

Position

**des Verbandes Deutscher Museums-
und Touristikbahnen zum Gesetzent-
wurf der Bundesregierung zur Teilpriva-
tisierung der Deutschen Bahn AG vom
29. Juni 2007**

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen
Heimo Echensperger, Vorsitzender
Lerchenweg 1b
82538 Geretsried
www.vdmt.de

ZUSAMMENFASSUNG

Der VDMT lehnt den vorliegenden Gesetzentwurf ab, weil wir folgende Auswirkungen erwarten:

- Auf Grund der zementierten Monopolstellung der DB AG beim Netz und der schwachen Regulierung entstehen erhebliche Nachteile für den Wettbewerb auf der Schiene. **Private Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zurückgedrängt** und in ihrer Existenz gefährdet, die **Eintrittshürden in den Schienenverkehrsmarkt werden erhöht**.
- Auf Grund dieser Beeinträchtigung des Wettbewerbs ist eine **Steigerung des Verkehrs auf der Schiene unwahrscheinlich**.
- **Für Aufgabenträger des SPNV** werden sich auf Grund des beeinträchtigten Wettbewerbs bei gleichzeitig sinkenden Regionalisierungsmitteln **die Preise** für Verkehrsleistungen der DB-Unternehmen erhöhen.
- Die **DB AG versteht sich** ausweislich ihrer eigenen Imagepublikation „Deutsche Bahn AG: Menschen bewegen – Welten verbinden“ (Stand: März 2007) **als** bereits heute und zukünftig **internationales Logistikunternehmen**. Zehn Kapitel in dieser Broschüre beschäftigen sich damit, hingegen nur drei mit dem deutschen Eisenbahnmarkt. Wir nehmen dies als Beleg, dass der nationale Eisenbahnmarkt zukünftig nur für die Sicherung der Staatsgarantien benötigt wird, die mit dem Besitz des Netzes verbunden sind.
- Der Steuerzahler wird durch die wegen des Netzes notwendige 50,1 % Beteiligung des Bundes an der DB AG **dauerhaft an den unternehmerischen Risiken eines internationalen Logistikunternehmens beteiligt**. Die DB AG verfügt damit faktisch über eine Staatsgarantie.
- Die Rückholoption des Gesetzentwurfs stellt keine realistische Option dar, da die **DB AG einseitig den Wertausgleich** durch das Kumulieren von Gewinnen der Infrastrukturunternehmen **erhöhen** und damit die politische Durchsetzbarkeit der Rückholoption erschweren kann. Mit Verkauf der DBAG beträgt der Wertausgleich bereits ca. 7 Mrd. €
- Die Gewinne der Infrastrukturunternehmen werden faktisch aus Steuermitteln über die geplante Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ermöglicht.
- Der Erlös aus der Privatisierung beträgt zwischen 6,2 und 8,5 Mrd. €. Davon verbleibt voraussichtlich ein noch unbekannter Teil bei der DB AG. Dem steht im Falle der Rückholung der Wertausgleich in Höhe von mindestens 7 Mrd. € gegenüber. Laut Financial Times Deutschland wird allein der Wert der Spedition Schenker auf 4 bis 5 Mrd. € geschätzt¹. Wir bezweifeln, dass der geplante Teilverkauf in einer seriösen betriebswirtschaftlichen Bewertung die präferierte Entscheidungsoption wäre.

¹ Financial Times Deutschland am 30.10.2006.

