

Positionspapier Netzwerk Privatbahnen zum Thema

Bahnpolitik

anlässlich der Pläne der DB AG, sich bei der HHLA und bei der HHA (Hamburg) mehrheitlich zu beteiligen

Anlässlich der öffentlichen Erregung über die Pläne der DB in Hamburg sprachen die Bundeskanzlerin und Verkehrsminister übereinstimmend ein klärendes Wort zur Standortfrage des DB Konzerns. Beunruhigend sind allerdings die Äußerungen des Verkehrsministers, der die Beteiligungsabsichten der DB AG an der Hamburger Lagerhausgesellschaft (HHLA) und an der Hamburger Hochbahn (HHA) als *betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich interessant und zukunftsweisend* bezeichnete (PE Nr. 471/05 v. 29.11).

A. Hamburger Hafen und Logistik AG

Als Betriebsführer/Netzdisponent ist die DB AG ist schon heute absoluter Bahnmonopolist im Hamburger Hafen. Das war zunächst historisch bedingt. Dieser Zustand wurde jedoch auch in Zeiten der Liberalisierung ohne Not und ohne Ausschreibung perpetuiert. Ohne die Railion Deutschland bewegt sich im Hafen keine Weiche und keine Lokomotive.

Auch die logistische und zum Teil auch die zolltechnische Abwicklung jedes Containers läuft schon heute über das IT System HABIS, welches von der DB betrieben wird und nur einen Mandanten kennt: Railion Deutschland (DB). Somit verfügt die DB auch über das Herrschaftswissen über alle logistischen Zusammenhänge im Hafen. Ohne ihren Rivalen Railion können die privaten Bahnen einen Schienentransport ex Schiff gar nicht anbieten.

Die Beteiligung der DB AG an der HHLA ist betriebswirtschaftlich nicht zu beanstanden. Es ist jedoch fraglich, ob das dem Gemeinwesen nützt: Die Beteiligung hätte folgende volkswirtschaftlichen Auswirkungen:

1. Würde sich die DB AG nun auch noch an der HHLA beteiligen, so hätte sie ihr logistisches Monopol auch im Hamburger Hafen auf Dauer betonierte. Wettbewerb durch DB unabhängige Eisenbahnen hätte keine Erfolg versprechende Perspektive. Ohne gesunden Wettbewerb keine Angebotsverbesserungen. Ohne Wettbewerb hat Hamburg gute Chancen, sich zu einem „teuren“ Hafen zu entwickeln.
2. DB würde neben der Schiene auch den Umschlag, die Lagerung und die Verladung auf den HHLA Terminals kontrollieren. Man darf raten, welche Güterzüge im Zweifel zuerst beladen/entladen/abgefertigt würden.
3. DB hätte ein nur weichendes Interesse am Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Schienenanbindung anderer Häfen, z.B. des geplanten Tiefseehafens in Wilhelmshaven (Jade Weser Port).

4. Die Balance zwischen den großen Wettbewerbshäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg würde durch eine Beteiligung der Bahn an der HHLA verschoben. Das Europa Projekt *Betuwe Line* (Verbesserung der Schienenanbindung Hafen Rotterdam mit starker deutscher Beteiligung) würde beispielsweise den Interessen des Hamburger Hafens entgegenstehen.
5. Der Hafen muss neutral sein, sonst gräbt er sich die Warenströme ab. Warum sollen Kühne & Nagel und die anderen global operierenden Logistiker Hamburg bedienen, wenn sie damit einen der bedeutendsten Wettbewerber auf dem Weltmarkt (DB/Schenker) stärken? Rotterdam ist eine gleichwertige Alternative.
6. Schließlich: Anders als die Post verfügt die Bahn nicht über Monopolgewinne. Die Investitionen und Folgeinvestitionen der Bahn bei der HHLA müssen am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Gleichzeitig vernachlässigt die Bahn aber die Unterhaltung des deutschen Schienennetzes und kann aus finanziellen Gründen nicht einmal ihren minimalen Eigenanteil an den Neu- und Ersatzinvestitionen aufbringen.

