

Bürgerbahn statt Börsenwahn

Die Bahn soll an private Investoren verkauft werden – mit schwer wiegenden Folgen für Mitarbeiter und Kunden. Warnungen eines Insiders

Von Karl-Dieter Bodack

Erst kürzlich kam es wieder zu einem jener Schulterschlüsse, die sich in jüngster Zeit häufen: Bundesminister, Ministerpräsident, Abgeordnete aller Fraktionen, Oberbürgermeister und viele andere zeigten ihre Solidarität mit den streikenden AEG-Werkern, die von ihren Konzerneignern auf die Straße gesetzt werden. Jeder bedauert die menschlichen Tragödien, die wirtschaftlichen Folgen für die Region und die Konsequenzen sinkender Steuereinnahmen.

Tags darauf diskutieren die gleichen Politiker, in welcher Variante die Deutsche Bahn globalen Investoren angeboten werden soll. Dabei geht gar nicht mehr um die Frage, ob es wünschenswert oder verantwortbar ist, »die Bahn« zu verkaufen – dies gilt als unstrittig. Es geht nur noch um das Wie.

Doch was der »Börsengang« – klarer: der »Verkauf« der Bahn – zur Folge haben könnte, das kann man einem 560 Seiten starken Gutachten der Unternehmensberatung *Booz Allen Hamilton* entnehmen. Je nach Variante des Verkaufs erhofft man sich Verkaufserlöse von 10 bis 20 Milliarden Euro, die dann dem Bundeshaushalt und der *Deutschen Bahn AG* zugute kommen sollen. Die Investoren wiederum erwarten für ihre Investition Kapitalrenditen in der Größenordnung von 10 Prozent. Das heißt: Je Milliarde ihres Einsatzes müsste die Deutsche Bahn also Jahr für Jahr rund 100 Millionen Euro für die Investoren erwirtschaften. Bei einem Verkaufswert von 20 Milliarden Euro wären dies jährlich rund zwei Milliarden Euro. Ein Vergleich zeigt, was dies bedeutet: 2004 erlöste die Deutsche Bahn im gesamten Schienenverkehr ohne die staatlichen Zuschüsse fast neun, im Straßengüterverkehr und in der Logistik etwa 10 Milliarden Euro. Dabei erzielte sie einen Gewinn von 280 Millionen Euro – das entspricht einer Kapitalrendite von noch nicht einmal einem Prozent.

Mit drastischen Sparmaßnahmen will die Deutsche Bahn in diesem Jahr eine Kapitalrendite von zwei bis drei Prozent erzielen. Sie versucht dies, indem sie die Instandhaltung des Schienennetzes hinauszögert, nicht alle Bundesmittel für den Ausbau des Schienennetzes abrufen (um die Planungskosten nicht selbst tragen zu müssen), die Angebote im Personenfernverkehr verringert, etwa tausend Bahnhöfe verkauft, Tochtergesellschaften abstößt, weitere Verkaufsstellen schließt und – vor allem – einige tausend Arbeitsplätze abbaut. Die von der Bundesregierung beauftragten Finanzgutachter von *Booz Allen Hamilton* sehen die Bahn damit auf »gutem« Wege, »Investoren« zu gewinnen.

Doch wie werden diese es schaffen, die Kapitalrenditen drastisch zu erhöhen? Die Antwort: Mit massiven Eingriffen in das Angebot und in die Kosten. Jede Zugfahrt, die vom Staat nicht ausreichend finanziert wird, kommt auf den Prüfstand: Da sicher mehr als die Hälfte aller Zugkilometer Verluste oder nur geringe Umsatzrenditen erbringen, werden solche Zugverbindungen abgeschafft werden. Sollen da doch andere Bahnunternehmen Züge fahren lassen ... oder sollen Kommunen, Länder und der Bund für solche Zugleistungen bezahlen.

Doch: Die Sparstrategie der Deutschen Bahn AG wird mitnichten Wettbewerber auf die Strecken locken: Ein einziger ICE-Zug kostet etwa 15 Millionen Euro – ein solcher Betrag kann nur über Jahrzehnte verdient werden. Angesichts der Unwägbarkeiten der Verkehrsentwicklung und des Verhaltens der Deutschen Bahn wird niemand derartig hohe Investitionen tätigen – erst recht nicht, um Fahrplanlücken zu schließen. Da die öffentlichen Haushalte weitere Zuschüsse an die Bahn nicht zulassen, könnten ganze Regionen vom Fernverkehr abgehängt werden, so dass es allerorten Zeiten ohne Zugverbindungen geben wird.