VORBEMERKUNG

Am 24. Juli 2007 hat das Bundeskabinett den vorgenannten Gesetzentwurf gebilligt und für die weitere Beratung den Gremien zugeleitet. Zuvor wurde den Verbänden elf Tage Zeit gegeben, sich zu dem Gesetzentwurf, der weitreichende Folgen für den Schienenverkehrsmarkt haben wird, zu äußern. Der VDMT war organisatorisch nicht in der Lage, zu einem so komplexen Sachverhalt in so kurzer Frist Stellung zu nehmen. Einige Verbände haben dies dennoch getan, wobei sich der VDMT im Wesentlichen der in den Äußerungen zum Ausdruck gebrachten **Ab-
lehnung des Gesetzentwurfes** anschließt, da von dem Gesetzentwurf auch ein erheblicher Teil der VDMT-Mitglieder betroffen sein wird. Wir möchten deshalb die Gelegenheit nutzen, vor den abschließenden Beratungen des Gesetzentwurfs auf einige Folgen des vorliegenden Gesetzentwurfes hinzuweisen, die wir für besonders problematisch halten.

Wir legen unserer Bewertung des Gesetzentwurfs folgende Prämissen zu Grunde, die bisher in der öffentlichen Diskussion als Motivation für die Privatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) genannt wurden:

1. Es soll mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden, wobei das „Mehr“ nicht nur absolut, sondern auch relativ im Sinne der Steigerung des Marktanteils der Schiene am gesamten Verkehrsmarkt zu verstehen ist.
2. Durch Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt soll die Prämisse 1 unterstützt werden und gleichzeitig ein breiteres Angebot und mehr Effizienz erreicht werden.
3. Die Risiken für die Haushalte der öffentlichen Hand, also des Steuerzahlers, sollen minimiert und wenn möglich die für den Schienenverkehr erforderlichen Steuermittel reduziert werden.
4. Durch den Verkauf von Teilen der DB AG soll dem Bundeshaushalt ein nennenswerter Betrag zufließen.

Darüber hinaus die Prämisse,

5. dass eine (teil-)privatisierte DB AG sich wie jedes andere Privatunternehmen entsprechend seiner Position am Markt verhalten wird.

In unserer Stellungnahme werden wir uns auf die Aspekte des Wettbewerbs und die Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte beschränken, da wir hier die entscheidenden Defizite des Gesetzentwurfs sehen, um oben genannte Ziele zu erreichen. Nur wenn hier geeignete Voraussetzungen für nachfragekonforme Angebote geschaffen werden, dann wird auch der Marktanteil der Schiene am Gesamtverkehr steigen.

DEFIZITE UNTER WETTBEWERBS-GESICHTSPUNKTEN:

Aktuelle Marktsituation

Seit der Bahnreform von 1993 ist auf dem Schienennetz in Deutschland ein Wettbewerb der Verkehrsanbieter entstanden. Dieser ist jedoch bisher nur sehr schwach ausgeprägt. Derzeit sind die Marktanteile der DB AG im

- Schienenpersonennahverkehr rund 93 %²
- Schienenpersonenfernverkehr rund 99,99 %
- Güterverkehr rund 84 %³

Dabei ist zu beachten, dass sich **sehr viele Wettbewerber den nicht von der DB AG bedienten Markt teilen**. So teilen sich den Marktanteil von 7 % im Schienenpersonennahverkehr rund 60 Unternehmen. Mithin sind das also im Durchschnitt ca. 0,1 % Marktanteil je Unternehmen. Das bedeutet, dass der **Marktanteil des einzelnen Unternehmens verschwindend gering** ist und es sehr leicht aus dem Markt herausgedrängt werden kann. Ähnlich verhält es sich im Güterverkehr. Bisher steht in keinem der drei Sektoren der DB AG ein Wettbewerber gegenüber, der einen Marktanteil von mehr als 10 % hat. Es gilt jedoch als allgemein anerkannt, dass sich ein stabiler Wettbewerb erst dann einstellt, wenn mindestens drei Wettbewerber über Marktanteile von deutlich mehr als 10 % verfügen. Dies wurde für den Schienenverkehrsmarkt in Deutschland in den letzten 14 Jahren nicht erreicht. Hauptursache dafür ist die mangelnde Marktregulierung zu Lasten des Monopolisten, wie sie beispielsweise in der Post und Telekommunikation stattgefunden hat.

