

Behauptungen und Argumente gegen den Börsengang der Deutschen Bahn AG

Im folgenden werden den Behauptungen der Befürworter eines Bahnbörsengangs die Argumente, die gegen die Privatisierung sprechen, gegenübergestellt. Unterteilt wie folgt:

- A Allgemeine Diskussion und Gesetzgebungsverfahren**
- B Pro und Contra Bahnprivatisierung**
- C Integrierter Börsengang**
- D Eigentumsmodell**
- E Alternativen**

Am Ende folgen ausgewählte Quellen-Angaben zu einzelnen Argumenten.

A Allgemeine Diskussion

A 1 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahnprivatisierung ist eine von vielen Privatisierungsentscheidungen. Sie liegt im Trend der allgemeinen Politik von EU und Berlin. Sich darüber besonders aufzuregen, ist unernst.

Antwort darauf:

Selbst wenn das stimmen würde, gilt: Jede spezifische Privatisierung kann falsch sein. In der Bevölkerung haben Privatisierungen kein gutes Image. Die Erfahrungen mit der Privatisierung von Wohnungen und der Strom-, Gas- und Wasserversorgung sind negativ.

Doch bei der Bahnprivatisierung geht es um mehr. Die Eisenbahnen wurden in Deutschland in mehr als 170 Jahren aufgebaut. Mit der Bahnprivatisierung riskiert die Politik, dass diese gewaltige, ganze Stadtzentren und Landschaften prägende gesellschaftliche Aufbauleistung weitgehend zerstört wird. Länder mit privaten Bahnen (USA) oder mit Bahnprivatisierungen (Neuseeland, Argentinien, Großbritannien) mussten diese traurige Erfahrung machen. Im übrigen wurde in Europa bisher nur die britische Bahn privatisiert – mit desaströsem Ergebnis. Der geplanten Bahnprivatisierung in Deutschland kommt eine zentrale Bedeutung zu. Europa ist der letzte Kontinent mit einem fast flächendeckenden (200.000 km langen) Schienennetz, was Grundlage für die – bereits aus Gründen der Klimaveränderung – notwendige alternative Verkehrspolitik bietet. Die Privatisierung der größten europäischen Bahn droht in einen umfassenden Prozess von Bahnprivatisierungen überzuleiten – mit weitreichenden negativen Folgen für Umwelt und Klima.

A 2 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Es geht nicht mehr um das „Ob“, sondern um das „Wie“ der Bahnprivatisierung.

Antwort darauf:

Die Deutsche Bahn AG befindet sich zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Dies ist gesetzlich festgeschrieben (u.a. Gesetz über die Gründung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft – DBGrG §8). Der – allein entscheidungsberechtigte – Bundestag, der dies 1993 so festgelegt hat, hat seither nie eine andere Entscheidung getroffen oder gar die Privatisierung eingeleitet.

A 3 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahnreform von 1993/94 zielte auf eine Privatisierung.

Antwort darauf:

Eindeutig falsch. 1993 gab es nur einzelne FDP-Politiker, die dies wollten. CDU/CSU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen gingen davon aus, dass die neu gegründete Deutsche Bahn AG Eigentum des Bundes bleibt. Die PDS stimmte gegen die Bahnreform. Auch GdED (später Transnet), VCD, pro Bahn, BUND – um nur einige Verbände zu nennen – sprachen sich explizit dafür aus, dass die Bahn zu 100 Prozent Eigentum des Bundes bleiben müsse.

A 4 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die (materielle) Privatisierung liegt in der Logik der Bahnreform.

Antwort darauf:

Solche Behauptungen sind Kaffeesatzleserei und im aktuellen Zusammenhang uninteressant. Wichtiger ist: Mit der Bahnreform wurden drei Ziele vorgegeben. Erstens: Die Schiene soll für die Steuerzahlenden preiswerter werden. Zweitens: Die Bahn muss ein kundennahes Serviceunternehmen werden. Drittens: Die Schiene muss ihre Anteile im Verkehrsmarkt erhöhen. Alle drei Ziele wurden verfehlt. Es wäre sinnvoll, eine seriöse Bilanz des Scheiterns der formellen Privatisierung zu ziehen, als nun zur materiellen Privatisierung überzugehen.(1)

A 5 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD verlangt die Bahnprivatisierung.

Antwort darauf:

Im „eigentlichen“ Koalitionsvertrag befand sich eine Passage, wonach auch über das „Ob“ einer Bahnprivatisierung zu diskutieren sei. Dies wurde in einer informellen Endredaktion „gekippt“. Einer der Beteiligten an den Formulierungen des bahnpolitischen Teils des Vertrags war der damalige bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu, der zu diesem Zeitpunkt bereits den Vertrag für seinen späteren Job als neuer DB AG-Vorstand in der Tasche hatte; Wiesheu agierte „in anderem (in Mehdorns) Auftrag“. Im übrigen ist ein Koalitionsvertrag keine Bibel. Wenn sich beide Partner bei der Bahnprivatisierung nicht einigen können oder zur Einsicht gelangen, dass diese mehr Nachteile als Vorteile bringe, kann anders als vereinbart verfahren werden. Der Koalitionsvertrag verpflichtet z.B. dazu, die „Leuchtturmtechnologie Transrapid“ auszubauen, was man heute anders sehen mag.