Mit dem weiteren Abbau von tausenden Arbeitsplätzen lässt sich ebenfalls die Rendite steigern: Zehntausend Mitarbeiter kosten jährlich etwa eine halbe Milliarde Euro. Deren Abbau müsste doch jedes Jahr aufs Neue zu schaffen sein, könnte man zynisch den neuen Eigentümern sagen. Die Folgen trägt die Allgemeinheit. Dann können auch noch die Fahrpreise erhöht werden – wobei dann ein paar tausend Billigtickets noch das Image erzeugen, »billiger zu werden«.

Der Bahnvorstand und die Gewerkschaften kämpfen derzeit massiv und drohend dafür, Netz und

Verkehrsgesellschaften (die Güter-, Personenfern- und Personennahverkehrsgesellschaften) in einem Unternehmen vereinigt zu lassen. Dann dürfen gemäß Grundgesetz nur maximal 49 Prozent des Unternehmens – die Verkehrsgesellschaft – verkauft werden. Die Bundesregierung behielte die Mehrheit. Wie gut wäre das? Erfahrungsgemäß werden die um ihre Rendite kämpfenden Investoren den Vertretern der Regierung im Aufsichtsrat bald die Linie vorgeben. Auch wenn die Privatinvestoren in den Führungsgremien des Unternehmens in der Minderheit sein sollten, werden sie den Vorstand mitberufen und dessen Unternehmenspolitik maßgeblich beeinflussen.

Sie können das Streckennetz hervorragend benutzen, um massive Finanzleistungen von Bund und Ländern zu erzwingen: Sie müssen nur – wie in England mit »Erfolg« praktiziert – Teile des Streckennetzes verfallen und gegebenenfalls aus Sicherheitsgründen sperren lassen. Die Deutsche Bahn AG hat dies mit Schwerpunkt in Thüringen bereits mehrfach »geübt«: Hier waren etliche Strecken über Jahre wegen unterlassener Instandhaltung unbefahrbar, Bund und Land mussten den Wiederaufbau finanzieren.

In jedem Fall werden die Folgelasten für die öffentlichen Haushalte, für Mitarbeiter und Kunden stark wachsen. Schließlich werden die Investoren ja dadurch reich, dass sie ihre Kapitaleinsätze vervielfachen. Offensichtlich sind Abgeordnete und Minister so fixiert auf die Milliarden aus dem Verkauf der Deutschen Bahn, dass sie erst gar nicht über die Folgen diskutieren.

Da nahezu täglich in allen Medien über die verheerenden Folgen von Unternehmensverkäufen berichtet wird, müsste eine solche Ignoranz landesweite Empörung wecken. Erst recht, da es selbst bei der Deutschen Bahn eine erschreckende Erfahrung gibt: Als Vorreiter für die »Privatisierung« wurde ab 1986 das Bundesbahn-Ausbesserungswerk in Weiden zunächst in die PFA GmbH verwandelt. Diese schuf mit staatlichen Hilfen »Europas modernste Waggonfabrik«, so das *Manager Magazin*. Dann wurde sie verkauft und geriet schließlich in den Besitz der *Alpha-Bravo-Investment* auf den niederländischen Antillen. Diese schlachtete das Unternehmen aus und trieb es in den Konkurs: Von tausend Arbeitsplätzen blieben keine hundert – auch diese sind aktuell gefährdet.

Angesichts dieser Praktiken in einem staatlichen Unternehmen stellen sich gleich mehrere Fragen: Können derartige massive Schädigungen des Gemeinwesens nicht durch entsprechende Gesetze vermieden werden? Warum können Unternehmen, die ja durch die gemeinsame Arbeit von Unternehmern und Mitarbeitern geschaffen wurden, überhaupt ohne Zustimmung der Mitarbeiter verkauft werden? Diese sind als Hauptbetroffene hier de facto rechtlos! »Eigentum verpflichtet gegenüber der Allgemeinheit«, heißt es im Grundgesetz. Doch: Gibt es dazu gesetzliche Regelungen in Bezug auf Unternehmensverkäufe?

Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes verpflichtet die Bundesregierung zu gewährleisten, dass »dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen ... bei den Verkehrsangeboten ... , Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch ein Bundesgesetz geregelt«. Dieses gibt es jedoch nicht, der Bund ignoriert diese Aufgabe. Also kann jeder Bahneigentümer beliebig Zugverbindungen, ja ganze Liniennetze beseitigen – wie es die Deutsche Bahn mit dem Interregio-Netz praktiziert hat.

Der fehlende Rechtsrahmen verschärft die Grundsatzfrage: Soll oder muss die Bahn überhaupt verkauft werden? Da das nur einmalig den Bundeshaushalt aufbessert – und dies nur um wenige Prozent –, stellt sich gleich danach die Frage: Sollen oder müssen schließlich Straßen, Sportstätten, Rathäuser, Schulen verkauft werden – die Polizei, die Bundeswehr? Was verkauft wird, wird zur Ware, kann zum Spekulationsobjekt werden, kann schließlich von den Eigentümern so vernachlässigt werden, dass es untergeht.

Derartige Verkäufe unseres Gemeineigentums scheinen doch nur deshalb notwendig, weil die »öffentlichen Hände« seit Jahrzehnten mehr ausgeben, als die Bürger per Steuern aufbringen: Nun ist eine Verschuldung von deutlich mehr als zehntausend Euro pro Einwohner erreicht, die Zinszahlungen verschlingen wachsende Anteile der Steuern.

Doch im Falle der Deutschen Bahn gibt es durchaus Alternativen. Ausgaben in Milliardenhöhe ließen sich vermeiden, würden die Regierenden wirtschaftlich unsinnige Prestigeprojekte einstellen: Zum Beispiel den geplanten Tiefbahnhof »Stuttgart 21« oder die extrem teuren Neubaustrecken Stuttgart-Ulm und Nürnberg-Erfurt, die den Bundeshaushalt annähernd 10 Milliarden Euro kosten werden: Dabei stiften diese gigantischen Vorhaben aller Voraussicht nach mehr Schaden als Nutzen. Jahrzehnte dauernde Bauarbeiten zerstören Stadt und Natur – und sparen schließlich den Reisenden doch nur wenige Minuten.

Und wenn die Deutsche Bahn AG wirklich Geld für sinnvolle Investitionen benötigt – könnte sie nicht Bahn-Anleihen auflegen? Die Bahnkunden würden nicht zehn Prozent Rendite oder mehr, sondern allenfalls drei bis vier Prozent Zinsen erwarten. Damit gewänne die Bahn Geldgeber, die an einem qualifizierten Bahnbetrieb wirklich interessiert wären; ein von ihnen gewählter Kundenbeirat könnte Vorstand und Marketingabteilungen beraten. Dann gäbe es Chancen für plausible Preise, kundenfreundliche Verkaufsregeln, komfortable Züge, vielfältigen Service, bessere Dispositionen bei Verspätungen und schließlich die Chance, ein klares und notwendiges Ziel zu verwirklichen: mehr Verkehr auf die Schiene. Denn nun würden nicht renditesüchtige Eigentümer, sondern »Partner« die Bahn tragen – und vielleicht sogar zusätzlich noch Paten, die sich zum Beispiel lokal um die Gestaltung kleinerer Bahnhöfe kümmern.

Die Bahn muss also nicht dem Börsenwahn geopfert, die »Eisenbahner« müssen nicht globalen Investoren ausgeliefert, Bahnhöfe sowie Bahnanlagen nicht zu Spekulationsobjekten werden. Angesichts der ökologischen Herausforderungen braucht die Gesellschaft eine Bürgerbahn – mit entsprechender Zielsetzung und neuer Führung: in Zukunft mehr als bisher. ■

Karl-Dieter Bodack ist Diplomingenieur und arbeitete viele Jahre in Stabs- und Führungspositionen bei der Deutschen Bundesbahn und bei der DB AG. Professor Bodack wirkt heute als Hochschullehrer und freiberuflicher Unternehmensberater. Er ist Autor des Buches »Interregio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems«, EK-Verlag Freiburg, 2005, 29,80 Euro. Mit Illustrationen versehen informiert es gründlich und kritisch über DB-interne Entscheidungen und gesellschaftliche Entwicklungen rund um die Bahn