

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Stellungnahme im Rahmen der Verbandsanhörung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Gesetz zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes

Berlin, 13. Juli 2006

Sehr geehrter Herr Minister Tiefensee,

sehr geehrte Damen und Herren,

seit Beginn des Gesetzgebungsverfahrens zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes verfolgen wir als Interessenverband von privaten Verkehrsunternehmen im ÖPNV das Verfahren sehr nah. Wir haben uns intensiv mit relevanten Fragen und Auswirkungen im Rahmen der jeweiligen Entwurfsfassung des Gesetzes beschäftigt, insbesondere mit

- einer zukunftsfähigen strukturellen Ausrichtung des Schienenverkehrssystems
- Entwicklung und Fortschritt von öffentlicher Mobilität
- Steigerung von Kosteneffizienz, Qualität und Wachstumsentwicklung
- Ausbau und Entwicklung von Wettbewerb im ÖPNV
- Transparenz und Regulierung im Schienennetz
- heutiger Diskriminierung und zukünftiges Potenzial im Falle einer integrierten Privatisierung

Dazu haben wir über die Diskussionen mit Wirtschafts- und Rechtsexperten, sowie mit Praktikern aus der Branche umfassend einen Beitrag zur Mitwirkung an der Gestaltung zukunftsfähiger Strukturen im Eisenbahnverkehrsmarkt übermitteln können.

- Juni 2006 Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Anhörung im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages
- November 2006 Gemeinsame Positionierung der Verbände, BAG-SPNV, Netzwerk Privatbahnen und mofair
- Februar / Juni 2007 Parlamentarische Abende mofair e. V. in Berlin

Im zurückliegenden Zeitraum hat sich unser Eindruck verfestigt, dass die Einbindung von Experten und Fachverbänden im Rahmen der politischen Entscheidungsfindung zu keiner substantiellen

Veränderungen in der Ausgangszielsetzung einer integrierten Privatisierung der Deutschen Bahn AG führte.

Trotz massiver Bedenken anerkannter Staats- und Gesellschaftsrechtler und Wirtschaftsexperten, sowie nachhaltiger Branchenkritik an Ziel und Umsetzungsplanung der Privatisierung der Deutschen Bahn AG wurden zwar einige Korrekturen im Gesetzentwurf vorgenommen, allerdings sind aus unserer Sicht die Widersprüche, die ja ursächlich in der Wahl eines integrierten Privatisierungsmodells liegen, nicht aufgelöst bzw. aufzulösen.

Wir halten den nun durch das Verkehrsministerium gewählten extrem kurzen Zeitraum von knapp zwei Wochen zur Stellungnahme unseres Interessenverbandes zum überarbeiteten Gesetzentwurf für nicht ausreichend. Insofern kann unsere Stellungnahme keinen koordinierten Abstimmungsprozess durchlaufen und steht unter dem Vorbehalt einer Gremienbeschlussfassung.

Der Interessenverband mofair e. V. hat weiterhin allergrößte Bedenken bezüglich der Auswirkungen einer integrierten Privatisierung der Deutschen Bahn AG auf den Eisenbahnsektor in Deutschland und widerspricht ausdrücklich dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes. Unser Widerspruch begründet sich insbesondere auf nachfolgende wesentliche Punkte:

1. Mit der beabsichtigten Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG trifft die Bundesregierung eine langfristige grundsätzliche Festlegung für Struktur und Entwicklung im deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt. Unsere Mitgliedsunternehmen sind überwiegend als Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätig und unmittelbar angewiesen auf ausgewogene Rahmenbedingungen im Wettbewerb und diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Teilprivatisierung mit Netz hält den Konzernzugriff des Monopolisten DB auf das Netz aufrecht und schafft auch langfristig Strukturen, in denen Exklusivität und Diskriminierung im Wettbewerb etabliert werden und positive Anreize zur Entwicklung von Mobilität, Wachstum und Beschäftigung im deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt sich nur mangelhaft entfalten können.
2. Wir appellieren an die Bundesregierung auch alternative Modelle zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG zu prüfen, bei denen Grundgesetzkonformität ohne rechtliche Risiken erreicht und Privatisierungsziele des Bundes sowie nachhaltige Impulse für Wettbewerb und Verkehrsentwicklung entfaltet werden. mofair e. V. vertritt nach wie vor die Auffassung, dass eine von der DB AG getrennte Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur notwendig ist, um eine zukunftsfähige Entwicklung der deutschen Schienenwege mit effizienter Netzbewirtschaftung zu ermöglichen. Die Zusammenfassung von Netz und Betrieb im Konzern wird in Kombination mit Renditeerwartungen der Investoren nach unserer festen Auffassung zu einem stark an den Interessen der eigenen Betreiberunternehmen ausgerichteten Netz führen. Bisher ist eine volle Deckung

der Infrastrukturkosten aus dem Betrieb nicht erreicht, damit die Differenz möglichst gering ausfällt ist eine möglichst maximale Netzauslastung erforderlich. Der Konzern kann durch Mehreinnahmen aus den eigenen Verkehrsunternehmen mögliche Mindereinnahmen aus der Infrastruktur kompensieren. Die Reduzierung von Strecken und Streckeneinrichtungen (Gleiswechsel, Kreuzungen u. Weichen) zur Absenkung von Instandhaltungskosten ist heute bereits ein probates Mittel der DB angesichts knapper Finanzmittel in der Infrastruktur. Insbesondere über exklusive Steuerungsinstrumente bzgl. Trassen-, Stations- und Energiepreisstrukturen kann die erforderliche politische Vorbereitung eines Kernnetzes erfolgen. Die politisch gewollte Verlagerung von Verkehrsleistungen auf der Schiene wird nicht erreicht, sondern ein gegenteiliger Effekt setzt ein. Dies wird den DB-Konzern im Bereich von Gütertransport nicht sonderlich belasten, da er ja über ein entsprechendes alternatives Logistikgeschäftsfeld verfügt.