A 6 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Der Bund wird eine Aktienmehrheit behalten. Er behält also das Sagen.

Antwort darauf:

Es gibt weder ein „bißchen schwanger“ noch ein „bißchen privatisiert“. Nach EU-Recht ist jedes Unternehmen mit einem Mini-Anteil privaten Kapitals ein privates. Damit wird im übrigen in Frage gestellt, ob die Bahn noch staatlich bezuschusst werden darf. Der Bund konnte (und wollte) eine DB AG, die zu 100 Prozent in Bundeseigentum war, nicht kontrollieren. Wie sollte er eine teilprivatisierte Bahn kontrollieren? Im übrigen ist die Dynamik der schrittweisen Privatisierung (Telekom!) bekannt.

B Pro und Contra Bahnprivatisierung (allgemein)**B 1 Behauptung der Bahnprivatisierer:**

Der Staat kann sich den teuren Schienenverkehr nicht mehr leisten.

Antwort darauf:

Seit rund 20 Jahren gibt es eine entwickelte wissenschaftliche Debatte über die externen Kosten im Verkehrssektor. Danach deckt kein Verkehrsträger (Straße, Schifffahrt, Flugverkehr, Schiene) seine Kosten; alle Transportkosten sind subventioniert. Zusammen mit dem Flugverkehr liegen die externen Kosten im Straßenverkehr am höchsten, wobei der Schwerlastverkehr und der Pkw-Verkehr in Städten am stärksten (zu 50 und mehr Prozent) subventioniert werden. Einschließlich der Umwelt- und Folgekosten (Klima!) kommt der Straßenverkehr uns am teuersten zu stehen, wohingegen die Schiene unter den motorisierten Verkehrsarten die Verkehrsform ist, die die Umwelt am wenigsten schädigt. Während ein mit Solarstrom betriebener – und damit nachhaltiger – Schienenverkehr bereits heute möglich ist, sind andere Verkehrsträger weit entfernt von einer solchen zukunftsfähigen Perspektive. Der Staat bzw. die Gesellschaft können sich also diese Art Transportsektor und Transportinflation nicht mehr „leisten“. Doch die Kosten des Schienenverkehrs sind in diesem Zusammenhang die geringsten.

B 2 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahn wird privatisiert, damit der Bundesfinanzminister Geld in die Kasse bekommt.

Antwort darauf:

Die erwarteten Einnahmen bei den im Herbst 2006 noch zur Debatte stehenden Privatisierungsmodellen schwanken zwischen 5 und 15 Mrd Euro. Gleichzeitig wird erwartet, dass ein großer Teil dieser Verkaufserlöse dem dann teilprivatisierten Unternehmen zufließt. In der Summe liegen damit die realen einmaligen Einnahmen des Bundesfinanzministers bei wenigen Milliarden Euro. Allein der mögliche und denkbare 100prozentige Verkauf der DB AG-Tochter Stinnes/Schenker einschließlich des US-Logistikers Bax könnte ebenso hohe Einnahmen erbringen. Stinnes/Schenker und Bax zählen nicht zum Kerngeschäft des Schienenverkehrs.(2)

B 3 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahnprivatisierung wird in Zukunft die steuerlichen Belastungen reduzieren.

Antwort darauf:

Falsch. Alle Privatisierungsmodelle gehen davon aus, dass die Ausgaben für die Schiene auf dem derzeitigen Niveau weitergeführt werden. Mit der Bahnprivatisierung soll es eine „Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV)“ geben, in der die Summe der Schienenwegeinvestitionen des Bundes (2,5 bis 3 Mrd. Euro) für zehn oder mehr Jahre festgeschrieben wird. Die Höhe der Regionalisierungsmittel ist ohnehin fest vereinbart (derzeit jährlich 7 Mrd. Euro). Deren Reduktion (bis 2010 auf 6,5 Mrd. Euro) wurde bereits beschlossen; diese Einsparung kann nicht doppelt (als „Erfolg“ einer Bahnprivatisierung) verbucht werden. Während derzeit die Steuergelder für den Schienenverkehr überwiegend an einen in Bundeseigentum befindlichen Konzern gehen und deren Verwendung kontrolliert werden könnte, werden dieselben Summen zukünftig überwiegend privaten „Investoren“ zufließen. Die Kontrollmöglichkeiten sind dann deutlich geringer.

B 4 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahn wird privatisiert, um den Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt zu erhöhen.

Antwort darauf:

Falsch. Alle Privatisierungsmodelle – so die fünf, die das Gutachten von Booz Allen Hamilton („PRIMON-Gutachten“) auflistet – gehen davon aus, dass die Marktanteile der Schiene (a) im Fernverkehr weiter sinken, (b) im Nah- und Regionalverkehr weitgehend stabil bleiben und (c) unter spezifischen Bedingungen im Güterverkehr steigen. Im Fall des Nahverkehrs wurde in diesem Gutachten noch von gleichbleibenden Regionalisierungsmitteln ausgegangen. Die beschlossenen Kürzungen werden auch hier zu Einbrüchen führen. Ein Grund für den weiteren Rückgang der Schiene ist darin zu sehen, dass von einer weiteren Kappung des Schienennetzes ausgegangen wird. Im Gespräch ist eine Reduktion um 5000 km. 1994 bis 2005 wurde das Netz um 5300 km reduziert.

