

Dr. Hermann Scheer

Peter Friedrich

Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger

**Memorandum gegen die geplante
Privatisierung der Bahn**



DR. HERMANN SCHEER

Mitglied des
Deutschen Bundestages

PETER FRIEDRICH

Mitglied des
Deutschen Bundestages

Vorbemerkung

Die grundsätzliche Entscheidung über den Verkauf der Bahn ist noch nicht gefallen. Mit Beschluss vom 24. November 2006 hat der Deutsche Bundestag die Regierung zwar beauftragt, ein Privatisierungsgesetz für die Bahn zu erarbeiten (Anlage I). Dieser Auftrag kann jedoch lediglich als Prüfauftrag verstanden werden. Geprüft werden muss, ob die in dem Antrag enthaltenen Zielsetzungen juristisch miteinander in Einklang gebracht werden können. Nach unserer Ansicht kann dies nicht gelingen, weil in diesem Beschluss unauflösbare Widersprüche zwischen der Privatisierungsabsicht und dem grundgesetzlichen Auftrag der Bahn enthalten sind.

Darauf haben wir, zusammen mit weiteren Abgeordneten der SPD-Bundestagsfraktion, in einer Erklärung zur Abstimmung hingewiesen (Anlage II). Es ist weder politisch sinnvoll noch juristisch angemessen lösbar, einerseits die Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes zu belassen, andererseits aber der teilprivatisierten DB AG faktisch die Verfügungsgewalt darüber einzuräumen. Ein solches Konstrukt kann auch nicht den verkehrlichen Zielen der Bahnreform von 1994 gerecht werden.

Im Zuge des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens wird nach unserer Auffassung die für die Privatisierungsbefürworter ernüchternde Erkenntnis stehen, dass die Privatisierung kein gangbarer Weg ist. Darauf deuten auch die massiven Schwierigkeiten hin, welche die Bundesregierung derzeit offenbar mit der Erstellung des Gesetzentwurfs nach den von der Bundestagsresolution festgelegten Bedingungen hat. Deshalb wird die Diskussion über die Zukunft der Bahn erneut entbrennen. Es gilt jetzt umso intensiver darüber nachzudenken, wie wir die Bahn im Sinne ihrer unverzichtbaren Kernaufgabe tatsächlich verbessern können, ohne sie den Prämissen der Kapitalmärkten auszusetzen. Dieses Memorandum ist ein Beitrag dazu.

Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger

Memorandum gegen die geplante Privatisierung der Bahn

Zusammenfassung

1.

Der in der Resolution vom 24.11.2006 erklärte Wille des Bundestages ist, zumindest die Infrastruktur - also Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung - weiterhin in staatlicher Hand zu belassen. Um dies zu erreichen gibt es jedoch nur zwei gangbare Wege: entweder den Verzicht auf die Privatisierung oder die konsequente unternehmerische Trennung der Infrastruktur vom Fahrbetrieb. Alle Zwischenlösungen kommen demgegenüber dem Versuch einer Quadratur des Kreises gleich. Da viel gegen die Zerschlagung der DB AG spricht, ist der Verzicht auf den Börsengang die erstrangige politische Handlungsoption.

2.

Die Frage der Eigentümerschaft der DB AG hat Einfluss auf die Strategie des Unternehmens. Der gegenwärtige Vorstand hat das Ziel, aus der Bahn ein weltweit operierendes Logistikunternehmen zu formen. Dies würde durch eine Privatisierung weiter vorangetrieben. Schon in den vergangenen Jahren war die Vorstandspolitik an diesem Ziel ausgerichtet. Das jedoch steht im Widerspruch zur Kernaufgabe der Bahn, eine breite, flächendeckende Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sicherzustellen. Dafür ist die Privatisierung die denkbar ungeeignetste Handlungsoption. Dies wird nicht nur durch einschlägige Erfahrungen aus anderen Ländern belegt, sondern auch durch die erschreckend niedrige Kundenzufriedenheit, die eine direkte Folge der systematischen Ausrichtung der Bahn auf die Privatisierung darstellt.

3.

Anstatt sich um Kundenzuwachs zu kümmern, sorgte sich die Bahn vor allem um einen Zuwachs bei ihren Firmenbeteiligungen. Weltweit wurden und werden auf Pump Unternehmen zugekauft, die nichts mit der eigentlichen Aufgabe der Bahn zu tun haben. Dadurch ist die Bahn inzwischen zwar zum weltweit zweitgrößten Luftfrachtunternehmen aufgestiegen, aber sie hat sich von ihrer Kernaufgabe immer weiter entfernt. Diese ist im Grundgesetz festgeschrieben, das fordert, dass die Bahn „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen“ zu dienen hat. Damit sind die Bahnkunden in

Deutschland gemeint.

