

## **Integrierte Eisenbahnkonzerne behindern den Wettbewerb**

Die Integration eines Eisenbahninfrastrukturbetreibers zusammen mit Transportunternehmen in einem Eisenbahnkonzern verschaffen diesem Konzern viele Vorteile und Möglichkeiten zur Diskriminierung von Wettbewerbern, wie sich am Beispiel der Deutschen Bahn zeigt. Integrierte Eisenbahnkonzerne behindern nicht nur den fairen Wettbewerb, sondern schaden auf lange Sicht dem Eisenbahnmarkt insgesamt. Die Preise für den Güter- und Personenverkehr fallen höher aus, als sie sein müssten, und die Eisenbahn kann die ihr von der Politik zugedachte Aufgabe nicht erfüllen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Personaleinfluss**

Die Deutsche Bahn hat die Personalhoheit über den Infrastrukturbetreiber DB Netz. DB Netz ist nur hinsichtlich der Trassenvergabe unabhängig. In allen anderen Entscheidungen hat DB Netz sich nach den Interessen der Deutschen Bahn zu richten. Vorstand und Aufsichtsrat von DB Netz werden von der Holding bestellt.

Bereits 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht geurteilt, „eine Einflussnahme im Interesse eines (im Konzern verbundenen) Eisenbahnverkehrsunternehmens muss „unterbunden“, das heißt tatsächlich wirksam ausgeschlossen werden.“ Erforderlich sind „nicht erst wirksame Maßnahmen gegen eine konkret drohende Einflussnahme, sondern wirksame Vorkehrungen gegen jede Möglichkeit der Einflussnahme.“ Allerdings findet das Urteil über den konkreten Fall hinaus keine Anwendung. Die Einflussnahme des DB-Konzerns auf den Infrastrukturbetreiber wurde trotz des Urteils nicht beendet.

### **Wettbewerbsbehinderung durch zu hohe Trassenentgelte**

Bei der Festsetzung der Trassenentgelte ist DB Netz den wirtschaftlichen Zielen des Konzerns unterworfen. Hohe Trassenentgelte schützen die DB-eigenen Transportunternehmen, weil grundsätzlich weniger Wettbewerber in den Markt eintreten können. Geringere Einnahmen aus Trassenentgelten Dritter müssen durch höhere staatliche Zuschüsse zum Ausbau des Schienennetzes kompensiert werden. Ziel eines unabhängigen Netzes wäre es, die Trassenentgelte auf dem Niveau festzusetzen, das ein Maximum an Verkehr auf der Schiene erreicht.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Quersubventionierung**

Die Integration des Netzes bietet die Möglichkeit zu Quersubventionen zwischen Netz- und Transportgesellschaften. So hat DB Regio, die Tochter der DB, die gemeinwirtschaftliche Regionalverkehre erbringt, bei der Ausschreibung des Elektronetzes Nord, Kosten übernommen, die beim Netz angefallen und dem Auftraggeber in Rechnung hätten gestellt werden müssen. Beim Ausbau und der Erhaltung der Infrastruktur besteht der Verdacht, dass Maßnahmen auch deswegen nicht durchgeführt werden, weil vorrangig Wettbewerber davon profitieren würden.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Entzug von Finanzmitteln**

DB Netz weist nach der Rechnung der Deutschen Bahn mehr als 11 Mrd. € Schulden auf. Die Deutsche Bahn behauptet, sie habe diese Mittel dem Netz zur Verfügung gestellt. Tatsächlich wurden sie von DB Netz selbst erwirtschaftet. Die Einnahmen aus dem Betrieb des Netzes sind nämlich größer als die dafür zu tätigen Aufwendungen. In den Geschäftsberichten von DB Netz heißt es regelmäßig unter der Überschrift *Finanzierung des Investitionsprogramms*: „**Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (insbesondere Jahres-Cashflow) gedeckt.**“ Dennoch werden diese Mittel als Kredite anderer Konzerngesellschaften oder der Holding an DB Netz gebucht. Die Zinskosten für die konzerninternen Kredite werden in der Gewinn- und Verlustrechnung veranschlagt. Zudem begründet die Deutsche Bahn mit der Kreditgewährung ihren Anspruch auf die Gewinnentnahme aus dem Netz.

### **Wettbewerbsbehinderung durch unzureichende Investitionstätigkeit**

Seit Jahren liegt die Höhe der Investitionen in das Schienennetz unter dem erforderlichen Umfang. Vor dem Hintergrund massiver Infrastrukturdefizite, die von der Deutschen Bahn nicht bestritten werden, erweist sich die Gewinnabführung von DB Netz als kontraproduktiv und muss im Interesse der Infrastruktur und der Steuerzahler beendet werden. Statt auf die Gewinnabführung aus dem Netz zu verzichten, fordert die Deutsche Bahn eine deutliche Erhöhung der Staatszuschüsse.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Verlustausgleich für Transporttöchter**

Die Deutsche Bahn verwendet die Gewinne aus der Infrastruktur auf eine Weise, die dem fairen Wettbewerb auf dem deutschen und europäischen Eisenbahnmarkt schadet. Sie gleicht damit Verluste ihrer Wettbewerbstöchter aus. Z.B. wies DB Schenker Rail im Jahr 2009 Verluste in Höhe von 291 Mio. Euro, im Jahr 2010 von 86 Mio. Euro und 2011 von 54 Mio. € aus. DB Schenker Rail konnte somit auf entsprechende betriebliche Anpassungen und/oder Preiserhöhungen verzichten. Das schadet den Wettbewerbern.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Angebotspreise in Ausschreibungen**

