

## Eine „ideologische Frage“

### Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags zur Bahnprivatisierung

Von Winfried Wolf

Die Anhörung des Verkehrsausschusses zum Thema „Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG“ am 11. Mai brachte auch für Kenner der Materie einige spannende Ergebnisse. Die Frage, ob die Bahn an die Börse gehe und ob Netz und Betrieb getrennt würden, stelle sich derzeit „von der Sache her“ nicht. So Thilo Sarrazin, der als Berliner Finanzsenator eigentlich geübt ist im Privatisieren. Man könne mit der Bahn „auch so wie jetzt ganz komfortabel weiterfahren.“ Vielmehr handle es sich hier um ein „ideologisches Thema“; die Politik wolle nun mal „im Herbst diese Entscheidung“. Dies wurde im Verlauf der sechsstündigen Debatte vielfach bestätigt, wobei teilweise deutlich wurde, dass sich hinter der „ideologischen Frage“ auch erhebliche materielle Interessen verbergen.

Keiner der Gutachter konnte überzeugende sachliche Argumente für den Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG vortragen. Der engagierteste Verfechter einer Bahnprivatisierung ohne Netz, Marc Falchi, Generalsekretär des Europäischen Verbandes der Infrastrukturbetreiber (EIM), erklärte schlicht: „Das britische System ist optimal.“ Dass in Großbritannien eine Mehrheit der Bevölkerung die Rückführung der privaten Bahnen in öffentliches Eigentum fordert, dass es dort keinen einheitlichen Fahrplan und keine einheitliche Tarifsstruktur mehr gibt, war für Falchi kein Thema.

Alle Gutachter waren sich in der Kritik eines integrierten Börsengangs – DB AG einschließlich des Bahnnetzes und der Bahnhöfe – einig. Prof. Karl-Dieter Bodack trug seine Berechnungen vor, wonach die hier offiziell erzielbaren fünf bis zehn Milliarden Euro in einem grotesken Widerspruch stehen zum realen Wert der 30.000 km Schienentrassen, 5500 Bahnhöfe und des rollenden Materials, was zusammen auf rund 100 Milliarden Euro geschätzt wird. Er verwies darauf, dass bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Bahn AG von Anfang 1994 gegenüber dem Anlagevermögen von Bundesbahn und Reichsbahn von Ende 1993 gewissermaßen „über Nacht“ 43 Milliarden Euro verschwanden und dass rund 100 Milliarden Euro, die die Bauzuschüsse des Bundes, die im Zeitraum 1994 bis 2005 in die Infrastruktur investiert wurden, nur zu einem Bruchteil in der aktuellen Bilanz der DB AG auftauchen. Nach Bodack droht hier ein „Unterwertverkauf“, der „gemäß Bundeshaushaltsordnung § 63 unzulässig ist“. Prof. Jürgen Basedow, Vorsitzender der Monopolkommission, ergänzte Bodacks These mit Blick auf versteckte Immobilienwerte. Das große Interesse an einem integrierten Börsengang rühre auch aus einer Unterbewertung des „in mehr als 100 Jahren gewachsenen gewaltigen Immobilien-Besitzes“ der Deutschen Bahn AG. Hier könnten sich, soweit es keine Nutzung mehr für den Schienenverkehr gebe, „neue städtebauliche Perspektiven“ ergeben, zumal viele Bahnimmobilien in zentralen Citylagen liegen. Basedow, der im übrigen ebenfalls für eine Privatisierung ohne Netz eintrat, unterstrich das enorme Risiko eines integrierten Börsengang hinsichtlich der kaum mehr gegebenen „Rückholbarkeit“ dieser Entscheidung. Hier bestehe „die Gefahr, dass der Wert des Netzes in den Jahren nach der Privatisierung durch eine veränderte Nutzung von Bilanzierungsoptionen beträchtlich steigt, so dass der

Bund im Fall eines Rückerwerbs ein Vielfaches dessen bezahlen müsste, was er aus der Teilprivatisierung erlangt.“ Norbert Hauser, Vizepräsident des Bundesrechnungshofs, wies ergänzend darauf hin, dass wertvolle Immobilien teilweise bei der Holding und nicht bei den jeweiligen Bereichen bilanziert wurden. Beispielsweise seien die Bahnhöfe in Frankfurt/M. und München, sowie das Gleisbett des neuen Hauptbahnhofs in Berlin im Besitz der Holding und nicht bei den zuständigen Konzerntöchtern Station & Service und Netz. Insider gehen davon aus, dass diese listige Bilanzierung vorgenommen wurde, um einen Börsengang ohne Netz zu erschweren. Das gilt auch für die Platzierung der Schulden. Rund die Hälfte der rund 25 Milliarden Euro Verbindlichkeiten liegen bei den Töchtern Netz und Bahnhöfe, so dass, so Hauser, man im Fall eines Börsengangs, bei dem die Infrastruktur beim Bund bleibt, „von einer zweiten Entschuldung sprechen kann“. Die erste Entschuldung fand 1994 statt, als alle Schulden von Reichsbahn und Bundesbahn dem Bund übertragen wurden und die DB AG schuldenfrei startete.

Von einem CDU-Abgeordneten kam die Frage, wie denn „Investoren aus Dubai und Umgebung“ die erwartete Steigerung der Kapitalverzinsung erwirtschaften wollten. Thilo Sarrazin rechnete vor, dass diese erwartete Gewinnsteigerung „nur auf der Aufwandseite“ erwirtschaftet werden könne – durch einen weiteren Abbau von „rund 60.000 Mitarbeitern“.