4.

Die Bahn muss in der Fläche wachsen und dafür ihre Netzdichte verbessern sowie die Gesamtgeschwindigkeit im Netz erhöhen. Sie muss einen integralen Taktfahrplan landesweit einrichten, der für optimale Anschlüsse und ein zügiges Vorankommen sorgt. Die Schweiz hat sehr erfolgreich vorgemacht, wie das realisiert werden kann.

Wenn die Bahn mehr Kunden will, muss sie auch ihr Preissystem ändern. Transparenz, Verlässlichkeit und eine unkomplizierte Handhabung müssen im Vordergrund stehen. Heute gibt es demgegenüber eine unüberschaubare Palette von Billigangeboten und die Orientierung auf Vorabbuchungen und Zugbindung. Damit kann die Bahn gegen ihren Hauptkonkurrenten Auto nicht erfolgreich antreten.

Im Güterverkehr gilt dasselbe wie im Personenverkehr: mehr Präsenz in der Fläche. Außerdem muss die Transportabwicklung aus der Konzentration auf die Nacht befreit und verstärkt auf den Tag ausgedehnt werden, weil das den Kundenwünschen entspricht. Nicht zuletzt müssen wieder mehr direkte Gleisanschlüsse für Unternehmen geschaffen werden.

5.

Für die notwendigen Investitionsmittel ist eine Privatisierung nicht erforderlich. Alleine die Reduzierung von Großprojekten kann bis zu 18 Milliarden Euro an Einsparungen erbringen, die auf die Kernaufgabe konzentriert werden können. Für diese Kernaufgabe bedarf die Bahn AG auch keiner eigenen Lufttransportunternehmen und Speditionen. Der Verkauf dieser Firmen (Schenker und Bax) kann mindestens 3,3 Milliarden Euro erbringen. Zu den Verkaufsoptionen gehört auch die Fährgesellschaft Scandlines.

Zur Finanzierung ist darüber hinaus eine Bahnanleihe in neuer Qualität, nämlich als Bürgeranleihe, zu empfehlen. Diese kann die Identifikation der Bürger mit der Bahn erhöhen, besonders wenn die Anleihe mit Vergünstigungen bei Bahnfahrten verbunden würde. Auf diese Weise kann sie zu einem Instrument der Kundenbindung werden.

6.

Der Verkauf der Bahn wäre eine volkswirtschaftliche Fehlleistung ersten Ranges und droht zum politischen Debakel zu werden. Unerfindlich ist, wie der Bund künftig mit nur noch 51 Prozent der Anteile mehr als in der

Vergangenheit, mit einem Anteil von 100 Prozent, in der Lage sein soll, den grundgesetzlichen Auftrag des Unternehmens zu sichern. Die privaten Anteilseigner, besonders wenn es sich um solche aus dem Nahen Osten oder Gasprom handeln sollte, werden kaum ein Interesse an der nachhaltigen Erfüllung des grundgesetzlichen Mobilitätsauftrages haben.

Um sie für Investoren attraktiv zu machen, wurde die Bahn systematisch billig gerechnet. Der Gesamtwert des Unternehmens beträgt selbst bei vorsichtiger Schätzung 100 Milliarden Euro. Der Vorstandsvorsitzende der Bahn AG jedoch gibt ihn mit nur 18 Milliarden Euro an. Entsprechend niedrig fallen auch die prognostizierten Verkaufserlöse aus, die zwischen 4,6 und 8,7 Milliarden Euro schwanken. Damit würde Volksvermögen in Milliardenhöhe an private Investoren schlicht verschenkt. Noch unsinniger wird dieser Verkauf, wenn man bedenkt, dass der Staat danach mitnichten von gemeinwohlorientierten Pflichten befreit sein wird. Im Gegenteil werden weiterhin hohe Zuschüsse gezahlt werden müssen – alleine für den Unterhalt des Bestandsschiennetzes 2,5 Milliarden Euro pro Jahr. Hinzu kommen Haushaltsrisiken für den Bund, die nach der Privatisierung erst aufkommen würden, anstatt durch sie vermieden zu werden.

7.

