

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Eberhard Otto (Godern), Joachim Günther (Plauen), Gudrun Kopp, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Weitere Monopolisierung im Schienengüterverkehr stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In ganz Europa ist seit Jahren die Expansion staatlicher und halbstaatlicher Unternehmen, die mit öffentlichen Geldern bzw. Einnahmen aus Monopolstellungen ausgestattet sind, festzustellen. Dies betrifft insbesondere Bahn- und Postkonzerne. Die Tendenz zur Herausbildung von „Staatskonzernen“ oder auch „nationalen Champions“ ist besonders in Deutschland, Frankreich und den Beneluxländern festzustellen. Namentlich im Bahnbereich ist in den letzten Jahren eine durch Zukäufe bedingte Expansion der Deutschen Bahn, der belgischen Eisenbahn SNCB mit ihrer Tochter ABX-Logistik, der französischen Staatsbahn SNCF mit ihren Töchtern Sernam, Geodis und Calberson zu beobachten. Im Postbereich trifft dies für die Expansion der Deutschen Post World Net mit ihren Filialen DHL und Danzas, der Post Francaise sowie der niederländischen TNT Post Group zu.

Diese Expansion führt zu einem Verlust von diversifizierten logistischen Dienstleistungen, der Zerstörung von privatwirtschaftlich aufgebauten Transportnetzen und der Abdrängung des Mittelstands in Subunternehmertum. Im Ergebnis wird die Liberalisierung der Transportmärkte konterkariert durch eine Stärkung der Ex-Monopole von Bahn und Post.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs ist beim deutschen Staatskonzern Deutsche Bahn AG mit seinen Tochtergesellschaften Stinnes AG und Railion AG eine ausgeprägte Expansionspolitik festzustellen. Dies steht zunächst in einem auffälligen Widerspruch zu der Tatsache, dass das angestammte Geschäft des Schienengüterverkehrs der Deutschen Bahn AG nach wie vor ein Sanierungsfall ist. Gewinne werden lediglich in den zugekauften Bereichen, wie der Stinnes AG, erzielt. Vor der Übernahme durch die Deutsche Bahn AG war die Stinnes AG ein börsennotierter Konzern. Heute befindet er sich in mittelbarem Bundeseigentum und wurde damit quasi „verstaatlicht“. Die Deutsche

Bahn AG hat im Schienengüterbereich nicht nur die niederländische und die dänische Güterverkehrssparte der dortigen Staatsbahnen übernommen. Sie hat sich in letzter Zeit europaweit für Beteiligungen auch an kleineren Bahnen und Privatbahnen interessiert. Im Januar dieses Jahres erfolgte die Übernahme des Gladbecker Eisenbahnunternehmens RAG-Bahn und Häfen durch die Deutsche Bahn AG. Für die Übernahme hatte sich auch ein Konsortium aus den polnischen Staatsbahnen PKP Cargo, der Spedition Rhenus und der in Essen ansässigen privaten Eisenbahngesellschaft Rail-4-Chem interessiert. Den Zuschlag hat jedoch die Deutsche Bahn AG erhalten. Hintergrund war unter anderem, dass die Ausschreibung des Verkaufs direkt auf die Deutsche Bahn AG zugeschnitten war. Gefordert war in der Ausschreibung u. a., rund 2 500 Güterwagen der Gattung Fal zu stellen was de facto nur der Deutschen Bahn AG möglich war. Der Vorstandsvorsitzende der RAG Aktiengesellschaft, Ex-Bundeswirtschaftsminister Werner Müller, ist gleichzeitig Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG. Der Erwerb der RAG durch die Deutsche Bahn AG ist ein potentieller Wettbewerber im Schienengüterverkehr für die Deutsche Bahn AG verschwunden. Die RAG-Bahn hatte sich u. a. als Traktionär für den IKEA-Zug zwischen Elmhult und Duisburg einen guten Namen gemacht. Seit der Übernahme der RAG-Bahn durch die Deutsche Bahn AG ist im Bereich Kohlentransports auf der Schiene in Deutschland eine marktbeherrschende Stellung entstanden. Zur Debatte steht ferner eine Übernahme oder eine strategische Partnerschaft zwischen der Deutschen Bahn AG und Kölner Eisenbahn HGK. Das Interesse der Deutschen Bahn AG zielt in diesem Fall offenbar darauf, dass bisherige Engagement der Schweizerischen SBB Cargo in Deutschland zu unterbinden.

