



Vorstand
Knesebeckstr. 21/22
D-10623 Berlin
Fon +49 30 31 80 22 87
Fax +49 30 31 80 37 16
info@mehrbahnen.de
www.mehrbahnen.de

Position zur Kapitalmarktfähigkeit der Deutschen Bahn AG
mit Netz / ohne Netz (PRIMON-Gutachten)

Berlin, den 29. Mai 2006

Warum dieses Positionspapier?

Unter dem Dach von Mehr Bahnen!, Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr, haben sich Einzelpersonen und Unternehmen zusammengeschlossen, um für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene einzutreten. Die Mitglieder von Mehr Bahnen! vertreten die Interessen

§ von Wettbewerbern der Deutschen Bahn AG (DBAG), soweit es den Zugang zum Netz und zu Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betrifft,

§ von Bürgern als Steuerzahlern, die das System Schiene in den letzten Jahren mit vielen Milliarden € unterstützt und somit einen Anspruch darauf haben, dass die Mittel effektiv, effizient und transparent eingesetzt werden, und dass die finanziellen Risiken eines Bahn-Börsengangs beherrschbar bleiben.

Ob die DBAG als Transport- und Logistikunternehmen an die Börse gebracht werden soll, ist für Mehr Bahnen! kein Thema. Vieles scheint dafür zu sprechen, dass dieser bereits vom Bahnmanagement eingeschlagene Weg zum globalen Mobilitätsdienstleister nach einer erfolgreichen DB-Privatisierung (ohne Netz) besser fortgesetzt werden kann. Zudem gilt in einer Marktwirtschaft: Die Bundesrepublik Deutschland sollte sich nicht als Spediteur und Logistiker betätigen.

Anders sieht es aus, wenn eine DB-Privatisierung mit Netz erwogen wird. Hier werden die Interessen sowohl der Wettbewerber als auch des Steuerzahlers massiv berührt. Deswegen beziehen wir Stellung.

Zur detaillierten Situation der Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, ihrer Position und ihren Gründen verweisen wir auf die Stellungnahme von mofair e.V.

Was passiert bei einem Börsengang mit Netz?

1. Die Diskriminierung von Wettbewerbern setzt sich fort

Die Welt ist nicht so rosig, wie sie von der DB AG gezeichnet wird. Die hohe Zahl von 300 zugelassenen Bahnunternehmen auf dem deutschen Netz relativiert sich schnell, wenn man ihren Marktanteil betrachtet – er liegt derzeit bei unter 9%. Wirksamer Wettbewerb sieht anders aus.

Für die wenigen aktiven Wettbewerber der DB AG ist das Diskriminierungspotential des integrierten Bahnkonzerns alltäglich spürbar: beim Netzzugang, bei Strompreisen, Trassenpreisen, Baustellentätigkeiten, Umwegfahrten usw.

Auch im internationalen Vergleich ist die Lage keineswegs so gut, wie es die DB AG verlauten lässt. Vielmehr zeigen die jüngsten Studien der Europäischen Kommission, dass Deutschland keineswegs zu den bahnpolitischen Musterknaben in Europa gehört. Der Vergleich mit Frankreich ist beliebt, führt aber nicht weiter. Wer lernen will, muss sich mit den Besten vergleichen.

Volkswirtschaftlich besonders schädlich ist der ständige Versuch der DB AG, Ausschreibungen von SPNV-Leistungen mit allen verfügbaren Mitteln zu verhindern. Den Ländern werden im Gegenzug Investitionen in Bahnhöfe, Strecken usw. versprochen, doch gezahlt werden sie überwiegend vom Bund. Die Folge unterlassener Ausschreibungen: Kaum neue Fahrzeuge, kein besserer Service, erhebliche Mehrkosten von etwa einer Milliarde € im Jahr.

2. Die Leistungsfähigkeit des Netzes wird aufs Spiel gesetzt

Zahlreiche Berichte dokumentieren, dass die integrierte DB AG schon in den letzten Jahren einen intensiven Rückbau des Netzes betrieben hat. Regionen werden vom Netz abgeklemmt, Ausweichgleise werden stillgelegt usw. Die Qualität und die Zukunftsfähigkeit des einst vorbildlichen deutschen Bahnnetzes haben darunter bereits gelitten.

Wir glauben nicht an den karitativen Investor, der den Kurs der DB AG rückgängig macht, die Infrastrukturqualität massiv ausbessert und dafür weniger Geld vom Bund haben will. Was beim Neubau oder der Modernisierung einzelner Strecken im Einzelfall - gut geregelt - funktionieren kann, ist bei einem kompletten Netz weltweit bislang nicht gelungen.