B 5 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Auf internationaler Ebene sind private Bahnen erfolgreicher als staatliche.

Antwort darauf:

Es läßt sich eher das Gegenteil belegen. Die privat betriebenen Eisenbahnen in den USA sind weitgehend verschwunden. Die Bahnprivatisierungen in Neuseeland und Argentinien führten zum substantiellen Abbau des Schienenverkehrs. Der privatisierte Schienenverkehr in Großbritannien hat zwar einige quantitative Gewinne (Fahrgastzuwachs) vorzuweisen. Doch die Gesamtkosten für die Steuerzahlenden stiegen deutlich. Es kam im Zusammenhang mit der Bahnprivatisierung zu schweren Unfällen. Die privatisierte Netzgesellschaft Railtrack ging 2001 pleite und musste erneut verstaatlicht werden. Die erforderliche Modernisierung des heruntergewirtschafteten Netzes kostet die britischen Steuerzahlenden bis zu 50 Mrd. britische Pfund. Alle britischen Parteien werten die Bahnprivatisierung als Ganzes als Mißerfolg. In Japan sind nur diejenigen privaten Bahngesellschaften rentabel, die die Verbindungen zwischen den großen städtischen Zentren bedienen. Die regionalen Bahnbetreiber erhalten weiter hohe staatliche Zuschüsse. Die Teilprivatisierung der Bahn in Schweden führte zu höheren staatlichen Lei-

stungen für die Schiene und zu einer de facto-Pleite der größten Gesellschaft (SJ), worauf der Staat erneut finanziell einspringen musste. (Vgl. Komplex E).

B 6 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Private Bahnbetreiber in Deutschland sind erfolgreicher und innovativer als die DB AG.

Antwort darauf:

Private Bahnbetreiber gibt es hierzulande derzeit fast nur im Nahverkehr. Dieser wird jedoch zu 60 bis 70 Prozent über die Regionalisierungsgelder kofinanziert. Das unternehmerische Risiko hält sich hier in engen Grenzen. In diesem Segment gibt es aber sowohl privatwirtschaftlich betriebene als auch (direkt oder indirekt) in öffentlichem Eigentum befindliche erfolgreiche Schienenunternehmen. Für letzteres seien die Karlsruher Verkehrsbetriebe (mit umfangreichem Nah- und Regionalverkehr u.a. im Schwarzwald), die Gaisbockbahn in Oberschwaben und die Usedomer Bäderbahn genannt. Die Erklärung für diese Erfolge dürften eher darin zu sehen sein, dass es sich um dezentrale und flexible Unternehmen mit einem kompetenten Management handelt; die eigentumsrechtliche Struktur erwies sich in diesen Fällen eher als sekundär. Im übrigen hatten in Großbritannien die privaten Betreiber in den ersten Jahren ebenfalls eine gute Performance. Erst später traten die negativen Aspekte deutlicher zu Tage.

Bei einer materiellen Bahnprivatisierung der DB AG geht es jedoch vor allem um den Schienenpersonenfernverkehr. Dieser wird eigenwirtschaftlich (ohne Subventionen) betrieben. Jeder private Investor wird hier darauf drängen, sich auf die rentablen Strecken und Verbindungen zu konzentrieren. Es gibt keine Möglichkeiten, private Investoren zu zwingen, bestimmte Angebote in der Fläche oder in der erforderlichen Fahrplandichte (z.B. Taktverkehr) anzubieten. Für viele Verbindungen, die heute noch in akzeptabler Form angeboten werden, wird es kein privaten Interessenten geben. Dann stehen Bund und Länder vor dem Dilemma, dass die rentablen Strecken in private Hand gegeben werden. Auf den weniger rentablen Strecken (und in den weniger rentablen Fahrtzeiten) gibt es dann entweder keinen Schienenverkehr mehr oder die öffentliche Hand muss hier – dann mit besonders hohen Kosten ggfs. mit zusätzlichen Subventionen – einspringen.

B 7 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Bahn muss „an die Börse“, um „frisches Kapital“ zu erhalten.

Antwort darauf:

Das Gegenteil trifft zu. Eine Bahn, die sich nicht mehr in Bundeseigentum befindet, hat ein deutlich schlechteres Kreditranking; Kredite werden sich verteuern. Private Investoren werden sich auch nicht mit zwei Prozent Rendite begnügen. Das Mehr, das sie aus der Bahn herausholen, stellt einen Abzug von den Ressourcen dar, die für Schienenverkehr bzw. für Löhne und Gehälter zur Verfügung stehen. Wirklich „frisches Kapital“ erhält eine teilprivatisierte Bahn nur, wenn der Bund einen Teil der Erlöse wieder dem Unternehmen zukommen lässt (was aber dem eigentlichen Ziel einer Privatisierung widerspricht) oder indem der Bund einen Teil der neuen Bahnschulden übernimmt (was einer neuen Entschuldung zugunsten privater Investoren gleichkommt).

B 8 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Wettbewerb im Schienenverkehr ist gut für Fahrgäste und Innovationen.

