

Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Juni 2006

Stellungnahme zum Thema “Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG”

**Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB
Dr. Winfried Wolf**

Zusammenfassung

Wir treten ein für den uneingeschränkten Erhalt des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG und für einen „status quo plus“, für eine optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum. Die Deutsche Bahn AG in ihrer jetzigen Form ist für uns – wie für viele – kein positiver Bezugspunkt, wohl aber sind dies die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), einschließlich der dort praktizierten teilweise dezentralen öffentlichen Eigentumsformen.

Wir gelangen zu dieser Position, indem wir konsequent die folgenden vier Ziele in den Mittelpunkt stellen:

- Orientierung auf eine nachhaltige, zukunftsfähige Verkehrspolitik, die sich den Zielen des Klimaschutzes und der Umweltverträglichkeit verpflichtet sieht
- Erhalt und Ausbau des Schienennetzes als Infrastruktur und der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt
- Ständige Verbesserung der Angebote im Schienenverkehr für die Fahrgäste mit dem Ziel, eine zufriedenstellende Mobilität und die freie Entfaltung der Persönlichkeit mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß Gehen, Rad fahren, öffentliche Verkehrsmittel bzw. Schienenverkehr) gewährleisten zu können.
- wachsende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Wir, BsB, sind eine Gruppe von derzeit 18 Bahnfachleuten und engagierten Freunden der Schiene. Unsere Stellungnahme entspricht gleichzeitig in ihren wesentlichen Aussagen der Position des Aktionsbündnisses „Bahn für Alle“, das an dem Tag, an dem diese Anhörung stattfindet, am 1. Juni 2006, auf einer Pressekonferenz vorgestellt wurde, und in dem die folgenden Organisationen und Gruppen zusammenarbeiten:

- Attac Deutschland
- bahn von unten (in TRANSNET)
- BUND Bund Naturschutz
- Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB
- NaturFreunde Deutschlands
- Robin Wood.

Die Mitglieder von Bürgerbahn statt Börsenbahn BsB:

Adolf-Heinrich von Arnim, Gerswalde
Rolf Becker, Hamburg
Prof. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell
Peter Conradi, Stuttgart
Klaus Gietinger, Frankfurt/M.
Eberhard Happe, Celle
Johannes Hauber, Mannheim
Dr. Liesel Hartenstein, Leinfelden-Echterdingen
Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Universität Marburg
Hans-Joachim Kernchen, Berlin
Karl-Heinz Ludewig, Berlin
Andreas Kleber, Schorndorf
Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier
Prof. Dr. Jürgen Rochlitz, Burgwald-Eder
Wolfgang Schacht, Hannover
Gangolf Stocker, Stuttgart
Hermann Scheer, Waiblingen
Dr. Winfried Wolf, Wilhelmshorst

Unsere Position wird im Folgenden in zehn Thesen dargestellt.

1.

Die Deutsche Bahn AG ist Eigentum des Bundes. Es gibt keinen Beschluss des Eigentümers, dieses Eigentum aufzugeben. Es geht also darum, „ob“ dieses Eigentum aufgegeben werden soll. Es geht nicht primär – oder nur in zweiter Linie – um die Frage, „wie“ eine Kapitalprivatisierung aussehen könnte.

Die Entscheidung über die Bahnreform wurde im Bundestag 1993 gefällt. Damals wurde im Gesetz über die Gründung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) in § 8 festgehalten: „Die Bundesrepublik Deutschland wird ... alleinige Aktionärin der Deutschen Bahn AG.“ Es gibt seitens des Souveräns, des Bundestags, keine dem entgegenstehende neue Entscheidung. Was es gibt sind Meinungsäußerungen und Positionen von Parteien, von Verbänden, des damaligen Bundeskanzlers und der gegenwärtigen Bundeskanzlerin, anderer Personen der Exekutive und nicht zuletzt des Vorsitzenden der Deutschen Bahn AG, wonach die Entscheidung von 1993 aufgehoben werden soll bzw. das Suggestieren einiger der Genannten, wonach sich eine entsprechende Entscheidung gewissermaßen naturnotwendig aus der Bahnreform ergeben würde.

Selbstverständlich lassen sich die Beschlüsse zur Bahnreform von 1993 und die später erfolgte interne Unterteilung der Deutschen Bahn AG in fünf unterschiedliche Aktiengesellschaft unter dem Dach einer Management-Holding so interpretieren, dass es auf eine Kapitalprivatisierung hinauslaufen würde. *Solche Interpretationen können jedoch eine Entscheidung in der Substanz nicht ersetzen.* Von Interesse dürfte allerdings sein, dass in der Debatte zur Bahnreform 1993/1994 die Position (späterer) „Börsengang“ oder (zukünftige) „Kapitalprivatisierung“ der Deutschen Bahn AG von *keinem* maßgeblichen Vertreter aus den Reihen der CDU/CSU, SPD oder Bündnis 90/Die Grünen vertreten wurde. Diese Minderheitsposition wurde teilweise von der FDP eingenommen. Die PDS stand auf der anderen Seite der Positionen-Skala und lehnte bereits die Bahnreform ab.

2.

Die Bahnreform von 1993/94 ist in ihren vier wesentlichen Zielsetzungen gescheitert. Es liegt nahe, das Scheitern dieser *formellen* Privatisierung ernsthaft zu analysieren anstatt zur *reellen* Kapitalprivatisierung fortzuschreiten.

Ziel 1 der Bahnreform lautete: Bundesbahn und Reichsbahn kommen die Steuerzahlenden zu teuer; die Bahnreform wird eine Entlastung bringen. Tatsächlich fließen heute pro Jahr mehr Mittel in die Schiene als vor der Bahnreform (einschließlich BEV). Der 2003er Umsatz der DB AG (den Stinnes-Erwerb herausgerechnet) übertraf das Niveau von 1994 nur knapp (1994: 14,8 Mrd. Euro; 2003: 15,9 Mrd. Euro), wobei dieser Anstieg weitgehend identisch ist mit dem Anstieg der Regionalisierungsgelder (BAH-Gutachten S.99).

Ziel 2 lautete: Die Bahn wird entschuldet und hat nur so eine Chance im Verkehrsmarkt. Tatsächlich startete die Deutsche Bahn AG im Januar 1994 schuldenfrei. Sie war Ende 2005 erneut mit rund 25 Milliarden Euro verschuldet. Das Verhältnis Verbindlichkeiten zu Eigenkapital hat auch aus Sicht des Bahnvorstands einen derart kritischen Punkt erreicht, dass die Bahn fordert, ein größerer Teil der Privatisierungserlöse müsse – in offenem Widerspruch zur Logik einer Privatisierung – ihr zu Gute kommen, um „die Eigenkapitalbasis zu stärken“.