3. Die Infrastrukturnutzung wird teurer

Mit der Einführung von Regionalfaktoren, Zuschlägen für Sonderzugfahrten usw. hat die DB AG in den vergangenen Jahren immer wieder versucht, die Preise der Infrastrukturnutzung vor allem zu Lasten der Wettbewerber anzuheben. So hat allein die Einführung der Regionalfaktoren jährliche Mehrkosten von 150 Mio. € verursacht, ohne dass sich die Qualität der Regionalnetze verbessert hätte.

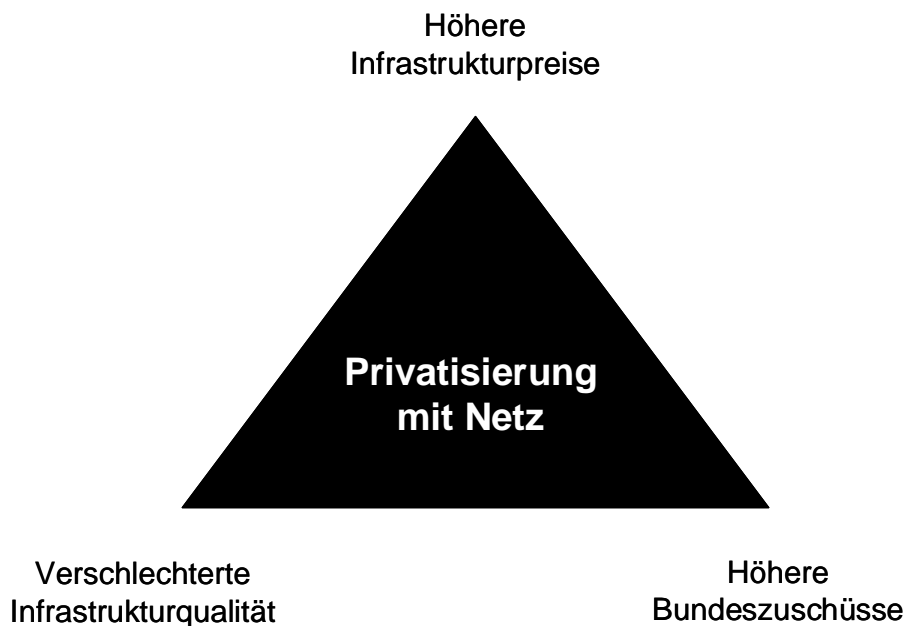
Selbst bei guter Regulierung wird ein privater Investor versuchen, die Preise der Infrastrukturnutzung weiter anzuheben. Strom- und Gasmarkt geben einen Vorgeschmack dafür. Die Kosten zahlen am Ende die Bahnkunden, wenn sie nicht gleich auf Pkw und Lkw ausweichen.

4. Steuergelder werden verschwendet

Zahlreiche Gutachter haben mittlerweile nachgewiesen, dass die im PRIMON-Gutachten versprochenen finanziellen Entlastungen des Bundeshaushaltes keineswegs gesichert sind. Handwerkliche Fehler, schöngerechnete Dividenden, willkürliche Abzinsungsfaktoren begünstigen das integrierte Modell, während künftige Lasten zum Teil ignoriert werden. Einige Rechenvariationen reichen aus, und der finanzielle Unterschied der Modellvarianten verschwindet.

Eines aber scheint sicher – der öffentliche Vermögenswert „Bahninfrastruktur“ wird bei einer Privatisierung nahezu verschenkt. Angesichts eines Wiederbeschaffungswertes des deutschen Bahnnetzes von derzeit etwa 130 Mrd. € machen sich zehn Milliarden Haushaltsentlastung doch sehr bescheiden aus.