Antwort darauf:

Wettbewerb auf Schienen ist rein technisch nur begrenzt möglich. Auf Schienen kann man nicht, wie auf Straßen, überholen. Man kann nicht, wie im Flugverkehr, „Slots“ für konkurrierende Verbindungen kaufen. Der Wettbewerb reduziert sich in der Regel auf Ausschreibungen für einzelne Strecken oder Netze. Wer hier gewinnen will, wird der ausschreibenden Instanz hohe Leistungen und niedrige Kosten offerieren. Da es meist eine Reihe technischer Vorgaben für Fahrplan, Zahl der Fahrten je Tag und Jahr, Art des Materialeinsatzes usw. gibt, besteht der Wettbewerb oft darin, möglichst wenig und/oder möglichst preiswertes Personal einzusetzen, mit preiswertem rollendem Material zu fahren oder preiswert erworbenes rollendes Material nicht zu Wiederbeschaffungswerten abzuschreiben, also auf Verschleiß zu fahren. Wer bei solchen Ausschreibungen den Zuschlag erhält, erhält ein regionales oder Strecken-Monopol auf

Zeit: Dies ist das Gegenteil von Wettbewerb, die Garantie auf Ausschluß von Konkurrenz in der vereinbarten Periode.

In der Tendenz werden die einzelnen Strecken und regionalen Monopole zu weiteren Konzentrationsprozessen oder einem neuen – dann privaten – Monopol führen. So ist der Schienengüterverkehr in den USA in wenige Monopolisten unterteilt. So ist die japanische und britische privatisierte Eisenbahn in wenige regionale Monopole strukturiert.

Hinzu kommt ein weiterer widersprüchlicher Aspekt. Je mehr es tatsächlich „Wettbewerb“ – unterschiedliche private regionale und Strecken-Monopolisten – gibt, desto mehr erhalten wir einen „Flickenteppich“ bei Fahrplänen, Tarifen und bei den Standards für Service und Sicherheit. Bereits heute sind die wenigen privaten Bahnbetreiber unzureichend in den allgemeinen Fahrplan eingebunden. Die BahnCards der DB AG sind in der Regel nicht einsetzbar. Bei den privatisierten Bahnen in Großbritannien ist dieser „Flickenteppich“ das am meisten kritisierte Element.

Insofern stellt die Privatisierung im Schienenverkehr ein Zurück ins 19. Jahrhundert mit den Kreisbahnen und der privaten – oft zerstörerischen – Konkurrenz dar. Dabei leben wir in einer Zeit, in der alle von der neuen gemeinsamen Einheit Europa reden. Eine Koordination der europäischen Bahnen in öffentlichem Eigentum – The United Railways of Europe – wäre eher eine Vision als ein Salto Mortale zurück ins 19. Jahrhundert.

C Integrierter Börsengang

C 1 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Bei einem integrierten Börsengang liegen die haushalterischen Gewinne am höchsten.

Antwort darauf:

Ein integrierter Börsengang soll lt. PRIMON-Gutachten „5,0 bis 8,7 Mrd. Euro“ Einnahmen durch den Verkauf von 49 Prozent der Anteile an private Investoren bringen. Die höchsten zusätzlichen „haushalterischen Effekte“ liegen bei diesem Modell mit „9,2 bis 14,6 Mrd. Euro“ bei dem „Wert zukünftiger Dividendenzahlungen“ (für die 51% der Anteile des Bundes). Interessant ist dabei: Je mehr Anteile der Bund an der DB AG behält, desto größer sind - nach diesen Berechnungen – die „positiven haushalterischen Effekte“. Sollte der aktuelle Kurs der Bahn mit steigenden Gewinnen erfolgreich bleiben, profitiert ein 100-prozentiger Eigentümer davon natürlich am meisten.

Doch zurück zum 49-Prozent-Verkauf als integriertem Unternehmen: Der Wert des gesamten Konzerns inklusive 34.000 km Trassen und 5500 Bahnhöfen und allem rollenden Material wird auf 140 bis 220 Mrd. Euro geschätzt. Der Verkauf als integriertes Unternehmen stellt demnach die größte Form von Verschleuderung gesellschaftlichen Vermögens in der deutschen Geschichte dar.(3)

C2 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Wenn der Konzern als Einheit erhalten bleibt, dann hat dieser auch ein Interesse daran, dass das Schienennetz, das er selbst zu einem großen Teil nutzt, in gutem Zustand bleibt.

Antwort darauf:

Die Praxis lehrt, dass das nicht der Fall ist. Private Investoren sind an der kurzfristig hohen Rendite interessiert. Sie kennen nur selten Perspektiven von zehn Jahren und kaum solche von zwanzig und mehr Jahren. Ein ICE amortisiert sich jedoch erst in 20 Jahren, Bahnhöfe in 50 und mehr und Tunnels und Viadukte teilweise erst in 100 Jahren. Die gegenwärtige DB AG hat in den letzten Jahren das Netz verkommen lassen, weil sie auf das kurzfristige Ziel Börsengang setzt. Die Investoren privatisierter Wasserwerke haben überall die Investitionstätigkeit in die Infrastruktur radikal gekürzt – mit der Folge, dass diese verkommt. Ein Bahn, die starke private Miteigentümer hat, unterliegt derselben fatalen Logik.

C3 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Bahngelände kann nicht verkauft werden, da darauf Schienenverkehr stattfindet.

