

Neue Etappe bei Bahnprivatisierung

Drehbuch von „The good, the bad and the ugly“

von Winfried Wolf

Am 22. Juni 2006 erklärten führende Vertreter der Koalitionsparteien CDU/CSU und SPD, bei der Bahnprivatisierung würden „nur noch zwei Varianten näher untersucht“: das „Integrationsmodell“ und das „Eigentumsmodell“. Das erstgenannte Modell ist in der Öffentlichkeit bekannt. Hier geht es um eine Privatisierung der DB AG in ihrer jetzigen Form: um einen Verkauf von Schienentransport und Infrastruktur. Das „Eigentumsmodell“ jedoch blieb bisher weitgehend unbekannt. Im Gutachten von Booz Allen Hamilton (auch „PRIMON-Gutachten genannt, als Abkürzung für „Privatisierung mit und ohne Netz“) trägt dieses Modell die Nr. 2 unter fünf Privatisierungsmodellen. Dieses Modell wird nun wie das Kaninchen aus dem Zylinder hervor gezaubert.

Diese Privatisierungs-Variante sieht eine formelle Trennung von Netz und Transport vor: Das Netz wird aus der DB AG herausgetrennt und bleibt im Besitz des Bundes. Gleichzeitig wird die zu privatisierende Deutsche Bahn AG über eine Art Generalvertrag allein zuständig bleiben für den Unterhalt und die Bewirtschaftung des Netzes. Da es bei dieser Variante einen engen Zusammenhang zwischen Transport und Netz geben wird, darf – so die im PRIMON-Gutachten vertretene Auffassung – die DB AG in diesem Fall nur zu 49 Prozent in das Eigentum von privaten Investoren übergehen. Die Grundlage dafür bildet Artikel 87e des Grundgesetzes, wonach der Bund mehrheitliche Eigentümerin der Schieneninfrastruktur bleiben muss.

Das Modell wird verkauft als ein Modell, das es (fast) allen recht macht: Das Netz bleibt staatlich: es gibt keine „irreversible Entscheidung“! Der Transport ist zwar weitgehend privatisiert. Doch es gibt die Klammer „Generalvertrag“, die DB AG und Netz verbindet – und das Top-Management um Mehdorn und die Bahngewerkschaft Transnet versöhnt: keine Zerschlagung des Konzerns!

Drei offene Fragen

Zunächst sind bei diesem Modell drei Fragen zu klären, deren Beantwortung den Charme dieses Modells bereits erheblich lädieren.

Erstens: Ist die neue, staatliche Infrastrukturgesellschaft nur identisch mit der Netz AG? Oder: Wo verbleiben die in der AG Station & Service zusammengefassten rund 5500 Bahnhöfe? Bleiben letztere bei der teilprivatisierten DB AG, dann verfügt diese über Hunderte Filet-Immobilien in Citylagen, in die in den letzten 150 Jahren umgerechnet Dutzende Milliarden Euro an öffentlichen Geldern flossen.

Zweitens: Was ist mit den „falsch verbuchten Immobilien“? Im Mai 2006 wurde nach Untersuchungen des Bundesrechnungshofs bekannt, dass die DB AG eine größere Zahl wertvoller Bahnhöfe und Trassen nicht, wie seit 1999 gesetzlich erforderlich, bei den entsprechenden Infrastrukturgesellschaften – Netz AG und AG Station und Service - bilanzierte. Stattdessen wurden diese der Holding DB AG zugeschlagen. Bekannt wurde, dass dies auf die Hauptbahnhöfe in Frankfurt am Main und Hamburg und auf die Trassen im Verlauf des neuen Berliner Hauptbahnhofs zutrifft. Bleibt es bei dieser „falschen Bilanzierung“, dann würden mit dem Eigentumsmodell diese Grundstücke mit teilprivatisiert.

Drittens: Die DB AG hat in das Netz eine spezifische Giftpille verpackt: 15 Milliarden Euro Verbindlichkeiten von insgesamt 25 Milliarden Euro Bahnschulden lasten auf der Netz AG. Wenn das Netz zu

einer Bundesgesellschaft wird, übernimmt der Bund 60 Prozent der gesamten Schulden, die die DB AG im Zeitraum 1994 bis 2006 anhäufte. Es kommt innerhalb von zwölf Jahren zu einer zweiten Entschuldung der Bahn. Allein die Übernahme dieser Bahnschulden läge beim Doppelten dessen, was der Bund mit einem Verkauf von 49 Prozent der (Rest-) DB AG erzielen könnte.

Schiefe Ebene zur Radikalprivatisierung

Der entscheidende Kritikpunkt aber lautet: Das Eigentumsmodell wird sich in der Praxis kaum von der Privatisierung des integrierten Unternehmens unterscheiden. Durch den beschriebenen Generalvertrag bleibt die teilprivatisierte DB AG faktisch Herr über das Netz. Sie wird auch die Investitionstätigkeit im Netz kontrollieren. Der Bund, der bisher bereits eine DB AG, die sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum befand, nicht kontrollieren konnte, weil er sie nicht kontrollieren wollte, wird in Zukunft erst recht nicht eine teilprivatisierte DB AG mit einem eng damit verbundenen Netz in Bundeseigentum kontrollieren. In das Netz werden jährlich zwei bis drei Milliarden Euro investiert – finanziert aus Bundesmitteln. Auch die Trassengelder, die Einnahmen der Netz AG, dürften weitgehend von der DB AG kontrolliert werden. Das Eigentumsmodell wird sich im Wortsinn als ein großer Verschiebehof für gewaltige Transfers an öffentlichen Geldern erweisen.

Letzten Endes gerät man mit dem Eigentumsmodell auf eine schiefe Ebene, von der aus alle Formen einer Radikalprivatisierung vorstellbar werden. In diesem Sinne kommentierte Horst Friedrich, der verkehrspolitische Sprecher der FDP dieses Modell mit den Worten: „Das ist ein erster wichtiger Schritt. An der FDP soll das nicht scheitern.“

Mit dem „Eigentumsmodell“ wird zunächst die entscheidende Frage „Warum überhaupt privatisieren?“ ausgeblendet. Sodann wird der Kernbereich dessen, was in die Hände der privaten Heuschrecken gelangt, erneut auf Kosten der Steuerzahler entschuldet. Schließlich werden die Schleusen für eine Radikalprivatisierung geöffnet.

Hollywood-Drehbuch

Das im Auftrag des Bundestags erstellte PRIMON-Gutachten präsentierte fünf verschiedene Modelle einer Bahnprivatisierung. Die Sachverständigen und maßgebliche Vertreter des Parlamentsbetriebs konzentrierten ihre Kritik auf die Variante 1, den „integrierten Börsengang“. Auf der anderen Seite der Skala stand „Variante 5“, die völlige Trennung von Netz und Transport. Ins Schlachtümmel warfen sich für die erstgenannte Variante neben Bahnchef Mehdorn die Bahngewerkschaften Transnet und GDBA. Für das Trennungsmodell optierten in engem Verbund FDP und Bündnis 90/Die Grünen, unterstützt von VCD und dem Fahrgastverband pro Bahn. Erstere behaupten, den Bahnkonzern „vor einer „Zerschlagung“ bewahren zu wollen. Letztere erklären, mit einer Trennung werde es einen „belebenden Wettbewerb“ und damit mehr Verkehr auf der Schiene geben. Beides ist Unsinn: Eine „integrierte“ Bahn kann gerade auch nach einer Teilprivatisierung zerschlagen werden. Jede Privatisierung ist mit einem weiteren massiven Abbau des Netzes und mit einem weiteren Rückgang der Schiene im Verkehrsmarkt verbunden. Doch es geht nicht so sehr um die richtigen oder falschen Argumente. Offensichtlich wurden hier zwei Pappkameraden aufgebaut. Und nach einem halben Jahr Schlagabtausch, wird ein „Eigentumsmodell“ als Lösung, die fast alle zufrieden stellt, präsentiert.