Gleichzeitig laufen einige Privatisierungsmodelle auf eine neuerliche Entschuldung auf Kosten der Steuerzahlenden hinaus (siehe These 5).

Ziel 3 lautete: Die Bahn muß ihren Anteil am Verkehrsmarkt erhöhen. Tatsächlich sank der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt im Personen- und Güterverkehr. Nach Angaben des Booz Allen Hamilton-Gutachtens im Personenverkehr von 8,3 % 1994 auf 7,9 % 2002 und im Güterverkehr von 17,4 auf 14,9%. (Seiten 97 u. 98). Nach der jüngsten Ausgabe von „Verkehr in Zahlen“ waren es 1993 (im letzten Jahr vor der Bahnreform) im Personenverkehr 7,0 % und 2004 6,6 %. Im Güterverkehr 16,8 % bzw. 15,8 %. (ViZ, 2005/2006, S.230f und 254f).

Interessant ist dabei, dass es im genannten Zeitraum im eigenwirtschaftlichen Segment des Personenfernverkehrs sogar zu einem absoluten Rückgang der Verkehrsleistung kam (1993: 33,5 Mrd. Pkw; 2004: 32,4 Mrd. Pkm.) Dies kontrastiert mit der Tatsache, dass im gleichen Zeitraum mehr als 50 Milliarden Euro in Neubaustrecken für den Schienenfernverkehr investiert wurden und dass in diesem Zeitraum die Neubaustrecken Hannover – Stendal – Berlin und Köln – Frankfurt/M. in Betrieb genommen wurden.

Ziel 4 der Bahnreform lautete: Anstelle einer „Behördenbahn“ benötigen wir ein kundenfreundliches Serviceunternehmen. Tatsächlich liegt das Ansehen der Deutschen Bahn AG unter allen großen Unternehmen des Landes im unteren Bereich, wenn nicht auf dem letzten Rang. Die Corporate Identity – die Identifizierung der Beschäftigten mit dem Unternehmen – ist auf einem traurig niedrigen Niveau angelangt: 70 Prozent der Bahnbeschäftigten würden ihr Unternehmen im engen Freundeskreis nicht weiter empfehlen. Die Gründe für das schlechte Image liegen offensichtlich im Top-Management selbst. Der Bahnchef landet im Ranking unterschiedlicher Unternehmensbosse regelmäßig auf dem letzten Platz.

3.

Kein einziges Ziel, das in der Öffentlichkeit genannt wird, wird mit der Kapitalprivatisierung erreicht.

Behauptet wird, es gehe bei der Kapitalprivatisierung der DB AG um einen „*Beitrag zur Haushaltssanierung*“. Tatsächlich werden einmalige Einnahmen aus dem Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG zwischen 3 und 8 Milliarden Euro erwartet. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil dieser Einnahmen im dann privatisierten Unternehmen verbleiben soll. Die realen Einnahmen werden zwischen Null und drei Milliarden liegen und damit keinen größeren Stellenwert einnehmen.

Es wird argumentiert, eine Kapitalprivatisierung bringe eine *Entlastung des Bundeshaushalts*. Tatsächlich sind alle Privatisierungsmodelle damit verbunden, dass parallel mit der Kapitalprivatisierung eine auf rund zehn Jahre ausgelegte „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – LuFV“ abgeschlossen werden müsste, die jährliche Unterstützungsleistungen für die Schiene in einer Höhe festlegen, wie sie auch in den vergangenen Jahren in das System Schiene flossen. Das aber heißt: Die möglicherweise erzielbaren kurzfristigen Einnahmen durch den Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG oder eines Teils desselben an private Investoren würden bereits im ersten Jahr bei weitem übertroffen durch die Unterstützungsleistungen die der Schiene – und nunmehr in erheblichem Maß privaten Anteilseignern – zufließen würden.

Des Weiteren wird argumentiert, die Deutsche Bahn AG würde im Fall einer Kapitalprivatisierung „Zugang zu frischem Kapital“ erhalten. Das Gegenteil ist der Fall. Eine privatisierte Deutsche Bahn AG hätte zunächst ein niedrigeres Kredit-Ranking als die DB AG in Bundesbesitz; jede Form der Aufnahme von Fremdkapital käme teurer. Sodann würden private Investoren darauf drängen, zur Erzielung der erwarteten Rendite Werte aus dem Unternehmen herauszuziehen anstatt neues Kapital dem Unternehmen zuzuführen. Vor allem aber würden die Verbindlichkeiten, die derzeit bereits das Eigenkapital der DB AG fast aufgezehrt haben, im Fall einer privatisierten DB AG deutlich stärker negativ ins Gewicht fallen als im Fall einer Bahn, hinter der gegebenenfalls die Bundesrepublik Deutschland als alleinige Aktionärin steht.

Schließlich wird als Ziel für eine Kapitalprivatisierung angeführt, *die Schiene müsse ihren Anteil im Verkehrsmarkt erhöhen*. Tatsächlich gibt es in den im Booz Allen Hamilton-Gutachten diskutierten Privatisierungs-Modelle kein einziges, das einen wachsenden Anteil der Schiene als Ganzes im Verkehrsmarkt prognostiziert. In allen Modellen soll der Schienenpersonennahverkehr weitgehend auf gleichem Niveau verharren, was zumindest teilweise Anteilsverluste nahe legt. Der Schienenpersonenfernverkehr soll in allen diskutierten Modellen sogar absolut rückläufig sein, was deutliche Anteilsverluste unterstellt. Lediglich im Schienenpersonenfernverkehr soll es unter spezifischen Bedingungen zu Anteilsgewinnen kommen.

Dass die Schiene im Fall einer Kapitalprivatisierung im Verkehrsmarkt weiter an Boden verlieren wird, geht bereits aus der Tatsache hervor, dass alle Privatisierungsmodelle von einer weiteren deutlichen Kappung des Netzes ausgehen. In einem Verkehrsmarkt, in dem für das Straßennetz und für die Infrastruktur des Luftverkehrs ein weiterer Ausbau vorgesehen sind, muss ein gleichzeitiger Rückbau der Schienenverkehrsinfrastruktur zu einem weiteren deutlichen Anteilsverlusten der Schiene führen.