Nichts spricht für den Verkauf der Bahn. Er ist ein simplifiziertes ideologisches Projekt, das Ausdruck einer Modestimmung der Privatisierung öffentlicher Infrastruktur ist, obwohl sich die Negativbeispiele aus anderen Ländern dramatisch häufen. Die meisten europäischen Staaten haben sich gegen Bahnprivatisierungen entschieden. Eine Kapitalprivatisierung hieße zudem, den dritten Schritt zu machen, bevor der zweite, nämlich die Bahnreform von 1994, evaluiert worden ist. Eine solche Evaluierung wird jedoch systematisch vermieden, weil sie zu einem negativen Ergebnis der Vorstandspolitik führen würde.

Die angebliche Alternativlosigkeit einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG, auf die in der Diskussion um die Wege eines Börsengangs des Unternehmens immer wieder abgestellt worden ist, ist insbesondere darin begründet, dass Alternativen, also die Beibehaltung des einhundertprozentigen Staatsanteils, nicht geprüft worden sind.

8.

Auch die Gewerkschaften sind inzwischen offen auf Distanz zur Privatisierungsabsicht gegangen. Die Position der Transnet-Gewerkschaft ist innerhalb des DGB isoliert und auch in den eigenen Reihen zunehmend umstritten. Sie wurde in der Absicht bezogen, die Bahn als integriertes Unter-

nehmen (Fahrbetrieb zusammen mit der Infrastruktur) zu erhalten. Dabei ging Transnet davon aus, dass die Privatisierungsabsicht unumstößlich sei. Das aber ist nicht der Fall.

9.

Das Problem der Bahn ist nicht ihr Kapitalbedarf, sondern die verfehlte Strategie ihres Vorstandsvorsitzenden, der seinen gesetzliche verankerten Auftrag kaltschnäuzig ignoriert hat und dennoch weiterhin erwartet, dass die Politik seiner Strategie folgt.

Es ist höchste Zeit, die Strategie der Bahn AG zu wechseln, nicht ihre Besitzverhältnisse. Der Ausgangspunkt einer wirklichen Bahnreform ist die Ablösung des Vorstandsvorsitzenden.

10.

Fünf Generationen vor uns haben als Steuerzahler und Bahnkunden die Deutsche Bahn geschaffen. Sie haben damit eine Zukunftsinvestition getätigt in den ökonomisch und ökologisch vernünftigsten Verkehrsträger. Dieses Investment war und ist so angelegt, dass es auch noch unseren Kindern in vollem Umfang zur Verfügung stehen soll. Das wird jedoch nur dann möglich sein, wenn die Bahn auch weiterhin den Bürgern gehört. Private Investoren haben private Interessen, das Gemeinwohl interessiert sie nicht. Deshalb darf die Bahn nicht verkauft werden! Das sieht auch die Mehrheit der Bevölkerung so, die in einer Emnid-Umfrage vom November 2006 die Privatisierungspläne mit 71 Prozent abgelehnt hat.

Vor dem Hintergrund dieser zehn Punkte lehnen wir eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Das Unternehmen muss vollständig in öffentlichem Eigentum bleiben.

MEMORANDUM

Die Bahn und ihr Weg in die Zukunft

Die Deutsche Bahn ist seit über 100 Jahren in öffentlichem Besitz. In dieser Zeit wurden immense Summen in die Schieneninfrastruktur und das Bahnangebot investiert. Insgesamt wurde so ein Volksvermögen von weit über 100 Milliarden Euro¹ geschaffen. Einige sprechen sogar von einem Vermögenswert bis zu 200 Milliarden Euro.² Die Bundesregierung ist derzeit dabei, ein Privatisierungsgesetz zu erarbeiten. Eine solche Privatisierung wäre aber der sichere Weg in die Verschleuderung des Eisenbahnvermögens. Es würde zerschlagen, was über Jahrzehnte aufgebaut wurde. Es würde den Bürgern weggenommen, was sie mit ihren Steuergeldern finanziert haben.

Der Weg in diesen Ausverkauf, so wollen es seine Befürworter suggerieren, sei vorgezeichnet und schon jetzt unumkehrbar. Es könne deshalb nicht mehr über das „Ob“, sondern allenfalls über das „Wie“ diskutiert werden. Sie wollen die Inhaltsdebatte vermeiden, indem sie die Formdebatte in den Vordergrund stellen. Angesichts der weitreichenden Folgen und der Werte, um die es bei der Privatisierungsentscheidung geht, muss aber die Debatte über Zweck und Strategie der Bahn AG geführt werden. Dieses Memorandum soll einen Beitrag dazu leisten und gleichzeitig Alternativen zu dem angeblich unabwendbaren Schicksal der Bahn aufzeigen, zum Spielball internationaler privater Investoren zu werden.

