abstand höchsten externen Beratungsaufwendungen aller Ministerien aus.

Verfassungsmäßigkeit des geplanten Gesetzes und der Bilanzierungsfähigkeit der Infrastruktur. Im strategischen Kern der Sache geht es einzig und allein darum, den *integrierten* Bahnkonzern zu zementieren. Verliert der Bund seine Position als Alleingesellschafter des Konzerns, kann die Infrastruktur ohne Enteignung nicht mehr aus dem Konzern herausgelöst werden⁷. Das Ziel der Achse Mehdorn – Schröder, dem sich die CDU jahrelang entgegen gestemmt hat, wäre erreicht. Die FROGS⁸ hätten gewonnen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass sich die Bundeskanzlerin bisher sehr geschickt, nämlich bedeckt, verhielt. Entsprechend hoch waren die Erwartungen, hatte sich die Kanzlerin doch im Bundestagswahlkampf ordnungspolitisch eindeutig positioniert in Richtung weniger Staat, weniger Bürokratie, mehr Freiheit. Seit Ende Juni (Verständigung innerhalb der Ressorts) wissen wir: Die Chefin der großen Koalition will die Bahnprivatisierung vom Tisch haben und wählt den Weg: Augen zu und durch, obgleich dabei ordnungspolitische und verkehrspolitische Aspekte unter die Räder geraten. Das ist schlecht für Deutschland und schlecht für Europa. Wie soll die EU Kommission den eisenbahnpolitischen Königsweg der Trennung von Infrastruktur und Betrieb in der EU durchsetzen, wenn das größte Land den integrierten Konzern faktisch zementiert?

4. Zugang zum Kapitalmarkt

Ein Schlagwort wird missbraucht

Von existenzieller Bedeutung ist der *Zugang zum Kapitalmarkt* in erster Linie für schnell wachsende Unternehmen, die sich durch die Ausgabe *neuer* Aktien Eigenkapital beschaffen, ohne bei den Banken um Kredite betteln zu müssen. Diese meist jungen Unternehmen bekommen vielfach keinen Kredit oder nur zu schlechten Konditionen. Einen besseren Zugang zum Kapitalmarkt, als die DB AG ihn bereits heute, ohne Börsengang, hat, gibt es nicht: Die DB verfügt - mit dem Bund als Mehrheitsgesellschafter - annähernd über AAA- Bonität und kann nicht pleite gehen, jedenfalls solange nicht, wie Art. 87e GG gilt. Die DB hat deshalb, anders als jedes private Unternehmen, kein Bonitätsproblem und kann jede Investition und jede Expansion finanzieren. Das „Argument“ *Zugang zum Kapitalmarkt* ist ein Scheinargument und wird von jenen, die es im Munde führen, wider besseren Wissens benutzt. Leider vernehmen wir es nun auch aus dem Kanzleramt.....

5. Das Märchen vom National Champion

Von Napoleon lernen

Die massiven Beihilfen für Airbus haben dazu geführt, dass Boeing von der US-Regierung massiv subventioniert wurde. Da die US-Regierung nicht zwei große Luft- und Raumfahrtkonglomerate speisen konnte und wollte, musste Lockheed dran glauben. Der Weltmarkt wurde fortan von nur noch zwei Unternehmen beherrscht. Die Begünstigung des Logistikkonzerns DB AG geht eindeutig zu Lasten ihrer weltweiten Logistikwettbewerber. Die Protektion der DB-Regio und DB-Railion geht zu Lasten der vergleichsweise kleinen, privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland⁹. - Gegenwärtig kauft die mit über 20 Mrd. € hoch verschuldete DB die größte britische

⁷ siehe die Diskussion über die Trennung der Infrastruktur von der Erzeugung auf dem Energiesektor.

⁸ FROGS= Friends of Gerhard Schröder

⁹ DB Railion- Gruppe erwirtschaftete 2006 einen Umsatz von 3,2 Mrd. €. Die im Netzwerk Privatbahnen zusammengeschlossenen Güterbahnen erreichen im Durchschnitt einen Umsatz von 20 Mio. €, mehr als die Hälfte der Mitgliedsunternehmen erzielen Umsätze unter 10 Mio. €. Sie beleben den Markt aber ungemein.