Antwort darauf:

Dies wurde auch bei der Bahnreform 1994 unterstellt. Damals wurden sogar weitreichende gesetzliche Sperren eingebaut, um solche Immobiliengeschäfte und Streckenstilllegungen zu verhindern. Die DB AG sollte nur „bahnnotweniges Gelände“ behalten. Tatsächlich kam es anders. Die Bahn hat in den letzten Jahren einige Milliarden Euro aus dem Verkauf von Immobilien erzielt. Allein auf einer jüngeren Aufsichtsratssitzung wurden Immobilienverkäufe in Berlin, Essen, Frankfurt/M, München und Rosenheim genehmigt, deren Erlöse beim Achtfachen ihrer eigentlichen Buchwerte lagen. Das verkaufte Rosenheimer Bahngelände erbrachte sogar das 50-fache des bilanzierten Werts. Es ist illusionär zu glauben, eine weitgehend privatisierte Bahn AG am fortgesetzten Verkauf von Bahngelände hindern zu wollen, wenn dies bei der DB AG zu 100 Prozent in Bundeseigentum nicht gelang. Im Zeitraum 1994 bis 2005 wurde die Zahl der jährlich abgebauten Kilometer des Schienennetzes im Vergleich zur vorausgegangenen Periode mehr als verdoppelt.(4)

C 4 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Ein integrierter Bahnkonzern verhindert einen radikalen Beschäftigtenabbau.

Antwort darauf:

Der massive Belegschaftsabbau ist eine Konstante der DB AG. Seit 1993 wurde die Bahnbelegschaft halbiert (von 385.000 auf 180.000; ohne Stinnes-Schenker). In den letzten Jahren liegt der Belegschaftsabbau bei 5000 im Jahr. Es ist nicht erkennbar, weshalb dieser Belegschaftsabbau ausgerechnet dann nicht fortgesetzt werden sollte, wenn private Investoren einsteigen. Der Beschäftigungssicherungsvertrag schützt nur einen – wenn auch großen – Teil der Beschäftigten. Er endet 2010, zwei Jahre nach der Privatisierung 2008.

C 5 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Es gibt im Schienenverkehr einen elementaren Zusammenhang zwischen Verkehrsmittel (Loks/Waggons) und Fahrweg (Schienen). Eine Trennung gefährdet diesen Zusammenhang.

Antwort darauf:

Richtig. Daher ist ein integriertes Unternehmen in öffentlichem Eigentum sinnvoll.

C 6 Behauptung (bei Sonderfall Rückruf-Option):

Die von manchen identifizierten Gefahren entfallen, wenn der Bund nach einer gewissen Frist und unter bestimmten Bedingungen ein Recht hat, das Netz zurückübertragen zu erhalten.

Antwort darauf:

Allein die Tatsache, dass die Befürworter eines „integrierten Börsengangs“ eine solche Call-Option nunmehr anbieten, zeigt, dass die Gefahren real sind. Doch sie bleiben auch bei diesem Sonderfall real. Die teilprivatisierte, integrierte DB AG kann in der vereinbarten ersten Periode – die Rede ist von 20 oder 30 Jahren – allein über die Infrastruktur verfügen. Sie würde faktisch weitgehend entscheiden, wo die 2,5 bis 3 Mrd. Euro, die der Bund jährlich für Investitionen zur Verfügung stellt, eingesetzt werden. Wenn das Netz dann tatsächlich an den Bund zurückfallen sollte, besteht die Gefahr, dass es einen gewaltigen Investitions-Nachholbedarf gibt und dass die öffentliche Hand nicht über die entsprechenden Mittel verfügt. So war es 2001, als in Großbritannien das Netz tatsächlich in das Eigentum des britischen Staats zurückkehrte (nach der Pleite der Netzgesellschaft Railtrack).

D Eigentumsmodell

D 1 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Das Eigentumsmodell vereint die Vorteile beider Varianten: Es bleibt faktisch bei der Einheit Fahrweg und Transport, doch das formelle Eigentum an der Infrastruktur bleibt beim Bund.

Antwort darauf:

Es ist eher so, dass dieses Modell die Nachteile beider Modelle kombiniert. Die weitgehend privatisierte DB AG wird über einen auf eine lange Frist ausgelegten Generalvertrag verantwortlich für das Netz bleiben. In Untermodellen zu dieser Variante soll dies noch allgemein formalisiert werden („Nießbrauch“). Damit werden die DB AG und mit ihr vor allem private Investoren nach ihren Rentabilitätskriterien über die Investitionen ins Netz entscheiden. Die DB AG wird damit auch, ähnlich wie bisher, monopolistisch-arrogant gegenüber kleineren – privaten wie öffentlichen – Betreibern agieren.

Wenn der Bund formell Eigentümer des Netzes bleibt, dann muss er auch die 15 Milliarden Euro Schulden, die bei der Netz AG liegen, übernehmen. Allein dies entspricht gut dem Doppelten dessen, was der Bund möglicherweise an Einmal-Einnahmen durch den Verkauf von 49 Prozent der Rest-DB AG einnehmen würde.

D 2 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Beim Eigentumsmodell entfällt die Kritik „Verschleuderung von gesellschaftlichem Vermögen“ und die Gefahr des „Fahrens auf Verschleiß“.

