

PRESSEMITTEILUNG

20.05.2010

Netzwerk Privatbahnen: Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland nach wie vor unfair

Dr. Rüdiger Grube, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, hat am 19.05.2010 erklärt: „Auf der Schiene in Deutschland geht es also fair zu.“ Das Netzwerk Privatbahnen erklärt hierzu, dass von einem fairen Wettbewerb auf Deutschlands Schienen nach wie vor keine Rede sein kann.

Hartmut Gasser, Vorsitzender des Vorstandes von Netzwerk Privatbahnen: „Solange die Trennung von Netz und Betrieb nicht vollzogen ist, so lange wird es in Deutschland keinen fairen Wettbewerb auf der Schiene geben.“ Nach wie vor räumt etwa die DB Energie GmbH, eine Tochter der Deutschen Bahn AG, den DB-Konzernunternehmen einen „Großkundenrabatt“ von 5 % beim Bahnstrombezug ein. Die zur Erreichung dieser Rabattstufe notwendige Bezugsmenge ist so bemessen, dass selbst alle Wettbewerbsbahnen in Deutschland zusammen genommen diesen Rabatt nicht erreichen können. Eine klare Wettbewerbsverzerrung also. Im Güterverkehr machen die Energiekosten etwa 15 % der Gesamtkosten aus – es geht mithin um erhebliche Summen. Gerade bei den geringen Margen im Schienengüterverkehr können diese 5 % Rabatt den Ausschlag geben.

Der Infrastrukturbereich der Deutschen Bahn AG hat im letzten Jahr mit knapp 880 Mio. € über die Hälfte des Konzerngewinns vor Steuern erwirtschaftet. Über 200 Mio. € davon entfallen auf Umsätze mit privaten Wettbewerbern, die gezwungenermaßen das Streckennetz der DB Netz AG nutzen, die ihren Bahnstrom wegen aberwitziger Durchleitungsentgelte nur von der DB Energie GmbH beziehen können und deren Züge im Personenverkehr für jeden Halt am Bahnsteig Gelder an die DB Station & Service AG entrichten müssen. Die so erzielten Gewinne wandern dann zur Konzernmutter – und dort geht man auf Einkaufstour. Gerade jetzt wird der britische Transportkonzern Arriva, der auch in Deutschland aktiv ist, gekauft.

Ein weiterer Geburtsfehler der Bahnreform zum 1.1.1994 wirkt sich bis heute aus: Die Deutsche Bahn AG hat sämtliche Lokomotiven und Wagen der damaligen Deutschen Bundes- bzw. Reichsbahn quasi „geschenkt“ bekommen und kann von daher bei Angebotskalkulationen stets mit anteiligen Kosten kalkulieren. Privatbahnen müssen ihre Verkehre auf Vollkostenbasis rechnen, denn sie können bei ihrer deutlich geringeren Größe nicht Lokomotiven und Wagen auf Vorrat vorhalten und mieten bzw. kaufen diese erst im Bedarfsfall an.

Netzwerk Privatbahnen fordert die Bundesregierung auf, endlich die gesetzlichen Grundlagen für eine vollständige Trennung von Netz und Betrieb zu schaffen.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 23 private Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Dabei wird der Begriff „private Güterbahnen“ als Synonym für „Wettbewerbsbahnen“ benutzt: Diese Bahnen bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.