3. Private Verkehrsunternehmen im SPNV haben in zurückliegender Zeit sehr erfolgreich zur Steigerung von Angebotsqualität, Senkung öffentlicher Finanzmittel und Beschäftigung beigetragen. Die heutigen Verkehrseinnahmen aus öffentlicher Finanzierung der Deutschen Bahn im SPNV sind überwiegend noch nicht durch Wettbewerb angepasst worden und liegen dort erheblich über dem Wettbewerbsniveau (vgl. aktuelle VRR – Entscheidung). Man muss kein Prophet sein, um zu erkennen, dass der Konzern mit großem Engagement versuchen wird, die Einnahmen abzusichern und seine Monopolstellung im Markt > 90 % zu behaupten. Mit dem Zugriff auf die Infrastruktur hat der Konzern entscheidende strategische Elemente des Marktes unter Kontrolle. Wir sind besorgt und gehen davon aus, dass ein mit dieser Machtfülle ausgestatteter Konzern dauerhaft versucht sein wird, sich jeglicher (Wettbewerbs-) Regulierung zu entziehen. Bereits heute nutzt der Konzern seine vielfältigen Möglichkeiten zur Behinderung von Wettbewerb und Wettbewerbern im deutschen Schienenverkehrsmarkt. Diese Situation wird sich mit dem Einstieg des Investors und den daraus erwachsenden Anforderungen an Kapitalrenditen verstärken. Je nach wirtschaftlicher Präsenz des dann international stärker agierenden Konzerns, kann die integrierte Konstellation auch zu massiven Auswirkungen auf den nationalen Verkehrsmarkt führen.
4. Wir gehen davon aus, dass sich der Bund durch die Absicht den integrierten Konzern zu privatisieren in den Bereich wirtschaftlich schwer kalkulierbarer Risiken begibt. Auch der Gesetzentwurf grenzt hier - aus unserer Sicht - nicht ausreichend ab sondern verlagert allenfalls die Probleme in die Zukunft. Die beabsichtigten jährlichen Transfermittel des Bundes in Höhe von 2.5 Mrd. Euro im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung werden nach unserer Überzeugung nicht ausreichen, das derzeit auf schmales Instandhaltungsniveau befindliches Schienennetz zu ertüchtigen und im erforderlichen Maße zu verstärken.

mofair e. V. fordert die Bundesregierung auf, dem Verkehrsmarkt auf der Schiene insgesamt die notwendige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs jetzt zukunftsfähig auszurichten. Der Wettbewerb darf nicht ausgebremst werden, bevor er überhaupt Fahrt aufgenommen hat. Nur durch eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb können die Weichen für mehr Mobilität, Wachstum und Beschäftigung im Eisenbahnverkehrsmarkt gestellt werden.

gez. Wolfgang Meyer
Präsident

gez. Thomas Becken
Vizepräsident

Interessenverband mofair
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin
Tel. 030/25899137
e-mail: info@mofair.de

Wir über uns:

Drei der größten in Deutschland tätigen Mobilitätsdienstleister im Nah- und Schienenpersonennahverkehr gründeten am 9. September 2005 den Interessenverband mofair. Der Zusammenschluss setzt sich für die Beschleunigung der Marktöffnung und für die Sicherung des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im öffentlichen Verkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Präsident des Interessenverbandes ist Wolfgang Meyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Abellio GmbH. Vizepräsident ist Thomas Becken, Geschäftsführer der Arriva Deutschland GmbH sowie als weiteres Vorstandsmitglied Josef Berker, Geschäftsführer der Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH. Die drei Gründungsmitglieder repräsentieren drei aufstrebende Verkehrsunternehmen in einem liberalisierten Verkehrsmarkt und betreiben Bus- und Bahnverkehre in ganz Deutschland und Europa.

Die dem Zusammenschluss angehörige Unternehmen sehen öffentliche Mobilität als einen potentiellen Wachstumsmarkt an, der angesichts der derzeit zu beobachtenden Energiepreiserhöhungen positive Perspektiven und Alternativen bietet. Laut Statistischem Bundesamt nutzten 2005 rund 10 Mrd. Fahrgäste den ÖPNV, was einem Zuwachs von 0,6% entspricht. Öffentliche Mobilitätsanbieter leisten somit aktive Zukunftssicherung zum Wohle ihrer Kunden. „Öffentliche Mobilität kann Wachstum und zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen, doch die Rahmenbedingungen müssen stimmen“, so Präsident Wolfgang Meyer.

Mofair versteht sich als Organ der Wachstumsunternehmen im Markt für öffentliche Mobilität. Als solches erhofft sich mofair, dass der Bund die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs für die neuen Mobilitätsdienstleister in dieser Legislaturperiode im Bus- und Bahnverkehr deutlich verbessert.