Folgen des Gesetzentwurfs für den Wettbewerb

Möglichkeiten zu Preiserhöhungen für die Netznutzung

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht eine Beherrschung der Infrastrukturgesellschaften (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) durch die DB AG vor (vgl. Art. 2 § 2 des Gesetzentwurfs). Damit kann die DB AG u. a. über die Nutzungsentgelte, z. B. die Trassenpreise, frei bestimmen. Damit hat sie die **Möglichkeit, die Preise erheblich anzuheben**, weil:

- a) Dies zwar **die Kosten** für die konzerneigenen Verkehrsgesellschaften **erhöht**, sich jedoch direkt in erhöhten Einnahmen der Infrastrukturgesellschaften niederschlägt und damit **für das Konzernergebnis neutral ist**, da gemäß Art. 2 § 2 Abs. 4 des Gesetz-

² Anteil Personenkilometer im SPNV, Quelle: Wettbewerbsbericht der DB AG 2007.

³ Anteil Tonnenkilometer im Güterverkehr, Quelle wie vor.

entwurfs der gesamte Gewinn der Infrastrukturgesellschaften bei der DB AG verbleibt. Dies ist aus unserer Sicht **der Grund**, warum von Seiten der DB AG darauf gedrängt wird, **die Infrastrukturgesellschaften in die Konzernbilanz zu integrieren**, um sich damit diese strategische Option zu eröffnen.

- b) Jede Preiserhöhung **bei den Wettbewerbern** in gleichem Maße **das Betriebsergebnis mindert**, weil sie dort als direkte Kosten wirkt. Damit steigen die Preise für deren Verkehrsleistungen und deren Marktanteil wird sinken.
- c) Die SPNV-Aufgabenträger bei der Vergabe von Leistungen im SPNV an Wettbewerber der DB AG die Trassenpreise i. d. R. als externe Kosten vergüten (die Trassenpreise sind nicht Teil des Leistungsangebots des Wettbewerbers), so dass mit einer Preiserhöhung unmittelbar **ein höherer Anteil der SPNV-Mittel direkt in die Kassen der DB AG umgeleitet** werden kann, ohne dass die DB AG selbst mehr Leistung erbringen muss.
- d) Bereits bisher hat die DB AG Trassenpreiserhöhungen für an DB Regio vergebene Verkehrsleistungen nicht an die Aufgabenträger weitergeben, was auf Grund von a) möglich war, damit entsteht ein Anreiz für die Aufgabenträger, zur Minimierung der Haushaltsrisiken SPNV-Leistungen an DB Regio zu vergeben, wodurch die **Wettbewerber aus dem Markt gedrängt** werden könnten. Anschließend könnte auch DB Regio unter der Prämisse 5 die Preise erhöhen.
- e) Eine mehr oder weniger willkürliche Erhöhung der Trassenpreise nicht wirksam verhindert werden kann. Zwar wird die Bundesnetzagentur (BNetzA) mit der Kontrolle der Preise der Infrastrukturgesellschaften beauftragt, **es existieren aber keine Messgrößen (Benchmarks) für Trassenpreise in einem Wettbewerbsmarkt**. Die Kostenstruktur des Schienennetzes ist Herrschaftswissen der DB AG und kann gegenüber der BNetzA beliebig ins Feld geführt werden. Darüber hinaus werden im Unterschied zum Telekommunikationsgesetz im vorliegenden Gesetzentwurf **keine Anforderungen an die Effizienz der Bewirtschaftung des Schienennetzes** (Kosten effizienter Leistungserbringung oder Deckelung der Preise (Price-Cap)) gestellt. Der Gesetzentwurf macht hier keine Vorgabe. Es besteht mithin keine Handhabe für die BNetzA, die bestehende Kostenstruktur unter Effizienzgesichtspunkten zu hinterfragen.
- f) Die **Bundeszuschüsse für die Instandhaltung und den Ausbau des Netzes nicht vom Betriebsergebnis – Gewinn – der Infrastrukturgesellschaften abhängig** sind, somit ist es nach der Prämisse 5 vernünftig, diesen soweit wie möglich zu steigern.

