

EU-Beihilfverfahren gefährdet Bahn-Börsengang

Konkurrenten kritisieren „unangemessen hohen Gewinn“ im subventionierten Nahverkehr

enn. BERLIN, 8. Juni. Der bevorstehende Börsengang der Deutschen Bahn AG ist mit einem hohen finanziellen Risiko behaftet: Sollte die Europäische Kommission den Nahverkehrsvertrag zwischen der Bahn und den Ländern Berlin und Brandenburg für rechtswidrig erklären, indem sie die Zahlungen der Länder als verbotene staatliche Beihilfe qualifiziert, wären die Gewinnerwartungen im gesamten Nahverkehr in Frage gestellt. Dadurch wäre der Kern der „Börsenstory“ der Bahn gefährdet, denn der Nahverkehr ist nach wie vor der größte Gewinnbringer. Die EU könnte den Bund jedoch – wenn sie eine Beihilfe bejaht – zwingen, übermäßige Zahlungen der Länder an die Bahn in dreistelliger Millionenhöhe zurückzufordern.

Schon ein schwebendes Verfahren ist eine schwere Bürde für die gerade beschlossene Teilprivatisierung. Denn ein solches Risiko muss in den Börsenprospekten abgebildet werden. Die Bundesregierung dringt deshalb auf einen raschen Abschluss des Beihilfverfahrens. Sie hat sich in einer Stellungnahme für die Kommission auf die Seite der Deutschen Bahn geschlagen und bestritten, dass der Verkehrsvertrag eine verbotene Subvention darstelle. Allerdings rechnet sie, wie aus der jüngsten Antwort des Verkehrsministeriums auf eine parlamentarische Anfrage der Grünen hervorgeht, nicht vor Jahresende mit einem Abschluss des Verfahrens. Außerdem könnten aller Voraussicht nach die Bahn-Konkurrenten vor dem Europäischen Gerichtshof klagen –

eine unangenehme Aussicht für den Bahn-Konzern, denn die DB Mobility Logistics soll im November an der Börse sein.

Der Beschwerdeführer in Brüssel, der französische Bahn-Konkurrent Veolia, scheint zwar kaum noch Interesse an dem Verfahren zu haben. Stattdessen aber munitionieren andere Wettbewerber die Kommission mit neuen Erläuterungen. Sie sollen deren Vermutung stützen, die im Vertrag vereinbarten Leistungen der Bahn seien „überbezahlt“, und es handele sich daher um eine Beihilfe. Brandenburg hatte den Vertrag mit der Bahn über 2,5 Milliarden Euro im Jahr 2002 mit zehn Jahren Laufzeit geschlossen; Berlin war 2004 rückwirkend eingestiegen. Die Kommission hatte nach der Veolia-Beschwerde 2003 im Oktober vergangenen Jahres ein Beihilfverfahren eingeleitet und Stellungnahmen angefordert.

Als Indiz für das Vorliegen einer verbotenen Beihilfe führen die Wettbewerber in ihrer Stellungnahme die von der Kommission als „branchenüblich“ angenommene Rendite im Nahverkehr von rund 7 Prozent an. Nach Auskunft der Wettbewerber liegt ihre eigene Rendite deutlich niedriger, während die der Bahn „weit darüber“ liege. Durch den Verkehrsvertrag erwirtschaftete der Konzern einen „unangemessen hohen Gewinn“. Nach Angaben aus Branchenkreisen liegt die DB-Rendite im staatlich bezuschussten Nahverkehr bei rund 9 Prozent, im eigenwirtschaftlichen Fern- und Güterverkehr

aber nur bei 3 bis 5 Prozent. Als weiteres Indiz wertet die Konkurrenz die Vertragsbedingungen. „Die Länder stellen keine klaren und durchsetzbaren Qualitätsvorgaben auf, so dass die DB Regio die Qualität ihrer Dienstleistungen kostenmindernd reduzieren kann, ohne dass sich dies auf die Höhe der Ausgleichsleistungen auswirkt“, heißt es in der Stellungnahme, die die Berliner Anwaltskanzlei Hogan Hartson Raue für den Verband Mofair erarbeitet hat, dem unter anderen die Bahn-Unternehmen Abellio, Arriva und First Group, Keolis und Transregio angehören. Moniert wird ferner, die Zahlungen an die Bahn erfolgten pauschal über einen einheitlichen Zugkilometerpreis und nicht nach transparenten Kriterien. Da die Länder auf Ausschreibungen verzichteten, zahlten sie Preise deutlich über Marktniveau.

Bund und Bahn wollen hingegen in dem Beihilfverfahren keine Gefahr für den Börsengang sehen. Der Vertrag stehe im Einklang mit den EU-Vorgaben, heißt es in der Stellungnahme. In allen Mitgliedstaaten werde der Schienennahverkehr mit Zuschüssen finanziert. Eine „Überkompensation“ und damit eine „Beihilfe“ seien nicht zu erkennen. „Die DB Regio trägt das gesamte Kosten- und Erlörisiko des Vertrages“, schreibt der Bund. Löhne, Energie und Rohstoffe hätten sich in den vergangenen Jahren stark verteuert; dies könne nur zum Teil umgelegt werden.