

VCD Stellungnahme

Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG - das Holdingmodell

Vorbemerkung

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) begrüßt, dass das Eigentumssicherungsmodell nicht weiter verfolgt wird. Die Umsetzung dieses Modells hätte bedeutet, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) als Gesamtkonzern inklusive Infrastruktur teilprivatisiert worden wäre und die Trennung der Bahninfrastruktur von den Transportsparten nicht mehr hätte vollzogen werden können.

Da weder Eigentumssicherungsmodell noch Volksaktienmodell in der großen Koalition konsensfähig sind, hat der Aufsichtsrat der DB AG zu Beginn des Jahres 2008 als neue Privatisierungsvariante das Holdingmodell in die Diskussion gebracht, das zur Zeit von der Bundesregierung geprüft wird.

Dieses Modell beinhaltet, dass unterhalb der bestehenden DB AG Holding eine zweite Holding gegründet wird, die die Bereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr und Logistik umfasst. Nur diese zweite Transportholding soll privatisiert werden und zwar bis zu 49 Prozent in Form von normalen Stammaktien.

Die DB AG bliebe als Dachholding in 100-prozentigem Eigentum des Bundes und die Transportholding zu mindestens 51 Prozent bei der DB AG, also mittelbar in Staatsbesitz. Das Modell gewährleistet, dass die Infrastrukturgesellschaften für Netz, Bahnhöfe und Energieversorgung in Bundesbesitz bleiben. Transport- und Dachholding sollen von einem personidentischen Vorstand geführt werden.

Durch die Teilprivatisierung der Transportsparten werden Einnahmen in Höhe von rund 12 Milliarden Euro erwartet. Zwei bis zwei ein halb Milliarden sollen jeweils an die DB AG und den Bund gehen. Der Rest soll in das System Schiene investiert werden und in die Finanzierung von Forschungsprogrammen.

Verflechtung, Diskriminierung, Wettbewerb

Das Holdingmodell ist ein undurchsichtiges Konstrukt. Unter einem Dach befindet sich einerseits der renditeorientierte privatisierte Bereich der Transportgesellschaften und andererseits der mit Milliardenbeträgen aus Steuergeldern bezuschusste Infrastrukturbereich. Dadurch entsteht im Konzern der falsche Anreiz, so viele Kosten und Schulden wie möglich dem Infrastrukturbereich anzulasten, damit die Gewinne für die privatisierte Transportgesellschaft steigen.

Der Interessenskonflikt zwischen Transport- und Infrastrukturaufgaben bleibt bestehen. Ein gemeinsamer Vorstand der Holding und der Transportgesellschaft würde naturgemäß Netzausbau und Trassenpreise so gestalten, dass vor allem der private Investor profitiert und Wettbewerb verhindert wird. Gemeinwohlinteressen und Wettbewerber hätten genauso das Nachsehen wie beim Eigentumssicherungsmodell.

Die Integration von Netz und Transport bleibt auch nach der Umsetzung des Holdingmodells bestehen, das Diskriminierungspotential gegenüber Wettbewerbern bleibt erhalten. Die notwendige Belegung und Beschleunigung des Wettbewerbs ist vom Holdingmodell nicht zu erwarten. Durch die personenidentische Geschäftsführung zwischen Transport und Infrastruktur ist weiterhin zu befürchten, dass operative und strategische Entscheidungen zu Ungunsten der Wettbewerber der DB AG getroffen werden. Die politischen Erpressungspotentiale bleiben bestehen.

Renditedruck und seine Auswirkungen

Mit der Umsetzung des Holdingmodells wird durch die Beteiligung Privater an der Transportholding ein Renditedruck auf die gesamte DB AG entstehen. Um die Gewinnerwartungen zu befriedigen, werden Private zumindest indirekt Einfluss auf die Entwicklung der Schieneninfrastruktur haben. Dieser Renditedruck wird insbesondere Auswirkungen auf den Fernverkehr haben, der heute angeblich eigenwirtschaftlich fährt. Es besteht die Gefahr, dass das Angebot im Fernverkehr ausgedünnt wird, insbesondere in den Randbereichen. Zusätzlich könnte die Reduzierung von Verlusten aber auch durch die Stilllegung von Teilen des regionalen Schienennetzes erzielt werden, in das die DB AG schon heute kaum Geld investiert.