Antwort darauf:

Allein der Wert des rollenden Materials kann – zumal zu Wiederbeschaffungspreisen – auf 25 Milliarden Euro geschätzt werden. Die erwarteten Einnahmen aus einem Verkauf der entsprechenden Anteile an einer Transport-DB AG (3 bis 5 Mrd. Euro) entsprechen auch hier nur einem Bruchteil dieser Werte. Private Investoren, die dieses rollende Material übernehmen, werden keine Rücklagen in Höhe der Wiederbeschaffungswert bilden. Sie werden also dann, wenn das rollende Material verschlissen ist, nicht über die Rücklagen zur Ersetzung dieser Anlagen verfügen. Auch das Eigentumsmodell ist mit einem Fahren auf Verschleiß verbunden.

D 3 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Das Eigentumsmodell existiert erfolgreich in Frankreich.

Antwort darauf:

Das stimmt. Doch dort befinden sich die Netzgesellschaft und die Betreibergesellschaft SNCF zu 100 Prozent in öffentlichem Eigentum. Die Trennung erfolgte, um Anforderungen der EU gerecht zu werden. Eine Privatisierung einer der beiden Gesellschaften oder gar von beiden ist bisher nicht vorgesehen. Eine solche Art „Eigentumsmodell“ – zwei Gesellschaften in öffentlichem Eigentum – wäre auch für Deutschland durchaus diskutabel. Zumal dann beim Transport auch dezentralisierte Formen von öffentlichem Eigentum zum Tragen kommen könnten.(5)

D 4 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Beim Eigentumsmodell wäre die Infrastruktur vor den (möglichen) negativen Folgen der Privatisierung „gerettet“, da sie Bundeseigentum bleibt.

Antwort darauf:

Zunächst ist zu klären, was bei diesem Modell als „Infrastruktur“ verstanden wird und in Bundesbesitz bleibt. Es gibt bei der DB AG zwei Infrastrukturgesellschaften: die DB Netz (= Trassen) und die DB Station & Service (= Bahnhöfe). Beide müssten korrekterweise in eine neue (bundeseigene) Infrastrukturgesellschaft eingebracht werden. Sodann gibt es das neue Problem der „falsch verbuchten Immobilien“: Immobilien im Wert von 2 Mrd. Euro (Angaben der DB AG) wurden weder bei der DB Netz AG noch bei der DB Station & Service, sondern als Eigentum der Holding bilanziert. Es handelt sich teilweise um Top-Immobilien (u.a. Hbf Frankfurt/M, Hbf Hamburg, Hbf Berlin oder Teile der Trassen in diesem Bereich). Wenn diese Immobilien noch rechtzeitig „richtig“ auf die neue Infrastrukturgesellschaft gebucht werden, eröffnet sich ein neues Problemfeld: Diese Immobilien sollen mit weiteren hohen Bahn-Verbindlichkeiten belastet sein. Diese würden dann zusätzlich zu den erwähnten 15 Mrd. Euro auf den Bund übergehen.

Schließlich ist bei diesem Modell offen, wer über die Einnahmen verfügt, die im Infrastrukturbereich (Trasseneinnahmen, Pachteinnahmen) anfallen, verfügt.

Selbst wenn all diese Probleme gelöst werden, so wäre der wertvolle Immobilienbesitz der Bahn mit dieser Art Eigentumsmodell keineswegs „gerettet“. Da die dann teilprivatisierte DB AG über den Generalvertrag oder mittels eines Nießbrauchsrechts über das Netz und die Bahnhöfe verfügen kann, würde sie auch den Zustand des Netzes bzw. der Bahn-Immobilien entscheidend beeinflussen. Muß sie z.B. befürchten, dass der Bund nach Ablauf der Periode, in der die privatisierte DB AG auch über die Infrastruktur verfügt, über diese Immobilien wieder allein entscheiden will, dann wird sie kein Interesse daran haben, deren Zustand zu erhalten oder zu optimieren. Am Ende der vertraglich vereinbarten Frist kann auch hier der Bund vor einem heruntergewirtschafteten Immobilienbesitz und einem vernachlässigten Schienennetz stehen, was Investitionen in Höhe von Dutzenden Milliarden Euro erfordert.

D 5 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Das Eigentumssicherungsmodell hat sich in der jüngeren Debatte als eine Variante herausgeschält, die die meisten Einwände der Befürworter eines integrierten Börsengangs am Eigentumsmodell berücksichtigt.

Antwort darauf:

Das trifft weitgehend zu. Das im Oktober 2006 aus dem Hut gezauberte „Eigentumssicherungsmodell“ ist eine Mogelpackung, deren Inhalt sich faktisch als das Modell integrierter Börsengang entpuppt. Nach diesem Modell bleibt der Bund „rechtlicher Eigentümer“ der Infrastruktur, die Bahn wird jedoch „wirtschaftlicher Eigentümer“ und kann die Infrastruktur auch bilanzieren. Nach zehn Jahren kann der Bund das „wirtschaftliche Eigentum rückübertragen bekommen, wenn er dafür der dann privatisierten Bahn den Nettobuchwert der Infrastruktur oder den Ertragswert bezahlt. Tatsächlich müsste dann der Bund nach zehn Jahren für die Infrastruktur rund ebenso viel bezahlen, wie er derzeit für eine Verkauf der Anteile an der DB AG bei diesem Modell erlöst (rund 7 Mrd. Euro). In zehn Jahren könnte der Bahnkonzern durch interne Verrechnungen erreichen, dass die Infrastruktur einen hohen – für den Bund nicht bezahlbaren – Ertragswert aufweist. Im übrigen könnte die weitgehend privatisierte Bahn ein Jahrzehnt lang mit der Infrastruktur und mit den Bundeszahlungen für das Netz weitgehend nach Gutdünken verfahren. Thilo Sarrazin: „Das Eigentumssicherungsmodell ist weitgehend identisch mit dem Integrierten Modell.“ (FTD 16.10.2006).