Eine weitere Monopolisierung droht nun auf dem Marktsegment der Mietkesselwagen zu entstehen. Die TUI AG plant sich im Laufe des Jahres 2005 vollständig von ihrer 100 Prozent Tochter VTG AG zu trennen. Eine Ausschreibung ist europaweit erfolgt. Die Deutsche Bahn AG ist als Bieter in die engere Wahl gekommen. Diese Beteiligungskonstellation ist schon deswegen pikant, weil der Vorstandsvorsitzende der TUI AG, Michael Frenzel, gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG ist. Durch den Erwerb der VTG AG würde die Deutsche Bahn AG nicht nur die Kontrolle über den Mietkesselwagenmarkt erhalten, sondern auch im Übrigen ihre marktbeherrschende Stellung im deutschen Schienengüterverkehr ausbauen. Von besonderer Brisanz ist insofern die Tatsache, dass die VTG AG einen Anteil von 25 Prozent an der im Güterverkehr tätigen Privatbahn Rail-4-Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, einem der weniger relevanten Wettbewerber der Deutschen Bahn AG, hält. Im Bereich der Miet-Kesselwagen besitzt die VTG AG heute eine marktbeherrschende Stellung, da sie über 35 000 der in Gesamteuropa verfügbaren rund 100 000 Mietkesselwagen verfügt. Die Verstärkung der schon jetzt gegebenen marktbeherrschenden Stellung der DB AG auf dem Eisenbahntransportmarkt würde nach einem Erwerb der VTG AG gleichermaßen dadurch verstärkt, dass die DB AG entweder die VTG AG vollständig in ihrem Konzern integriert und nicht mehr als selbständigen Anbieter auf dem Markt auftreten lässt oder aber als zwar eigenen Anbieter von Mietkesselwagen platziert, der jedoch von der DB AG vollständig kontrolliert würde.

Eine besonders schwerwiegende Wettbewerbsverzerrung könnte nach der Integration von VTG AG dadurch entstehen, dass der DB AG ein wirkungsvolles Instrument zur Verfügung stünde, die Marge ihrer Wettbewerber auf dem Schienengüterverkehr zu drücken. Dieser Effekt könnte nach der VTG in den konsolidierten DB-Konzern dadurch entstehen, dass die DB AG-kontrollierte VTG den Preis für die Vermietung von Kesselwagen erhöht, wodurch sich für die verladende Industrie der Gesamttransportpreis (Kesselwagen+Traktion) erhöht, sofern nicht die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre ihre Marge für die reine Transportleistung senken. Treten die privaten Wettbewerber der Deut-

schen Bahn AG in den Preiswettbewerb ein, verringert sich also ihre Marge; treten sie nicht in den Preiswettbewerb ein, verlieren ihre Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig würde der DB Gesamtkonzern wegen der gestiegenen Mieteinnahmen für Kesselwagen, der den auch bei Railion in diese Situation eintretenden Margenverlust ausgleichen würde, insgesamt keinen Einnahmeverlust erleiden. Es entstünde also im Marktsegment Kesselwagen eine vergleichbare Situation wie sie schon heute im Bereich der Infrastruktur. Auch hier ist es möglich, dass Wettbewerber im Schienengüterverkehr aus dem Markt gedrängt werden, in dem die Trassenpreise für alle (also auch für die DB Railion AG) erhöht werden. Die erhöhten Trassenpreise bedeuten zwar für die DB Railion AG eine Ausgabe, gleichzeitig jedoch für die DB Netz AG eine Einnahme. Im Konzernergebnis ändert sich also nichts. Ganz anders ist die Situation für die privaten Wettbewerber: sie müssen höhere Trassenpreise bezahlen, ohne gleichzeitig an anderer Stelle höhere Einnahmen zu bekommen. Die gestiegenen Kosten können sie an die Kunden nicht weitergeben, da dort eine scharfe Konkurrenzsituation zu DB Railion AG besteht.

Durch den Erwerb der VTG AG würde aus diesen Gründen eine fast vollständige Monopolisierung der deutschen Eisenbahntransportmärkte resultieren. Die DB AG wäre in der Lage, der verladenden Industrie integrierte Produkte aus Kesselwagen und Traktion anzubieten bei günstigeren Preisen als bei der getrennten Inanspruchnahme. Es würde ferner die Gefahr drohen, dass die Kapazitäten an Kesselwagen reduziert und damit Wettbewerbern wie der Firma Rail-4-Chem GmbH die Anmietung von Kesselwagen mit dem Hinweis auf Engpässe verweigert wird. Gleichzeitig würde die DB AG Information aus der Anmietung der Kesselwagen durch Dritte über das Marktgeschehen erhalten.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. bei der Prüfung der fusionskontrollrechtlichen Zulässigkeit einer solchen Übernahme das klare ordnungspolitische Interesse zum Ausdruck zu bringen, die Anbietervielfalt im Schienengüterverkehr insgesamt und im Marktsegment der Miet-Kesselwagen zu erhalten und zu steigern;
2. in der weiteren Ausrichtung der deutschen Verkehrspolitik darauf zu achten, die Rolle der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und des privatwirtschaftlich geprägten Speditionsgewerbes stärker zu achten;
3. auf ein striktes Verbot der Verwendung von Monopoleinnahmen und staatlichen Kapitalzufuhren für den Kauf privater Betriebe durch bundeseigene Unternehmen zu achten;
4. eine strikte Einhaltung des europarechtlich verankerten Verbots von Quersubventionierungen innerhalb integrierter Eisenbahnunternehmen zu überwachen.

Berlin, den 23. Februar 2005

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