Güterbahn EWS (65 % Marktanteil), die spanische Transfesa und demnächst die staatliche ungarische Güterbahn¹⁰. Was die Protagonisten eines National Champion letztlich anstreben, ist subventionierter Wirtschaftsimperalismus. Bei aller Kritik an den französischen Bahnverhältnissen (juristisch getrennt, faktisch vereint): Eisenbahntechnisch ist Frankreich von der DB umzingelt. Die von der Regierung gepamperte¹¹ deutsche Staatsbahn fährt nun mit EWS nach Frankreich hinein. Deutschland hat kein Recht mehr, sich über die staatliche französische Industriepolitik zu beschweren.

6. Netzzustandsbericht der DB

Zeitbombe für den Börsengang?

Seit mehr als 5 Jahren bemüht sich das Parlament darum, von dem BMVerkehr bzw. von der DB AG einen Bericht über den Zustand der Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit Erhebungen zu Alter, Länge und Dauer von Langsamfahrstellen hat Netzwerk Privatbahnen dieses Begehren mit besorgniserregenden Fakten unterfüttert¹². Nun erst, im Zusammenhang mit der Bahnprivatisierung, wurde die Veröffentlichung einer *Art von Zustandsbeschreibung* unausweichlich. Diese wurde am 2.7.07 offiziell dem Vorsitzenden des Bundestagsverkehrsausschusses zugeleitet¹³. Das Schienennetz wird dort zunächst im Stil einer Anlagenbuchhaltung quantifiziert. Die Qualität soll anhand von theoretisch möglichen Fahrzeiten überprüfbar gemacht werden¹⁴. Das Thema *Instandhaltung* wird nur in Form von Instandhaltungsbudgets berichtet, die bekanntermaßen nichts über den Erfolg der Instandhaltungsstrategie aussagen. Die Überschrift *Kapazitätsentwicklung* oder *Leistungsfähigkeit des Netzes* sucht man vergeblich. In Anbetracht der Stilllegungen und Rückbauaktivitäten zur Herbeiführung der sog. Kapitalmarktfähigkeit dürften die Aussagen hierzu auch nicht gerade beglückend ausfallen. Es darf schon heute getrost davon ausgegangen werden, dass die DB die Norm stets leicht übertreffen wird, denn an ihrem Herrschaftswissen über das Netz lässt sie letztlich keinen teilhaben: Betriebsgeheimnis¹⁵. Man fragt sich auch besorgt, wen denn Sanktionen für Schlechtleistung treffen? - Sie treffen den Bund und nicht die Bahn. Denn wenn der Bund von der DB Sanktionszahlungen verlangt, wird dadurch der Zuschussbedarf der Bahn erhöht. Das wiederum trifft den Bund bzw. alle Steuerzahler und Bahnnutzer. Der Bericht strotzt ferner vor undefinierten Begriffen, so dass Manipulationen Tür und Tor geöffnet sind¹⁶. Haushaltsrechtlich dürfte das nicht hinnehmbar sein. Das Berichtswesen über die effiziente Mittelverwendung von jährlich 2,5 Mrd. € kann sich leicht zu einer Zeitbombe für den Börsengang der DB mit Netz entwickeln.

¹⁰ Der ungarische Staat hält sich jetzt schon mit der Erteilung bzw. Verlängerung von Lizenzen an private Eisenbahnunternehmen zurück. Das erhöht die Attraktivität des Kaufobjekts und den Kaufpreis, stürzt aber private Eisenbahnen u.U. in den Ruin.

¹¹ Ohne gesetzgeberischen Flankenschutz (Vergaberecht, Erpressungspotential Infrastruktur) würde DB Regio keinen Gewinn machen. Sie fiel als Cash Cow des Konzerns aus. Ohne Cash Cow kein Börsengang.

¹² Zuletzt LaStellen im Bereich Ost: http://www.privatbahnen.com/pdf/PM07_6.pdf

¹³ Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006 der DB AG (Holding):

http://www.privatbahnen.com/pdf/Infrastrukturzustandsbericht+2006_final_Juni07.pdf

Die Anzahl von Langsamfahrstellen sucht man hier vergeblich. Der Verweis im Stichwortverzeichnis führt ins Leere. Dafür findet man den nagelneuen Begriff „Infrastrukturmängel älter 6 Monate“, ohne dass dieser Terminus Technicus irgendwo definiert wäre.