B. Hamburger Hochbahn AG

Beim Thema Beteiligung an der **HHA** sieht es ähnlich aus:

Die HHA ist eines der erfolgreichsten kommunalen Verkehrsunternehmen Deutschlands (Kostendeckungsgrad 85 %) und hat sich in der Vergangenheit bei öffentlichen Vergabeverfahren mehrfach gegen die DB AG durchgesetzt. Das führte, wie bei allen Auftragsvergaben im Wettbewerb, zu einer Verringerung des Zuschussbedarfs des Aufgabenträgers und zu einer Erhöhung der Leistung, insgesamt also zu einem günstigeren Preis-/Leistungsverhältnis. In der Regel wird so ein Vorteil von ca. 20 % erzielt. Das ist für ein Bundesland viel Geld, für die Bundesrepublik sind das Milliarden €.

Durch eine Beteiligung der DB an HHA würde Wettbewerb gegen den Platzhirsch DB AG neutralisiert: Gegen die DB fällt HHA als Wettbewerber aus. Wettbewerb macht aber nur Sinn, wenn es viele potente Wettbewerbskandidaten gibt. Die Politik der Bundesregierung sollte deshalb darauf gerichtet sein, viele Wettbewerber im Hinblick auf die fortschreitende Liberalisierung im Verkehrswesen stark zu machen. Die Politik sollte nicht darauf gerichtet sein, potentielle Wettbewerber durch Stärkung des Monopolisten zu schwächen. - Mittelfristig werden ohnehin alle Leistungen im Nahverkehr ausgeschrieben, obwohl die alte Bundesregierung 2003 das spezifische Vergaberecht (§ 5 II PBefG) handstreichartig geschwächt hat: Die Aufgabenträger kommen aus haushaltspolitischen Gründen gar nicht umhin, ihren Zuschussbedarf durch Wettbewerb drastisch zu reduzieren.

Das Finanzierungsproblem stellt sich hier ebenso, wie bei der Beteiligung an der HHLA (s.o.).

C. Politische Situation

Ziel aller Bundesregierungen war und ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die letzte Bundesregierung hat es im Verlaufe von annähernd zwei Legislaturperioden zugelassen, dass sich die DB von der Verkehrspolitik abgekoppelt hat. Bei ihrer - isoliert betrachtet - erfolgreichen Expansion ist nicht aufgefallen, dass sich die DB fast vollständig von dem eigentlichen verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung entfernt hat. Nicht die Erhaltung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Fortentwicklung des Eisenbahnwesens genießt oberste Priorität, sondern die Expansion in bahnfremde Märkte und in andere Kontinente. Die Dispositionsbefugnis der DB AG über das Schienennetz, was im Widerspruch zu den EU Normen (sog. 1. Eisenbahnpaket) steht, behindert zudem die Entwicklung einer Kultur des Wettbewerbs auf der Schiene und begünstigt einseitig die Transporttöchter des DB Konzerns. Folge: Relativ weniger Verkehr wird auf der Schiene transportiert, die Schiene hat gegen die Straße überproportional verloren, von den ca. 150 registrierten Gütereisenbahnen wagen sich vielleicht ein Dutzend Unternehmen, in den Wettbewerb mit der DB AG einzutreten, mit beachtlichem Erfolg, jedoch ohne dass signifikant mehr Verkehr auf die Schiene gelangt. Am Rande: diese Unternehmen werden vom Netzwerk Privatbahnen vertreten.

Auf der anderen Seite duldet der Alleingesellschafter der DB AG, die Bundesrepublik Deutschland, dass der Wettbewerb systematisch unterdrückt wird, indem der **Aufsichtsrat** die Expansion der DB AG in Deutschland (z.B. ÜSTRA Hannover) und weltweit unterstützt, indem die DB AG den großen Eisenbahn-Monopolbetrieb der RAG mit 2.500 Spezialwaggons und langfristigen Transportaufträgen kauft, indem der Vorstand seit vielen Jahren gebrauchte Lokomotiven und Waggons dem deutschen Eisenbahnmarkt durch obligatorische Verschrottung (Vorstandsbeschluss!) entzieht, indem selbst Bundestagsabgeordnete wegen kritischer Äußerungen mit einstweiligen Verfügungen (250.000 € Zwangsgeld) überzogen werden, indem aussichtslose Ansprüche gegen (überwiegend schwache) Wettbewerber in 3 Instanzen durchgeklagt werden, indem das Schienennetz vernachlässigt wird, indem von den Ländern Verkehrsverträge als Koppelgeschäft gegen Investitionszusagen freihändig vergeben werden u.v.m.