Vor diesem Hintergrund ist dem Senator für Finanzen des Landes Berlin, Dr. Thilo Sarrazin, zuzustimmen, der bei der ersten Anhörung zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG am 10. Mai 2006 äußerte, es handle sich bei der Bahnprivatisierung um ein „ideologisches Thema“; im Herbst 2006 sei „eine politische Entscheidung“ gewollt. Es gibt kein einziges stichhaltiges sachliches Argument, das für einen Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG spricht.

4.

Die unterschiedlichen Modelle einer Kapitalprivatisierung der DB AG bringen nicht nur nicht die versprochenen Vorteile. Sie sind alle mit erkennbaren Nachteilen für die Schiene verbunden.

Die bei allen Privatisierungsmodelle auftretenden Nachteile bestehen in fünf Bereichen:

Erstens Fremdbestimmung: Alle Modelle 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 von privaten „Investoren“) würden diese in erheblichem Maß mitentscheiden (siehe Gutachten Seite 265). Diese Fremdbestimmung kontrastiert mit der Tatsache, dass der Schienenverkehr weiterhin in erheblichem Umfang mit staatlichen Unterstützungsleistungen zu betreiben ist, dass also Steuermittel direkt private Investoren alimentieren. Die Fremdbestimmung kann auch im sachlicher Hinsicht in erheblichem Maß zur gebotenen Förderung der Schiene in Widerspruch gelangen, dann, wenn Investoren

einsteigen, die dem Schienenverkehr widersprechende Interessen vertreten. 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. Bei der SNCF hat sich jüngst Air France als möglicher Betreiber des TGV zu Wort gemeldet. Es liegt auf der Hand, dass solche Investoren vor allem ein Interesse an ihrem Kerngeschäft haben und Bahnverkehr nur dort mit Engagement betreiben werden, wo dieser nicht ihrem 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 rund 500 Millionen, die im Jahr 2005 erzielt wurden, auf 2 Milliarden im Jahr 2009, heißt, dass bis zu 1,5 Milliarden Euro an private Investoren fließen sollen, die anderenfalls für die Schiene zur Verfügung gestanden hätten. Die höheren Renditen könnten u.a. auf Kosten der Beschäftigten, durch Veräußerung von Teilen des Konzerns, durch Fahren auf Verschleiß usw. erwirtschaftet werden. Eine Bahn in öffentlichem Eigentum kennt nicht diesen Zwang zu maximalen Renditen. Dies wurde vom Vorstandsvorsitzenden der französischen Staatsbahn SNCF, Francois Gallois, wie folgt auf den Punkt gebracht:

*„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).*

Drittens Gefahr von 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 auch die Aussagen, die auf der ersten Anhörung Prof. Jürgen Basedow, Vorsitzender der Monopolkommission, machte). Es kann aber auch bei den anderen Varianten zum Verkauf von Unternehmensteilen – zur Verschleuderung von wertvollem und teilweise 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 Verlusten verbunden war. 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.

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 elementarer Sicherheitsstandards im Schienenverkehr gehen.

Die in dieser These skizzierten Nachteile einer Kapitalprivatisierung treten naturgemäß bei den einzelnen Modellen in unterschiedlicher Form und Akzentuierung auf.

5.

Einzelne Modelle einer Kapitalprivatisierung sind mit zusätzlichen, besonderen Nachteilen für die Schiene verbunden bzw. es ist erforderlich, sie ergänzend zu dem in These 4 Gesagten zu charakterisieren. Wir konzentrieren uns hier auf Modelle, die aus unserer Sicht in der aktuellen Debatte eine wichtige Rolle spielen.

Privatisierung des integrierten Unternehmens: In der Öffentlichkeit und in den „gewöhnlich gut informierten Kreisen“ wird zunehmend argumentiert, das Modell „Integrierter Börsengang“ sei nicht mehr aktuell. Zunächst ist festzustellen, dass sich für dieses Modell das Top-Management der Bahn, die größte Bahngewerkschaft und in der Bundesregierung bisher auch der Bundesverkehrsminister und der Bundesfinanzminister stark gemacht haben. EU-Kommissar Günter Verheugen hat anlässlich der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs erklärt, *alle* debattierten Modelle zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn seien mit dem EU-Recht kompatibel, also auch dasjenige der Privatisierung des integrierten Unternehmens. Vor diesem Hintergrund könnte sich eine Entwarnung für dieses Modell als voreilig erweisen. Wir stellen ausdrücklich fest: Dieses Privatisierungsmodell ist geeignet, den größtmöglichen Schaden für das System Schiene anzurichten. Das Spekulationspotential ist hier das mit Abstand größte (vor allem hinsichtlich der involvierten Gelände). Das Erpressungspotential eines privaten Aktionärs (mit 49 oder weniger Prozent Anteil) gegenüber dem Bund ist enorm. Es würde sich um eine kaum mehr reversible Entscheidung handeln bzw. der Bund könnte im Fall des erforderlichen Rückkaufs der Anteile mit Verlusten in Höhe von bis zu 100 Milliarden Euro rechnen (vgl. die erste Anhörung am 10.5.2006). Der Aspekt „Unterwertverkauf“, der im Gutachten von Prof. Karl-Dieter Bodack bei der ersten Anhörung dargelegt wurde, würde im Fall dieses Modells ein besonderes Gewicht erhalten. Die bei diesem Modell erzielbaren Einnahmen würden weit weniger als ein Zehntel dessen ausmachen, was das integrierte Unternehmen Deutsche Bahn AG (mit 35.000 km Trassen, 5500 Bahnhöfen, 11.000 Triebwagen, 400 ICE-Zügen usw.) an Werten verkörpert. Die These, diese Form einer Privatisierung des „integrierten Unternehmens“ biete mehr Sicherheit für die Arbeitsplätze bei der Bahn, ist nicht nachvollziehbar. Ein starker Minderheitsaktionär kann, um die erwartete Rendite zu erzielen, mit Erfolg darauf drängen, dass nach der Kapitalprivatisierung größere Teile des Unternehmens weiterverkauft werden.

Eigentumsmodell Grundvariante (= die Eisenbahninfrastruktur wird formal ausgegliedert und verbleibt in Bundeseigentum. Alle operativen Aufgaben, die mit dem Netz verbunden sind, verbleiben auf Basis eines langfristigen Pachtvertrags bei der DB AG, die zu 49 Prozent privatisiert werden kann): Dieses Modell hat scheinbar Charme und bietet sich – scheinbar – als eine Art „kleineres Übel“ an. Das Modell hat einige Parallelen zu dem Modell, wie es in Frankreich (SNCF als Transportgesellschaft mit strategischem Pachtvertrag und RFF als Infrastrukturunternehmen) praktiziert wird. In der Praxis wird sich dieses Modell kaum von der Privatisierung des integrierten Unternehmens unterscheiden. Während beim französischen Modell zumindest bisher der Staat bei beiden Gesellschaft alleiniger Eigentümer ist, gäbe es bei diesem Modell im Fall der Deutschen Bahn AG einen starken privaten Investor als Minderheitsaktionär, der eine vergleichbar starke Position einnehmen könnte wie oben für den Fall einer Privatisierung als „integriertes Unternehmen“ beschrieben.

Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante: Zwar wären bei diesem Modell die Aufgaben der Trassenvergabe und der Investitionsplanung der Netzgesellschaft, die in Bundeseigentum verbleiben soll, zugeordnet. Die Deutsche Bahn AG würde dann jedoch (sofort oder perspektivisch) zu 100 Prozent privatisiert. Es würde sich bei ihr um einen privaten, aber erheblich staatlich alimentierten Monopolisten handeln. Die negativen Erfahrungen, die der Bund mit einer faktisch nicht beherrschbaren DB AG in Bundesbesitz gemacht hat, würden in vielerlei negativer Hinsicht übertroffen werden.

Grundsätzlicher Aspekt im Fall jeder Form einer „Privatisierung ohne Netz“: Die von einigen Verbänden favorisierten Modelle einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG „ohne Netz“ vermeidet eine Debatte über das Problem der Verbindlichkeiten. Die Deutsche Bahn AG hat den größten Teil der Verbindlichkeiten – die Rede ist von 15 Milliarden Euro – bei der AG Netz verbucht. Eine „Privatisierung ohne Netz“ wäre demnach mit einer neuerlichen weitgehenden Entschuldung der Deutschen Bahn AG verbunden. Allein die (stillschweigende?) Übernahme dieses 15-Milliarden-Euro-Schuldenbergs würde rund das Zwei- bis Dreifache dessen ausmachen, was im Fall des Verkaufs des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG dem Bundeshaushalt zufließen würde.

Verkauf der Bahnhöfe (von Station & Service): Diese mögliche Form einer Privatisierung der DB AG könnte der Öffentlichkeit mit dem Argument schmackhaft gemacht werden, dass die Trassen (Netz AG) und die Transportgesellschaft in Bundeseigentum verbleiben und dennoch einige Milliarden Euro Einnahmen für den Bundeshaushalt erzielt werden könnten. Tatsächlich wurden viele Bahnhöfe in jüngerer Zeit auch mit öffentlichen Mitteln saniert und in lukrative Geschäfts- und Verkaufszentren umgewandelt. Die entsprechenden staatlichen Investitionen würden in erheblichen Nutzen für private Investoren konvertiert. Vor allem aber würden die 5500 Bahnhöfe in privatem Eigentum die Funktion von modernen Wegelagerer-Burgen einnehmen: jede Ein-, Aus- bzw. Durchfahrt von Zügen aller Art könnte zugunsten der neuen privaten Eigentümer abgerechnet werden. Im übrigen würden sich hinter den mehr als 5000 Bahnhöfen, die sich vielfach in exklusiven Citylagen befinden, perspektivisch enorme Bodenwerte und ein enormes Spekulationspotential verbergen. Hier sei auf den aktuellen Streit zwischen dem Bund und der DB AG verwiesen: Die DB AG hat im Fall einige wertvoller Bahnhöfe – so im Fall desjenigen in Frankfurt am Main und im Fall des neuen Hauptbahnhof Berlin – den Grund und die Gebäude nicht bei Station und Service, sondern bei der Holding DB AG verbucht (Vgl. Financial Times Deutschland vom 31.5.2006).

Verkauf der Güterverkehrssparte: Ein alleiniger Verkauf des Güterverkehrs – u.a. mit Railion – würde möglicherweise in der Öffentlichkeit auf nur geringen Widerstand stoßen, da grundsätzlich (fälschlicherweise) der Güterverkehr nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Debatten steht. Wenn es sich um einen Verkauf einschließlich Schenker/Stinnes/Bax Global handelt, könnte auch damit ein kurzfristiger Erlös von einigen Milliarden Euro erzielt werden. Hier gilt es zwei Aspekte zu beachten:

(a) Die Potentiale im Schienengüterverkehr werden derzeit vom Bahnmanagement bzw. vom Schenker-Stinnes-Railion-Management vor allem im Langstreckenverkehr gesehen. Dies widerspricht der derzeitigen Struktur des Schienengüterverkehrs, in dem auch heute noch die durchschnittlichen Transportweiten bei rund 280 km liegen. Die DB AG ist allerdings dabei, eine Politik der self-fulfilling-prohecy zu betreiben und hat in den letzten Jahren die Zahl der Industriegleise auf weniger als ein Drittel reduziert (1992 gab es 13.629 Privatgleisanschlüsse, 2004 waren es noch 4004. ViZ 2005/2006, S.65). Damit zerstört die Bahn gezielt jeden regionalen Schienengüterverkehr und den Waggon-Güterverkehr und orientiert fast ausschließlich auf Ganzzüge über lange Distanzen. Volkswirtschaftlich und hinsichtlich des

Erhalts regionaler Strukturen handelt es sich hier um eine fatale Orientierung. Eine Privatisierung dieses Segments dürfte diese Orientierung noch verstärken.

(b) Eine Heraustrennung des Schienengüterverkehrs und dessen Privatisierung verstärkt die Tendenzen, getrennte Schienennetze für den Personen- und für den Güterverkehr vorzuhalten. Auf diese Orientierung setzt auch die EU-Kommission im jüngsten Weißbuch der EU zur Verkehrspolitik (2001). Dabei wird ausdrücklich und mehrmals positiv auf das Beispiel der USA verwiesen. Eine Orientierung auf getrennte Netz wird aber zu erheblichen Synergieverlusten und doppelt vorgehaltenen Infrastruktur-Einrichtungen führen. Vor allem ist damit ein Modell eines Schienenpersonenverkehrs verbunden, das fast ausschließlich auf Hochgeschwindigkeit bei einzelnen Strecken und Nahverkehr in regionalen Netzen setzt. Ein Gesamtnetz für den Personenverkehr wird es in diesem Modell kaum geben. Was auch der Realität in den USA entspricht.

Anmerkung: Ein alleiniger Verkauf von Teilen der Deutschen Bahn AG, die nicht zum Kerngeschäft des Schienenverkehrs zählen, also etwa von Bax/Global, vom Lkw-Speditionsgeschäft und von der übrigen Straßenverkehrs- und Hochsee-Logistik kann ergebnisoffen diskutiert werden. Hierdurch würde kaum Schaden für das entscheidende Geschäft auf der Schiene entstehen. Verwiesen sei allerdings auf den damit verbundenen kostspieligen Zickzackkurs, des Verkaufs von Schenker Anfang der neunziger Jahre, des Rückkaufs dieses Unternehmens in jüngerer Zeit und der neuerliche mögliche Verkauf.

6.

Viele aktuell debattierten Modelle einer „Privatisierung ohne Netz“ gehen von einer Extrapolation der teilweise positiven Erfahrungen im Schienenpersonennahverkehr aus. Sie entsprechen oft reinem Wunschdenken. Teilweise sind sie geeignet, von der realen Privatisierungsdebatte und den damit für die Schiene verbundenen Gefahren abzulenken.

Immer wieder wird auf den Erfolg der Regionalisierung des Schienennahverkehrs und dabei auf Erfolge von „privaten Bahnen“ verwiesen. Diese positiven und aner kennenswerten Beispiele gibt es ohne Zweifel. Die hier gemachten Erfahrungen werden jedoch oft einseitig interpretiert und vor allem in unzulässiger Weise auf das System Schiene insgesamt extrapoliert. Es gilt, dabei die folgenden Aspekte im Blick zu behalten:

- Die erwähnten Erfolge im Nahverkehr wurden in erster Linie erzielt, weil die Deutsche Bahn AG bzw. deren Tochter DB Regio wenig flexibel agierte und weil in einigen Bereichen grundsätzlich dezentrale Strukturen von Vorteil sind. Dies gilt jedoch für rein private Bahnen ebenso wie für nichtbundeseigene Bahnen (NE-Bahnen) in öffentlichem Eigentum. So wurden – um nur drei Beispiele zu nennen – in Usedom (UBB), in Oberschwaben (Gaisbockbahn) und im Raum Karlsruhe/Schwarzwald (KVB) vergleichbare Erfolge von Unternehmen in öffentlichem Eigentum erzielt.
- Fast alle zitierten Erfolge von Bahnen, die nicht zur DB AG zählen, wurden im Schienenpersonennahverkehr gemacht. Dieser aber wird zu 70 bis 80 Prozent durch staatliche Unterstützungsleistungen finanziert (Regionalisierungsgelder). Die unternehmerische Leistung ist in diesen Fällen nur begrenzt aussagekräftig. Tatsächlich gibt es im Schienenpersonenfernverkehr keine vergleichbaren Erfolge. Vor der Bahnreform gab es mit den TUI-Ferienzügen sogar mehr von privaten Unternehmen betriebene Schienenverkehrsleistungen als zwölf Jahre nach Start der Bahnreform. Als der

InterRegio 2000/2001 eingestellt wurde, war es nicht möglich, private Investoren wenigstens für den teilweisen Aufbau von Ersatzverkehren zu gewinnen. Offensichtlich sind die in diesem Sektor, der eigenwirtschaftlich arbeiten muss, erzielbaren Renditen für ein privates Engagement nicht groß genug.

- Insgesamt geht es bei einem zu privatisierenden Fernverkehr nochmals um völlig andere – größere – Dimensionen des Kapitaleinsatzes. Es ist nicht absehbar, wie ein privater Betreiber über einen längeren Zeitraum eine ICE-Flotte rentabel betreiben soll, ohne sich auf wenige äußerst rentable Verbindungen zu konzentrieren und ohne dabei spezifische – bisher erbrachte – Angebote radikal zu kappen (beispielsweise Fernverkehrsfahrten an Sonntagvormittagen oder in den Tages-Randlagen; vgl. die Stellungnahme von Prof. Karl-Dieter Bodack am 10. Mai 2006).
- Vor allem fehlen im Fall des Fernverkehrs jede Art regulierende Vorgaben, die dazu beitragen würden, ein Investment der „Rosinenpickerei“ zu verhindern. Eine Konkretisierung des Grundgesetzartikels 84e, der neben einer „Infrastruktur-Gewährleistungspflicht des Bundes“ (BAH-Gutachten S.111 und 113) im Fernverkehr auch die Gewährleistung von „Verkehrsangeboten“ entsprechend dem „Wohl der Allgemeinheit“ vorsieht, in Form eines dort angesprochenen Bundesgesetzes, gibt es bisher nicht. Es ist nicht zu erwarten, dass im Rahmen einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ein entsprechendes regulierendes Gesetzes-Korsett für einen zufriedenstellenden Fernverkehr geschaffen werden würde. Dies würde im übrigen im Rahmen einer Privatisierungspolitik nur dann Sinn machen, wenn auch in diesem Sektor, wie im Nahverkehr, zusätzliche staatliche Unterstützungsleistungen für potentielle private Investoren erbracht werden würden (etwa in indirekter Form durch stark reduzierte Trassenpreise auf entsprechend wenig rentablen Strecken).

Alle diese Aspekte werden bei einigen sympathischen Modellen, die für eine „Privatisierung ohne Netz“ plädieren, ganz oder weitgehend ausgeklammert. Oder es wird unterstellt, dass eine große Zahl von Bedingungen, die im Rahmen dieser Konzepte formuliert werden, im Fall einer Kapitalprivatisierung ohne Netz auch erfüllt werden würden. Das entspricht jedoch weitgehend Wunschenken. Um es nochmals festzuhalten: Das Gutachten von Booz Allen Hamilton geht in allen Privatisierungs-Varianten davon aus,

- dass die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr nicht wachsen
- dass die Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr sogar absolut sinken
- dass das Schienennetz nochmals deutlich gekappt werden wird.

Nur unter diesen Bedingungen soll es den einen und anderen positiven Effekt für den Haushalt und für die Schiene (dann nur im Güterverkehr) geben. Wer behauptet, es gebe auch eine Privatisierung ohne Netz, bei der der Anteil der Schiene im Nah- und vor allem auch im Fernverkehr wachse, muß unter den gegebenen Bedingungen eine solche These mit einer umfangreichen Analyse – und mit einer Widerlegung der entsprechenden Ergebnisse des Booz Allen Hamilton-Gutachtens – untersetzen.

7.

Die aktuelle Debatte über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG wird maximal mit einer „Reichweite“ von 15 Jahren, in der Regel nur von 10 Jahren, geführt. Dies wird dem Untersuchungsgegenstand Schienenverkehrs als einer „säkularen“

Investition nicht gerecht. Wir laufen damit Gefahr, mit dem Blick auf relativ kurzfristige Ergebnisse auf lange Sicht jede Perspektive für die Schiene auszuschließen.

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 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. 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. Der große Theoretiker der Unternehmerpersönlichkeit, der Nationalökonom Joseph A. Schumpeter, 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 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)

Damals agierten private Eisenbahnunternehmer noch in einem Verkehrsmarkt, in dem die Schiene eine maßgebliche Position inne hatte. Heute haben wir einen Verkehrsmarkt, der vom Auto und Flugzeug bestimmt wird. Unter diesen Bedingungen ist die Gefahr nochmals deutlich größer, dass das „Aussetzen“ der Deutschen Bahn AG oder großer Teile derselben in den privat organisierten Verkehrsmarkt zu einer Wirtschaftsweise führt, die der langfristigen Art dieser Kapitalanlage nicht gerecht wird. Dass es also nach 50 Jahren der Nutzung einer Neubaustrecke nicht das erforderliche, zurückgelegte Kapital geben wird, um die entsprechende Strecke grundlegend zu sanieren. Oder dass es – wenn es „nur“ zu einer Privatisierung ohne Netz kommt – nach 20 Jahren der Nutzung einer ICE-Flotte nicht das erforderliche, zurückgelegte Kapital geben wird, um diese Flotte zu erneuern. Private Investoren können sich jedoch von heute auf morgen von ihrem Investment verabschieden. Der Staat bzw. die Steuerzahlenden stünden dann jedoch vor der fatalen Situation, entweder den entsprechenden Schienenverkehr für immer aufgeben oder ein weiteres Mal Dutzende Milliarden Euro aufbringen zu müssen, um den Schienenverkehr in diesem Bereich zu erhalten.

8.

Der Bezug auf die Deutsche Bahn AG dient heute für alle diejenigen, die einer Kapitalprivatisierung das Wort reden, als eine Art Kontrastprogramm, vor dessen Hintergrund sich die Zukunft einer privatisierten Bahn in rosigen Licht abhebt. Dieses Kontrastprogramm ist fragwürdig. Die Deutsche Bahn AG ist das legitime Kind der Bahnreform.

Ganz ohne Zweifel kann die Deutsche Bahn AG auch aus unserer Sicht kein positiver Bezugspunkt für einen überzeugenden Schienenverkehr und schon gar nicht für ein effizientes Schienenunternehmen in öffentlichem Eigentum sein. Dennoch muss festgehalten werden: Am Beginn der Bahnreform stand die Bildung der Deutschen Bahn AG. Vor allem mit ihr sollte der Start in ein neues Eisenbahnzeitalter gelingen. Die Gründe für das – weitgehende – Scheitern der Deutschen Bahn AG haben nichts damit zu tun, dass dieses Unternehmen sich weiter in Bundeseigentum befindet. Sie sind Resultat der konkreten Unternehmenspolitik, die die Deutsche Bahn AG betrieb. Der Bund als Eigentümer hat diese Politik zugelassen, wenn nicht unterstützt.

So war und ist die Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr bei gleichzeitiger Aufgabe der Bahn in der Fläche falsch. Doch genau diese Politik würde im Fall einer Kapitalprivatisierung der Bahn – gleichgültig ob mit oder ohne Netz – fortgesetzt und noch verstärkt werden. Falsch ist auch die Behauptung, es sei die Unternehmensform einer Aktiengesellschaft, die es dem Bund verehrt habe, auf die Politik der Deutschen Bahn AG einen ausreichenden Einfluß zu nehmen. Tatsächlich gibt es eine Reihe Aktiengesellschaften in öffentlichem Eigentum, bei denen der Eigentümer seine spezifischen Vorstellungen zur Unternehmenspolitik durchsetzt. Der Bund als Eigentümer hat auch in vielen Fällen konkret die Unternehmenspolitik bei der Deutschen Bahn AG, teilweise auch diejenige im operativen Bereich, bestimmt. So durch die Wahl des Bahnchefs durch den Bundeskanzler höchstpersönlich – und im Fall der Verlängerung des Vertrags für denselben Bahnchef auf dem Höhepunkt der Managementkrise nach dem Scheitern der Bahnpreisreform von 2002/2003. Die Bundesregierung griff teilweise direkt in das operative Geschäft der Deutschen Bahn AG ein – und sie tat dies in einer kontraproduktiven Art und Weise, so als sich der Koalitionsvertrag vom Oktober 2002 ausdrücklich positiv auf das neue Bahnpreissystem PEP bezog. Die unternehmerische Fehlentscheidung zum Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke München – Ingolstadt – Erfurt wurde in erster Linie durch die Bundesregierung unter Helmut Kohl getroffen, sie wurde von der SPD-Grünen-Regierung nicht grundsätzlich revidiert und sie wird nun von der Regierung der Großen Koalition weiter umgesetzt.

Ein wichtiger kritischer Aspekt bei dem Bezugspunkt Deutsche Bahn AG betrifft die Struktur dieses Unternehmens. Es handelt sich eben nicht um ein „integriertes Unternehmen“. Vielmehr kam es nach der Bahnreform von 1994 zu einer vielfachen Aufspaltung des Unternehmens – u.a. in fünf Aktiengesellschaften und mehr als 200 weitere formell selbständige Unternehmen. Damit wurden die Managementebenen vervielfacht und aufgebläht, enorme Friktionsflächen geschaffen und Synergieeffekte verspielt. Das wurde im frühen Stadium richtig kritisiert – beispielsweise mit den Worten: „Die im ... Gesetz ... vorgesehene Verpflichtung, spätestens drei Jahre nach Gründung der Bahn AG die Bereiche Personenverkehr und Güterverkehr in eigene Aktiengesellschaften ... auszugliedern ... wird unweigerlich zu Mehrkosten und Angebotsverschlechterungen führen. Die bisherige gemeinsame Nutzung von Lokomotiven, Werkstätten und Anlagen sowie der wechselseitige Personaleinsatz haben Synergieeffekte möglich gemacht. Auch die nichtbundeseigenen Bahnen sind, wo immer möglich, so vorgegangen. Eine Trennung in Personen- und Güterverkehr wird daher vom VCD abgelehnt.“ So hieß es in einer

Stellungnahme dieses Verbandes vom Februar 1993. Auch wenn die Position dieses Verbandes heute eine andere ist, so hat sich diese Einschätzung doch bestätigt. Eine Kapitalprivatisierung wird zu weiteren Aufspaltungen und somit zu weiteren Mehrkosten und Synergieverlusten führen.

9.

Die formelle Privatisierung der Bahn war bereits mit einem Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen verbunden. Eine Kapitalprivatisierung würde weitere Zehntausende Arbeitsplätze im Bereich der Bahn und in der Bahntechnik-Industrie kosten.

Es gibt kaum eine andere Branche in unserem Land, in der es zu einem so tiefgreifenden Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen kam wie im Fall der Bahn. Ende 1993 gab es noch 365.000 Arbeitsplätze bei Bundesbahn und Reichsbahn. Ende 2005 waren es – Stinnes/Schenker herausgerechnet – weniger als 180.000. Die Beschäftigtenzahl wurde halbiert. Im gleichen Zeitraum wurden 50.000 Arbeitsplätze im Bereich der Bahntechnik abgebaut. Anlässlich der Einweihung des neuen Berliner Hauptbahnhofes rühmte sich der Bahnchef, allein unter seiner Ägide seien rund 100.000 Bahnjobs abgebaut worden und er vergab dabei das befremdliche Kompliment, es habe dabei „nie Streit mit den Gewerkschaften gegeben“ (in: Die Zeit vom 24.5.2006).

Der Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen wird oft damit begründet, es habe gleichzeitig enorme Fortschritte bei der „Produktivität je Beschäftigten“ gegeben. Dies trifft nur zu einem kleinen Teil zu. Der Bundesrechnungshof hat 1999 vorgerechnet, dass die Einsparungen bei den Personalausgaben sich weitgehend decken mit den Mehrausgaben für den Zukauf von Fremdleistungen (die in der Gewinn- und Verlustrechnung jedoch nicht als Personalausgaben erscheinen) (Bundesrechnungshof-Bericht vom 20.5.1999).

In Wirklichkeit war und ist mit dem Personalabbau auch ein Abbau von Service verbunden. Es kam zu einer weitreichenden, vielfach unerträglichen Arbeitsverdichtung. Teilweise wurden auch Standards in der Sicherheit des Schienenverkehrs tangiert (siehe die gerichtliche Aufarbeitung des Eisenbahnunglücks von Brühl vom Februar 2001). Das heißt, der Arbeitsplatzabbau trug auch direkt bei zu der schlechten Performance der Bahn und zu der extrem niedrigen Identifikation der Bahnbeschäftigten mit ihrem Unternehmen.

Im Fall einer Kapitalprivatisierung soll es einen fortgesetzten Personalabbau geben. Dessen Ausmaß mag umstritten sein. Tatsache ist, dass beim Auftakt der Bahnreform 1994 niemand auch nur am entferntesten daran dachte, es könne zu einer Halbierung der Bahnbelegschaft kommen.

10.

In der bisherigen Debatte um die Zukunft der Schiene in Deutschland fehlt die naheliegende Untersuchung eines „status quo plus“. Gleichzeitig gibt es unzureichende und tendenziöse Darstellungen der internationalen Erfahrungen. Insbesondere wird das Beispiel der erfolgreichen Bahn im Nachbarland Schweiz systematisch ausgeklammert. Dieses Beispiel sollte jedoch uns als Anregung dienen, wie eine erfolgreiche Bahn in öffentlichem Eigentum aussehen kann.

Das Gutachten von Booz Allen Hamilton untersucht nur **unterschiedliche Varianten der Privatisierung**. Ähnlich verhielt es sich bereits im Fall des vorangegangenen Gutachtens von Morgan Stanley. Das ist eine sachlich nicht zu rechtfertigende Einschränkung, zumal es, wie

in These 1 ausgeführt, bisher keine Entscheidung zur Aufgabe des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG gab. Selbst eine oberflächliche Bilanz der Bahnreform müsste Anlass geben, **eine Untersuchung des „status quo plus“** vorzunehmen und die folgenden Fragen zu formulieren:

- Wie könnte eine ganzheitliche, integrierte und optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum – regional und sektoriell ergänzt um bestehende private Bahnen – aussehen?
- Wie könnten die sektoriellen Erfolge der Regionalisierung im Zeitraum 1994 bis 2005 verknüpft werden mit einer effizienten, kundennahen Deutschen Bahn in öffentlichem Eigentum?
- Welche Erfolgchancen könnte eine solche Bahn haben – im Vergleich zu einer Kapitalisierung der Deutschen Bahn AG?
- Welche anderen Bahnen in öffentlichem Eigentum, die sich einem Privatisierungskurs bisher weitgehend verweigern, haben welche Bilanzen vorzuweisen und weshalb sind diese keineswegs in erster Linie negativ?

Im BAH-Gutachten werden zwar internationale Vergleiche zwischen Bahnunternehmen vorgenommen. Diese sind jedoch vielfach diskussionswürdig und gelegentlich auch tendenziös. So nimmt das Gutachten auf den Seiten 94ff 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 liegt eine extrem eingeschränkte Sichtweise vor. 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 überwiegend negativ. Wenn im Booz Allen Hamilton-Gutachten, ähnlich wie zuvor im Gutachten von Morgan Stanley (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 singuläre positive Faktor zu werten ist. Die Fachliteratur nennt hierfür die lange wirtschaftliche gute Konjunktur und die enorme Flexibilisierung und Job-Aufspaltung, die in Großbritannien allgemein zu einer massiven Steigerung *aller* Personenverkehre führten.

An anderer Stelle heißt es im Gutachten bezüglich der DB AG im internationalen Vergleich: „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 grotesk. Dass das Land mit der mit Abstand größten Bevölkerung auch die größte Leistung im Schienenverkehr aufweist, stellt keinen besonderen Erfolg dar. Tatsächlich liegen bei einem europaweiten Vergleich die Leistungen im deutschen Schienenverkehr gemessen am Gesamtnetz oder pro Kopf der Bevölkerung 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. Dabei hat die Schweiz nur eine Fläche, die einem Neuntel derjenigen der Bundesrepublik Deutschland entspricht. (Angaben jeweils für 2002 und nach: EU-Energy and Transport in Figures 2003).

Zu fragen wäre, weshalb man in diesem Gutachten nur einer Tabelle auf Seite 77 entnehmen kann, 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?

Interessanterweise führt die Erwähnung des Beispiels Schweiz hierzulande bei den Befürwortern jeder Art von Bahnprivatisierung regelmäßig zu heftigen Abwehrreaktionen. Es werden allerlei fadenscheinige Argumente bemüht, um einen Vergleich mit der SBB von vornherein auszuklammern.

Lassen wir ein paar dieser Gegenargumente Revue passieren.

Immer wieder heißt es, der Vergleich sei falsch, da der Schienenverkehr in der Schweiz nur „eine Art bessere S-Bahn darstelle“. Antwort: Tatsächlich ist der schweizerische Schienenverkehr ähnlich strukturiert wie der bundesdeutsche: mit S-Bahnen, Regionalverkehr und Fernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite liegt in der Schweiz im Schienenpersonenfernverkehr z.B. nicht allzu weit unter derjenige des deutschen Schienenfernverkehrs. Im übrigen müsste es in dem Fall, dass dieses Argument überzeugt, in einem Gebiet wie dem Ruhrgebiet, das kleiner als die Schweiz ist, aber eine ähnlich große Bevölkerungszahl hat, leicht sein, einen optimalen, den Strukturdaten der Schweiz ähnlichen Schienenverkehr zu realisieren. Doch die Schiene im Ruhrgebiet weist im modal split eine ähnliche Struktur auf wie im übrigen Deutschland – bzw. die Strukturdaten sind hier in der Schweiz um mehr als 50 Prozent besser.

Sodann wird gesagt, die Schweiz habe eine für den Schienenverkehr „weit günstigere Siedlungsstruktur“. Tatsächlich ist die Bevölkerungsdichte in der Schweiz niedriger als hierzulande. Das Schienennetz ist dichter als in der BRD. Demnach sind die grundlegenden Strukturdaten diesbezüglich in der Schweiz zumindest nicht günstiger. Hinzu kommt, dass die topographischen und klimatischen Bedingungen in der Schweiz für den Schienenverkehr weit ungünstiger sind als hierzulande. Höhenunterschiede von bis zu 1000 Metern sind Standard in der Schweiz. In der BRD gibt es dies nur ausnahmsweise. Im Winter sinken in der Schweiz die Temperaturen um rund zehn Grad weiter unter Null als hierzulande. Dennoch sind die Züge der SBB weit pünktlicher als diejenigen in der BRD.

Weiter heißt es: Ja, die Schweizer und Schweizerinnen „lieben halt ihre Bahn“. Sie seien engagierte Bahnfahrende. Auch das stimmt nur zum Teil. In der Schweiz liegt die Pkw-Dichte höher als hierzulande. Es wird auch mehr Pkw gefahren als in der BRD. Dennoch wird mehr als zwei Mal so viel Bahn gefahren.

Die Gründe für den Erfolg der SBB müssen anderswo zu finden sein. Untersucht man, was die objektiven Gründe für den Erfolg der Schiene in der Schweiz sind, dann schälen sich vier objektive Gründe heraus:

Erstens gibt es in der Schweiz, obwohl es sich um ein führendes kapitalistisches Land handelt, keinen einzigen Autokonzern und kein einziges großes, auf dem Weltmarkt aktives Ölunternehmen. Dies trägt dazu bei, dass die Autolobby in der Schweiz nicht ganz so wirksam ist wie anderswo, dass sie vor allem nicht ganz so stark materiell gestützt wird.

Zweitens weist der schweizerische Schienenverkehr in der Eigentümerstruktur eine eher dezentrale Struktur auf. Rund die Hälfte aller Strecken und Schienenverkehrsunternehmen befindet sich in der Hand – in öffentlichen Eigentum – der Kantone. Diese sind in der Struktur den deutschen Bundesländern vergleichbar, gleichzeitig aber in der Regel nur so groß wie die kleinsten deutschen Bundesländer. Diese kantonalen Bahnen sind zwar in den Fahrplan und in das gesamte Tarifsystem der SBB eingebunden; für die Fahrgäste erscheint der schweizerische Bahnverkehr als ein einheitlicher. Doch die vielfach dezentralen Eigentumsformen führen zu einer großen Bürgernähe und Kundenfreundlichkeit.

Drittens besteht das führende Management-Personal bei der SBB in der Regel aus engagierten, kenntnisreichen und ambitionierten Bahnleuten. Dies gilt gerade auch für den SBB-Bahnchef. Das Management bei der DB AG hingegen ist seit geraumer Zeit überwiegend bar von Kenntnissen über den Bahnbetrieb. Vielfach handelt es sich um – vom Bahnchef selbst importierte „Lufthanseaten“.

Viertens ist der Erfolg der Schiene in der Schweiz Resultat einer demokratischen Tradition. Als die Bahnfachleutegruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ im September 2005 in Bad Herrenalb zusammen mit der Evangelischen Akademie Baden eine Tagung zum Thema Bahn und Börse durchführte, gab es dort auch einen Vortrag eines Vertreters des schweizerischen Verkehrsministeriums. Dieser äußerte sinngemäß, sie, die Verkehrsfachleute in der Schweiz, hätten in den siebziger und Anfang der achtziger Jahre noch ähnliche Ziele verfolgt, wie sie dann bald darauf in der BRD im Schienenverkehr realisiert worden wären. Das heißt, es gab auch in der Schweiz u.a. eine Orientierung auf Hochgeschwindigkeit, auf das Abhängen mittelgroßer und kleinerer Städte, auf die Konzentration auf Metropolen und auf einen Geschäftsreiseverkehr usw.

Was war dann der Grund für die derzeit sichtbare, alternative Schienenverkehrspolitik? Der Vertreter des Schweizerischen Verkehrsministerium illustrierte dies mit einem Chart, auf der knapp zehn Referenden wiedergeben waren, dies es in Sachen Bahnpolitik in der Schweiz seit Anfang der achtziger Jahre gab. Immer entschied die Schweizerische Bevölkerung sich für den Erhalt der Bahn in der Fläche, gegen Höchstgeschwindigkeit und für eine bürgernahe Bahn. Und oft erfolgte dies gegen die große Mehrheit des schweizerischen Establishments und gegen den sogenannten verkehrspolitischen „Sachverstand“.

Die Entscheidung über eine Privatisierung der Bahn in Deutschland könnte einen weitreichenden Schritt darstellen, der entweder – im Fall der Beibehaltung des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG – die Zukunftsfähigkeit im Verkehrssektor offen hält oder – im Fall der Umsetzung einer der Privatisierungs-Varianten – diese weitgehend verbaut. Wir appellieren an alle Menschen mit Verantwortung, auf die Option Zukunftsfähigkeit zu setzen und das öffentliche Eigentum an der deutschen Bahn AG zu erhalten.