Seit der Bahnreform 1994 sind die Bundesländer für den Nahverkehr zuständig. Als Aufgabenträger gewährleisten sie die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und die Einbeziehung privater Unternehmen durch Ausschreibungen.

Für den Fernverkehr hat der Bund einen grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag, er nimmt seine Bestellerfunktion jedoch nicht wahr und hat bisher auch versäumt, flächendeckende Mindeststandards für das Angebot im Fernverkehr zu formulieren. Da auch beim Holdingmodell die Gefahr steigender Trassenpreise und einer weiteren Schrumpfung des Fernverkehrsnetzes besteht, ist die Formulierung klarer Mindestanforderungen für den Fernverkehr im Falle einer Teilprivatisierung unumgänglich.

Erwartungen, Forderungen

Die Schieneninfrastruktur muss so entwickelt werden, dass in Deutschland und Europa ein attraktiver Schienenverkehrsmarkt entstehen kann, der auch in Konkurrenz mit den anderen Verkehrsträgern erfolgreich ist. Ein von den Transportsparten unabhängiger Netzbetreiber wird es leichter haben, dieses Ziel zu erreichen. Infrastrukturplanung und -ausbau dürfen nicht allein von den Interessen der DB-Transportgesellschaften geleitet sein, sondern müssen den Anforderungen aller Verkehrsunternehmen auf der Schiene gleichermaßen gerecht werden.

Künftige Anforderungen an den Schienenverkehr verlangen eine intakte und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur, nicht nur der Hauptstrecken, sondern auch der Bahnnebennetze. Schieneninfrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe und darf auch nicht indirekt dem Einfluss von Privatinvestoren ausgesetzt sein. Der Staat muss dauerhaft Umfang, Qualität und strategische Entwicklung der Infrastruktur bestimmen und diese Vorgaben anhand von aussagefähigen Netzzustandsberichten überprüfen können. Der Abschluss einer detaillierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist in jedem Fall erforderlich.

Der Bund muss gesetzliche oder vertragliche Mindeststandards für die Fernverkehrsanbindung festlegen. Andernfalls würden Städte wie Trier, Greifswald oder Emden über kurz oder lang ihre Fernverkehrsanbindung verlieren. Mönchengladbach, Bremerhaven oder Chemnitz sind

bereits vom Fernverkehr abgeschnitten. Ähnlich wie bei Post, Strom oder Telekom muss eine Mindestbedienung der Fläche gewährleistet sein.

Fazit

Für den VCD ist das entscheidende Kriterium in der inzwischen jahrelangen Diskussion um die Privatisierung der Deutsche Bahn AG mit welchem Modell das Ziel erreicht werden kann, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Entscheidend sind die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene und nicht seine Organisation.

Als erstes muss jedoch die Politik ein verbindliches, zukunftsfähiges Konzept für den Schienenverkehr entwickeln inklusive Mindeststandards und wirksamer Kontrollmechanismen. Dieses Konzept muss die Verteuerung und Verknappung der Treibstoffe für den Straßenverkehr, die Klimaschädlichkeit des motorisierten Verkehrs und die gesamteuropäischen Entwicklungen im Schienenverkehr berücksichtigen.

Von den bisher diskutierten Privatisierungsvarianten erscheint das jetzt diskutierte Holdingmodell als die am wenigsten schädliche Lösung, da es sich auf den teilweisen Verkauf der Transportgesellschaften beschränkt. Es ist aber in seiner jetzigen Ausgestaltung unausgegoren und ist deshalb abzulehnen. Seine größte Schwäche ist, dass die Trennung der Bahninfrastruktur von den Transportgesellschaften nicht vollzogen wird. Damit bleibt auch das Diskriminierungspotential gegenüber Wettbewerbern der DB AG bestehen. Der ungehinderte und diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz für alle Bahnen ist aber die Grundvoraussetzung für mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene.