

Eine Kritik des Gutachtens PRIMON – Privatisierungsvarianten mit und ohne Netz von Booz Allen Hamilton

von Winfried Wolf

Gliederung

Zusammenfassung - THESEN

1

Der Charakter des Gutachtens

2

Um was es geht (1)

3

Grundsätzliche Mängel im Gutachten

3.1 Keine ernsthafte Untersuchung der Bahnreform als Vorläufer einer Privatisierung

3.2 Welche Varianten werden untersucht – und welche Variante wird nicht untersucht

3.3 Die fünf Privatisierungsmodelle und ihre Nachteile

3.4 Die politische und die verfassungsrechtliche Ebene:

- Es gibt keinen Parlamentsbeschluss zum Verkauf des Bundeseigentums Bahn
- Das Grundgesetz kennt nicht nur einen Gewährleistungsauftrag für das Schienennetz, sondern auch einen solchen für den Schienenverkehr

3.5 Die Problematik des Bahngeländes und der Bahnhöfe

3.6 Die fragwürdige Übernahme der Datenvorgaben durch die DB AG

3.7 Die externen Kosten des Verkehrs werden nicht berücksichtigt

3.8. Mangelnde (zeitliche) Reichweite des PRIMON-Gutachtens

4

Fatale und falsche Zielsetzungen

4.1 Kein Wachstum im Schienenverkehr

4.2 Orientierung auf ein fragwürdiges Modell des Güterverkehrs

4.3 Der Fahrgast spielt keine Rolle

4.4 Privatisierung wird in Form einer Ideologie betrieben

5

Ein Börsengang hat keine positiven haushalterischen Effekte.

Oder: Die Vergesellschaftung von Verlusten

6

Bilanz

Um was es wirklich geht (2)

1

Anmerkungen zum Charakter des Gutachtens

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton – auch betitelt als “PRIMON – Privatisierung mit und ohne Netz” – wurde 2004 vom Verkehrsausschuss des Bundestages und vom Bundestag in Auftrag gegeben, um der einseitigen Sicht des im selben Jahr vorgelegten Morgan Stanley-Gutachtens, das im Auftrag der DB AG erstellt wurde, eine differenziertere Sicht entgegenzustellen. Das Morgan Stanley-Gutachten hatte, im Sinne des Auftraggebers, für einen baldigen Börsengang der Deutschen Bahn AG als integriertes Unternehmen plädiert.

Das neue Gutachten von Booz Allen Hamilton weist eine *Reihe von Webfehlern* auf.

Zweifel bezüglich der Neutralität der Gutachter

Zunächst kann das PRIMON-Gutachten kaum als neutrales Gutachten und schon gar nicht als ein Gutachten im Sinne der zitierten Zielsetzung verstanden werden. Im Gutachter-Team ist erneut die Investmentgesellschaft Morgan Stanley vertreten. Diese Investmentbank hat ein spezifisches und finanzielles Interesse daran, selbst den Börsengang der DB AG zu begleiten. Sie ist auf vielfältige Art verbandelt mit der Deutschen Bahn AG (u.a. Beratung beim Verkauf von Scandlines; Mitglied im Konsortium für eine 800-Millionen-Euro-Anleihe der DB AG zum Kauf des US-Logistikers Bax). Sie ist auch eng angebunden an die Bundesregierung (Monitoring der Bundesregierung bzgl. der Quartalsabschlüsse der DB AG). (Vgl. FAZ vom 20.12.2005)

Morgan Stanley kam durch die Hintertür in das Gutachter-Team. Das Blatt “Euro” schrieb dazu in der Ausgabe vom 1.12.2005: “Zwölf Konsortien bewarben sich für das Gutachten. Insider kolportieren, dass das Verkehrsministerium Bewerber aufgefordert hatte, mit Morgan Stanley zu kooperieren. So wollte es die Investmentbank doch noch mit ins Boot holen ... Im März erteilte es der Gruppe um Konsortialführer Booz Allen Hamilton den Auftrag für das Zusatzgutachten. Unterauftragnehmer für Kapitalmarktfragen: Morgan Stanley.”

Sensible Teile des PRIMON-Gutachtens scheinen sogar nur von Morgan Stanley erstellt worden zu sein. So wurden die von der DB AG vorgegebenen Vertraulichkeitskriterien offensichtlich unterschiedlich bei den verschiedenen Unterauftragnehmern angewandt (siehe Gutachten auf S.49) – d.h. Morgan Stanley hatte Zugang zu solchen “sensiblen” Daten, andere Unterauftragnehmer und das PRIMON-Gesamt-Team als Ganzes hatten offensichtlich keinen solchen Zugang.

Bei anderen Unterauftragnehmern kann eine Befangenheit zumindest diskutiert werden. Auf der Homepage der “zeppelin university – Hochschule zwischen Wirtschaft, Kultur und Politik”, für die Prof. Dr. Eisenkopf Unterauftragnehmer im Booz Allen Hamilton-Team war, wird festgestellt, dass die Finanzierung dieser Einrichtung “von BMW mitgetragen” wird.

Interessant ist die Personalie Waldeck. Der Gutachten-Unterauftragnehmer Michael Waldeck führte bereits 2004 gemeinsam mit dem Investmenthaus Morgan Stanley die 2004er Studie im Auftrag der DB AG durch. (Börsenzeitung vom 21.7.2004). Über den Chef dieser Kanzlei, Rechtsanwalt Waldeck, hieß es vor knapp zwei Jahren im Platow-Finanzbrief (9.7.2004): “Er startete als Referent im Bundesfinanzministerium. Schon hier knüpfte er ein engmaschiges Netz zwischen Wirtschaft und öffentlicher Hand, legte den Grundstock für sein Spezialwissen ... Seine Kenntnisse und vor allem sein Beziehungsgeflecht konnte er bei seiner späteren Anwaltstätigkeit einbringen und will es jetzt unter dem Markenzeichen Waldeck Rechtsanwälte unter eigenem Namen vermarkten.” Nun ist es bekanntermaßen das

Bundesfinanzministerium, in dem Waldeck von 1975 bis 1987 als Referent aktiv war und mit dem Waldeck laut dieser Publikation weiterhin in einem “engen Beziehungsgeflecht” verbunden ist, das stellvertretend für den Bund die Bundesbeteiligungen – wie die Deutsche Bahn AG – verwaltet. Dasselbe Ministerium wird auch einen Bahnbörsengang maßgeblich managen.

Die These, wonach das Gutachten einseitig ausgerichtet sein könnte, wird noch durch einen anderen Umstand verstärkt: Generell waren am Gutachten keine Personen oder Unternehmen beteiligt, die einerseits mit Schwerpunkt Schienenverkehr tätig sind und andererseits in der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs eine Zukunft sehen. Vergleichbares gilt auch für die große Zahl der Personen, die im Verlauf des Gutachtens interviewt wurden (siehe Verzeichnis in der Studie auf S. 540f). Verwiesen sei diesbezüglich auf das auf Schienenverkehr spezialisierte Unternehmen SCI, auf den Städteplaner Prof. Heiner Monheim oder den Verkehrswissenschaftler Professor Holzapfel oder auf Fachleute von umwelt- und verkehrspolitisch engagierten Verbänden wie BUND, VCD, pro Bahn. Unter den Interviewten fehlen auch Partner aus der Bahntechnik-Industrie. Von den im Bahnbereich aktiven vier Gewerkschaften wurde nur ein Vertreter von Transnet für ein Interview herangezogen.

Unzumutbare Schwärzungen des Gutachtens in seiner ursprünglichen Fassung

Das Gutachten ist an entscheidenden Stellen (siehe z.B. die Seiten 1998-207) geschwärzt. Selbst Umsatz und Rendite-Zahlen der DB AG für 2006 wurden unkenntlich gemacht. Quantitativ entsprechen die Schwärzungen nur rund 2 bis 3 Prozent – oder zehn bis fünfzehn Seiten – des 540 Seiten starken Gutachtens. Doch es handelt sich meist um Passagen mit entscheidenden Daten zum Verständnis der finanziellen Situation bzw. zur Berechnung von Renditen, Rendite-Erwartungen, Höhe der Schulden usw. Das Gutachten geht, wie noch auszuführen ist, in der Regel von der Mittelfristplanung der DB AG aus, auch von deren angestrebter kontinuierlicher Steigerung der Kapitalrendite. Dazu wird zwar, beispielsweise auf Seite 20, von den Gutachtern vermerkt, dass es sich um eine “sehr anspruchsvolle Planung” handeln würde. Dann wird das DB AG-Ziel von 8,1 Prozent Kapitalrendite (ROCE) zitiert – doch die darauffolgende Passage, die diese Zielsetzung offensichtlich wertet und möglicherweise kritisch sieht, ist geschwärzt. Auf den Seiten 198 ff werden in dem Gutachten die “Synergieverluste und Trennungskosten” bilanziert. Diese Passagen sind offensichtlich von einiger Relevanz für die eigentliche Fragestellung im Gutachten, ob ein Börsengang “mit und/oder ohne Netz” stattfinden solle bzw. welches die Auswirkungen einer Trennung – und umgekehrt: welches die Vorteile des Beibehaltens einer Einheit sein würden. Doch die entsprechenden Berechnungen, Bewertungen und Beurteilungen auf den folgenden achteinhalb Seiten sind durchgehend geschwärzt.

Es ist grotesk, dass dem Gesetzgeber ein Gutachten als entscheidende Grundlage zur Bahnprivatisierung vorliegt, in dem die relevanten Daten zur Situation der Deutschen Bahn AG – einer 100prozentigen Tochter des Bundes – vorenthalten werden. Gelegentlich handelt es sich im übrigen um Daten, die in anderen Publikationen zu finden waren.

Fehlende Gesamtwertung bzw. Verbot einer Gesamtwertung

Schließlich wurde den Gutachtern von den Auftraggebern bzw. vom Bundesverkehrsministerium auferlegt, keine Gesamtwertung vorzunehmen. Dazu heißt es auf Seite 44 verklausuliert: “Eine abschließende Verknüpfung der Bewertungsdimensionen, unter

Nutzung eines eventuellen Gewichtungssystems, ist vereinbarungsgemäß nicht Aufgabe dieses Gutachtens.”

Die fehlende Gesamtwertung ist Ausdruck des gewaltigen und widersprüchlichen Lobbydrucks, der hinter dem Projekt Bahnbörsengang steht. Wesentliche hier wirkende Lobbygruppen sind gegen einen effizienten, sozial befriedigenden und umweltpolitisch wirksamen Schienenverkehr gerichtet.

2

Um was es geht (I)

Das neue Gutachten der Beratungsgesellschaft Booz Allen Hamilton mit dem Titel “PRIMON – Privatisierung mit und ohne Netz” stößt auf eine zunehmend ermüdete Öffentlichkeit. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Gutachtens unterstützen die Gewerkschaften einen Bahn-Börsengang in Form eines “integrierten Unternehmens”. Die Umweltorganisationen und Verkehrsverbände wie VCD, pro Bahn und BUND plädieren faktisch für eine Zerschlagung der Bahn. Zwar soll das aus der DB AG herausgelöste Netz beim Bund bleiben. Die Transportgesellschaften (Nah-, Fern- und Güterverkehr) sollen jedoch als Ganzes oder getrennt privatisiert werden. Diese Verbände extrapolieren begrenzte positive Erfahrungen mit privaten Betreibern auf regionaler Ebene, vor allem im Nahverkehr, auf den Schienenverkehr als Ganzes – und verlieren dabei den Blick aufs Ganze.

Halten wir fest: Der Bund ist dabei, das letzte große Unternehmen in Bundesbesitz zu veräußern. Die große Koalition hat sich auf ihrer Klausurtagung im Januar 2006 darauf verständigt, die Deutsche Bahn AG ganz oder zum größten Teil über einen Börsengang zu verkaufen. Als Grund dafür wird die angespannte Haushaltslage genannt. Gleichzeitig werden mit den im Kabinett am 23. Februar 2006 beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel (Mittel für den Schienenpersonennahverkehr) die Rahmendaten im Verkehrssektor, die ohnehin die Schiene benachteiligen, nochmals zu Ungunsten der Schiene verändert.

Im PRIMON-Gutachten werden dann auch die positiven “haushaltspolitischen Entlastungseffekte”, die eine Privatisierung mit sich bringen würde, herausgestellt. Je nach Privatisierungsvariante werden 7,8 bis 23,3 Milliarden Euro an positiven “Haushaltseffekten” in Aussicht gestellt, die eine Veräußerung der Deutschen Bahn AG mit sich bringen würde. Es wird hier noch zu belegen sein, dass der Bund im Fall eines Bahn-Börsengangs bereits nach drei Jahren nachweislich mehr für einen dann weitgehend privat betriebenen Eisenbahnverkehr bezahlen wird, als er an kurzfristigen “positiven haushalterischen Effekten” beim Börsengang verzeichnen kann.

Doch es geht um mehr. Die Bahnprivatisierung hat weit größere Dimensionen als die Privatisierungen von Telekom und Post. Es geht

- erstens um die großangelegte Enteignung von Volksvermögen und letzten Endes um die Zerstörung einer kulturgeschichtlichen Leistung, die in den vergangenen 171 Jahren auf deutschem Boden von vielen Generationen von Bahnarbeitern, Bahnbeschäftigten, Ingenieuren, Architekten und Stadtplanern erbracht wurde
- zweitens um eine Anpassung der Transportwege und Transportströme auf Schienen an die Anforderungen der großen Konzerne und ihrer Arbeitsteilung, die,

volkswirtschaftlich und umweltpolitisch gesehen, in absurder Weise weltweit organisiert ist,

- drittens um eine dauerhafte Veränderung des Verkehrsmarktes weg von der Schiene und hin zum Straßenverkehr und vor allem zur Luftfahrt, womit weitreichende negative umwelt- und klimapolitische Folgen verbunden sind.

3.

Grundsätzliche Mängel des PRIMON-Gutachtens

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton kann nicht nur nicht als ein neutrales Gutachten angesehen werden. Es ist auch von acht grundsätzlichen Mängeln gekennzeichnet:

- So ist die Bilanz der Bahnreform, die das Gutachten vornimmt, unzureichend; die erforderlichen Folgerungen aus dem weitgehenden Scheitern derselben werden nicht gezogen.
- Das Gutachten untersucht nur Varianten eines Börsengangs und stellt nicht die Frage, wie eine Bahn in öffentlichem Eigentum optimal aussehen könnte.
- Booz Allen Hamilton ignorieren das Parlament und das Grundgesetz
- Die Problematik des Bahngeländes und der Bahnhöfe wird nicht gewürdigt. Dabei geht es hier um Werte in Höhe von 100 und mehr Milliarden Euro.
- Das PRIMON-Gutachten übernimmt die fragwürdigen Datenvorgaben der Deutschen Bahn AG und ignoriert ernst zu nehmende Kritiken an demselben, u.a. vorgetragen vom Bundesrechnungshof.
- Booz Allen Hamilton ignorieren 15 Jahre wissenschaftliche Debatte über die externen Kosten des Verkehrs.
- Die Reichweite des Gutachtens bis 2015 oder 2020 wird der Materie Schienenverkehr nicht gerecht.

3.1.

Das PRIMON-Gutachten ignoriert weitgehend das Scheitern der Bahnreform, um den Bahn-Börsengang selbst nicht in Frage stellen zu müssen

Die Bahnreform des Jahres 1994, bei der Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengeschlossen und komplett entschuldet wurden, sollte der jahrzehntelangen Abwärtsentwicklung der Schiene Einhalt gebieten. Sie wurde von den Parteien CDU/CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen – gegen die Stimmen der PDS – beschlossen. Diese Parteien gingen davon aus, dass die Neuformierung der erforderliche Neuanfang sei. Nur die FDP hatte damals bereits einen späteren Börsengang ins Auge gefasst. Für alle anderen Beteiligten war die damals beschlossene Umwandlung in eine Aktiengesellschaft zusammen mit der Entschuldung und der Regionalisierung – verantwortlich für den Nahverkehr sind seither die Bundesländer – die Garantie für einen erfolgreichen Kurs im Schienenverkehr.

Ein Dutzend Jahre nach ihrem Start ist bei den drei Zielen der Bahnreform

- mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen und entsprechend den modal split zugunsten der Schiene zu verbessern
- weniger staatliche Zuwendungen für die Bahn aufbringen zu müssen

- eine größere Kundennähe – die Umwandlung der “Beamtenbahn” in ein modernes Serviceunternehmen – zu erreichen

überwiegend ein Scheitern festzustellen.

Der modal split hat sich im Schienenfernverkehr und im Güterverkehr auf Schienen weiter zu Ungunsten der Schiene verschlechtert.

Die staatlichen Zuwendungen sind noch gestiegen. Gleichzeitig ist die DB AG nach 12 Jahren Existenz so hoch verschuldet wie es die Bundesbahn 1993, also nach 45 Jahren ihrer Existenz, war.

Schließlich liegt die Zufriedenheit der Fahrgäste auf einem sehr niedrigen Niveau. Sie führte 2002/2003 – nach der Einführung der Bahnpreisreform – zu einem Einbruch im Schienenpersonenfernverkehr, wie es ihn in der Geschichte von Bundesbahn und Reichsbahn nach dem Zweiten Weltkrieg nie gab. Das Top-Management der Bahn sah sich dann im Sommer 2003 veranlasst, große Teile der Bahnpreisreform zurückzunehmen.

Vor diesem Hintergrund müsste die Frage gestellt werden, warum die drei vorgegebenen Ziele just auf dem Weg verfehlt wurden, den andere Parteien als Weg der Privatisierung und Weg des Erfolges ausgegeben haben.

Doch eine solche kritische Bilanz der Bahnreform ist nicht Teil des PRIMON-Gutachten. Sie kann höchstens zwischen den Zeilen herausgelesen werden. So erwähnt das Gutachten einige Parameter, die ein eher kritisches Bild auf die zwölf Jahre der Bahnreform werfen.

So sei der Umsatz der DB AG im Zeitraum 1994 bis 2003 von 14,8 auf 15,9 Milliarden Euro gestiegen, was faktisch einer Stagnation gleichkommt bzw. die erhöhten staatlichen Leistungen widerspiegelt (die Gutachter haben dabei korrekterweise das neu hinzugekaufte Unternehmen Stinnes/Schenker herausgerechnet) (S.99).

Mehrfach erwähnen die Gutachter die hohe Verschuldung der Deutschen Bahn AG. So sei “festzustellen, dass die Verbindlichkeiten der DB AG seit 1994 stark zugenommen haben. Zum Start der Bahnreform war die DB AG faktisch frei von zinspflichtigen Verbindlichkeiten (Totalentschuldung). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten haben sich im Zeitraum stark erhöht und dies bereits vor der Übernahme der Stinnes AG. Damit einher ging die korrespondierende Verschlechterung des Zinsergebnisses, welches im Jahr 2004 einen Negativsaldo von fast EUR 700 Mio aufwies.” (S. 104).

Im Textteil wird, entsprechend der Terminologie der DB AG, in der Regel von den “zinspflichtigen Verbindlichkeiten” gesprochen, die sich 2004 auf 14 Milliarden addiert haben. Immerhin illustriert Abbildung 28 (S.104) die Gesamtsumme der Verbindlichkeiten, die 2004 bei 25,6 Milliarden Euro lag. 2005 sind die Verbindlichkeiten nochmals angestiegen – siehe unten. Auch wenn auf einen Teil der Schulden keine Zinsen zu zahlen sind, so ist die DB AG nach gegebenen Stand doch verpflichtet, die gesamten Verbindlichkeiten zu tilgen. Weswegen sie auch auszuweisen und in Betracht zu ziehen sind. Weiter unten wird noch darzustellen sein, dass der Börsengang mit einer neuen Entschuldung verbunden sein soll.

Schließlich listet das PRIMON-Gutachten an mehreren Stellen die erheblichen Summen auf, die in den Schienenverkehr seit 1994 fließen. Es handle sich im Zeitraum 1994 bis 2004 um 213 Milliarden Euro, minimal um 195 Milliarden Euro (S.70f). Die Rede ist davon, dass rund “acht Prozent des jährlichen Budget des Bundes” in den Schienenbereich fließen (S.106).

Auch wenn im PRIMON-Gutachten wichtige einzelne Fakten der Bahnreform wiedergegeben werden, so wird in ihm doch keine umfassende kritische Bilanz derselben geleistet. Ausdrücklich heißt es vielmehr, dass eine entsprechende “differenzierte Betrachtung (hier) kaum geleistet werden” könne (siehe S.71).

Das Gutachten übernimmt die Aussage der DB AG, wonach die Schiene in den letzten Jahren im Personenverkehr ihren Marktanteil erhöht hätte. So heißt es auf Seite 92: „Der Schienenpersonenverkehr konnte seinen Modalsplit-Anteil ... gegenüber 1993 leicht steigern. Er stieg von 6,3 auf 6,9% im Jahr 2004.“ Das hat zwar die offizielle Verkehrsstatistik jahrelang (anscheinend) belegt und Vergleichbares haben führende Regierungsvertreter und Verkehrspolitikern in früheren Jahren behauptet. Doch im Herbst 2005 mußte die offizielle Verkehrsstatistik revidiert werden. Dies wurde in der aktuellen Ausgabe der maßgeblichen bundesdeutschen Verkehrstatistik, „Verkehr in Zahlen“, umfassend dokumentiert. Danach lag der Anteil der Schiene im Jahr 1993 bei 7 Prozent. Er sank seit Beginn der Bahnreform und bis 2004 auf 6,6 Prozent. (Verkehr in Zahlen 2005/2006, S.230f).

Da das Booz Allen Hamilton noch bis Ende 2005 überarbeitet und aktualisiert wurde und da das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), das zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium diese Schrift verantwortet, die Revision der Zahlen bereits im Oktober ankündigte und die Gründe für dieselbe darlegte, hätten die Gutachter diese wichtige Aussage in das Gutachten übernehmen müssen. Doch statt des real sinkenden Anteils der Schiene behaupten sie das Gegenteil – ihren „leichten Anstieg“ im Verlauf der Bahnreform. Das Gutachten kennt durchaus die Problematik und verweist auf dieselbe in einer Fußnote hin (siehe S.93, Anmerkung 165).

Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen der Bahnreform muss die fehlende kritische Bilanz der Bahnreform und die Wiederholung der Mär von Erfolgen der Schiene im modal split kritisiert werden. Indem die Bahnreform nicht als das verstanden wird, als was sie ausgegeben wurde und was sie war – eine erste Teilprivatisierung im Schienenverkehr – und indem nicht die ungeschminkte Bilanz dieser Teilprivatisierung aufgemacht wird, drohen im Fall der nun anstehenden umfassenden Privatisierung eine Wiederholung und eine Potenzierung der Fehler, die im Zeitraum 1994 bis 2005 begangen wurden.

3.2.

Im PRIMON-Gutachten fehlt die naheliegende Untersuchung eines „status quo plus“ Verfälschende Darstellung internationaler Erfahrungen

Das Gutachten untersucht nur **unterschiedliche Varianten der Privatisierung**. Das ist eine sachlich nicht zu rechtfertigende Einschränkung. Selbst die zitierte oberflächliche Bilanz der Bahnreform, die das Gutachten leistet, müsste Anlass geben, **eine Untersuchung des “status quo plus”** vorzunehmen. Dazu lassen sich die folgenden Fragen formulieren:

- Wie könnte eine ganzheitliche und optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum – regional und sektoriell ergänzt um bestehende private Bahnen – aussehen?
- Welche Erfolgchancen hat sie – auch im Vergleich zu einer Bahn an der Börse?
- Warum erfährt man nur in einer Tabelle auf Seite 77, dass die Schweiz mit ihrer integrierten Bahn in öffentlichem Eigentum die niedrigsten “durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (Ptkm) der

Eisenbahnen 1995 bis 2003” aufwies, dass demnach die dortige SBB unter allen europäischen Bahnen am wenigstens bezuschusst werden musste?

- Warum fahren die Schweizer im Jahr gut doppelt so viel Kilometer mit der Bahn als die Deutschen – in einem Land, das nur ein Zehntel der Fläche der BRD aufweist? Weshalb fehlt dann die SBB beim umfassenderen Ländervergleich auf den Seiten 499ff der PRIMON-Studie komplett?
- Welche anderen Bahnen in öffentlichem Eigentum, die sich einem Privatisierungskurs weitgehend verwehren, haben welche Bilanzen vorzuweisen und weshalb sind diese keineswegs in erster Linie negativ (siehe z.B. die SNCF, auf die noch einzugehen sein wird)?

An einigen Stellen scheint im PRIMON-Gutachten diese Problematik durch. So wenn auf Seite 15 konstatiert wird, dass “in der Realität nur wenig Beispiele derart effizienter staatlicher Organisationen aufgeführt werden können, die im Vergleich zu rein unternehmerisch geführten Organisationen zumindest gleich wirtschaftlich arbeiten.”

Hier wäre zunächst einzuwenden, dass es “rein unternehmerisch geführte Organisationen” gibt, die sich jedoch im öffentlichen Eigentum befinden und der Gegensatz “staatliche Organisation” versus “unternehmerisch geführte Organisation” ein künstlicher ist. Immerhin behauptet die Deutsche Bahn AG seit ihrer Gründung, dass es sich um eine “strikt unternehmerische Organisation” handeln würde.

Sodann fällt auf, dass über das gesamten Gutachten hinweg die internationalen Vergleiche zwischen Bahnunternehmen vielfach als diskussionswürdig und gelegentlich als tendenziös zu bezeichnen sind. Darauf wird noch einzugehen sein. Hier nur das folgende Beispiel: Auf Seite 94ff nimmt das Gutachten einen Vergleich zwischen unterschiedlichen Bahngesellschaften vor. Dort wird als Grundthese aufgestellt, dass man “im Marktsegment des Schienenpersonenverkehr ... feststellen” könne, “dass bislang Länder mit (stärker) desintegrierten Eisenbahnsystemen eine höhere Wachstumsdynamik verzeichnen konnten. Dies gilt insbesondere für Großbritannien und für Schweden.”

Hier handelt es sich um einen extrem eingeschränkten Blick. In Schweden musste z.B. die maßgebliche, privatisierte Personenverkehrsgesellschaft SJ 2001 faktisch Konkurs anmelden. Die staatlichen Zahlungen für das im Privatisierungsprozess befindliche Eisenbahnwesen haben sich enorm erhöht (vgl. Oliver Schöller, in: Internationales Eisenbahnwesen, 2004). Die Bilanz der Bahnprivatisierung in Großbritannien ist aus Sicht aller Parteien, der Gewerkschaften und auch des Unternehmerverbandes negativ. Wenn hier – wie im BDI-DIHT-Gutachten (2004) – ausschließlich der Aspekt des Zuwachses an Fahrgästen herausgegriffen wird, so wäre in einer seriösen Untersuchung zu fragen, wie im Rahmen einer grundsätzlich negativen Gesamtbilanz dieser einzelne Faktor zu werten ist (die Fachliteratur nennt hierfür die lange wirtschaftliche gute Konjunktur und die enorme Flexibilisierung und Job-Aufspaltung, die allgemein zu einer massiven Steigerung *aller* Personenverkehre führten).

Beim gleichen internationalen Vergleich heißt es im Gutachten bezüglich der DG AG: “Deutschland nimmt mit einer Personenverkehrsleistung von gut 71 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2003 eine Spitzenposition (in Europa) ein. Ein weiteres Wachstum ist somit schwieriger zu realisieren als in Ländern mit geringerem Verkehrsvolumen.” (S.95).

Diese Aussage ist unhaltbar. Dass das Land mit der mit Abstand größten Bevölkerung auch die größte Leistung im Schienenverkehr aufweist, stellt keinen besonderen Erfolg dar. Tatsächlich liegen die Leistungen im deutschen Schienenverkehr gemessen am Gesamtnetz oder pro Kopf der Bevölkerung bei einem europaweiten Vergleich im statistischen Durchschnitt. Die in Eisenbahnen pro Kopf der Bevölkerung zurückgelegten Kilometer liegen selbst in kleinen Ländern wie in den Niederlanden (904), in Schweden (970) oder in Dänemark (1035) deutlich über der entsprechenden Zahl der in Deutschland pro Kopf zurückgelegten Kilometer im Schienenverkehr (900). In Frankreich werden pro Kopf der Bevölkerung gar jährlich 1214 km zurückgelegt. Zur Schweiz schreibt das PRIMON-Gutachten bezüglich des Ländervergleichs: “Die Schweiz liegt mit ihrer Performance leicht über dem Durchschnitt der betrachteten Länder.” Tatsächlich werden in der Schweiz pro Kopf der Bevölkerung jährlich 1850 km mit der Bahn zurückgelegt – rund doppelt so viel wie in Deutschland. (Angaben jeweils für 2002 und nach: EU-Energy and Transport in Figures 2003).

Doch Alternativen zu einem Bahn-Börsengang sind im PRIMON-Gutachten kein Thema. Dies hat nur teilweise mit dem Auftrag des Gutachtens zu tun. Das Gutachten kommt nicht umhin, auch solche Eisenbahngesellschaften zu bewerten, die dem Privatisierungskurs nicht folgen. Diese Bewertungen fallen jedoch, wie dargelegt, teilweise äußerst unsachlich aus. Sie hinterlassen den Eindruck, als müssten auch auf der Ebene der internationalen Vergleiche “Beweise” dafür gefunden oder auch konstruiert werden, dass allein privatisierte Bahnen Erfolgchancen hätten.

3.3.

Die fünf Börsengang-Modelle sind für einen effizienten Schienenverkehr alle nachteilig. Vor allem haben sie den falschen Ausgangspunkt

Das Gutachten verzichtet also auf eine Untersuchung des status quo plus. Stattdessen werden fünf verschiedene Modelle der Privatisierung bzw. von Börsengängen untersucht. Die zum Teil komplizierten Abstufungen ergeben sich weitgehend aus der Forderung des Grundgesetzes (Artikel 87 e, Absatz 3), wonach die “Mehrheit der Anteile” der Bahninfrastruktur “im Eigentum des Bundes (stehen)” müsse. (Siehe Punkt 3.4).

Variante 1 ist das “Integrierte Modell” – die DB AG geht als Ganzes, mit dem Netz, an die Börse, gewissermaßen das Modell Mehdorn-Hansen. Die Anteile an der DB AG könnten dann mit Blick auf die Verfassung nur zu 49 Prozent über die Börse verkauft werden.

Variante 5, das “Trennungs-Modell”, steht am anderen Ende der Skala: Nur die Verkehrsgesellschaften (Personennah-, Fern- und Güterverkehr bzw. Logistik) gehen an die Börse – als Ganzes oder bereits in Einzelgesellschaften. Die Infrastruktur inklusive ihres Betriebs (z.B. Signalanlagen) und des Unterhalts (Instandhaltung, Investitionen) – die aktuelle DB Netz AG – wird ausgegliedert und bleibt mehrheitlich in Bundeseigentum.

Die zwischen den beiden “Extrem-Varianten” liegenden Formen eines Bahn-Börsengangs sind:

Variante 2, auch “Eigentumsmodell – Grundvariante” genannt: Die Eisenbahninfrastruktur (“Eigentumsgesellschaft”) wird formal ausgegliedert und bleibt beim Bund. Alle operativen Aufgaben, die mit dem Netz verbunden sind, einschließlich der Trassenvergabe, bleiben jedoch auf Basis eines langfristigen Pachtvertrags bei der DB AG, die dann allerdings nur zu

49,9 Prozent privatisiert werden könne (weil faktisch das Netz unter Kontrolle der DB AG steht).

Variante 3 wird als "Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante" bezeichnet. Der auszugliedernden und in Bundesbesitz befindlichen Netzgesellschaft sind auch die Aufgaben Trassenvergabe und Investitionsplanung zugeordnet. Nun könnte die Rest-DB AG zu 100 Prozent privatisiert werden.

Schließlich Variante 4, das "Finanzholding Modell". In diesem wird die derzeit deutlich zentral gelenkte DB AG umgewandelt in eine Holding, die die Einzelgesellschaften nur über Finanzinstrumente lenkt. Damit würde die Netz AG auch weitgehend selbständig. An derselben würde sich der Bund mehrheitlich beteiligen. Somit könne die DB AG zu 100 Prozent an der Börse verkauft werden.

Alle Varianten sind abzulehnen, wenn das Ziel ein optimaler und auszubauender Schienenverkehr ist. Die Nachteile bestehen verkürzt in fünf Aspekten:

Erstens Fremdbestimmung: Alle Modellen eines Bahn-Börsengangs sind damit verbunden, dass private Investoren ganz oder in erheblichem Maß bestimmen werden, wie die Bahn und der Schienenverkehr sich entwickeln. Auch bei der Hereinnahme von Minderheitsaktionären (z.B. 49 % Anteile bei privaten "Investoren") würden diese in erheblichem Maß mitentscheiden. Das Gutachten selbst verweist auf das erhebliche Gewicht von privaten Kapitaleignern auch im Fall von Minderheitsanteilen ausdrücklich (s.S. 265). Diese Fremdbestimmung kann auch im sachlichen Sinne zu verstehen sein. In Großbritannien beispielsweise sind heute Unternehmen private Bahnbetreiber, deren Umsatz vor allem durch den Busverkehr (StageCoach) oder durch (Billig-)Flugverkehr (Virgin) bestimmt wird. Im Fall der DB AG war die Lufthansa als möglicher privater Investor im Gespräch. Es liegt auf der Hand, dass solche Investoren vor allem ein Interesse an ihrem Hauptgeschäft haben und Bahnverkehr nur dort mit Engagement betreiben werden, wo dieser nicht diesem wesentlichen Interesse widerspricht.

Zweitens Druck auf hohe Renditen: Jeder private Investor wird und muss Druck ausüben, die (derzeit minimale) Rendite deutlich zu erhöhen. Dies stellt einen Abzug an Mitteln dar, die für Investitionen und für einen betriebswirtschaftlich sinnvollen Betrieb zur Verfügung stehen. Allein die anvisierte Rendite-Steigerung von 2005 rund 500 Millionen auf 2009 zwei Milliarden, heißt, dass bis zu zwei Milliarden Euro an private Investoren fließen sollen, die anderenfalls für die Schiene zur Verfügung gestanden hätten. Die höheren Renditen werden u.a. auf Kosten der Beschäftigten, durch Veräußerung von Teilen des Konzerns, durch Fahren auf Verschleiß usw. erwirtschaftet werden.

Drittens Spekulation: Alle Modelle bieten die Möglichkeit für großangelegte Spekulationsgeschäfte. Dies gilt im besonderen Maß für Modell eins, dem der Veräußerung des Konzerns als „integriertem Unternehmen“. Die gewaltigen Vermögenswerte, die insbesondere der damit verbundene Grund und Boden darstellt, legen diese Gefahr nahe (siehe unten der nachfolgende Punkt 3.5). Es wird bei allen Varianten aber auch zum Verkauf von Unternehmensteilen – zur Verschleuderung von wertvollem und notwendigen Betriebsvermögens – kommen.

Viertens weitere Synergieverluste: Die Modelle 2 bis 5 bringen weitere Synergieverluste mit sich, nachdem bereits die innere Aufspaltung der Bahn, die es nach 1994 gab, mit solchen

Verluste verbunden war. Im Fall der Modelle 4 („Finanzholding-Modell“) und 5 („Trennungmodell“) sollen Teil der – mehrheitlich beim Bund bleibenden – „Infrastrukturgesellschaft“ u.a. die folgenden aktuellen Bestandteile der Deutschen Bahn AG sein: die gesamte Station & Service AG, die DB Energie GmbH, die DB Telematik GmbH, die DB Bahnbau GmbH und die DB ProjektBau GmbH. (siehe S.216; unklar und hier nicht erwähnt: DB Netz AG- CHECK). Es würden Bereiche mit Zehntausenden Arbeitsplätzen ausgegliedert. Das heute bereits oft mühsame – aber operativ zwingende - Zusammenspiel der unterschiedlichen Konzerngliederungen wird sich nochmals weit schwieriger gestalten – bzw. des öfteren nicht stattfinden.

Fünftens Flickenteppich statt Einheitlichkeit und Transparenz: Was die Gutachter als Vorteile bei den Modellen 2 bis 5 in aufsteigender Tendenz sehen, eine „Zunahme von Wettbewerb“, übersetzt sich für den Fahrgast – vor allem im Fernverkehr – in abnehmende Transparenz, Tarifwirrwarr und Fahrplan-Flickenteppiche. Dies kann, wie die britischen Erfahrungen belegen, bis hin zur Gefährdung der elementaren Sicherheitsstandards im Schienenverkehr gehen.

Falsche Ausgangsposition: Die DB AG ist KEIN „integriertes Unternehmen“

Die Beschränkung auf die zitierten fünf Varianten eines Bahn-Börsengangs muß auch immanent kritisiert werden. Die Gutachter behaupten, es gäbe die zwei Extrempunkte „integriertes Unternehmen“ und „Trennungmodell“. Sie berücksichtigen dabei nicht, dass bereits die gegenwärtige Struktur der Deutschen Bahn AG keineswegs ein „integriertes Unternehmen“ darstellt. Die Trennungen und Aufspaltungen, die im Rahmen der Bahnreform – u.a. durch die Bildung von fünf Aktiengesellschaften – erfolgten, haben bereits erhebliche Verluste an Synergien (z.B. durch die Aufgabe eines gemeinsamen Fuhrparks) und ein Anwachsen von unproduktiven Funktionen (overheads, Dopplungen der Verwaltungen) mit sich gebracht. Insofern müsste selbst dann, wenn auf ein „integriertes Unternehmensmodell“ – an der Börse oder in öffentlichem Eigentum – abgezielt wird, ein solches anders aussehen. Zumindest müssten Teile der Aufspaltungen, die 1994-2005 erfolgten, rückgängig gemacht werden.

3.4

Das PRIMON-Gutachten ignoriert die Tatsache, dass es keinen Bundestagsbeschluss zur Veräußerung der DB AG gibt. Es missachtet das Grundgesetz, das auch eine Gewährleistungspflicht für Verkehrsangebote im Schienenverkehr festschreibt

Die Konzentration des PRIMON-Gutachtens auf unterschiedliche Privatisierungsmodelle ist nicht nur sachlich ungerechtfertigt. Sie ist auch **aus politischer und verfassungsrechtlicher Sicht nicht akzeptabel.**

Es gibt keinen einzigen Beschluss des Bundestages, das Eigentum des Bundes an der Deutschen Bahn AG über die Börse oder auf andere Weise an private Eigner zu verkaufen. Die Bahnreform von 1994 sah dies nirgendwo vor. Wenn der Bundestag, der Verkehrsausschuss und die Bundesregierung ein Gutachten einholen, in dem ausschließlich die – nicht beschlossene – reale Privatisierung untersucht wird, versuchen sie schlicht vollendete Tatsachen zu schaffen. Sie verhalten sich nicht anders wie Bahnchef Mehdorn, der

seit dem Jahr 2000 verkündet, dass die Bahn an die Börse müsse, der 2004 das genannte Gutachten bei der Investmentgesellschaft Morgan Stanley in Auftrag gab, das die Perspektive ausschließlich in einem Börsengang als “integriertem Konzern” sieht.

Nun gibt es Grundgesetz Artikel 84e, der mit der Bahnreform eingefügt wurde. Dieser lautet in Absatz 4:

Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.

Alle Parteien – und das PRIMON-Gutachten selbst – sind sich einig, dass diese Passage eine “Infrastruktur-Gewährleistungspflicht des Bundes” enthält. Doch alle Parteien, die irgendeine Art Börsengang befürworten – und das PRIMON-Gutachten selbst – verschweigen, dass dieser Artikel im gleichen Atemzug den Bund verpflichtet, “dem Wohle der Allgemeinheit ... mit Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung (zu) tragen”. Der Nahverkehr wird hier ausgeklammert, da er Sache der Bundesländer ist. Damit hat der Bund die verfassungsrechtlich auferlegte Verpflichtung, für ausreichende, dem “Wohl der Allgemeinheit” dienende “Verkehrsangebote” im Fernverkehr, gegebenenfalls auch im Güterverkehr Sorge zu tragen.

Das PRIMON-Gutachten befasst sich ausführlich mit der Grundgesetz-Verpflichtung, zitiert aber den Artikel nie im Wortlaut und gibt ihn im indirekten Zitat unzutreffend, wenn nicht verfälscht wieder, indem die Verpflichtung für **Verkehrsangebote** nicht angeführt wird (S. 111 und 113).

3.5

Im PRIMON-Gutachten bleiben wichtige Fragen zu den Themen Bahngelände und Bahnhöfe offen

Das Gutachten erwähnt die Umstrukturierungen im Verlauf der Bahnreform. Nicht erwähnt werden allerdings zwei kritische Aspekte, die eine wichtige Rolle in der Bahnreform spielen und die für einen Bahnbörsengang wichtig werden können: erstens die Frage des Grundeigentums, das zur DB AG zählt, und zweitens die Ausgliederung der Bahnhöfe aus dem Bereich Netz.

(1) In den Jahren 1993 und 1994 war nach Eisenbahnneuordnungs-Gesetz (ENeuOG) vorgesehen, dass die “Sondervermögen” von Bundesbahn und Reichsbahn und damit alle Verbindlichkeiten und alles Bahngelände etc. zunächst “zu einem nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes zusammengeführt und vom Bund unter dem Namen Bundeseisenbahnvermögen verwaltet” werden (§1). Danach und gleichzeitig sei “die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) berechtigt und verpflichtet, der ... Deutschen Bahn AG aus dem Bestand des Sondervermögens Bundeseisenbahnvermögen alle Liegenschaften (Grundstücke...) sowie sonstiges Vermögen zu übertragen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist.” (§ 20 ENeuOG). In der Realität befand sich bei Gründung der Deutschen Bahn AG alles Gelände von Bundesbahn und Reichsbahn im Eigentum der neuen Deutschen Bahn AG. Über einen mehrere Jahre

währenden Prozess wurde dann unter Einschaltung einer Schiedsinstitution Gelände im Wert von rund 12 Milliarden DM an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übertragen. Offensichtlich behielt die Deutsche Bahn AG jedoch in erheblichem Umfang Gelände, das bereits 1994 „nicht bahnotwendig“ war. Im Rahmen der Auseinandersetzungen um „Stuttgart 21“ oder um die Auflösung des Inselbahnhofs in Lindau/Bodensee erwies sich, dass die Bahn zur Finanzierung der damit verbundenen neuer Projekte, die nichts mit dem Bahnbetrieb zu tun haben, Bahngelände einsetzen will, das zum Zeitpunkt der Bahnreform 1994 bereits „nicht bahnotwendig“ war.

Die DB AG hat seit 1994 offensichtlich nicht „bahnotwendiges“ Bahngelände in einem Wert von Hunderten Millionen Euro verkauft. Der genaue Wert dieser Verkäufe wäre zu eruieren. Einmal abgesehen davon, dass diese Verkäufe vor dem Hintergrund der Gesetzgebung, die die der Bahnreform zugrunde liegen, problematisch sind, müsste das PRIMON-Gutachten diese Verkäufe auch deshalb erwähnen und nach Möglichkeit beziffern, weil mit diesen die Gewinn- und Verlustrechnung der DB AG erheblich (positiv) beeinflusst wurde, was wiederum heißt, dass die behaupteten Rentabilitätsergebnisse auch in dieser Hinsicht kritisch zu hinterfragen sind. (vgl. dazu das Gutachten z.B. auf Seite 53).

(2) Das ENeuOG sieht in § 2 vor, dass „spätestens in fünf Jahren nach ihrer (der DB AG) Eintragung im Handelsregister die gemäß § 25 gebildeten Bereiche auf dadurch neu zu gründende Aktiengesellschaften auszugliedern“ sind, wobei besagter § 25 lautet: „Innerhalb der DB AG sind mindestens die Bereiche ‚Personennahverkehr‘, ‚Personenfernverkehr‘, ‚Güterverkehr‘ und ‚Fahrweg‘ organisatorisch zu trennen.“ Bis 1997/98 waren die Schienenwege (Trassen) und die Bahnhöfe gemeinsam Teil der Infrastruktur, des Bereiches Netz. 1998 kam es dann jedoch nicht zur Bildung von vier, sondern von fünf Aktiengesellschaften: DB Regio (Nahverkehr), DB Reise & Touristik (Fernverkehr), DB Cargo (Güterverkehr; heute Railion), DB Netz (nur noch Trassen) und Station & Service (Bahnhöfe). Die Bahnhöfe wurde aus der einheitlichen Infrastruktur ausgegliedert. Zum Zeitpunkt der Bahreform gab es 5843 Bahnhöfe im Besitz der DB AG (1994). 2002 waren es mit 5580 mehr als 250 weniger. 2004 wurden mindestens weitere 500 Bahnhöfe an den Kapitaldienst Phönix verkauft, der 2005 in Konkurs ging.

Im Fall eines Börsengangs als „integriertem Konzern“ (Variante 1) bliebe der gesamte Grund und Boden (u.a. von Station und Service und des Bereichs Fahrweg) Eigentum der Deutschen Bahn AG bzw. es wäre dann Eigentum der neuen Mehrheitseigner der DB AG. Der Wert dieser Grundstücke, viele davon in zentralen Lagen großer Städte, läge bei einem Vielfachen der im PRIMON-Gutachten in Anschlag gebrachten 5 bis 15 Mrd. Euro, die direkt aus einem Börsengang an den Bund fließen würden. Damit würde ein gewaltiges Vermögen, in das in den vergangenen 100 und mehr Jahren und auch in den Jahren seit der Bahnreform Summen in Milliarden-Höhe – oft auch Gelder von Ländern und Kommunen – investiert wurde, in die Hände privater Investoren und Spekulanten gelangen.

Generell bilden im Schienenverkehr die Transportmittel (Loks, Triebfahrzeuge, Waggons), die Schienenwege (Trassen; das Netz), die Bahnhöfe und die übrige Infrastruktur (u.a. Elektrik und Elektronik; Verkehrsleittechnik) eine weit engere sachliche Einheit, als dies im Straßenverkehr, in der Schifffahrt und im Luftverkehr der Fall ist. Hartmut Mehdorns Insistieren, wonach erfolgreiche Bahnunternehmen integrierte Unternehmen seien, findet hier eine sachliche Berechtigung. Andererseits ist „sein“ Börsenmodell als „integrierter Konzern DB AG“ gleichzeitig diejenige Privatisierungsvariante, bei der die Verschleuderung von öffentlichem Vermögen am größten und die Gefahr, die Zukunft des Schienenverkehrs insgesamt auf Spiel zu setzen, sehr ernst ist.

3.6

Das PRIMON-Gutachten übernimmt fragwürdige Finanzvorgaben der DB AG und ignoriert die vorliegende kritische Auseinandersetzung mit diesem Zahlenwerk

Ein weiterer Aspekt, der das PRIMON-Gutachten desavouiert, ist die Tatsache, dass es in relevanten Teilen das aktuelle Zahlenwerk der Deutschen Bahn AG weitgehend ungeprüft übernimmt (vgl. z.B. S.215).

Es gab von vielen Seiten plausible Kritik an diesem Zahlenwerk – u.a. seitens des Bundesrechnungshofs (BRH). Dieser schrieb beispielsweise in einer Stellungnahme im Januar 2006, bis vor einigen Jahren habe die Bahn sehr hohe Rückstellungen gebildet. Ein Rückgang dieses Aufwands führe „automatisch zu einer Verbesserung des Ergebnisses“. Soweit sich der Bund auf diese offiziellen Bahn-Angaben „stützt, warnen wir vor einer Fehleinschätzung“ (FTD vom 16.1.2006).

Der BRH hat bereits zu früheren Zeitpunkten in eigenen Stellungnahmen weitreichende Kritik am Zahlenwerk der DB AG formuliert und u.a. die behaupteten Fortschritte in der Produktivität und die Statistik über gestiegene Fahrgastzahlen in Frage gestellt. (Vgl. z.B. den BRH-Bericht „Entwicklung der Deutschen Bahn AG 1994 bis 1997 vom 20.5.1999). Doch das PRIMON-Gutachten ignoriert diese kritischen Bilanzen komplett; sie tauchen auch im umfangreichen Verzeichnis verwandter Quellen nicht auf. Gleichzeitig geht es selbst von den erzielten Produktivitätsgewinnen und Fahrgastzuwächsen aus, die die DB AG behauptet. Der Bundesrechnungshof und seine Gutachten zur Deutschen Bahn AG werden nicht einmal im Anhang als Quellen und Referenz für das Gutachten aufgeführt.

Auch hier bezieht das PRIMON-Gutachten einseitig Partei und gibt Anlass zur Infragestellung seiner Neutralität. Die Gutachter ignorieren eine im Grundgesetz verankerte unabhängige Institution, die u.a. beauftragt ist, die rechtmäßige und kostensparende Verwendung von Steuerausgaben (wohlgemerkt: 200 Milliarden Euro für die Schiene im Zeitraum 1994 bis 2004) zu überprüfen. Sie übernehmen stillschweigend die Position von Bahnchef Mehdorn, wonach „der Bundesrechnungshof für uns seit der Bahnreform 1994 nicht mehr zuständig“ sei. Selbst wenn man der Auffassung ist, dass die Position des Bahnchefs hier zutrifft, müßte ein neutrales Gutachten dieses strittige Thema und die dem Bahn-Zahlenwerk widersprechenden Untersuchungen des BRH erwähnen und sich mit diesen auseinandersetzen.

Die Ungereimtheiten im DB-offiziellen Zahlenwerk sind weitreichend. Beispielsweise erklärte Hartmut Mehdorn auf der Bilanzpressekonferenz vom 25. Mai 2005: „Erstmals in der Nachkriegsgeschichte der Deutschen Bahnen haben wir aus eigener Kraft ein positives Ergebnis erwirtschaftet.“ (Offizielles Redemanuskript).

Tatsächlich heißt es in dem vom damaligen Bahnchef Heinz Dürr unterzeichneten Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG 1996: „Jedes Geschäftsjahr wurde mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen, seitdem die Deutsche Bahn, von den Fesseln des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts befreit, unternehmerisch handeln kann.“ Der Jahresüberschuss wurde für 1996 mit 1,2 Milliarden DM, der „Bilanzgewinn“ mit 978 Millionen DM ausgewiesen – weit höher als 2004. Auch die erste Fünf-Jahres-Übersicht, die die DB AG mit dem Geschäftsbericht 1998 veröffentlichte, weist für jedes der Jahre 1994 bis 1998 einen Jahresüberschuss und einen Bilanzgewinn aus (Bilanz der DB AG 1998, S. 116f).

Erst danach und in den ersten Jahren unter Hartmut Mehdorn, schrieb die DB AG wieder tiefrote Zahlen.

Die Verweise, die schwarzen Zahlen, die es 2004 erstmals wieder gab, seien erfolgt in einer Zeit, in der es keinen vom Bund finanzierten "Altlastenausgleich" gab und die Behauptung, die Gewinne seien "aus eigener Kraft erwirtschaftet" worden, sind fraglich. Natürlich wurden irgendwann "Altlasten" aus den Zeiten der DDR-Reichsbahn abgegolten. Vor allem aber erhält die DB AG in Form von Regionalisierungsgeldern (für den Nahverkehr), von Bauzuschüssen (für die Infrastruktur) und von Aufstockungen der Gehälter für Beamte (über das Bundeseisenbahnvermögen – BEV) pro Jahr jährliche staatliche Zuwendungen, die sich auf mehr als 10 Milliarden Euro addieren und die in der Summe höher als vor 1994 liegen. Das heißt: 42 Prozent der Umsatzerlöse (im Jahr 2004: 23,963 Mrd. Euro) bestehen aus außerbetrieblichen Einnahmen, aus staatlichen Leistungen. So sehr alle Bahnfreunde – und damit auch wir – betonen, dass auch andere Verkehrsträger Milliarden teure Zuwendungen durch die Steuerzahlenden erhalten, so bleibt es doch ein Unding zu behaupten, die – bescheidenen – aktuellen Gewinne seien „aus eigener Kraft“ erwirtschaftet worden.

Das PRIMON-Gutachten verweist zwar auf kritische Aspekte in der vorausgegangenen Gewinnentwicklung der DB AG (siehe S.101ff). Doch für die Zukunft übernehmen die Gutachter das aktuelle Zahlengerüstes der DB AG in Form der Mittelfristplanung. Danach soll der Jahresüberschuss des Jahres 2004 (von 280 Mio Euro) in den nun folgenden Jahren und bis 2009 auf zwei Milliarden Euro gesteigert werden. Eine solche Vorgabe macht für den Bahnchef Sinn, soll es doch eine echte Börsen-Story geben. In ein seriöses Gutachten darf eine solche Rechnung jedoch nicht unkritisch einfließen. Die reale Rendite im Eisenbahnverkehr ist negativ. Das ist dem Charakter dieses Verkehrsträgers geschuldet und das sieht bei einer ganzheitlichen Betrachtung bei den anderen Verkehrsträgern nicht anders aus. Doch dies muss vor dem Hintergrund eines Bahn-Börsengangs auch klar festgestellt. Beziehungsweise es muss offen gelegt werden, wie fragwürdig und trickreich gerechnet wird, um eine positive Kapitalrendite zu behaupten.

Tatsächlich erwähnt das Booz Allen Hamilton-Gutachten an einer Stelle die "drastische Korrektur des Anlagevermögens", die im Januar 1994 in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Bahn AG erfolgte, als dort die Neubaustrecken nicht aktiviert wurden (S.56). Die Schlussfolgerung jedoch, dass bei einer korrekten Bilanzierung und bei der erforderlichen Einrechnung der seither getätigten "Bauzuschüsse" als Teil des Anlagevermögens der Deutschen Bahn AG dieses Unternehmen keinerlei Rentabilität aufweisen und stattdessen hohe Verluste verzeichnen würde, wird nur schmallippig erwähnt. So wird auf Seite 469 die reale (negative) Rendite berechnet, indem der Begriff "ROTCE 2" entwickelt wird, was meint: Return on TOTAL Capital Employed. Dabei werden vom Gewinn (EBIT – Earnings before interest and taxes) die "virtuellen Abschreibungen" abgezogen, also die Abschreibungen, die korrekterweise auf das reale Anlagevermögen (einschließlich Neubaustrecken) hätten vorgenommen werden müssen. Sodann wird dieser Betrag auf das "Total Capital Employed", auf das ausgewiesene Kapital zuzüglich des "virtuellen" Kapitalstocks, also auf das reale angelegte Kapital bezogen.

Das Ergebnis lautet: In allen Jahren seit 1994 war die Kapitalrendite deutlich negativ; sie könnte möglicherweise 2009 die Null-Marke erreichen und danach positiv werden. Das PRIMON-Gutachten formuliert zu dieser "adjustierten Berechnung": "Ziel dieser Ausführung ... ist es nicht, die ROCE-Werte, wie sie vorliegen, in Zweifel zu ziehen, sondern eine Art ROTCE-Ziffer (Return on TOTAL Capital Employed) zu berechnen, die freilich nicht

betriebswirtschaftlich üblich, sondern lediglich für diese Fragestellung im Kontext dieses Gutachtens definiert wurde.”

Nun ist es aber “betriebswirtschaftlich nicht üblich”, dass einem Unternehmen Milliarden-Beträge geschenkt werden. Und es ist schon gar nicht üblich, dass ein Unternehmen, das an die Börse geht, das also nach rein privatwirtschaftlichen Kriterien geführt wird, für weitere zehn oder gar mehr Jahre staatliche Milliarden-Subventionen gesetzlich garantiert erhalten soll – über eine Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung LuFV (siehe unten). Völlig unüblich ist es dann, dass einerseits Investitionen, die mit geschenkten Geldern vorgenommen werden, nicht als Anlagekapital ausgewiesen werden, wohl aber andererseits Einnahmen, die im Wortsinn auf Basis dieses Kapitals (also zum Beispiel auf der Neubaustrecke Hannover – Berlin oder Frankfurt/M. – Köln) erzielt werden, als Gewinn (EBIT) verbucht werden und dass dann auf dieser Basis – real eine schiefe Ebene – eine Rentabilität (ROCE) „errechnet“ wird.

3.7

Das Booz Allen Hamilton-Gutachten ignoriert die Debatte zu den „externen Kosten im Verkehr“, wie sie u.a. von der EU-Kommission vertreten wird

Eine weitere falsche Ausgangsbedingung des PRIMON-Gutachtens besteht darin, dass die bestehenden Verzerrungen im Verkehrsmarkt als gleichbleibend akzeptiert werden.

Dabei wird die Debatte um die “**externen Kosten des Verkehrs**” komplett ausgeblendet – die Debatte über diejenigen Kosten, die die einzelnen Verkehrsträger nicht decken, die von der Allgemeinheit der Steuerzahlenden bzw. von der Bevölkerung zu bezahlen sind. Zumindest Teile dieser Debatte sind seit Anfang der neunziger Jahre Bestandteil der offiziellen bzw. der behaupteten zukünftigen Verkehrspolitik der EU und der Bundesregierung.

Die Ergebnisse der bekanntesten und anerkanntesten Berechnung der externen Kosten des Verkehrs wurde von den Instituten INFRAS in Zürich und IWW in Karlsruhe im Auftrag des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (UIC – IRO) erstellt; auf diese Berechnung bezieht sich auch die Europäische Kommission in ihrem jüngsten Verkehrs-Weißbuch positiv (2001).

Deren Ergebnisse lauten zusammengefasst: Die gesamten externen Kosten des Verkehrs – ohne Staukosten – beliefen sich im Jahr 1995 und für den Raum der 15 EU-Mitgliedstaaten und die Schweiz und Norwegen (“EUR 17”) auf 530 Milliarden Euro. Dies entsprach 7,8 Prozent des Bruttoinlandproduktes (BIP) dieser Staatengruppe. Nach Angaben der Verfasser ist „die Straße mit 92 Prozent der am stärksten belastende Verkehrsträger, gefolgt von Luftfahrt (6 Prozent). Schiene (2 Prozent) und Wasserstraßen (0,5 Prozent) verursachen die geringsten Kosten. Zwei Drittel der Kosten entfallen auf den Personenverkehr, ein Drittel auf den Güterverkehr.“

Aus der Debatte um die “externen Kosten im Verkehr” folgt gerade für Experten, die den Markt und seine Mechanismen für entscheidend halten und die Langzeitbetrachtungen anstellen, dass eine Verteuerung sowohl des Straßenverkehrs (z.B. durch höhere Lkw-Maut, Pkw-Maut, City-Maut) und auch des Luftverkehrs (z.B. durch Kerosin-Besteuerung, “Ticket-Abgaben” oder “Emissions-Abgaben”) zumindest als mögliche Varianten der weiteren Verkehrsentwicklung in Betracht gezogen werden muss.

Da diese Debatte im Gutachten ausgeblendet wird, wird die fragliche Terminologie von den Subventionen oder den "staatlichen Zuwendungen" für die Bahn fortgesetzt, wohingegen Straße und Flugverkehr stillschweigend als kostendeckend operierend präsentiert werden.

Im PRIMON-Gutachten wird zu recht darauf verwiesen, dass in den vergangenen zehn Jahren rund 200 Milliarden Euro an staatlichen Geldern in das Eisenbahnwesen flossen (S.43). Vielfach wird in der Studie indirekt geklagt, die "staatlichen Zuwendungen sind sehr hoch" (z.B. S.45). Völlig verschwiegen wird dabei jedoch, dass die "Zuwendungen" von Staat und Gesellschaft für den Straßenverkehr und die Luftfahrt weit größer sind – wenn die Debatte um die „externen Kosten des Verkehrs“ zur Kenntnis genommen wird.

3.8

Die Analyse im PRIMON-Gutachten weist eine Reichweite von zehn, maximal 15 Jahren auf. Dies wird dem Untersuchungsgegenstand Schienenverkehrs nicht gerecht.

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton untersucht die Perspektiven einer zu privatisierenden Deutschen Bahn AG bis zum Jahr 2015, teilweise bis 2020, also mit einer "Reichweite" von maximal 14 Jahren. Nun sind Eisenbahnen jedoch ein Anlagevermögen, das in mehr als 150 Jahren erarbeitet wurde. Neue Bahnstrecken, etwa die in den letzten Jahren in Betrieb genommenen Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover – Berlin oder Frankfurt/M. – Köln, für die zusammen rund 15 Milliarden Euro investiert wurden, haben eine realistische Lebensdauer von 50 und mehr Jahren. Die Steuerzahlenden haben demnach bei einer derart brisanten Fragestellung ein Recht darauf zu erfahren, was in diesem Zeitraum, also in den nächsten 50 und mehr Jahren, aus dem System Eisenbahn auf deutschen Boden wird, wenn es denn privatisiert werden soll.

Hier handelt sich um einen grundsätzlichen Aspekt, der viel mit dem Thema Börsengang zu tun hat. Bereits in den Ursprüngen des Schienenverkehrs argumentierten Eisenbahnfachleute, dass es sich in diesem Sektor um Anlagen mit einem „säkularen Verschleiß“ handeln würde, weswegen sich dieser für private Kapitalanlagen, die grundsätzlich auf einen kurzfristigen Profit abzielen, nicht eignen würde. Karl Marx zitiert hierzu den britischen Bahnspezialisten Lardner, der warnte, „dass die Zeit kommen muss, in der ihr (der Eisenbahnen) Zustand einen Neubau nötig macht. In finanzieller und ökonomischer Beziehung mag diese Zeit allerdings viel zu weit entfernt sein, um sie in praktische Rechnung zu ziehen.“ Marx selbst verwies darauf, dass bereits im frühen Eisenbahnsektor extrem unterschiedliche Abschreibungssätze zur Anwendung gebracht würden und schrieb hierzu: „Diese Differenzen rühren nur zum allergeringsten Teil aus der Verschiedenheit der wirklichen Anlagen her (...) Williams (ein anderer Eisenbahnfachmann; W.W.) sagt dazu: 'Die geringere Belastung wird angenommen, weil dies für eine gute Dividende nötig ist, und die größere Belastung wird gemacht, weil eine stärkere Revenue vorhanden ist, die das ertragen kann.“ (Karl Marx, Das Kapital, Band 2, MEW 24, S. 179f.)

Nun mögen Booz Allen Hamilton und Unterauftragnehmer wie Morgan Stanley keinen gesteigerten Wert auf Aussagen von Karl Marx legen. Interessieren sollten sie sich jedoch für die Analysen des großen Theoretikers der Unternehmerpersönlichkeit, des Nationalökonoms Joseph A. Schumpeter. Dieser beschrieb in seinem Standardwerk „Konjunkturzyklen“ ausführlich, wie die Eisenbahnen weltweit zunächst „im wesentlichen das Werk von Privatunternehmern“ waren und wie diese im Verlauf der Zeit und auch aufgrund der spezifischen Form der Kapitalanlage zur treibenden Kraft bei Spekulationskrisen und in den Weltwirtschaftskrisen wurden und „das Schauspiel von Finanzmanövern und von Kämpfen

zwischen Finanzgruppen“ boten. Es sei dann, so Schumpeter, erst die Ära der Nationalisierung und der staatlich organisierten Eisenbahnen gewesen, die die Höchstleistung dieser Technik zum Tragen brachte. Schumpeter: „Von diesem Zeitpunkt (1884) ab führte der (preußische) Staat den Bau (von Eisenbahnen) selbst durch, vereinheitlichte die Frachtsätze, rationalisierte die Verwaltung und vollbrachte damit eine Leistung, die man in der ganzen Welt als Standardbeispiel eines erfolgreichen öffentlichen Unternehmens betrachtete.“ (Joseph A. Schumpeter, Konjunkturzyklen, Band I, Göttingen 1961, Seiten 357, 415 und 358).

Nochmals als Hintergrund: Kein anderer Nationalökonom hat, wie Joseph Schumpeter, die Persönlichkeit des privaten Unternehmers derart ins Zentrum seiner ökonomischen Betrachtungen gestellt und diesem Kreativität, Schaffenskraft und Effizienz zugebilligt. Doch Schumpeter kam als Resultat seiner historischen Forschung und als Ergebnis seiner Analyse des im Eisenbahnsektor äußerst lang und in gewaltigem Umfang angelegten Kapitals zur Auffassung, dass sich dieses Gebiet dann nicht für eine private Kapitalanlage eigne, wenn Schienenverkehr optimal betrieben werden soll.

4

Fatale und falsche Zielsetzungen eines Bahn-Börsengangs, die das Gutachten offen legt und die jede Privatisierung verfolgt

Das Booz Allen Hamilton-Gutachten läuft auf Zielsetzungen hinaus, die in offenem Gegensatz zu den bisher vertretenen Zielsetzungen in der Verkehrs- und Umweltpolitik stehen. Die Schiene soll im Fall eines Börsengangs oder eines auf andere Weise organisierten Verkaufs an private Eigner im Personenverkehr weiter Marktanteile verlieren. Nur im Güterverkehr soll es – unter sehr spezifischen Umständen – zu Gewinnen im Verkehrsmarkt kommen, wobei dem ein Transportmodell zugrunde liegt, das weitere Umweltzerstörungen und hohe volkswirtschaftliche Kosten mit sich bringt. Auf den Gebieten „Service“ und „Fahrgastinteressen“ werden keine größeren Verbesserungen erwartet. Letzten Endes wird die Position, wonach die Deutsche Bahn AG verkauft und privatisiert werden müsste, ideologisch und nicht sachlich begründet.

4.1.

Keine Fortschritte im modal split – eingeplanter Abbau des Netzes und der Angebote

Eines der wichtigsten Ergebnisse der PRIMON-Studie betrifft die **Perspektiven** eines privatisierten Schienenverkehrs. Diese sind strukturpolitisch, verkehrspolitisch, umweltpolitisch und klimapolitisch von entscheidender Bedeutung. Das Gutachten von Booz Allen Hamilton nennt die entsprechenden katastrophalen Ergebnisse erfreulich aufrichtig – doch eher am Rande.

Diese lauten: Das Gutachten geht in **allen** seinen Varianten des Bahn-Börsengangs davon aus, dass es in den kommenden 15 Jahren **keine Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr** gibt. Lediglich im Schienengüterverkehr werden unter sehr spezifischen Bedingungen Verbesserungen für möglich gehalten.

Die Leistungen im *Schienepersonennahverkehr* werden im Zeitraum 2005 bis 2020 als konstant angenommen. Damit würden in diesem Bereich des Verkehrsmarkts, der insgesamt

auch wächst, die Anteile der Schiene sinken. (Im Detail gibt es zur modal split-Veränderung im Nahverkehr im PRIMON-Gutachten keine Aussagen).

Für den *Schienenfernverkehr* wird bei allen Varianten angenommen, dass dieser im genannten Zeitraum sogar absolut rückläufig ist (zwischen 8 und 10 %), was zu erheblichen Rückgängen im modal split führt.

Nur der Schienengüterverkehr soll absolut wachsen – zwischen 23 und 41 Prozent. Dies würde bei den Varianten “Integriertes Modell” und “Eigentumsmodell” zu einem leicht sinkenden Anteil am Güterverkehrsmarkt führen, bei den anderen drei Varianten würde es zu leichten Verbesserungen der Schiene im modal split kommen (S. 38).

In einer Gesamtbilanz zur zukünftigen Entwicklung des Schienenverkehrs formuliert das Gutachten in einer Art Orwell-Sprech: “Der Gesamtmarkteffekt im Sinne des übergeordneten politischen Ziels ‘Mehr Verkehr auf die Schiene’ ist jedoch – strukturmodellunabhängig – überschaubar.” Tatsächlich liegt er bei Null bezüglich der absoluten Ergebnisse. Er ist negativ bezüglich der Struktur des Verkehrsmarktes (modal split)

Das Gutachten konstatiert: „Ordnungspolitische Stellschrauben (Steuern, Mautsysteme) dürften auf die Verkehrsentwicklung deutlich höheren Einfluss haben als die Wahl des Strukturmodells.“ (S.13) Es sind also die Gutachter selbst, die feststellen, ein Börsengang oder eine Privatisierung bringe der Schiene schlicht nichts. Sie bringen „ordnungspolitische Stellschrauben“ ins Spiel, die hier eher von Einfluss sind. Hier könnte man außer den genannten erwähnen: Tempolimit, Befreiung der Schiene von Mehrwertsteuer und Mineralöl- bzw. des 50prozentigen Anteils der Ökosteuer, zunehmende Anlastung der „externen Kosten“ des Verkehrs auf diejenigen Verkehrsträger mit den höchsten externen Kosten, also auf den Straßen- und den Luftverkehr.

Richtig ist, dass nicht erkennbar ist, wer diese entscheidenden „Stellschrauben“ zugunsten der Schiene verändern wollte. Doch völlig unhaltbar ist – und durch das PRIMON-Gutachten selbst widerlegt wird – die Behauptung, eine Privatisierung der Bahn bringe „mehr Verkehr auf die Schiene“.

Die klare Aussage des Gutachtens, wonach dies nicht der Fall ist, müsste die Umweltverbände und die Partei, die das Thema Umwelt als ihr zentrales begreifen, auf den Plan rufen und zu einer Überprüfung ihrer Positionen führen. Tatsächlich treten die meisten Umweltverbände und Bündnis 90 / Die Grünen für den Börsengang der DB AG ohne Netz ein – gegebenenfalls für getrennte Veräußerungen der Unternehmen im Personen- und im Güterverkehr. Die Grünen haben auch eine „Politische Bewertung“ des Booz Allen Hamilton-Gutachtens vorgenommen. In dieser argumentieren sie allerdings wie folgt:

Die Beibehaltung einer integrierten Bahnstruktur führt aufgrund der Fixierung des Monopolansatzes zu einem schleichenden Schrumpfen des Systems Bahn ... Die schlechteste Entwicklung der Verkehrsmarktanteile ordnet (das Gutachten) dem integrierten Modell zu. Das zentrale verkehrspolitische Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr zu gewinnen, erreichen die anderen Modelle viel besser.

Das PRIMON-Gutachten rechtfertigt, wie zitiert, eine solche Bewertung nicht.

Die ehrliche Einschätzung und das verkehrspolitisch katastrophale Ergebnis im Gutachten, wonach es im Zeitraum 2005 bis 2020 einen Rückgang im Schienenpersonenfernverkehr,

einen Stillstand im Schienenpersonennahverkehr und nur unter spezifischen Umständen gewisse Gewinne im Schienengüterverkehr gibt, hat teilweise damit zu tun, dass das Gutachten von einer auch auf lange Frist gleichbleibenden Verkehrspolitik und von den zitierten verzerrten Verkehrsmarktbedingungen ausgeht. Diese Sichtweise wird teilweise theoretisiert, so wenn es auf Seite 181f heißt: „Langfristig wird mit einer Stagnation, eher sogar mit einem Rückgang der Verkehrsleistung im Personenfernverkehr gerechnet. Dies ist primär auf die sozio-demographische Entwicklung zurückzuführen. Das Sinken des Aufkommens kann nicht mehr durch die Transportweiten kompensiert werden, die nur noch langsam wachsen. Die Bahn könnte somit nur auf Kosten anderer Verkehrsträger wachsen; dies erscheint uns unwahrscheinlich, da das dominante Verkehrsmittel im Personenfernverkehr der Pkw ist und daran sich in Zukunft nicht viel ändern wird.“

Solche Feststellungen sind in mehrfacher Hinsicht unzutreffend. Zunächst ist bereits die aktuelle schlechte Performance des Schienenpersonenfernverkehrs in der BRD nicht naturnotwendig. Hier sei nochmals darauf verwiesen, dass in der Schweiz je Bürgerin und Bürger drei Mal mehr auf der Schiene zurückgelegt wird. Die „sozio-demographische“ Struktur der schweizerischen Bevölkerung ist weitgehend die gleiche wie die der bundesdeutschen. Die Kfz-Dichte ist in der Schweiz größer als in Deutschland. Die weitere „sozio-demografische Entwicklung“ – also das Älterwerden der Bevölkerung – könnte ein gutes Argument für eine Zunahme des Schienenpersonenverkehrs sein, weil die Schiene weit sicherer, bequemer und Mobilität auf Schienen für Seniorinnen und Senioren weit attraktiver sein kann als die Mobilität mit Pkw. Die These, es sei kaum vorstellbar, dass die Schiene auf Kosten anderer Verkehrsträger“ und hier des Pkw, wachsen könne, widerspricht jeder offiziellen umweltorientierten Verkehrspolitik, die ja immer wieder behauptet, eines der Ziele sei eine Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Schiene. Schließlich ist die Behauptung, im Personenfernverkehr sei auch zukünftig der Pkw allein vorherrschend, nur die halbe Wahrheit. Was in diesem Segment teilweise mit zweistelligen Wachstumsraten anwächst, das ist der regionale und Billig-Flug. Die Gründe für das Wachstum dieser besonders klimaschädigenden Verkehrsart sind erneut die nicht internalisierten „externen Kosten“. Ein seriöses Gutachtens müsste alle diese Aspekte berücksichtigen und würde dann nicht zu dem zitierten Urteil kommen, wonach die Zukunft des Schienenverkehrs gewissermaßen naturnotwendig pessimistisch zu beurteilen sei..

Diese Perspektive hat aber auch mit handfesten Veränderungen zu tun, die aus der Marktorientierung im allgemeinen und aus dem Bahn-Börsengang im besonderen resultieren.

Beispielsweise wird unterstellt, dass eine fortgesetzte Politik der Liberalisierung zu einem **Aufschwung eines “Buslinienfernverkehrs”** führen wird, womit der Schienenpersonenfernverkehr nach den Billig- und Regionalfliegern eine weitere Konkurrenz erhalten würde (S.69f). Das ist eine äußerst realistische – und für die Schiene bedrohliche – Perspektive.

In Spanien und Großbritannien gibt es längst diese Situation. In den USA war in den fünfziger und sechziger Jahren der Bus-Fernverkehr (Greyhound-Buses) ein entscheidendes Element, den privat betriebenen Schienenpersonenfernverkehr bis auf einen Restmarktanteil von unter 0,5 Prozent nieder zu konkurrieren. In Lateinamerika – beispielsweise in Mexiko – fand derselbe Prozess in den letzten 20 Jahren statt. Die These, dass demnächst ein Netz von preiswerten Buslinien das Land überspannen und der Bahn in der Fläche den Todesstoß versetzen wird, ist ernst zu nehmen. Und es sind (verkehrs-)politische Entscheidungen auf EU- und Berliner Ebene, die dazu führen oder die dies verhindern werden. In dieser Hinsicht ist erneut auf die “externen Kosten des Verkehrs” zu rekurrieren: Während die

Schienenverkehrsunternehmen zumindest teilweise die Nutzung der Trassen (über Trassenentgelte) mit bezahlen, ist dies nicht Teil der Betriebskosten des Busverkehrs. Busse zahlen nicht einmal, wie Lkw, Maut auf den Autobahnen. Es leuchtet ein, dass jede Art "Liberalisierung" auf diesem Sektor zu einem explosionsartigen Anstieg eines Linienbus-Systems und zu massiven Einbrüchen im Schienenpersonen-Fernverkehr führen muss. Und es ist erschreckend, mit welchen (im Vergleich zur Bahn) Dumping-Preise bereits heute Bus-Unternehmen für einzelne Städteverbindungen werben – mit Werbeplakaten, die oft in Bahnhöfen und in S-Bahnen angebracht sind.

Vor allem aber resultieren die zitierten nüchternen Ergebnisse des PRIMON-Gutachtens für den zukünftigen Schienenpersonenverkehr aus der Erwartung, **dass eine privatisierte DB AG in jedem Fall das Schienennetz deutlich reduzieren und die Angebote ausdünnen würde.** So heißt es unter Bezug auf den zitierten Grundgesetzartikel 87e:

Mit dem Gewährleistungsauftrag ist daher auch eine Verkleinerung des gegenwärtigen Bestandsnetzes vereinbar, soweit hierdurch nicht die Funktionsfähigkeit des Netzes insgesamt in Frage gestellt wird. ... Eine Verpflichtung des Bundes zur Aufrechterhaltung des Status quo oder gar zur Herstellung einer flächendeckenden optimalen Eisenbahnstruktur ist der Gewährleistungsverpflichtung des Bundes ... gerade nicht zu entnehmen. (S. 114f).

Damit aber ergänzen sich die Folgen des Bahn-Börsengangs und die allgemeinen Folgen der neoliberalen Politik der Liberalisierung. Letztere führt im skizzierten Verkehrsmarkt automatisch zu einem weiteren Wachstum des Straßenverkehrs – vor allem des Lkw-Verkehrs, teilweise auch noch des Pkw-Verkehrs und zunehmend auch des Busverkehrs – und des Luftverkehrs. Letztere soll sich in den nächsten 12 bis 15 Jahren nochmals verdoppeln, wobei die größten Wachstumsraten für den regionalen Flugverkehr vorhergesagt werden. Der Bahn-Börsengang selbst bzw. die Perspektive von überwiegend privaten Schienenverkehrsunternehmen wird logisch in einer Konzentration auf eher lukrative Strecken und in einem weiteren Abbau des Schienennetzes münden. Auch hier erweist sich die Bahnreform im negativen Sinn als Vorbild: Seit 1993 wurde das Schienennetz um knapp 6000 km reduziert.

4.2.

Die Orientierung auf ein fragwürdiges Modell des Schienengüterverkehrs

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton sieht nur in einem Bereich die Möglichkeit für ein größeres Wachstum – im Schienengüterverkehr. Für eine solche Orientierung gibt es drei Vorgaben:

- Bereits die vorausgegangene Bundesregierung stellte im „Verkehrsbericht 2000“ eine Verdopplung (!) des Güterverkehrs bis 2015 in Aussicht (Unterrichtung der Bundesregierung, Verkehrsbericht 2000, Drucksache Nr. 14/4688).
- Das jüngste Verkehrs-Weißbuch der Europäischen Union aus dem Jahr 2001 orientiert ebenfalls auf eine EU-weite, massive Steigerung des Schienengüterverkehrs. Dabei spielt die Vorgabe eine Rolle, dass es EU-weit zu einer weitgehenden Trennung der Schienennetze für Personen- und Güterverkehr kommen soll bzw. dass es ein EU-weites Schienennetz geben müsse, auf dem der Güterverkehr Priorität hat. Dabei verweist dieses Weißbuch mehrfach auf das diesbezügliche „Vorbild USA“.

- In Nordamerika und insbesondere in den USA hat sich im Schienenbereich just ein solches „Modell“ herausgebildet: Während der Schienenpersonenverkehr auf eine Nischenexistenz reduziert wurde (2003 ca. 0,4% Marktanteil), wurde der Güterverkehr auf Schienen massiv ausgeweitet. Auf ihn entfällt inzwischen wieder ein Marktanteil von rund 40 Prozent.

Nun sind die Wachstumsraten, die das PRIMON-Gutachten im Güterverkehr auf Schienen sieht, eher bescheiden. Im besten Fall komme es – so die Annahme beim „Trennungsmodell / Variante 5“ – im Zeitraum 2005 bis 2020 zu einem Anstieg des Schienengüterverkehrs um 41 Prozent. Damit würde sich der Marktanteil der Schiene leicht – von 15,8 Prozent im Jahr 2005 auf 17,1 Prozent 2020 – erhöhen. (siehe S.34). Das ist weit entfernt von den zitierten Vorgaben aus dem „Verkehrsbericht 2000“ der Bundesregierung. Da das PRIMON-Gutachten jedoch allein in diesem Bereich des Schienenverkehrs Chancen für ein ernsthaftes Wachstum sieht, ist dies eine nähere Untersuchung wert.

Das Gutachten übernimmt zwei vielfach unterstellte Grundannahmen: Erstens diejenige von der „Affinität“ der Güterverkehrsnachfrage zugunsten des Lkw-Transports. Zweitens diejenige, wonach Güterverkehr auf Schienen nur auf sehr langen Distanzen Sinn mache bzw. rentabel betrieben werden könnte. So heißt es im Gutachten: „Die Systemeigenschaften der Eisenbahnen wie auch der Binnenschifffahrt (hohe Massenleistungsfähigkeiten, hohe Kosten beim Handling von Teilladungen, grobmaschiges Wegenetz) weisen geringere Affinität zu den wachstumsstarken Gütergruppen auf.“ Mit dem letzteren sind „hochwertige Konsum- und Investitionsgüter“ gemeint. (S.65 und 64). Weiter heißt es dort: „Mit der europäischen Integration und der Globalisierung gehen ein Wachstum der grenzüberschreitenden Verkehre und eine Verlängerung der Versandweiten einher. Auf langen Relationen lassen sich die Kostenvorteile des Eisenbahntransports ausspielen.“ (S.65).

Beide Grundannahmen sind zumindest fragwürdig.

Zunächst ist festzustellen: Die Gutachter befinden sich bezüglich des EU-weiten modal splits nicht auf der Höhe der Zeit bzw. der Verkehrsstatistik. Der traditionelle Vier-Bereiche-modal-split (Straße / Schiene / Binnenschifffahrt / Pipelines) wurde in der EU-Statistik vor drei Jahren abgelöst durch den Fünf-Bereiche-modal-split. Neu hinzu kam die Küstenschifffahrt („short sea shipping“). Die spezifische Struktur der EU, in der auch nach der Osterweiterung die große Mehrheit der Mitgliedsländer mit der Küstenschifffahrt erreicht wird, hat dieser Transportart eine kaum vorstellbare Bedeutung zukommen lassen. Diese ist beim Inner-EU-Gütertransport heute fast ebenso wichtig wie der Lkw-Verkehr. 2002 hatte die Küstenschifffahrt im Intra-EU-Trade einen Anteil von 40,8 Prozent gegenüber 44,7 Prozent, die auf den Lkw-Transport entfällt. Es folgten die Schiene mit 7,7 Prozent, die Binnenschifffahrt mit 4,1 und der Pipelines-Transport mit 2,8 Prozent. Während die Anteile der Schiene, der Binnenschifffahrt und der Pipelines kontinuierlich rückläufig sind, stiegen diejenigen des Lkw-Verkehrs und der Küstenschifffahrt fast parallel. (Nach: EU Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2004, Tabelle 3.2.2.)

Das aber heißt mit Blick auf die „Affinitäts-These“: Mit der Küstenschifffahrt stieg eine Transportart auf, die „eigentlich“ nicht sonderlich „affin“ für „hochwertige Konsum- und Investitionsgüter“ sein kann. Küstentransporte von Hamburg nach Neapel oder von Piräus nach Bilbao sind enorm zeitaufwendig. Im Fall von hochwertigen Waren stellen diese Zeitkosten auch erhebliche reale Kosten dar. Diese Waren müssen, wenn sie in den Seehäfen landen, aufwendig umgeschlagen und in der Regel ins Landesinnere transportiert werden. Wenn die Küstenschifffahrt unter diesen Bedingungen gegenüber der Bahn mit ihren deutlich

kürzeren Wegen und ihrer theoretisch weit größeren Geschwindigkeit das Rennen macht und sogar mit dem Lkw weitgehend gleichzieht, dann sind die Gründe für das Versagen der Schiene nicht auf dem Gebiet „Affinität“ spezifischer Transportgüter zu suchen. Sie haben vielmehr mit den eng begrenzten nationalen Schienennetzen, mit der Aussplitterung der Schienenunternehmen und mit der unzureichenden Schienenlogistik zu tun. Auch spielen hier die externen Kosten des Verkehrs eine Rolle: Die Küstenschifffahrt dürfte erhebliche externe Kosten aufweisen, auch hier wird ein großer Teil – so die Häfen und deren Hinterlandanbindung – fremdfinanziert. All das fließt nicht in die realen Transportpreise ein.

Die zweite Grundannahme, wonach der Schienenverkehr nur über lange Distanzen rentabel zu betreiben sei, ist ebenfalls fragwürdig. Die „mittlere Transportweite“ im Schienengüterverkehr (durchschnittliche Entfernung je Transport) lag 1994 bei 215 km und 2004 bei 279 km. Sie ist damit weit entfernt von oft zitierten Entfernungen, wonach die Schiene erst „ab Transporten von 400 und mehr km“ interessant wäre. Das bescheidende Wachstum dieser mittleren Transportweite um knapp 30 Prozent in einem Jahrzehnt ist in erster Linie auf Selbstbeschränkung und auf den Abbau der Gleisanschlüsse (siehe unten) zurückzuführen. (Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2005/2006, S.257).

Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lkw (einschließlich des Nahverkehrs) wiederum lag die mittlere Transportweite 1996 bei 72 km. Sie stieg bis 2004 auf 97 km (Ebenda, S. 263). Auch hier sind die Transportweiten gering und ist das Wachstum derselben eher mäßig. EU-weit sind die Zahlen ähnlich und verblüffend: Fast 50 Prozent (46,7 %) aller EU-weiten Eisenbahntransporte entfielen im Zeitraum 1994-2001 auf den Entfernungsbereich unter 150 km. Beim Lkw-Verkehr waren es sogar 76 Prozent aller Transporte, die 2001 auf Entfernungen bis 150 km Transportweite entfielen (Energy and Transport in Figures 2003, Tab. 3.4.4.).

Der Anteil der Schienentransporte mit einer mittleren Transportweite von mehr als 500 km lag im Zeitraum 1994 bis 2004 EU-weit bei rund 12 Prozent.

Das aber heißt: Wer auf große Entfernungen bei den Gütertransporten setzt, setzt auf minoritäre Marktsegmente.

Richtig ist allerdings, dass dieses spezifische Marktsegment vor allem den Interessen der großen, global und kontinental agierenden Konzernen dient.

Beispiel GM/Opel: Motorenproduktion in Wien, Chassis-Fertigung in Zaragoza/Spanien. Zwischen diesen Werken pendeln Eisenbahnzüge. Dies dient den Interessen von GM. Die Bahngesellschaften (ÖBB, DB AG, SNCF, Renfe), die diese arbeitsteilige Fertigung ermöglichen, schreiben im Bereich des Güterverkehrs alle rote Zahlen.

Beispiel Bauknecht/Whirlpool Schorndorf: Jährlich werden in Schorndorf rund 850.000 Waschmaschinen für den US-Markt produziert. Sie werden ab Schorndorf mit Lkw an die Nordseeküste transportiert. Mit Hochseeschiffen nach USA verfrachtet. Dort teils mit Binnenschiffen, teil mit Eisenbahnen zum zentralen Whirlpool-Logistiklager gebracht. Eine solche Fertigungskette kann nur deshalb profitabel betrieben werden, weil die gewaltigen externen Kosten des Verkehrs unberücksichtigt bleiben. Dabei verfügt Bauknecht in Schorndorf über einen Gleisanschluss. Doch trotz der langen Distanz Schorndorf – Nordseeküste macht nicht die Schiene, sondern der Lkw das Rennen.

Das PRIMON-Gutachten übernimmt faktisch die Orientierung auf eine weltweit extrem arbeitsteilig stattfindende Produktion. Der Aspekt „externe Kosten“ spielt, wie erwähnt, für die Gutachter keine Rolle.

Die Gutachter ignorieren aber auch komplett, dass die Deutsche Bahn AG sich in einem Maß von ihren Gleisanschlüssen (von Industriegleisen, mit denen einzelne Betriebe direkt an die Schiene angeschlossen werden) verabschiedete, wie dies in keinem anderen Segment der Fall ist und wie es dies bei keinem anderen Verkehrsträger gibt. 1992 gab es in der Bundesrepublik Deutschland noch 13.629 „Privatgleisanschlüsse“. 1999 waren es mit 6252 rund halb so viele. 2004 waren es mit 4004 gerade noch 29 Prozent des 1992er Bestands. (Verkehr in Zahlen 2005/2006, S.65).

Wer seinen direkten Zugang zu den Wirtschaftsbetrieben auf weniger als ein Drittel kappt, darf sich nicht wundern, wenn der Güterverkehr auf Schienen im modal split weiter an Boden verliert. Es ist dann auch logisch, dass nur noch große Betriebe bedient werden und – da diese vor allem über weite Distanzen arbeitsteilig operieren – dass sich die „mittlere Transportweite“ erhöht.

Damit betreibt die Deutsche Bahn AG mit ihrer Behauptung, Schienenverkehr rechne sich erst ab großen Entfernungen, eine self fulfilling prophecy. Das ist im betriebswirtschaftlichen Sinn und für eine Börsen-Story möglicherweise legitim

Im Fall eines neutralen Gutachtens ist die Übernahme der These von den sinnvollen langen Gütertransporten und das Verschweigen der Gründe (vor allem das Verschweigen des Abbaus der Gleisanschlüsse), weswegen die Schiene bei weniger langen Transporten zunehmend den Kürzeren zieht, unverzeihlich. Auch hier erweist sich, dass das Gutachten nicht neutral ist, sondern eine spezifische Position vertritt. Das PRIMON-Gutachten übernimmt hier weitgehend die Position der Deutschen Bahn AG.

Vor allem aber gilt: Deutsche Bahn AG und PRIMON-Gutachten haben eine Transport-Organisation im Blick, die vor allem den Interessen sehr großer, global agierender Unternehmen dient. Es handelt sich um ein Modell, wie es tatsächlich in Nordamerika weitgehend realisiert wurde – mit Ganzzügen von Pazifik zum Atlantik und von Kanada nach Mexiko. hne Zweifel kommt ein solches Modell von Arbeitsteilung und Transportorganisation die Gesellschaft der Steuerzahlenden (externe Kosten!) und nachfolgende Generationen teuer zu stehen.

Dass sich ein solches Modell eines Schienengüterverkehrs für die DB AG rechnet, muß füglich bezweifelt werden. So war laut Angaben der Deutschen Bahn AG das „betriebliche Ergebnis nach Zinsen“ im Bereich des Schienengüterverkehrs (DB Cargo) 1998 positiv. 1999 wurde es leicht negativ (- 11 Mio Euro) (Angaben nach: Geschäftsbericht 1999, S.46).

Demgegenüber wurde Hartmut Mehrdorn auf der Bilanzpressekonferenz vom 25. Mai 2005 ausgesprochen schmallippig und pessimistisch, als er auf den Schienengüterverkehr, auf „Railion“ (vormals: Cargo) zu sprechen kam. Mehrdorn: „Wenig erfreulich ... ist das Kapitel Schienengüterverkehr ... Wir werden hier in den kommenden Jahren bewusst Verluste in Kauf nehmen müssen, um bestimmte Verkehre zu halten. ... Wir brauchen hier die Unterstützung der Politik.“ (Zitate aus dem offiziellen Redemanuskript von H. Mehrdorn).

Exakte aktuelle Zahlen zum Ergebnis von Railion (ExCargo) liegen m.E. nicht vor. Dieser Bereich ist inzwischen Teil der Stinnes AG, eine AG, in der der Lkw-Verkehr und die

Logistik dominieren. In der Gesamtbilanz – die Railion-Verluste gegengerechnet – schreibt diese AG Gewinne.

Mit den angegebenen Zahlen und Zitaten wurde jedoch deutlich: Der Schienengüterverkehr schreibt inzwischen rote Zahlen, wohingegen er nach Angaben der DB AG noch Ende der neunziger Jahre zumindest ein ausgeglichenes Ergebnis vorwies. Die Reduktion der Gleisanschlüsse auf weniger als ein Drittel und der weitgehende Rückzug des Schienengüterverkehrs aus der Fläche haben sich also nicht nur nicht gelohnt. Diese Politik könnte sogar dazu beigetragen haben, dass die DG AB inzwischen im Schienengüterverkehr deutlich rote Zahlen schreibt.