Der gesamten Operation liegt das Standard-Drehbuch vor von „the good, the bad and the ugly – der Gute, der Böse und der Hässliche“. Nachdem das Böse, der integrierte Börsengang, ins Abseits gestellt und das strikte Trennungsmodell von vielen als hässlich erkannt wurde, wird das Gute, das „Eigentumsmodell“ präsentiert. Die Tatsache, dass fast alle Nachteile, die die Modelle von „the bad and the ugly“ hatten, auch auf „the good“ zutreffen, wird bei dieser Art künstlicher Konfrontation ausgeblendet.

Vor dem Hintergrund dieser Art Debatte ging die Frage unter, warum überhaupt zu privatisieren sei. Die Variante „status quo plus“, eine verbesserte Bahn in öffentlichem Eigentum, wurde weder in dem Gutachten präsentiert, noch in der Debatte in breiterem Umfang diskutiert.

Privatisierung der DB AG als Vorreiter in Europa

Das Eigentumsmodell weist einige Parallelen zu dem Modell auf, wie es in Frankreich praktiziert wird: die SNCF ist eine reine Transportgesellschaft. Es gibt jedoch einen Generalvertrag zwischen SNCF und der Infrastrukturgesellschaft RFF, wonach die SNCF allein für die Bewirtschaftung des Netzes verantwortlich ist. Tatsächlich hat das französische Modell hierzulande einen gewissen Charme. Bei wichtigen Grunddaten ist es der DB AG deutlich überlegen. Der Hochgeschwindigkeitszug TGV gilt als ein Erfolg.

Doch der Vergleich zwischen dem Eigentumsmodell und dem französischen Modell hinkt gewaltig: In Frankreich ist der Staat – bisher – bei *beiden* Gesellschaften alleiniger Eigentümer. Bei einem nach dem „Eigentumsmodell“ gestalteten deutschen Schienensektor würde es jedoch bei der DB AG einen starken privaten Investor als Minderheitsaktionär – oder mehrere private Minderheitsaktionäre – geben, die aus dieser Position heraus auf die DB AG und über den genannten Pachtvertrag auf das Netz überragenden Einfluß nehmen würden.

Grundsätzlich gilt: Die deutsche Bahnprivatisierung soll europäische Geschichte schreiben. Bisher gab es nur in Großbritannien eine umfassende Bahnprivatisierung. Deren Bilanz ist katastrophal. Noch befinden sich fast alle europäischen Bahnen in öffentlichem Eigentum. Der Europäische Eisenbahnverband CER veröffentlichte Mitte 2006 eine Aufstellung, wonach es in Europa nur noch in Estland eine vollständig privatisierte Eisenbahn gibt. In allen anderen 29 Ländern, die im CER vertreten sind, befindet sich die Eisenbahn weiterhin in öffentlichem Eigentum. In 19 dieser Länder handelt es sich auch weiterhin um einheitliche (“integrierte”) oder weitgehend integrierte Bahngesellschaften. In neun Ländern kam es auch zu einer formellen Trennung von Infrastruktur und Transport.

In der CER-Statistik werden noch die USA und Lateinamerika als ganzer Subkontinent angeführt, in denen die Eisenbahnen vollständig privatisiert wurden. In den USA kam es zu einem fast vollständigen Verschwinden des Schienenpersonenverkehrs. Dessen Anteil am Verkehrsmarkt ist inzwischen auf 0,4 Prozent gesunken (in Europa liegt er noch bei acht Prozent, in Deutschland sind es ebenfalls noch acht Prozent). In Lateinamerika ist die Bilanz dieser Bahnprivatisierungen ebenfalls katastrophal.

Offensichtlich kommt der geplanten deutschen Bahnprivatisierung eine zentrale Rolle zu. Mit ihr soll der Privatisierungsprozess der europäischen Bahnen beschleunigt werden. In einer Stellungnahme des CER heißt es dazu: „Andere europäische Bahnen schauen mit Interesse auf die Entwicklung in Deutschland ... Die in Deutschland gemachten Erfahrungen sind von großem Interesse vor allem für Länder, die ihre diesbezüglichen Entscheidungen noch nicht abschließend getroffen haben.“