Bei Ausschreibungen kann die Tochter der Deutschen Bahn DB Regio besonders günstige Angebote unterbreiten, wie sie es im Elektronetz Nord getan hat. Das benachteiligt die Wettbewerbsunternehmen ganz konkret. Bereits früher hat die Deutsche Bahn zur Sicherung von Marktanteilen insbesondere im Rahmen von Ausschreibungen der Länder für einzelne Teilnetze bewusst negative Ergebnisbeiträge in Kauf genommen, wie die Wirtschaftsprüfer PWC festgestellt haben. Aus diesem Grund hat DB Regio 2007 Drohverluste in die Bilanz eingestellt. Sie stehen auch 2011 noch in der Bilanz.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Aufkauf von Wettbewerbern**

Nicht zuletzt kann die Deutsche Bahn mit den Gewinnen von DB Netz ihre unternehmerische Expansion finanzieren. Inzwischen ist sie in mehr als 130 Ländern der Welt tätig. Mit der Übernahme von Unternehmen vermindert sich die Zahl der Mitbewerber auf dem Markt. Das verringert das Angebot und schadet den Kunden im Güter- und Personenverkehr durch höhere Preise.

Neben Ländern, in denen die DB auch vorher schon aktiv war (Dänemark seit 2007, Großbritannien seit 2008 und Schweden seit 2010), ist der DB ML-Konzern nach der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 in neun weiteren Personenverkehrsmärkten vertreten. Dazu zählen Portugal, Italien, die Niederlande, Spanien, Polen, Tschechien, die Slowakei und Ungarn. Im Juli 2011 hat DB Arriva außerdem den gesamten Linienbusverkehr auf Malta übernommen. Insgesamt bietet DB Arriva Bus- und/oder Schienenverkehr in zwölf Mitgliedstaaten der EU an und beschäftigt mehr als 38.000 Mitarbeiter (ohne Beteiligungen). DB Arriva ist vor allem als Regionalverkehrstochter der Deutschen Bahn in Europa außerhalb von Deutschland tätig, vergleichbar DB Regio in Deutschland. In jüngster Zeit kommen erste Engagements im europäischen Fernverkehr vor allem in Großbritannien hinzu.

So betreibt die DB Arriva Personenfernverkehr im Weg des Open Access mittels der im November 2011 übernommenen GCRC Holdings Limited, Bristol /Großbritannien und des britischen Schienenverkehrsbetreibers Grand Central Railway Company Limited, Bristol /Großbritannien. Mit dieser Akquisition wurde das Portfolio der Deutschen Bahn in der Sparte UK Trains ergänzt, das bis dahin aus den Franchises CrossCountry, Arriva Trains Wales und Chiltern Railways sowie den beiden Konzessionsverkehren Tyne and Wear Metro und London Overground Operations bestand.

Für die weitere Expansion im Personenfernverkehr wurde als 100-prozentige Tochtergesellschaft im Jahr 2010 die DB Bahn Italia S.r.l gegründet. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG jeweils eine 50-prozentige Beteiligung an den deutsch-schweizerischen bzw. deutsch-französischen Vertriebs- und Marketinggesellschaften Alleo GmbH und Rheinalp GmbH. 25-prozentige Beteiligungen bestehen an der Railteam B.V. und der RailLink B.V., einem Zusammenschluss europäischer Eisenbahnen zur Förderung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

DB Schenker Rail ist die einzige Gütereisenbahn in Europa, die eine europaweite Präsenz aufweisen kann. Die Region East umfasst DB Schenker Rail Polska, DB Schenker Rail Romania, DB Schenker Rail Bulgaria und DB Schenker Rail Hungaria. Die Region Deutschland/Central setzt sich u. a. aus DB Schenker Rail Nederland, DB Schenker Rail Scandinavia, DB Schenker Rail Italia/Nordcargo, DB Schenker Rail Schweiz. Zu den Gesellschaften der Region West gehören die DB Schenker Rail UK, Euro Cargo Rail France (ECR) sowie Transfesa/ECR Spain.

### **Wettbewerbsbehinderung durch massive Finanzierungsvorteile aufgrund Staatsnähe**

Die Deutsche Bahn und ihre Tochtergesellschaften genießen als Staatsunternehmen eine besondere Bonität, die sich in niedrigeren Zinsen für Kredite und Anleihen auszeichnet. Die Wettbewerber der Transportsparten der Deutschen Bahn verfügen in der Regel nicht über eine solche Staatsnähe und müssen deutlich höhere Zinsbelastungen verkraften. Die Zinsdifferenz kann in solchen Fällen ein bis zwei 2 Prozentpunkte erreichen. Geringere Zinsbelastungen erhöhen die Gewinne und erlauben besonders günstige Angebotspreise in Ausschreibungen. Die Zinsvorteile der Staatsnähe sind in der jüngsten Zeit insbesondere der Expansion von DB Arriva zugutegekommen.

### **Wettbewerbsbehinderung durch Bonussystem für Mitarbeiter**

So wendet die Deutsche Bahn für leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers ein Bonussystem an, das sich nach dem Ergebnis des Gesamtkonzerns richtet. Wenn also die DB-Verkehrsunternehmen im Wettbewerb mit nicht konzernangehörigen Unternehmen erfolgreicher als diese sind, erhöht sich der Bonus für die Manager der Infrastruktur. Dieses Bonus-System stellt für Vorstand und Mitarbeiter von DB Netz einen direkten Diskriminierungsanreiz dar. Dieser findet konkreten Widerhall bei DB Energie, eine der drei Infrastrukturtöchter der Deutschen Bahn. DB Energie verlangt von Wettbewerbern der DB-Transporttöchter etwa 20 % höhere Preise für Bahnstrom. Dies wirkt sich positiv auf die Bonuszahlungen für die Manger von DB Energie aus.

\*\*\*\*\*