Global Player, local loser: Die gegenwärtige Unternehmensstrategie der Bahn AG im Widerspruch zum Grundgesetz

„Die Bahn muss wachsen – wie jedes andere Unternehmen auch“, so Bahn-Chef Mehdorn in einem Stern-Interview vom Juli 2006³. Davon ist im Heimatmarkt des Unternehmens nichts zu sehen. Im Gegenteil: Die Bahn setzt sich mehr und mehr in Widerspruch zu ihrer Kernaufgabe, dem in Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz festgeschriebenen Mobilitätsauftrag. Dort heißt es: „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 Rechnung getragen wird.“

¹ Deutscher Bundestag, Protokoll 16/14 Verkehrsausschuss

² Bruttoanlagevermögen zu Wiederbeschaffungspreisen, Thilo Sarrazin, Anhörung im Dt. Bundestag am 10.05.2006, schriftl. Stellungnahme

³ Der Stern 06.07.2006

Die Zahlen zeigen, dass dies zunehmend weniger erfüllt wird:

- Rund 5.000 Kilometer Schiene sind zwischen 1994 und 2004 stillgelegt worden⁴ und die Entwicklung zeigt weiter abwärts: im Jahr 2005 wurden 14 weitere Streckenabschnitte mit insgesamt 161 km Länge stillgelegt.⁵
- Der Zustand des noch bestehenden Netzes verschlechtert sich dramatisch, die Zahl der sogenannten Langsamfahrstellen steigt kontinuierlich.⁶ Der Bundesrechnungshof spricht von 2.300 sogenannten Mängelstellen an denen langsamer gefahren werden muss.⁷ In diesem Bericht werden zudem Gefährdungen der Betriebssicherheit benannt, die auf mangelnden Streckenunterhalt zurückzuführen sind.
- Seit 1997 ist die Anzahl der Bahnhöfe um 400 gesunken.⁸
- Der Verkauf von Bahnhofsgebäuden soll massiv forciert werden. In Brandenburg beispielsweise plant die Bahn von ihren derzeit 153 Bahnhofsgebäuden nur noch 17 (!) zu behalten und den Rest zu verkaufen. Trotzdem werde man, so die „beruhigende“ Botschaft, auch „dort noch Fahrkartenautomaten vorhalten.“⁹
- Die erfolgreichste Zuggattung im Fernverkehr, der InterRegio - der immerhin 68 Millionen Reisende pro Jahr¹⁰ zu verzeichnen hatte - wurde 2001/2002 abgeschafft. Dadurch ist eine Lücke zwischen Nahverkehr und Hochgeschwindigkeitsfernverkehr entstanden. Viele Verkehre im mittleren Streckenbereich wurden anderen Verkehrsträgern überlassen.
- Die Verkehrsleistungen im Fernverkehr sind in absoluten Zahlen gesunken: von 34,8 Mrd. Personenkilometern 1994 auf 32,3 Mrd. Personenkilometer 2004.¹¹
- Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Personenverkehr insgesamt ist nicht über das Niveau Westdeutschlands in den 80er Jahren hinausgekommen.¹² Dabei hat nur das deutliche Wachstum im

⁴ Jahrbuch des Bahnwesens Bd. 53 – 2004/05 S. 114

⁵ Bericht der Bundesregierung zum Ausbau der Schienenwege 2006, Bundestags-Drucksache 16/3000 S. 131

⁶ Die Welt, 21.02.2007 „Deutsche Bahn vernachlässigt das Schienennetz“

⁷ Frankfurter Rundschau 02.03.2007, „Politiker sind über die Bahn verärgert“

⁸ DB Geschäftsbericht 1997, DB Bilanz 1. Halbjahr 2006

⁹ Märkische Oderzeitung, „Brandenburgs Bahnhöfe vor dem Ausverkauf“, 15.02.2007

¹⁰ Deutscher Bundestag, Protokoll Nr. 16/14 Verkehrsausschuss S. 35

¹¹ PRIMON-Gutachten S. 92

¹² PRIMON-Gutachten S. 93

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) noch schlimmeres verhindert, weil es den Rückgang im Schienenpersonenfernverkehr ausgleichen konnte.¹³