Dass die DB AG die Preise im Wettbewerb als strategisches Instrument zu nutzen weiß, hat sie in der Vergangenheit wiederholt bewiesen. Zwei Trassenpreissysteme wurden vor Gericht – Jahre nach ihrer Einführung – bereits als rechtswidrig erkannt. Die Anwendung einzelner Elemente des Preissystems wurden vom Eisenbahn-Bundesamt untersagt (Klagen der DB AG sind anhängig). Im SPNV wurden Regionalfaktoren auf die Trassenpreise (derzeit bis zu 91 %) vor allem in den Regionen eingeführt, in denen Wettbewerber stark sind. Unter der Prämisse 5 ist das auch vernünftig.

Um das Ziel des integrierten Börsengangs der DB AG nicht zu gefährden, verhält sich die DB AG derzeit in Bezug auf die (Trassen-) Preise unauffällig, da ansonsten die Notwendigkeit einer Trennung von Netz und Betrieb aus Wettbewerbs-Gesichtspunkten offensichtlich würde. Die geplanten Gewinnsteigerungen für die kommenden Jahre bei der DB Netz AG sind jedoch ein starkes Indiz für das zu erwartende Verhalten nach dem Börsengang, welches auch der vierten Prämisse entspricht. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die **Deregulierung auf dem Strommarkt** und die hinreichend bekannten Ergebnisse, die ebenfalls eine Folge des Beibehaltens der starken Stellung der Exmonopolisten (Erzeugung und Netz in einer Hand), einer unzureichenden Regulierung und des Glaubens an die Versprechen der Industrie vor der Verabschiedung des Gesetzes sind, für Wettbewerb zu sorgen. Es gibt keine zwingenden Anhaltspunkte, dass sich die DB AG nach einer Privatisierung gemäß dem vorliegenden Gesetzentwurf anders verhalten sollte! Im Interesse ihrer Aktionäre darf sie es eigentlich auch nicht.

Möglichkeiten zur Kapazitätsreduzierung des Netzes

Die für die Bestandssicherung des Netzes vorgesehene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist ein noch völlig unerprobtes Instrument. Zur Bestimmung der Leistungserfüllung seitens der DBAG stützt sich diese im Wesentlichen auf einen theoretischen Fahrzeitverlust im gesamten, bundesweiten Netz (Art 3 § 4 Abs 1 des Gesetzentwurfs). Dies eröffnet hinsichtlich der Bewirtschaftung des Netzes und der Mittelverwendung aus der LuFV folgende Spielräume:

- a) **Teilnetze**, in denen Wettbewerber stark sind, **können vernachlässigt werden**, zu Gunsten der für die DB AG wichtigen Strecken, da über das Gesamtnetz immer noch eine für die LuFV ausreichende Qualität erreicht wird.
- b) Da nur die Fahrzeit Messkriterium ist, kann die **Kapazität der Strecken** durch **Abbau von Nebengleisen und Ausweichstellen** soweit wie möglich an den Bedarf der DB AG angepasst und aus deren Perspektive optimiert werden. Für die Wettbewerber oder auch für ein erweitertes Verkehrsangebot der Aufgabenträger des SPNV ist dann keine Kapazität mehr vorhanden. **Mehrverkehr auf der Schiene bleibt aus!**

Eine Infrastruktur ohne Kapazitätsreserven kann kurzfristig nicht mehr Verkehr aufnehmen. Ein (erneuter) Ausbau ist langwierig. Der Kunde verlangt zeitnahe Lösungen. **Durch ein im Sinne der DB AG „optimiertes“ Netz werden die Markteintrittshürden für die Wettbewerber erhöht und die Spielräume für die Aufgabenträger des SPNV eingeschränkt.**

Die Szenarien, welche eine umfangreiche Streckenstilllegung von Nebenstrecken erwarten, halten wir hingegen für wenig wahrscheinlich. Das Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG ist zu transparent und birgt das Risiko negativer öffentlicher Aufmerksamkeit. Da diese Strecken ohnehin im Wesentlichen durch den von den Aufgabenträgern im SPNV bestellten Verkehren leben, ist es einfach, über Kapazitätsrückbau und die bereits bewährten Regionalfaktoren auf den Trassenpreis für eine Kostendeckung zu sorgen.