Die Risiken des integrierten Börsengangs



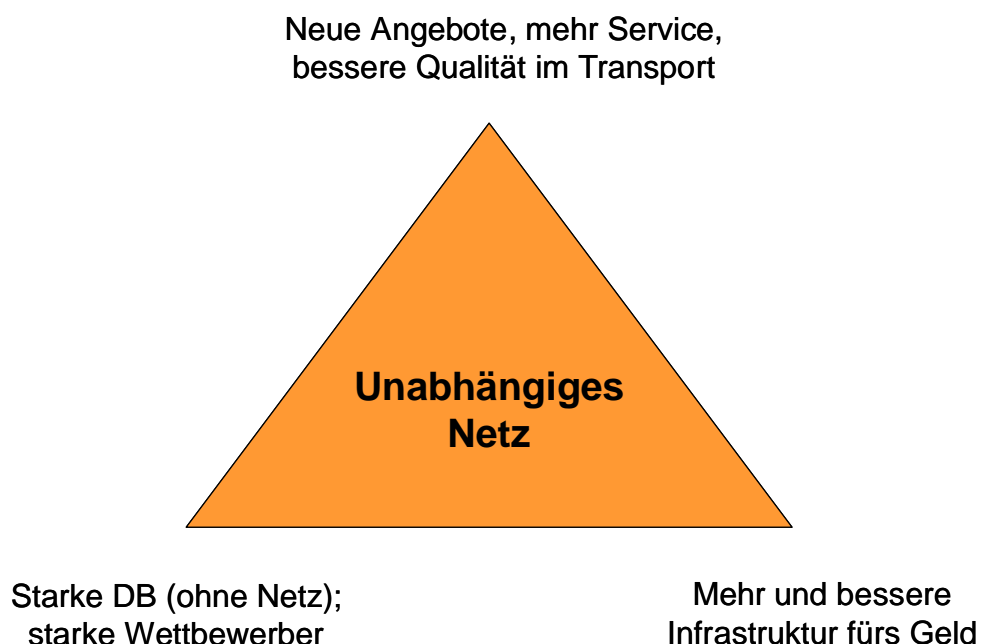
Was wir fordern

Keine integrierte Teilprivatisierung: Die Erfahrungen der letzten Jahre waren schlimm genug. Jetzt besteht die Chance, das Bahnsystem wieder voranzubringen.

Ein straffes Regime zur Weiterentwicklung der Infrastruktur: Wir brauchen eine gute, zuverlässige und kostengünstige Schieneninfrastruktur. Ohne Bund und Länder in der Führungsrolle geht es nicht. Bei einer Teilprivatisierung des Netzes mitsamt der Transportaktivitäten geht diese Führungsrolle unwiderruflich verloren. Wir sind nicht gegen die Einbeziehung privaten Kapitals – im Gegenteil. Doch die Führung muss der haben, der bezahlt – also der Bund. Unsere europäischen Nachbarn zeigen, wie das geht.

Keine Hängepartie: Keine Entscheidung ist keine gute Entscheidung. Wir brauchen einen klaren Schritt zur Trennung von Netz und Transport, damit in das deutsche Bahnsystem wieder vertraut und investiert werden kann.

Die Chancen des Trennungsmodells



Die wichtigsten Argumente auf einen Blick

Mehr Verkehr auf die Schiene – erreichbar nur bei einer Trennung von Netz und Transport

Weitgehend unbeachtet hat das PRIMON-Gutachten deutlich gemacht, dass sich mehr Verkehr auf der Schiene erreichen lässt – aber nur bei einer Trennung von Netz und Transport

Teilprivatisierung mit Netz kostet Arbeitsplätze

Rechnerische Grundlage des PRIMON-Gutachtens ist die aktuelle Mittelfristplanung der DB AG. Die Ziele dieser Planung lassen sich erreichen, wenn die DB AG 60.000 Arbeitsplätze streicht, so Bahnkenner und „Rechenfuchs“ Tilo Sarrazin auf der Expertenanhörung im Deutschen Bundestag vom 10. Mai 2006. Vor diesem Hintergrund fragen wir uns ernsthaft, warum die Bahnergewerkschaft Transnet nach wie vor den Börsengang der integrierten Bahn fordert.

Verschenkung volkswirtschaftlichen Vermögens

130 Mrd. € ist das Bahnnetz – dank zahlreicher öffentlicher Zuschüsse – wert. Eine Teilprivatisierung mit Netz brächte Haushaltsentlastungen von etwa 10 Mrd. €. Das ist es nicht wert.

Hohe finanzielle Risiken – Lösung muss rücknehmbar sein

Die Expertenanhörung im Deutschen Bundestag hat gezeigt, dass ein Börsengang mit Netz für den Bund das Risiko von Folgekosten in Milliardenhöhe hat. Sollte das Modell aus europarechtlichen Gründen scheitern – was alle namhaften Rechtsexperten für denkbar hielten, müsste das Netz überteuert vom privaten Investor zurückgekauft werden.

Schlechte Infrastrukturqualität droht

Eine leistungsfähige Volkswirtschaft kann sich eine schlechte Bahninfrastruktur zu überhöhten Preisen nicht leisten. Der Preis, sich mit dem Netz voreilig in die Hände eines privaten Investors zu begeben, ist zu hoch.

Die DB ist stark – ohne Netz

Teile der DB AG sind leistungsstark und ohne Zeitverzug privatisierungsfähig. Das Netz gehört nicht dazu. Im Gegenteil – es hindert den Mobilitätskonzern an seiner weltweiten Expansion, vor allem wenn der Bund als grundgesetzlich gezwungener Miteigentümer bei anstehenden Kapitalerhöhungen nicht mithalten kann.

Der Wettbewerb bleibt auf der Strecke – zu Lasten des Bahnkunden

Wettbewerb bringt den Bahnkunden neue Angebote, neue Fahrzeuge, besseren Service und bessere Qualität – das zeigen alle unabhängigen Tests. Bei einer integrierten Teilprivatisierung wäre das zarte Pflänzchen Wettbewerb bedroht. Bahnunternehmen können sich aus Deutschland zurückziehen – Bahnkunden nicht.