

Pressemitteilung 01/07

Berlin, 15. Januar 2007

Expansionspläne der DB gefährden den Wettbewerb

Netzwerk Privatbahnen, die Interessenvertretung der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr, hat sich in einem Schreiben vom 19. Dezember 2006 an die Mitglieder des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag kritisch mit den Expansionsplänen der DB AG auseinandergesetzt. Netzwerk Privatbahnen wendet sich darin mit aller Schärfe gegen zwei Tendenzen, die in einem Schreiben des DB-Chefs Hartmut Mehdorn an den verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Uwe Beckmeyer, vom 20. Oktober 2006 zum Ausdruck kommen:

Zum einen die von der DB eingenommene Rolle eines *National Champion*: Aus Sicht des Netzwerks Privatbahnen kann das im Mehdorn-Schreiben skizzierte, 12 Mrd. € schwere Expansionsprogramm der Deutschen Staatsbahn nur mit massiver politischer Unterstützung, d. h. mit flankierenden gesetzgeberischen Maßnahmen durchgeführt werden. Um die jetzige Ertragssituation der DB zu erhalten, müsste die Bundesregierung in Brüssel dafür sorgen, dass – entgegen der neuen Vergaberichtlinie – eine freihändige Vergabe wieder zulässig wird. Denn der Verzicht auf Ausschreibung bei der Vergabe von Verkehrsaufträgen bedeutet, dass die DB Regio als cash cow des Konzerns weiterhin die großen Verkehrsaufträge in den Bundesländern erhält, obwohl sie meist 20 bis 30 % teurer anbietet, als die private Konkurrenz. Hartmut Gasser, Präsident des Netzwerks Privatbahnen und Chef der European Bulls (Kooperation Europäischer Gütereisenbahnen) erklärt dazu: „Ein staatlich flankierter National Champion agiert stets zu Lasten der Wettbewerber. Und das sind in erster Linie die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs. Sie haben mit Mut und Beharrlichkeit in den letzten Jahren neue, attraktive Verkehrsangebote und zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen – trotz eines wettbewerbsfeindlichen Umfeldes.“

Zum anderen die Expansion mit Haushaltsmitteln: Die DB kann das im Mehdorn-Schreiben dargestellte Expansionsprogramm nur realisieren, wenn der Bund eventuelle Privatisierungserlöse ganz oder teilweise an die DB auskehrt. Das wird im betreffenden Schreiben ganz offen eingeräumt. Damit aber würde eindeutig gegen das EU-Beihilfeverbot verstoßen. Laut Netzwerk Privatbahnen war bereits beim Erwerb von Bax Global/USA erkennbar, dass die Finanzierung dieser Akquisition – trotz der bekannten Eigenkapitalschwäche der DB – nur deshalb unproblematisch war, weil die Staatsbahn von der erstklassigen Bonität der Bundesrepublik Deutschland

Netzwerk Privatbahnen

als Eigentümerin profitiert. Nach Gassers Ansicht handelt es sich dabei um versteckte staatliche Privilegierungen eines einzelnen Wettbewerbers zu Lasten aller anderen Logistikunternehmen in Europa. Und weiter: „Von derartigen Finanzierungsbedingungen können die Wettbewerber auf dem Logistikmarkt nur träumen.“

Netzwerk Privatbahnen lehnt die Expansionspläne der DB, insbesondere deren staatliche Flankierung ab, weil sie den Wettbewerb in Deutschland und Europa massiv beeinträchtigen. Netzwerk Privatbahnen appelliert deshalb in seinem Schreiben an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, dem Thema Bahn die drohende Überkomplexität zu nehmen und endlich Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Ordnung des Marktes durch fairen Wettbewerb erlauben. Denn nur so werden mehr private Investitionen aktiviert und mehr Verkehr auf die Schiene gebracht. Und letzteres ist erklärtes Ziel nationaler wie europäischer Verkehrspolitik.

Über ERFA, die europäische Organisation der Wettbewerbsbahnen, hat Netzwerk Privatbahnen dafür gesorgt, dass die Expansionspläne der DB bei der EU-Kommission angemessen gewürdigt werden. Der Vertreter der englischen Rail Freight Group, Lord Berkeley, hat sich in mehreren Schreiben gegen die EU-widrigen Vorstellungen der DB gewandt. Ihm ist insbesondere unangenehm aufgestoßen, dass der Chef der DB bei der Vorstellung seiner Expansionspläne zum wiederholten mal in Abrede gestellt hat, dass das Vereinigte Königreich als einziges EU-Mitgliedsland eine saubere Trennung von Infrastruktur und Transport vorgenommen hat, was zu erheblichen privaten Investitionen, neuen Arbeitsplätzen und zu der europäischen Spitzenstellung in Bezug auf Steigerungsraten im Personen- und Güterverkehr geführt hat. Die Regierungskoalition hat sich am 8. November vergangenen Jahres darauf verständigt, dass die DB AG ohne die Schieneninfrastruktur privatisiert werden soll.

Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus mehreren europäischen Ländern. Ziel der Vereinigung ist die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und EU Kommission für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene. Die Mitgliedsunternehmen von Netzwerk Privatbahnen erbringen in Deutschland etwa 70 % der schienengebundenen Transportleistung aller nicht bundeseigenen Bahnen. Seit 2002 stieg der Marktanteil der privaten Eisenbahnen im Wettbewerb zur DB von knapp 3 Prozent auf inzwischen 10 Prozent.

Netzwerk Privatbahnen

Alle erwähnten Schreiben zum Thema Expansion der DB finden sich in chronologischer Reihenfolge auf der Homepage des Netzwerks Privatbahnen (Startseite).

Kontakt Netzwerk Privatbahnen:

Arthur-Iren Martini

Geschäftsführer

Netzwerk Privatbahnen e.V.

Am Weidendamm 1a

D-10117 Berlin

Tel.: + 49 (0) 30 – 5 90 09 96 26

Mobil: + 49 (0) 1 72 – 6 73 38 99

E-Mail: martini@netzwerk-privatbahnen.de

www.netzwerk-privatbahnen.de