4.3.

Die Ideologie vom “Wettbewerb” – das Desinteresse am Fahrgast

Wie ein roter Faden durchzieht das Primon-Gutachten die Aussage, mehr “Wettbewerb” an sich sei ein Fortschritt. Die Kundenzufriedenheit spielt dabei keine größere Rolle. Der Fahrgast ist und bleibt für die Gutachter ein unbekanntes Wesen.

So heißt es im Gutachten: „Für die Kundenzufriedenheit im Schienenpersonenfernverkehr erwartet das PRIMON-Tream insgesamt – strukturmodellunabhängig – eine geringe Bandbreite an Ergebnissen. In allen Strukturmodellen wurde angenommen, dass Wettbewerber zusätzliche Verbindungen zu preiswerten Tarifen anbieten werden.“(S.437).

Im Nahverkehr sehen die Gutachter mehr Chancen, die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Doch das erklärt sich für sie allein aus dem größeren „Wettbewerb“ (teilweise auch aus den damit verbundenen, behaupteten niedrigeren Fahrpreisen), zu dem es in diesem Segment kommen werde.

Themen wie unabgestimmte Fahrpläne, Tarifwirrwarr, problematische Sicherheitsstandards, die mit einem Schienenbetrieb mit privatwirtschaftlich agierenden und im Wettbewerb stehenden Eisenbahngesellschaften verbunden sind, werden im Gutachten nicht einmal erwähnt. Dabei ist gerade die – im PRIMON-Gutachten nur tendenziös behandelte – britische Bahnprivatisierung ein Beispiel dafür, wie Standards im Service und bei der Sicherheit abgebaut wurden.

Grundsätzlich ist darauf zu verweisen, dass die Kundenzufriedenheit im deutschen Schienenverkehr so niedrig wie kaum je zuvor in der Eisenbahngeschichte ist. Wenn das PRIMON-Gutachten jedoch konstatiert, dass es im Fall eines Bahn-Börsengangs auf diesem Gebiet „eine geringe Bandbreite an Ergebnissen“ geben würde, dann ist das ernüchternd. Und wenn als Qualitätsmerkmal von Service fast ausschließlich das „Mehr an Wettbewerb“ angeführt wird, dann fehlt den Gutachtern ein grundsätzliches Verständnis zur Definition von Kundenzufriedenheit und Servicequalität.

4.4.

Privat versus öffentlich

Der Bahn-Börsengang wird im PRIMON-Gutachten und seitens der Bundesregierung der Bevölkerung mit zwei Argumenten verkauft:

- Erstens – eine privatisierte Bahn ist effizienter und kundenfreundlicher. Nur auf dem Weg über “mehr Wettbewerb” kann das politische Ziel “Mehr Verkehr auf die Schiene” erreicht werden.
- Zweitens – die Kassen sind leer; die Haushaltslage ist prekär – wir können uns eine teure “Staatsbahn” nicht mehr leisten.

Zum **ersten** Argument wurde mit Verweis auf die Schweiz bereits teilweise geantwortet. Ergänzend ist die Frage zu stellen: Wo in der Welt existieren privat betriebene Eisenbahnen, die auf einem Gesamtnetz fahren, welche die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse befriedigen und die eine langfristige Perspektive weisen? Es gibt sie schlicht nicht. Die privaten US-Eisenbahnen im Personenverkehr wurden weitgehend vom Markt gefegt. Die Bilanz der privaten britischen Eisenbahn ist zumindest aus Fahrgastsicht und aus Sicht der Staatsfinanzen katastrophal. Andere Bahn-Privatisierungsmodelle wurden meist erst vor einigen Jahren begonnen; sie sind daher nur teilweise bilanzierbar. In der Regel weisen sie jedoch bereits heute Schattenseiten auf, die unsere Analyse belegen.

Das PRIMON-Gutachten listet im Schlussteil internationale Erfahrungen unterschiedlicher Eisenbahn-Gesellschaften auf. Die Darstellung ist jedoch, wie bereits oben skizziert, tendenziös und teilweise falsch.

Im Fall von Großbritannien beispielsweise wird die Pleite der Trassengesellschaft Railtrack 2001 schlicht unterschlagen. Die Tatsache, dass der britische Staat nach eigenen Angaben rund 50 Milliarden Pfund Sterling aufbringen müsste, um das völlig heruntergewirtschaftete Netz wieder in einen akzeptablen Zustand zu bringen, wird nicht erwähnt. Stattdessen heißt es: “Nach dem Umbau des Modells (2001) stellten sich die erhofften Erfolge ein, die sich u.a. in einem starken Zuwachs der Verkehrsleistung bei rückläufigem Subventionsbedarf und sinkenden Preisen für die Kunden niederschlugen.” (S.501)

Bei der Bilanzierung des schwedischen Modells wird ebenfalls (und wie erwähnt) die de facto-Pleite der größten Personenverkehrsgesellschaft SJ nicht erwähnt. Gleichzeitig heißt es, “ein Nachfragezuwachs blieb hingegen bis heute aus” (S.502). Tatsächlich gab es im schwedischen Schienenverkehr im Zeitraum 1995 bis 2002 ein deutliches Wachstum (von 6,3 auf 9,1 Milliarden Pkm oder um 44 Prozent). Dies wird auch an anderer Stelle im PRIMON-Gutachten erwähnt. Gleichzeitig haben sich jedoch die erforderlichen staatlichen Zuwendungen enorm erhöht. Letzteres wiederum wird nicht erwähnt.

Das Beispiel SNCF

Bei der Bilanz der – weiterhin umfassend staatlich betriebenen – französischen Bahn SNCF heißt es: “Es konnten kaum Effizienzsteigerungen erreicht werden; das System ist weiterhin hoch defizitär” (S. 503).

Tatsächlich ist der PRIMON-Studie auf Seite 77 zu entnehmen, dass die “durchschnittlichen staatlichen Zuwendungen in EUR / Cent je Einheitskilometer der Eisenbahnen 1995-2003” in Frankreich mit 6,2 Cent niedriger liegen als in Deutschland mit 7,0 Cent.

Dies ist nicht alles. Laut der Statistik des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) weist Frankreich europaweit unter den größeren Ländern die höchsten Steigerungen im Bahnverkehr auf – von 55,3 Milliarden Personenkilometern im Jahr 1995 auf 73,5 Milliarden Pkm im Jahr 2002 – oder um 33 Prozent. Im gleichen Zeitraum waren die Leistungen im deutschen Personenverkehr nach der UIC-Statistik rückläufig (von 75,0 auf 69,3 Mrd. Pkm). (Angaben nach: EU Energy and Transport in Figures 2003, Tabelle 3.5.8.). (Verkehr in Zahlen 2005/2006 nennt für den gleichen Zeitraum einen Anstieg von 65,2 Mrd. Pkm auf 71,4 Pkm, wobei, wie oben erwähnt, die dabei eingerechneten Angaben für einen stark gestiegenen SPNV umstritten sind).

Zumindest in Ansätzen wird in Frankreich der eigene Weg auch vor dem Hintergrund der Debatte um privatisierte Eisenbahnen oder solche in öffentlichem Eigentum gesehen. Interessanterweise war es der Chef der französischen Staatsbahn SNCF Francois Gallois (im übrigen ein Freund von Hartmut Mehdorn und wie dieser ein ehemaliger Airbus-Top-Manager), der sich mit den folgenden Worten grundsätzlich kritisch zu einer Bahnprivatisierung äußerte:

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 ... Ich füge hinzu: Wenn man einen Aktionär hereinnimmt, muß die Rentabilität des eingesetzten Kapitals sichergestellt sein. Das ist nicht der Fall: Mit unseren Gewinnen müssen wir die Investitionen finanzieren. ... Im übrigen wollen wir zeigen, dass ein Staatsunternehmen genauso effizient sein kann wie ein privates, gleichzeitig aber auch die Aufgaben des öffentlichen Dienstes erfüllen kann. (Süddeutsche Zeitung vom 23.3.2001).

Ein Rückblick als Blick in eine Bahn-Zu(g)kunft

Vor dem Hintergrund der Verkehrs- und Eisenbahngeschichte und vor den konkreten aktuellen Erfahrungen mit Privatisierungen großer Eisenbahnen drängt sich die Frage auf: Ist ein Plädoyer für “viele private Bahnen” nicht rückwärtsgewandt? Sind damit nicht eine Reihe einschneidender negativer Folgen für Fahrgäste, Service und Sicherheit verknüpft? Widerspricht eine solche Orientierung nicht den aktuellen Tendenzen zur Internationalisierung und zur Herausbildung einer Europäischen Union?

So wie heute bereits die Fahrpläne von Connex mit denen der DB AG völlig unzureichend abgestimmt sind, so wie die Tarifsysteme der einzelnen privaten Betreiber und der DB AG sich oft weitreichend unterscheiden, so wie die BahnCard 50 heute bereits bei den meisten privaten Bahnen, aber auch bei immer größeren Teilen des Nahverkehrs von DB Regio keine

Gültigkeit hat, so droht ein zu Ende gedachtes Schienensystem mit “privatem Wettbewerb” in einem kundenfeindlichen Flickenteppich mit Tarifchaos und Fahrplanwirrwarr zu enden.

All das gab es in deutschen Landen – in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters, bis Mitte des 19. Jahrhunderts. Den großen Durchbruch für die Eisenbahnen – und das Eisenbahnzeitalter – gab es erst, als es zur Vereinheitlichung der Netze und zur Vereinheitlichung des Betriebs – beides in öffentlichem Eigentum – kam. Dabei spielte die Eisenbahn eine maßgebliche Rolle zur Bildung der nationalen Märkte und zur Identifikation der Bevölkerung mit ihren Ländern. In Deutschland waren beispielsweise Friedrich List und seine Eisenbahnpläne entscheidend beim Thema “deutsche Einheit”.

Vor dem Hintergrund der Eisenbahngeschichte wollen die modernen Marktwirtschaftler im Schienenverkehr zurück ins 19. Jahrhundert. Dabei droht, dass sie die Bahn auf den Prellbock manövrieren.

Viel spricht dafür, dass uns heute die *Vision für United Railways of Europe* weit besser zu Gesicht stünde – eine Vision für ein europaweites Bahnsystem mit transparenten, kontinentweit abgestimmten Fahrplänen und Tarifen, bei dem – ähnlich wie in der Schweiz – das grundsätzlich öffentliche Eigentum so dezentral und bürgernah wie möglich organisiert sein müsste.

5

Finanzielle Bilanz

Oder: Ein Börsengang hat keine positiven „haushalterischen Effekte“

Bleibt das Argument der Finanzen, die Behauptung, die “Staatsbahn” sei nicht mehr zu finanzieren, und ein Bahn-Börsengang bringe “positive haushaltspolitische Effekte”.

Tatsächlich lässt sich – an Hand des PRIMON-Gutachtens – belegen, dass das Gegenteil zutrifft: Ein Bahn-Börsengang kommt die Steuerzahlenden und die Gesellschaft teuer zu stehen.

Im Mittelpunkt des PRIMON-Gutachtens stehen die angeblich positiven “Haushaltseffekte”, die ein Bahn-Börsengang haben würde. Diese liegen, wie erwähnt, bei maximal 23,3 Milliarden Euro. Dieser Betrag setzt sich allerdings aus sehr unterschiedliche Faktoren zusammen.

Zunächst geht es um die Einnahmen, die mit dem eigentlichen Verkauf der Anteile des Bundes an der Deutschen Bahn AG zu erzielen wäre. Diese möglichen Einnahmen schwanken laut Booz Allen Hamilton zwischen 4,0 und 14,6 Milliarden Euro. Der niedrigste Betrag würde erzielt im Fall des Verkaufs als „Finanzholding“ (Variante 4), wenn an derselben der Bund auch noch 51 Prozent der Anteile der DB AG behalten würden. Der höchste würde erzielt im Fall des „Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante“ (Variante 3), wenn die DB AG zu 100 Prozent an private Investoren veräußert würde.

Der zweite Faktor ist der Wert der erwarteten “zukünftigen Dividendenzahlungen” im Zeitraum 2006 bis 2020 (!). Dieser liegt im Fall einer 100prozentigen Veräußerung natürlich bei Null; die Dividenden kassieren dann allein private Investoren.

Bei den Modellen, bei denen der Bund Anteile von 51 Prozent an der DB AG behält, werden "Haushaltseffekte" zwischen 6,5 und 14,6 Milliarden Euro unterstellt. Der letztgenannte Höchstwert von 14,6 Milliarden Euro an den Bund abzuführende Dividenden gäbe es im Fall eines integrierten Börsengangs, wenn der Bund noch 51 Prozent der DB AG behalten würde. Aber auch bei anderen Privatisierungsvarianten, bei denen liegt dieser Posten sehr hoch und – bei diesen Varianten – immer höher als die eigentlichen Einnahmen, die aus der direkten Privatisierung (Verkauf von Anteilen der DB AG) erwartet werden. Bei diesem Posten werden die "Haushaltseffekte" wie folgt berechnet: Die Summe der für den Bund erwarteten Dividendenzahlungen wird errechnet und diese dann "abgezinst" auf den entsprechend niedrigeren "Barwert" für den allgemeinen Stichtag 1.1. 2006. Wenn diese Dividendenzahlungen an den Bund mehr ausmachen als die in Aussicht gestellten Einnahmen als Resultat eines Börsengangs, dann liegt das natürlich auch daran, dass das PRIMON-Gutachten die von der DB AG unterstellten Steigerungen der Kapitalrendite weitgehend blind übernimmt.

Dennoch sollte man die Gutachter hier beim Wort nehmen. Denn ihre eigene Berechnung führt zu der interessanten Konstellation, dass generell die Modelle, bei denen der Bund eine Mehrheit an der DB AG behält, größere "haushalts- und Vermögenseffekte" aufweisen als die Modelle, bei denen die DB AG komplett an private Eigentümer veräußert wird. Auf Basis dieser Zahlen lässt sich auch sagen: Blicke der Bund **zu 100 Prozent im Besitz der DB AG**, dann lägen die so errechneten haushalterischen Effekte deutlich über den "haushalterischen Effekten", die mit einem wie immer gearteten Börsengang zu erzielen sein würden.

Der dritte wichtige Faktor in dieser Rechnung ist der "Eigenkapitalwert" der Infrastruktugesellschaft, die im Fall der bei einigen Varianten vorgesehenen Ausgliederung im Eigentum des Bundes bleiben würde. Dieser Faktor führt bei den meisten hier in Frage kommenden Varianten zu einer Reduktion der erwarteten positiven haushalterischen Effekte von bis zu 4,9 Milliarden Euro. Der Grund dafür dürfte in den hohen Schulden liegen, mit denen die Netz AG belastet ist (s.S.334). Darauf ist noch zurückzukommen.

Schließlich ist Teil der Haushaltseffekte die erwartete Entwicklung der Regionalisierungsmittel: Je mehr diese bei einzelnen Börsengang-Varianten in Zukunft sinken, desto größere positiven "Haushaltseffekte" werden veranschlagt. Auch hier wurde eine Abzinsung der in Aussicht gestellten Regionalisierungsmittel-Reduktionen auf den aktuellen Stand vorgenommen. Die hier erwarteten positiven Haushaltseffekte liegen zwischen Null (Integriertes Modell) und 3,3 Milliarden (Trennungs-Modell). Das heißt im Klartext: Je mehr die DB AG vom "Ballast" des Netzes getrennt werden würde, desto mehr – so die Gutachter – könnten die Regionalisierungsgelder reduziert werden. Als Grund wird dafür der damit einhergehende größere "Wettbewerb" angegeben. Nach den bisherigen Erfahrungen heißt das vor allem, dass dann die Löhne der im Nahverkehr Beschäftigten weiter reduziert und der Belegschaftsabbau beschleunigt wird.