Fazit

Wir haben keine Anhaltspunkte dafür, dass sich eine nach dem vorliegenden Gesetzentwurf privatisierte DB AG nicht wie jedes andere kommerzielle Unternehmen verhalten wird. Wir erwarten, dass sie deshalb die oben geschilderten Möglichkeiten, den Wettbewerb in ihrem Sinne zu beeinflussen, nutzen wird, wie dies auch in anderen Märkten zu sehen war. In Verbindung mit den anderen ehemaligen Staatsbahnen in Europa steht zu befürchten, dass sich im Schienenverkehrsmarkt mittelfristig **Oligopolstrukturen** verfestigen werden, in deren Folge der Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt, bezogen auf die Verkehrsleistung, sinken wird. Gleichzeitig werden die Anbieter eine hohe Rendite erzielen.

RISIKEN FÜR DIE ÖFFENTLICHEN HAUSHALTE:

Der vorliegende Gesetzentwurf würde für den Bund bzw. die öffentliche Hand folgende Situation in Bezug auf die DB AG schaffen:

1. **Das Netz** (die Infrastrukturunternehmen) **wird** faktisch beim Börsengang der DB AG **an die privaten Investoren mit verkauft**, denn anders ist eine Bilanzierung in der Konzernbilanz nicht möglich. Der Bund räumt sich beim Börsengang für das Netz praktisch ein nach fünfzehn Jahren einseitig auszuübendes Vorkaufsrecht ein und bestimmt ansatzweise, wie der Kaufspreis ermittelt wird. Anders wäre auch der in Art. 2 § 7 des Gesetzentwurfs vorgesehene **Wertausgleich beim Rückerwerb** durch den Bund nicht zu begründen.
2. Da die privaten Investoren Sitze im Aufsichtsrat beanspruchen werden, steht **der Bund im Aufsichtsrat zukünftig einer Mehrheit aus Arbeitnehmervertretern und Investoren gegenüber**. Art. 1 § 1 Abs. 3 des Gesetzentwurfs sieht zwar vor, dass bezüglich Aufsichtsratsmandaten keine Zusicherungen gegenüber den Investoren gemacht werden dürfen, das schließt aber nicht aus, dass nicht dennoch deren Vertreter in den Aufsichtsrat gewählt werden.⁴
3. Die Beteiligung des Bundes am Gesamtkonzern DB AG darf wegen Art. 87e Abs. 3 des Grundgesetzes zu keinem Zeitpunkt unter 50,1 % sinken.
4. Es besteht kein Zusammenhang zwischen den durch die LuFV der DB AG zugewiesenen Geldern und den Gewinn der DB Netz AG und dessen Verwendung.
5. Die DB AG kann über die Gewinnverwendung der Infrastrukturgesellschaften frei bestimmen (Art 2. § 2 des Gesetzentwurfs).

Daraus ergeben sich folgende Risiken für die öffentlichen Haushalte:

- a) Auf Grund von 2. kann der Aufsichtsrat gegen den Bund Investitionen in andere Unternehmen oder im Ausland beschließen. Schlugen diese Investitionen fehl und entsteht dadurch ein Schaden für die DB AG, welche diese mit dem Konkurs bedroht, muss wegen Art. 87e Abs. 3 GG **der Bund für den Fortbestand des Unternehmens sorgen und mit Steuermitteln eingreifen**. Die Privatisierung in der vorgesehenen Form be-

⁴ Geschieht dies nicht, ist wegen mangelnder Einflussmöglichkeit der Investoren ein Mindererlös beim Verkauf der Anteile der DB AG die Folge. Es ist schlechterdings nicht vorstellbar, dass Investoren, die bis zu 49,9 % der Anteile an einem Unternehmen besitzen, auf ein Mitspracherecht im Aufsichtsrat verzichten und dieses vollständig der Politik überlassen.

schert den **Investoren faktisch ein mündelsicheres Unternehmen**, mit dem sie auf dem Markt frei und risikolos (der Bund haftet) agieren können.