E Alternative

E 1 Behauptung

Es gibt keine Alternative zur Privatisierung

Antwort darauf:

Das Gegenteil ist wahr. Für die Schiene gibt es nur ohne Privatisierung eine Perspektive. Nur wenn der Schienenverkehr in öffentlichem Eigentum verbleibt, verfügt die Politik über den entscheidenden Schalthebel für eine Stärkung der Schiene und für eine Politik der Verkehrswende. Angesichts eines Verkehrsmarktes, der von der Öl-, Auto- und Luftfahrt-Lobby beherrscht wird, wird jede Privatisierung darin münden, die zukunftsfähige Schiene immer mehr ins Abseits zu drängen. Der Erfolg der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ist überzeugend: Halbstundentakt in allen wichtigen Städten, je Bürger und Bürgerin doppelt so viel gefahrene Bahnkilometer im Jahr, obgleich die Schweiz nur ein Neuntel der Fläche Deutschlands aufweist. Doppelt so hohe Anteile der Schiene im Personen- und Güterverkehr. Die SBB genießt in der Bevölkerung mit das höchste Ansehen unter allen großen Unternehmen.

E 2 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Die Schweiz ist mit Deutschland strukturell nicht vergleichbar.

Antwort darauf:

Ja und nein. Die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz sind für einen Schienenverkehr weniger günstig als in Deutschland. Auch bzgl. der Siedlungsdichte bietet die Schweiz kaum einen Vorteil im Vergleich zu Deutschland. Die längsten Schienenverbindungen liegen bei rund 400 km. Insofern gibt es in der Schweiz einen Erfolg der Schiene *trotz* eher ungünstiger Ausgangsbedingungen.

E 3 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Wir könnten uns bereits rein finanziell einen Schienenverkehr wie in der Schweiz nicht leisten.

Antwort darauf:

Das Gegenteil ist der Fall. Der Schienenverkehr in der Schweiz kommt die schweizerischen Bürgerinnen und Bürger deutlich preiswerter als der Schienenverkehr hierzulande. Laut PRIMON-Gutachten liegen die staatlichen Unterstützungsleistungen je Transporteinheit in der Schweiz bei einem Drittel derjenigen, die in Deutschland zu bezahlen sind.(6)

E 4 Behauptung der Bahnprivatisierer:

Das Schweizerische Modell ist auf Deutschland nicht übertragbar.

Antwort darauf:

Einverstanden. Doch man kann daraus lernen. Notwendig und sinnvoll ist ein „status quo plus“, eine optimierte deutsche Bahn in öffentlichem Eigentum, deren Bedingungen sein sollten: öffentlich-rechtliches Eigentum bei der maßgeblichen Gesellschaft und im Fall des Schienennetzes, Kombinationen dieser Eigentumsform (Bund, Länder und teilweise Kreise), bundeseinheitliche Standards bei Fahrplan, Tarifen, Sicherheit und Service.

Dies müsste ergänzt werden um eine aktive, verantwortungsbewußte Verkehrspolitik, die auf Verkehrsvermeidung – durch eine entsprechende Strukturpolitik – und Verkehrsverlagerung – auf die umweltverträglichen Verkehrsarten Gehen, Radfahren und öffentliche Verkehre, hier vor allem schienengebundene Verkehre – orientiert. Stichworte: Tempolimit, (höhere) Lkw-Maut, Flächenbahn statt Höchstgeschwindigkeitsverkehr zwischen Metropolen usw., transparentes Tarifsystem mit dem Ausbau von Netzkarte („BahnCard 100“) und BahnCard50 zu überzeugenden „Mobilitätskarten“.(7)

Anmerkungen:

(Anmerkung 1) zu A 4

Eine Bilanz Bahnreform ergibt entlang der drei genannten ursprünglichen Zielsetzungen: (A) Der Schienenverkehr kostet die Steuerzahlenden heute mehr als 1993 (2005 ca. 12 Mrd. Euro). Die DB AG, die am 1.1.1994 schuldenfrei startete, ist heute mit 21,5 Mrd. Euro verschuldet und hat ihr Eigenkapital fast aufgezehrt. (B) Die DB AG ist insgesamt gesehen weniger kundennah als die "alte" Bundesbahn. Das resultiert bereits aus dem extremen Abbau der Belegschaft (Halbierung seit 1994) und aus der Schließung von 500 Bahnhöfen und Tausenden Schaltern seit 1994. (C) Die Verkehrsleistung der Bahn im Schienenfernverkehr liegt 2005 absolut unter derjenigen von 1993; der Anteil ist deutlich gesunken. Im Güterverkehr gab es eine knappe Stabilisierung. Nur im Nahverkehr gibt es Steigerungen der Anteile, was vor allem Resultat der deutlich gestiegenen staatlichen Unterstützungszahlungen in diesem Bereich ist („Regionalisierungsgelder“). Eine wissenschaftliche Bilanz der Bahnreform findet sich z.B. bei Prof. Karl-Dieter Boddack, Bahnreform – ein Erfolg?, in: Eisenbahn-Revue International 11/2004.