¹⁴ Statistische Angaben spiegeln Probleme in einzelnen Regionen und in einzelnen Bundesländern in keiner Weise wieder. Dass ein Güterzug in Köpenick stundenlang warten muss, um einen Slot auf der Strecke Berlin – Frankfurt/Oder zu bekommen, bleibt unberücksichtigt. Der Güterzug kann oft nur dann auf die Strecke geschickt werden, wenn er durchfahren kann. Mangels Ausweichstellen, die vielfach erst in den letzten Jahren zurückgebaut wurden, kann das lange dauern. Der Bericht eignet sich allenfalls für akademische Diskussionen, nicht aber als Instrument der Erfolgskontrolle, erst Recht nicht in Verbindung mit einer LuF.

¹⁵ Vielleicht fürchtet die DB, ein Wettbewerber würde das Netz nachbauen wollen. Das wäre in der Tat ein sehr ernst zu nehmender Grund für die strenge Geheimhaltung.

¹⁶ Wer sich dafür interessiert, in welcher Qualität und in welcher Frequenz das UK-Schienennetz an die UK-Regulierungsbehörde berichten muss (Englisch mit Übersetzung und Glossar): <http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/ORRReporting.pdf>

7. Stuttgart 21: NBS Stuttgart-Ulm **Der Güterverkehr wird ihr großräumig ausweichen**

Eine der größten Sorgen der Wettbewerbsbahnen bezieht sich auf die Investitionspolitik für die Infrastruktur. Exorbitant teure Hochgeschwindigkeitsstrecken binden knappe Haushaltsmittel nicht nur für die Investitionen, sondern erst recht für die Unterhaltung, und zwar auf Jahrzehnte. Diese Mittel fehlen andernorts, ebenfalls auf Jahrzehnte. Fragwürdig werden solche Investitionsvorhaben, bei denen aus heutiger Sicht mit einiger Sicherheit gesagt werden kann, dass der Güterverkehr für die Amortisation der Strecke keinen spürbaren Beitrag leisten wird. Ein Beispiel hierfür ist die im Zusammenhang mit Stuttgart 21 geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart-Ulm. Bereits heute weicht der Güterverkehr der parallelen Filstalbahn wegen ihrer Steigung großräumig (über Würzburg) aus.¹⁷ Die Neubaustrecke ist stellenweise noch steiler, wird voraussichtlich ca. 60 % mehr Trassenentgelt kosten und sie darf nur von leichten Güterzügen mit Scheibenbremsen befahren werden, eine Forderung, die auf Jahrzehnte hinaus unerfüllbar sein wird. Die NBS dürfte vom Güterverkehr ebenfalls gemieden werden.

8. Das Letzte **ein ganz schweres Rätsel**

Von wem stammt dieses Zitat: „Deutschland ist zu klein für uns“ ?¹⁸

Bis zum nächsten Infobrief

Sie können den Infobrief übrigens auch auf unserer Website bestellen. Wir würden das aus rechtlichen Gründen sehr begrüßen →
http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=99

Mit freundlichen Grüßen



(Arthur-Iren Martini)

Alle Infobriefe, Presseerklärungen und Dossiers von Netzwerk Privatbahnen finden Sie hier:

http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=6&Itemid=51

The English version of this Infoletter ==> http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Newsletter3_07.pdf

¹⁷ Presseerklärung und Positionspapier Netzwerk Privatbahnen vom 12.7.2007:
Stuttgart 21- der Güterverkehr wird die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm weiträumig umfahren
http://www.privatbahnen.com/pdf/PM07_7.pdf
http://www.privatbahnen.com/pdf/20070712_NP_Positionspapier+Gueterverkehr_NBS_Stuttgart_Ulm-F.pdf

¹⁸ Das Zitat stammt natürlich von Hartmut Mehdorn in „Deutschland ist zu klein“, Bericht von Sascha Meyer, Lüneburger Zeitung, 26.5.2007. Die Wettbewerbsbahn expandiert ständig und wesentlich stärker, als DB Railion, allerdings ohne staatliche Protektion und auf volles, privates Risiko.