

Freitag, den 2. Dezember 2005

Pressemitteilung

Akquisition von Bax Global durch die DB

ERFA nimmt die Akquisition des Deutschen Bahn-Konzerns in den USA mit Interesse zur Kenntnis. Sie begrüßt es grundsätzlich, wenn sich ein europäisches Transportunternehmen am internationalen Logistikmarkt so aufstellt, dass es weltweit wettbewerbsfähig ist. Wenn dies jedoch von einem 100 %-igen Staatsunternehmen, wie der DB, geschieht, das zudem seit Jahren keine eigenen Gewinne zur Finanzierung derartiger Käufe abwirft, ist die Frage nach der Herkunft der Finanzierungsmittel berechtigt.

ERFA hat bereits schon einmal die Bewilligung von Staatshilfen an die SNCF durch die EU moniert. Sie fordert die zuständigen Stellen der EU-Kommission auf, diesen Kauf auf etwaige unzulässige Finanzhilfen der deutschen Regierung bzw. auf eine unzulässige Quersubventionierung seitens anderer Geschäftsbereiche des DB-Konzerns, wie z.B. DB Regio hin zu überprüfen. Gegenstand dieser Prüfungen muss auch die Frage sein, ob der ohnehin auf vielen internationalen Verkehrsmärkten zunehmend dominierende DB Konzern seine beherrschende Stellung in Deutschland nicht zu Lasten der kleinen und mittleren, nach der Liberalisierung auf den öffentlichen Netzen aktiv gewordenen Eisenbahnunternehmen oder anderer Akteure der Logistikkette, wie Spediteure, in unzulässiger Weise ausbaut.

Der Erwerb von Bax Global wirft die Frage nach den Folgen auf für den Fall, dass der Kaufgegenstand nicht, wie erwartet, profitabel ist, sondern Verluste einfährt. Bereits heute ist die DB AG hoch verschuldet und muss für die Finanzierung des Unternehmenskaufs erneut zusätzliche Mittel auf dem Kapitalmarkt aufnehmen. Fraglich ist, ob die DB in einer Verlustsituation noch ihren Verpflichtungen als Betreiber der Infrastruktur wahrnehmen kann, denn die DB ist bekanntermaßen Schienenverkehrsunternehmen und zugleich Betreiber der Infrastruktur. Bereits in diesem Jahr hat die DB staatliche Gelder in Höhe von 450 Mio € nicht verbaut, sei es, um die Bilanz für einen bevorstehenden Börsengang zu schönen, sei es um Liquidität für Unternehmenskäufe wie Bax Global vorzuhalten. Die DB fährt damit eine Politik der Desinvestitionen auf dem heimischen Markt zugunsten hoher Investitionen in Übersee. Dabei gelangt die DB erneut in einen Vorteil, den keiner ihrer Wettbewerber genießt: Da die DB ein Staatsunternehmen ist, liegt ihr Rating als Schuldner annähernd gleichauf mit dem Top-Rating der Bundesrepublik Deutschland. Das hat zur Folge, dass sich die DB wesentlich billiger finanzieren kann, als ihre Wettbewerber in Deutschland, in Europa und in der Welt. Da die Netzentgelte nicht kongruent mit den Zinsen auf den internationalen Finanzmärkten steigen, fragt man sich, wie die DB sich die weitere Finanzierung des Schienennetzes vorstellt, wenn ihre gigantische Zinslast steigt und Gewinne aus dem Logistikbereich ausbleiben. Das gegenwärtige historische Zinstief wird nicht mehr lange anhalten.

Um das deutsche Schienennetz herum hat die DB weltweite und unüberschaubare Risiken aufgetürmt, die mit dem deutschen Eisenbahnwesen wenig zu tun haben. Das ganze Firmenimperium der DB beruht auf der Annahme, dass im Zweifel der Staat einspringt. Das glauben die handelnden Personen und darauf verlassen sich auch die finanzierenden Banken. Das geht jedenfalls aus den Analysen der internationalen Ratingagenturen hervor. Beihilferechtlich müsste man diesen Sachverhalt als unzulässige „latente“ Beihilfe qualifizieren. Weil das Schienennetz die Brücke zur staatlichen Interventionspflicht darstellt (Art. 87 des Grundgesetzes) ist die DB AG folglich ohne integriertes Schienennetz gar nicht börsenfähig.

Aus Anlass des Erwerbs von Bax Global durch den DB Konzern appelliert die ERFA an die zuständigen Stellen der EU-Kommission und an die deutsche Regierung, durch eine klare institutionelle Trennung von Netz und Betrieb die Voraussetzungen für echten Wettbewerb auf der Schiene zu schaffen. Wenn Deutschland die bis dato proklamierte Vorreiterrolle in Europa auch weiterhin ausüben will, sollte es mit einem politisch und wettbewerbsrechtlich korrekten Beispiel vorgehen. Die von der DB selbst erklärte Spitzenrolle bei der Anzahl der Wettbewerber in Deutschland hätte dann nicht nur rein quantitativen sondern tatsächlich auch qualitativen Charakter, d.h. die grosse Zahl der KMU-Bahnen wären dann auch ‚wirkliche‘ Wettbewerber.

Im aktuellen Kontext des intermodalen Wettbewerbs, d.h. der Strasse, wäre eine solche Entwicklung ebenfalls nur zu begrüßen. Denn während der Anteil der Transporte auf der Schiene stagniert bzw. nur gering wächst, fährt die Strasse zweistellige Zuwachsraten ein. Fehlende Infrastrukturinvestitionen oder umgeleitete Investitionsmittel führen hier zu verhängnisvollen Entwicklungen, denn bereits heute kann die DB das Schienennetz nicht so instand halten, dass ein hindernisfreier und flüssiger Verkehr möglich ist: Allein im Schienennetz von Bayern und Baden Württemberg ist die Anzahl der Langsamfahrstellen im Jahresvergleich um mehr als 30 % angestiegen.

Die ERFA vertritt die Interessen der privaten und unabhängigen Schienengüterverkehrsbetreiber. Ihre Aufgabe ist der Abbau aller administrativen, technischen, rechtlichen oder politischen Nachteile und Behinderungen, aufgrund derer Wettbewerbsbahnen nicht oder nur schwierig Schienengüterverkehr aufbauen und/oder durchführen können. Im Rahmen dieser Aufgabe setzt sich die ERFA, ebenso wie viele andere Stakeholder, ganz klar für eine vertikale Trennung der staatlichen Monopolbahnen ein, da nur dann die Mitglieder der ERFA mit den staatlichen Schienenbetreibern auch wirklich fair konkurrieren können. Nur in einem getrennten Modell sind Betreiber und Infrastrukturanbieter in der Lage, sich tatsächlich voll und ganz auf ihre Kernaufgabe zu konzentrieren und insbesondere der Infrastrukturbetreiber könnte sich um den aktiven Verkauf von Trassen bemühen, was heute vor allem in Deutschland nicht der Fall ist.

Weitere Informationen:

Herr R. Spierings	Präsident der ERFA	+ 31 646 38 72 09	r.spierings@european-bulls.com
Frau M. Heiming	Generalsekretärin der ERFA	+ 32 476 88 96 46	monika.heiming@erfa.be