- b) **Jede Kapitalerhöhung muss vom Bund mitgezeichnet werden**, da der Anteil des Bundes nicht unter 50,1 % fallen darf. Auch dann, wenn das Kapital für Investitionen verwandt wird, die nichts mit den Schienenverkehr in Deutschland zu tun haben.
- c) Wegen 4. handelt es sich bei jedem Gewinn der Infrastrukturunternehmen faktisch um eine **steuerfinanzierte Dividende**, solange die über die LuFV zugewiesenen Gelder nicht null sind. Denn der Gewinn der Infrastrukturunternehmen ist letztlich der Ertrag, der aus dem Kapital der LuFV entsteht. Dieser verbleibt in der DB AG und wird nur anteilig über deren Dividende auch an den Bund ausgeschüttet.
- d) Auf Grund von 5. kann die DB AG innerhalb der 15 Jahre, in denen sie zunächst über das Netz verfügen kann, das bilanzielle Eigenkapital der Infrastrukturgesellschaften (derzeit bereits rund 7 Mrd. €) erhöhen, um so **den Rückkauf des Netzes durch den Bund zu erschweren und politisch undurchführbar zu machen**. Dies geschieht faktisch durch Thesaurierung der durch die LuFV ermöglichten Gewinne. Nach einer Entscheidung des Bundes, das Netz auf Dauer bei der DB AG zu belassen, kann eine Ausschüttung von Teilen des Eigenkapitals der Infrastrukturgesellschaften über Sonderdividenden erfolgen. Zum gleichen Ergebnis führt für die Investoren der Fall, dass sich der Bund dennoch entschließt, das Netz für den Wert des bilanziellen Eigenkapitals zurückzukaufen. Im Prinzip wissen die Investoren heute schon, dass sie ihren Einsatz nach 15 Jahren zzgl. Dividende zurück bekommen.

RISIKEN FÜR DIE GEPLANTE PRIVATISIERUNG SELBST:

Es ist damit zu rechnen, dass gegen eine Privatisierung der DB AG in der wie im Gesetzentwurf vorgesehenen Form **Klagen vor inländischen und europäischen Gerichten** eingereicht werden. Einige der Beteiligten haben das bereits angekündigt. Damit entstünde für potentielle Investoren ein weiteres erhebliches Risiko, das entweder zu einer **Verzögerung der Privatisierung um mehrere Jahre**, bis zum Abschluss der Verfahren, oder davor zu einem erheblichen **Abschlag beim Verkaufspreis** führen würde. Diese Risiken sind ausschließlich in der geplanten Konstruktion des Eigentumssicherungsmodells begründet und würden bei einer Trennung von Netz und Verkehr und ausschließlicher Privatisierung der Verkehrsbetriebe der DB AG wegfallen.

DESHALB LEHNT DER VDMT DIE PRIVATISIERUNG DER DB AG IN DER VORGESEHENEN FORM AB:

- **Die der Bahnprivatisierung zugrunde gelegten Prämissen 1 bis 4 werden durch den vorliegenden Gesetzentwurf nicht erreicht.**
- Wir halten es nicht für wahrscheinlich, dass sich eine mit Netz privatisierte DB AG anders als jedes andere kommerzielle Unternehmen am Markt verhalten und ihre Wettbewerber nach Möglichkeit behindern wird.
- Wir halten es nicht für wahrscheinlich, dass der Bund nach 15 Jahren politisch noch finanziell in der Lage sein wird, das Netz von der DB AG zurückzukaufen. Es ist damit faktisch auf Dauer privatisiert.
- Wir halten es nicht für richtig, dass der Bund für die internationale Expansion der DB AG mit Haushaltsmitteln haften soll.
- Wir halten es nicht für richtig, dass über die LuFV die Gewinne der DB AG teilweise aus Haushaltsmitteln finanziert werden.
- Wir erwarten, dass es im SPNV wegen des fehlenden Wettbewerbs zu steigenden Kosten und zu einem Rückgang der Leistungen kommen wird.
- Wir halten es nicht für möglich, dass die Rahmenbedingungen für einen höheren Marktanteil der Schiene im Personen- und Güterverkehr auf diesem Weg erfüllt werden.
- Wir erwarten, dass der Schienenverkehr in Deutschland zukünftig nur noch ein Anhängsel eines internationalen Logistikkonzerns sein wird. Das ist bereits heute der Selbstdarstellung der DB AG zu entnehmen. In ihrer Publikation „Deutsche Bahn AG: Menschen bewegen – Welten verbinden“ sind rund 80 % dem internationalen Geschäft gewidmet. Dem Schienenverkehr in Deutschland gilt der Rest. Warum sollte diese Selbstdarstellung nicht so gemeint sein, wie sie gedruckt wurde?

WAS WÄRE DER VORSCHLAG DES VDMT?

Will man weiterhin an einer weitgehenden Privatisierung der Eisenbahnen des Bundes festhalten, so sollten ein Ansatz gewählt werden, der diese vorgenannten Risiken vermeidet. Hierzu wollen wir einige Ansätze aufzeigen:

- Die jetzige DB AG Holding sollte zu 100 % beim Bund verbleiben. Damit entfielen die nur bei einem Verbleib allein der Infrastrukturunternehmen beim Bund notwendige Vermögensstrennung zwischen der Holding und den Infrastrukturgesellschaften mit all den damit verbundenen bilanztechnischen Schwierigkeiten hinsichtlich der Liegenschaften.
- Die Verkehrsgesellschaften sollten einzeln verkauft werden, und zwar je:
 - DB Fernverkehr
 - Schenker zusammen mit Railion
 - DB Regio
 - evtl. aufgeteilt in drei bis fünf Regionalgesellschaften
 - damit hätten die Aufgabenträger des SPNV sofort große Wettbewerber und einen entsprechenden Bieterwettbewerb
 - im Falle der Insolvenz einer der Regionalgesellschaften sind weitere große Unternehmen am Markt, die die Leistungen übernehmen können
- Wegen der herausragenden Stellung der einzelnen Unternehmen in ihrem jeweiligen Markt ließe damit voraussichtlich mindestens so viel für den Bundeshaushalt Erlösen wie mit der jetzt geplanten Privatisierung. Wir verweisen hier wieder auf die Selbstdarstellung der DB AG, die sich in allen vorgenannten Geschäftsbereichen unter den drei führenden Unternehmen zumindest in Europa sieht. Es steht also zu vermuten, dass in dem Gesamtkonzern ein erheblicher Konglomeratsabschlag⁵ steckt, der durch den Einzelverkauf zu Gunsten des Steuerzahlers gehoben werden kann.
- Es entfielen alle aus der jetzigen Privatisierung entstehenden Risiken für die öffentlichen Haushalte, da die Verpflichtungen des Bundes für das Netz gem. Art. 87e Abs. 3 des Grundgesetzes nicht mehr mit den Risiken der Verkehrsgesellschaften vermischt sind.

⁵ Als Konglomeratsabschlag wird die Unterbewertung eines Mischkonzerns an der Börse bezeichnet, die daraus resultiert, dass der Gesamtkonzern nicht entsprechend seiner Stärke in den einzelnen Märkten, sondern als Ganzes bewertet wird. I. d. R. werden solche Konglomerate bei Übernahme durch Investoren aufgespalten, um durch den Einzelverkauf den tatsächlichen Wert des Unternehmens zu Erlösen.