Alle hier beanstandeten Maßnahmen sind legal und betriebswirtschaftlich korrekt, jedoch führen sie schrittweise in das verkehrspolitische Abseits. Es wird die Chance vergeben, dass sich ein dynamischer Verkehrsmarkt entwickelt, der neue, flexiblere Angebote hervorbringt und auf diese Weise für die verladende Wirtschaft und für Fahrgäste attraktiv wird. Da sich Fahrgäste und Güter nicht auf die Schiene zwingen lassen, bekommt man mehr Verkehr nur über attraktivere Angebote, attraktivere Angebote bekommt man nur über mehr Wettbewerb.

Wir erkennen eine Lücke zwischen artikulierter Politik einerseits und Umsetzung andererseits. Das Scharnier sollte der Aufsichtsrat der DB AG sein. An dessen Spitze saß jedoch Herr Dr. Frenzel (TUI), der ein Interesse an dem Verkauf des größten Waggonvermieters in Europa (VTG), an die DB AG hatte und nun Herr Dr. Müller (RAG), der ein Interesse am Verkauf der RAG Bahn an die DB hatte. Das hat bananenrepublikanische Züge, ganz abgesehen von der Personalie Wiesheu.

D. Ausblick

Die neue Bundesregierung hat nun die Chance, die Kraftverhältnisse wieder gerade zu rücken und nach ordnungspolitischen Grundsätzen zu handeln, ohne sich in Details der Unternehmenspolitik einzumischen. Der Zustand muss behoben werden, dass die Bahnpolitik von der Konzernspitze der DB gemacht und beim Bundeskanzler abgenickt wurde. Wir wünschen uns, dass die Bahnpolitik im Verkehrsministerium gemacht wird und dass der Verkehrsminister dafür sorgt, dass die große Linie einer EU konformen deutschen Bahnpolitik vom Konzern umgesetzt wird.

Langfristig würde die Bundesregierung um eine Sorge ärmer, wenn sie die Weichen für mehr Wettbewerb stellt und das Schienennetz aus dem integrierten Konzern DB AG herausnimmt. Der Restkonzern mit den DB Transporttöchtern ist in diesem Fall erst dann börsenfähig, wenn sich auch die Transporttöchter im Wettbewerb verschlankt haben. Sie werden dann immer noch eine dominierende Rolle in Deutschland einnehmen, gegen die aber keiner grundsätzlich etwas einwenden kann. Sie und die inländischen Wettbewerber haben dann aber das Potential, kraft ihrer Wettbewerbsprägung allen anderen europäischen Bahnen davon zu fahren. Der Veräußerungserlös aus einem integrierten Konzern ist hingegen schnell verbraucht und das Grundproblem der deutschen Bahnpolitik ist nach wie vor nicht gelöst: wie bekommt man mehr Verkehr auf die Schiene.

Als kurzfristige Lösung ohne dogmatische Implikationen sollte über Abtrennung und Verkauf der internationalen Logistik Division (ohne Bahn) nachgedacht werden. Das Verschuldungs- und Eigenkapitalproblem der DB AG wäre gelöst. Die Entscheidung Börsengang mit oder ohne Netz bleibt offen. Die Maßnahme ist konsensfähig und tut nicht weh, im Gegenteil. Frau Merkel würde an Statur gewinnen. Der Verkehrsminister hätte gezeigt, wer Bahnpolitik gestaltet, nämlich die Bundesregierung. Die Beteiligten können sich auf die Frage konzentrieren, ob das Netz vom Konzern getrennt werden soll oder nicht. Wir sind dafür und haben zum „Wie“ konkrete Vorstellungen.

Wir arbeiten derzeit an einem Umsetzungspapier (ca. 10 Seiten), das die Frage beantwortet: Welche politischen Entscheidungen sind erforderlich, um aus der Deutschen Eisenbahn eine europäische Wettbewerbsbranche mit inhärenter Kraft und Dynamik zu gestalten.

Arthur-Iren Martini

Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.
Berlin