Trotz einer solchen notwendigen differenzierten Betrachtung der "haushalterischen Effekte" könnten diese manchen Finanzpolitiker blenden – zumal angesichts ihrer Höhe von bis zu 23,3 Milliarden Euro. Wenn es gelingt, eine entsprechende Zwischenfinanzierung zu finden, könnte der Bundeshaushalt 2007 oder 2008 tatsächlich um einen einmaligen Betrag von einem bis zwei Dutzend Milliarden Euro entlastet werden. Angesichts eines drohenden wirtschaftlichen Einbruchs 2007 (Stichwort: Mehrwertsteuererhöhung) und angesichts der Debatte innerhalb der EU (Stichwort: 3-Prozent-Defizit-Limit, das 2005 zum vierten Mal überschritten wurde) dürfte eine solche Aussicht eine erhebliche Rolle spielen. Vor allem läßt

sich dieses Thema in diesem Sinn instrumentalisieren und ein Bahn-Börsengang mit solchen Verweisen verkaufen. Interessanterweise versuchen Bundesregierung im allgemeinen und der Bundesfinanzminister Peer Steinbrück im besonderen, auch Anfang 2006 weiterhin ein düsteres Bild der Wirtschafts- und Haushaltslage zu zeichnen, obgleich es viele Anzeichen dafür gibt, dass sich zumindest 2006 die wirtschaftliche und haushaltspolitische Situation weit besser darstellt als angenommen. Offensichtlich wird gezielt ein eher düsteres Bild von der konjunkturellen und vor allem von der Haushaltslage gezeichnet, um auf diesem Weg unliebsame andere Maßnahmen wie die Mehrwertsteuererhöhung 2007 oder eben auch den Bahn-Börsengang im gleichen Jahr zu rechtfertigen.

Tatsächlich handelt es sich bei den behaupteten Gewinnen aus einem Bahn-Verkauf um extrem kurzsichtige Betrachtungsweisen. So müssten gegenüber den zitierten möglichen kurzfristigen positiven haushalterischen Effekten die folgenden Positionen gegengerechnet werden:

Erstens werden die direkten Einnahmen des Bundes aus dem eigentlichen Börsengang weit niedriger als angegeben liegen, da ein Teil dieser Einnahmen bei der privatisierten Bahn verbleiben soll. Diese Forderung wird seit geraumer Zeit von Bahnchef Mehdorn erhoben; im politischen Raum wurde dafür Verständnis signalisiert. Das PRIMON-Gutachten sieht für diese Operation den galanten Weg vor, dass der Verkauf großer der Anteile des Bundes über eine Kapitalerhöhung erfolgt. So heißt es auf Seite 220: „Sollte ein Börsengang der DB AG bzw. der Transportgesellschaft in Form einer Kapitalerhöhung stattfinden, würden die Erlöse bei der DB AG verbleiben. Bei einem Verkauf von Altaktien des Bundes würde der Erlös dem Bund zu Gute kommen. Grundsätzlich sind auch Mischformen dieser Privatisierungsvarianten denkbar.“

Grob geschätzt dürften beim Bund am Ende nur die Hälfte der erwarteten direkten Privatisierungserlöse verbleiben.

Zweitens soll es im Rahmen des Bahnbörsengangs zu einer neuen weitreichenden Entschuldung der zu privatisierenden DB AG auf Kosten der Steuerzahlenden kommen. So heißt es beispielsweise auf Seite 218 des Booz Allen Hamilton-Gutachtens: „Aufgrund der Strukturänderungen sind ... Überlegungen zu Kredit-Rating, Kapitalstruktur und Finanzierungskosten anzustellen. Im Rahmen der Trennungsrechnung wird hierzu unterstellt, dass bei Abspaltung der Infrastruktur Passivposten der Holding (zinspflichtige Verbindlichkeiten und Rückstellungen) auf die Infrastrukturgesellschaft in dem Maß übergehen, dass die Transportgesellschaft das für die Privatisierung günstige Rating “A” erreichen kann.“

Noch weitergehend ist die Formulierung auf Seite 496: “Ausgehend von der Gesamtverschuldung des heutigen DB-Konzerns erhält eine verbleibende Infrastrukturgesellschaft im Eigentumsmodell, (im) Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante und (beim) Finanzholding-Modell die existierenden Finanzschulden der Holding (Nettofinanzschulden 2005: EUR) (Zahl geschwärzt; W.W.), die unter der Ziel-Rating-Annahme von der Transportgesellschaft nicht getragen werden können.“

Wie hoch diese unterstellte Übertragung der DB AG-Schulden auf die in Bundesbesitz verbleibende Infrastrukturgesellschaft sein würde, wird nicht näher ausgeführt. Inwieweit die damit verbundenen neuen Zinskosten im PRIMON-Gutachten in den haushalterischen Effekten ein-, also gegengerechnet wurden, ist nicht eindeutig. In jedem Fall ist hervorzuheben, **dass als Vorleistung für einen Börsengang die zu privatisierende DB AG weitgehend entschuldigt werden soll.** Das heißt, auf die komplette Entschuldung von 1994 soll eine weitere folgen. Wobei die Entschuldung 1994 dazu diente, einem weiter in

Bundesbesitz befindlichen wichtigen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen auf die Beine zu verhelfen. Die nunmehr ins Auge gefasste Entschuldung dient der Vorfinanzierung der Renditen der neuen privaten Eigner der DB AG.

Drittens soll es begleitend zum Bahn-Börsengang eine "LuFV", eine "Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" (u.a. S. 20 u. 215) geben, in der festgehalten wird,

- dass die Höhe der Regionalisierungsmittel im wesentlichen erhalten bleibt (siehe S. 21),
- dass in das Schienennetz jährlich Steuergelder in Höhe von 3-5 Milliarden Euro für Schienenwegeinvestitionen fließen,
- dass im Fall einer kompletten oder teilweisen Heraustrennung des Netzes die (teilweise niedrigen, tendenziell den Fernverkehr subventionierenden) Trassenpreise erhalten bleiben (siehe S.18)
- dass die Ausgleichszahlungen an die bei der DB AG verbleibenden Beamten weiterhin über das Bundeseisenbahnvermögen an die DB AG bzw. ihre entsprechenden Töchter fließen werden.

So heißt es denn, dass es "aus Investorensicht" eine "berechenbare und stabile Entwicklung" bei den staatlichen Zuwendungen geben müsse (S. 215). Oder auch, dass "eine Neufassung des Regionalisierungsgesetzes erhebliche Auswirkungen auf das Umfeld der DB AG" haben würde (siehe S.219).

Wenn jedoch auch nach einem Bahn-Börsengang weiterhin pro Jahr zwischen 8 und 12 Milliarden Euro an Steuergeldern in das Eisenbahnwesen fließen müssen, dann heißt das im Klartext:

Die gesamten angeblichen "Haushaltseffekte" und "Gewinne für die Steuerzahlenden" sind geringer als das, was in nur zweieinhalb Jahren für die Schiene weiterhin zu bezahlen sein wird. Insgesamt soll der Bund auch in den kommenden zehn Jahren rund 100 Milliarden Euro für den Schienenverkehr bezahlen, die behaupteten haushalterischen Effekte bereits gegengerechnet.

Mit dem entscheidenden Unterschied. Während diese Gelder derzeit noch in eine Struktur fließen, die Eigentum des Bundes ist und auf die der Bund eigentlich Einfluss nehmen kann und Einfluß nehmen müßte, sollen sie zukünftig in private Strukturen fließen und privaten Eignern ihre Rendite erhöhen. Die Steuerzahlenden können dann auf die DB AG keinen – oder nur noch einen extrem begrenzten – Einfluß nehmen.

Das nennt man Vergesellschaftung von Verlusten zur Privatisierung von Profiten. Es wird nicht einmal problematisiert, dass der Staat mit hohen Steuerleistungen dazu beitragen soll, dass private Eigner eine exquisite Rendite finanziert bekommen. Die Position „armer Staat – reiche Private“ wird auch theoretisiert. So heißt es im Gutachten – hier am Beispiel des „Eigentumsmodells“, ähnlich aber auch bei anderen Privatisierungsmodellen, die auf eine Abtrennung der Infrastruktur hinauslaufen: „Die Transportbereiche erreichen im Zeitablauf eine deutliche Verbesserung der Rendite, insbesondere des ROCE, weil sie von wesentlichen Infrastruktur- und Vermögensanteilen entlastet werden und weil die staatliche Eisenbahninfrastruktur-Eigentums-gesellschaft mit einer sehr moderaten Rendite zufrieden ist.“ (S.24). Der Staat ist mit einer „sehr moderaten Rendite zufrieden“, die Privaten erwarten eine „deutliche Verbesserung der Rendite“.

6.

Eine Bilanz

Oder: Um was es wirklich geht (II)

Letzten Endes sind die negativen Effekte eines Börsengangs der DB AG weit größer als die rein finanziellen Verluste. **Mit dem Börsengang der Bahn gibt der Bund ein wichtiges infrastrukturelles, umwelt- und verkehrspolitisches Instrument aus der Hand.** Die Möglichkeiten, im Sinne einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik zu wirken, werden enorm reduziert. Die Wahrscheinlichkeit, dass private Bahnbetreiber das Schienennetz und das rollende Material herunterwirtschaften, da sie primär eine hohe Rendite erzielen wollen und keine Anlage-Perspektiven haben, die der Umschlagszeit des hier angelegten Kapitals (50 und mehr Jahre) entspricht, ist groß. Sie wird durch die zitierten geschichtlichen und aktuellen Beispiele bestätigt. Und sie entspricht den realen Kapitalmachtstrukturen, die seit einigen Jahrzehnten als Resultat eines "ölbasierten" Kapitalismus im Transportsektor herrschen.

Ist die Bahn jedoch einmal verschwunden, sind Strecken stillgelegt oder gar überbaut, dann ist eine Wiederbelebung des Schienenverkehrs so gut wie unmöglich. Diese Erfahrung machen heute bereits viele Initiativen, die sich für die Wiederbelebung von stillgelegten Strecken engagieren. Vergleichbare Erfahrung kann man heute in großen Teilen von Nordamerika machen.

Die Bahnprivatisierung würde auch **weitreichende negative Effekte im sozialen Bereich und hinsichtlich der Beschäftigung** haben. Bereits seit Beginn der Bahnreform 1994 und bis Ende 2005 wurde die Beschäftigtenzahl von 365.000 auf 185.000 reduziert oder halbiert (Angaben ohne Stinnes/Schenker). Es gibt keinen anderen Sektor der deutschen Wirtschaft, in dem ein derart drastischer Personalabbau stattfand. Gleichzeitig haben sich die Arbeitsbedingungen deutlich verschlechtert; die Arbeit wurde verdichtet. In vielen Bereichen kam es zu Reallohnabbau. Der auf diesem Gebiet erreichte Stand von Beschäftigung, Stress bei der Arbeit und Qualität der Ausbildung muss hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen bereits als kritisch bezeichnet werden. Dies wurde u.a. mit der gerichtlichen Aufarbeitung des Eisenbahnunglücks in Brühl vom Februar 2000 dokumentiert (unzureichende Ausbildung des Lokführers, eine Vielzahl von Fehlern im Fahrtbegleitdokument "Verzeichnis der Langsamfahrstellen – La" und in der "Bau- und Betriebsanleitung - Beta").

Das PRIMON-Gutachten enthält keine Angaben zum vorgesehenen weiteren Belegschaftsabbau. Indem jedoch die Mittelfristplanung der DB AG übernommen, die Steigerung der Rendite wie hier vorgesehen unterstellt und von einem fortgesetzt verstärkten Wettbewerb und wachsenden Anteil privater Schienenunternehmen ausgegangen wird, muss im Bereich des Schienenverkehrs von einem Belegschaftsabbau auf dem Niveau der vergangenen Jahre – rund 10.000 Mitarbeiter pro Jahr – ausgegangen werden. Damit sind weitere hohe gesellschaftliche Kosten und ein Verlust an Dienstleistungsqualität verbunden.

Ein Börsengang der Deutschen Bahn AG wird – gleich in welcher Variante – damit auf den folgenden Gebieten deutliche negative Konsequenzen haben.

- **Hinsichtlich des Haushalts:** Die finanziellen Belastungen für den Bundeshaushalt bleiben (mindestens) so hoch wie bisher, wobei nun Milliarden-Summen an Steuergelder für private Investoren bezahlt werden, ohne auf die Verwendung der Gelder Einfluß nehmen zu können. Vor allem sind weiter sehr hohe Steuermittel für

ein Verkehrsegment erforderlich, das weiter an Bedeutung verliert. Im übrigen kann es durchaus sein, dass die erforderlichen staatlichen Zuwendungen für die Schiene weiter steigen. So war es jedenfalls in Großbritannien und ist es in Schweden. Die neuen privaten Eigner sind in der Position, den Staat in dieser Hinsicht erpressen zu können.

- **Struktur- umwelt- und verkehrspolitisch:** Der Bund bzw. die Politik gibt ohne Zwang ein entscheidendes Instrument aus der Hand, um im Sinne einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik gestalterisch tätig zu sein. Dies tut er ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, da der Peak of Oil erreicht wurde, die Nachfrage nach Öl schneller wächst wie neue Ölfunde gemacht werden. Das heißt, es zeichnet sich ein Ende der auf Öl und seinen Derivaten basierenden Transportorganisation ab. Die Schiene böte hier eine Alternative.
- **Sozial und hinsichtlich des Arbeitsmarktes:** Der Bund trägt dazu bei, dass weitere Zehntausende Arbeitsplätze in einem umweltpolitisch und gesellschaftlich wichtigen Bereich vernichtet werden. Dieses Plus an Erwerbslosigkeit muß von den Steuerzahlenden bzw. von der Allgemeinheit finanziert werden.

Für die Bahn als Ganzes gilt, was jüngst aus fachkundigem Mund wie folgt formuliert wurde:

Private Investoren verzichten zwecks Gewinnmaximierung auf notwendige Infrastrukturinvestitionen ... Gerade die Erfahrungen in Großbritannien nach der Privatisierung des Eisenbahnnetzes haben dies gezeigt. Dort hat der private Netzbetreiber Teile des Schiennetzes so stark vernachlässigt, dass es zu mehreren schweren Unfällen kam." Derselbe Text spricht sich auch gegen Teilprivatisierungen bei neuen Bauvorhaben aus. Die Argumentation dazu lautet schlüssig wie folgt: "Zwar können so ... vielleicht kurzfristig zusätzliche Ausbauprojekte verwirklicht werden. Aber der Umweg über private Investoren ist teuer. Die Renditewünsche der Privaten treiben die Kosten in die Höhe, sodass die Gefahr besteht, dass auf lange Sicht sogar weniger Bauvorhaben verwirklicht werden können als auf dem klassischen Weg der Haushaltsfinanzierung.

Diese Sätze finden sich in der Neujahrsbotschaft des ADAC (Presseerklärung vom 4.1.2006). Allerdings beziehen sie sich nicht auf die Schiene, sondern auf die Straßen bzw. auf die Pläne für eine Privatisierung des Autobahnnetzes.