(Anmerkung 2) zu B 2

Das PRIMON-Gutachten nennt „Haushalts- und Vermögenseffekte“ bei den einzelnen Privatisierungsmodellen. Diese „Effekte“ setzen sich zusammen: erstens aus den Erlösen aus dem Verkauf der zu privatisierenden Anteile, zweitens dem „Wert zukünftiger Dividendenzahlungen“, drittens dem „Eigenkapitalwert der Infrastrukturgesellschaft“ (dort, wo diese ganz oder teilweise Bundeseigentum bleibt), viertens dem Barwert Haushaltersparnis bei den Regionalisierungsmitteln (durch „mehr Wettbewerb“, Einsparungen bei den Ausgaben für Bestellungen im Nahverkehr). Als höchste „haushalterische (positive) Effekte“ werden 23,3 Mrd. Euro genannt im Fall eines Verkaufs von 49 Prozent des integrierten Unternehmens. Darin sind jedoch 14,6 Mrd. Euro enthalten, die in Form „zukünftiger Dividendenzahlungen“ erwartet werden. Vgl. C 1.

In der aktuellen Debatte sind nur die erwarteten Einnahmen aus dem direkten Verkauf („Börsengang“) von Interesse.

(Anmerkung 3) zu C 1

Die Zahl von „deutlich über 100 Mrd. Euro“ ist eine konservative Schätzung von Dr. Gert Peters, Stuttgart, der zuvor als Controller bei BASF tätig war und dessen Gutachten dem Verkehrsausschuss vorgelegt wurde; zusammengefasst in: Stuttgarter Zeitung vom 10. Mai 2005. Der Berliner SPD-Finanzsenators Thilo Sarazzin nennt einen geschätzten Wert von 220 Mr. Euro.

(Anmerkung 4) zu C 3

Angaben zu den Verkäufen von Bahnimmobilien nach: „Jäger des verborgenen Schatzes“, in: Capital 20/2006.

(Anmerkung 5) zu D 3

Der damalige Vorstandsvorsitzende der SNCF (heute Top-Mann von EADS), Francois Gallois, äußerte 2001: „Die Frage der Privatisierung stellt sich (in Frankreich) nicht, weil sie politisch nicht gewünscht wird. Die Franzosen wünschen mehrheitlich, dass wir ein öffentliches Unternehmen bleiben ... Und ich füge hinzu: Wenn man einen Aktionär hereinnimmt, muss die Rentabilität des eingesetzten Kapitals sichergestellt sein. Das ist nicht der Fall: Mit unseren Gewinnen finanzieren wir unsere Investitionen. Im übrigen wollen wir zeigen, dass ein Staatsunternehmen genauso effizient sein kann wie ein privates.“ (SZ 23.3.2001).

(Anmerkung 6) zu E 3

Die durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (Personen- und Tonnenkilometer) der Eisenbahnen im Zeitraum 1995 bis 2003 lagen in der Schweiz bei 2,4 Cent, in Schweden bei 4,0 Cent. Großbritannien, Frankreich und Österreich bilden mit 5,3 Cent, 6,2 Cent und 6,6 Cent ein Mittelfeld. In Deutschland wurden 7,0 Cent bezahlt. Dänemark, Niederlande und Italien bilden mit 8,7 Cent, 9,2 und 9,4 Cent die obere Gruppe. Nach: PRIMON-Gutachten, Fassung Bundestag („entschwärzt“), Seite 77.

(Anmerkung 7) zu E 4

In der Schweiz haben 2,5 Millionen Bürgerinnen und Bürger das Halbtaxticket. Es entspricht grundsätzlich der BahnCard50, ist allerdings preiswerter und bietet dennoch mehr Leistungen. Übertragen auf Deutschland – mit einer zehn Mal größeren Bevölkerungszahl – müssten 25 Millionen Bürgerinnen und Bürger die BC50 haben. Es sind aber nur 1,5 Mio (BC50 und BC25 zusammen = 2,5 Mio). In der Schweiz haben 400.000 das „GA“ (Generalabonnement; entspricht BahnCard100 oder „Netzkarte“). Das GA ist deutlich preiswerter als die BC100 und bietet ebenfalls weit mehr Leistungen. Übertragen auf Deutschland müssten 4 Mio Menschen die Netzkarte besitzen. Die BC100 ist aber ein Nischenangebot, über die nur wenige Zehntausend verfügen. Die Angebote Halbtaxticket und GA sind in der Schweiz wirkliche Mobilitätskarten mit Massencharakter. Sie demonstrieren, wie ein transparentes Tarifsysteem erfolgreich ist. Umgekehrt demonstriert die DB AG, wie man mit einem verwirrenden, intransparenten und in sich widersprüchlichen Preissystem Kundschaft fernhalten kann.