- Der Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung stagniert praktisch (1994: 16,8 % | 2004: 15,9 %).¹⁴
- Die Kundenzufriedenheit ist auf einem erschreckend niedrigen Niveau, auch im Vergleich mit anderen Unternehmen. Vier von fünf Kunden, so eine Erhebung vom September 2006, sind mit dem Service bei der Bahn unzufrieden.¹⁵ Da der DB-Vorstandsvorsitzende „das Thema Qualität zur Chefsache erklärt“ hat¹⁶, müsste er sich selbst für gescheitert erklären.
- Bei den Arbeitsplätzen zeigt der Trend dramatisch nach unten: seit der Bahnreform wurden mehr als 100.000 Stellen abgebaut.¹⁷

Dem stehen für die Bahndienstleistung nur gegenüber die Ausstattung mit einer modernen ICE-Flotte, die Verbesserung der Attraktivität großer Zielbahnhöfe sowie der Neubau einiger ICE-Strecken. Aber auch der Bahnbetrieb auf diesen Strecken leidet unter notorischer Unzuverlässigkeit.

In einem Bereich ist bei der Bahn allerdings ein deutliches Wachstum auszumachen: die Zukäufe, auch weltweit, haben ein enormes Volumen angenommen. Im Geschäftsbericht sind alleine 16 Länder mit Standorten der Logistik-Töchter (Schenker) aufgeführt. Dabei ist die unten angesprochene Übernahme der Firma Bax Global noch gar nicht berücksichtigt.¹⁸ Der Konzern will durch Zukäufe seine Größe und weltweite Präsenz weiter drastisch steigern. Mehdorn: „Im Bereich Logistik gehören wir ... zur Weltspitze. Diesen Weg gilt es jetzt zielstrebig weiterzugehen, um die europäische und globale Marktführerschaft in einer wichtigen Branche ... zu sichern und auszubauen.“¹⁹ Mit dem originären Zweck der Bahn hat dieses Unternehmensziel nichts zu tun. Es ist zum Selbstzweck geworden, der „Größte“ werden zu wollen. Bahnkunden in Deutschland haben davon nichts.

Ein Beispiel dafür ist Bax Global, ein Logistik/Speditionsunternehmen aus Kalifornien, das der Bahn zu 100 Prozent gehört. Die Übernahme fand im Januar 2006 statt und kostete insgesamt 1,1 Milliarden US-Dollar.²⁰ Bax wird momentan in das Logistik- und Speditionsunternehmen Schenker integriert, das

¹³ Verkehrsbericht 2000, Bundestags-Drucksache 14/4688, S. 17

¹⁴ PRIMON-Gutachten S. 91

¹⁵ Spiegel-Online 20.09.2006 „Bahnhöfe als letzte Servicewüsten“

¹⁶ „mobil – Das Magazin der Bahn“, 02/07, S. 51

¹⁷ DB Geschäftsberichte 1996 und 2005

¹⁸ DB Geschäftsbericht 2005

¹⁹ aus „Weichen stellen“ Broschüre der DB AG, November 2005, S. 1

²⁰ Bahn-Pressemitteilung vom 23.09.2006

der Bahn ebenfalls gehört. Stolz wird darauf verwiesen, dass beide Unternehmen zusammen über 1.500 Standorte in 150 Ländern verfügen.²¹

Dadurch ist nicht nur der Konzern DB AG gewachsen, sondern auch dessen Schulden. Der Bund hatte im Zuge der Bahnreform 1994 die Altschulden der Bahn in Höhe von 34 Milliarden Euro übernommen.²² Das Unternehmen stand also bei niemandem mehr in der Kreide. Heute hat der Konzern laut Geschäftsbericht 2005 wieder knapp 20 Milliarden Euro Schulden, die wegen der vielen Zukäufe entstanden sind.²³

Bahn AG-Chef Mehdorn könnte es als ehemaliger Manager im Daimler-Konzern (DASA) besser wissen: Kaufräusche, um der Größte zu werden, können sich schnell zum existenziellen Unternehmensrisiko entwickeln. Auch andere Beispiele aus der deutschen Wirtschaft belegen das. Es steht zu befürchten, dass sich bei der Bahn ein solches Trauerspiel trotzdem wiederholt. Es wird bereits davon gesprochen, dass Hartmut Mehdorn ein „Investitionsprogramm“ plane für den Erwerb von Staatsbahnen in Osteuropa, von Stadtverkehren in europäischen Metropolen und weiterer Logistikunternehmen.²⁴ In der Sprache des Bahn-Chefs hört sich das so an: „Wir müssen die Stühle besetzen, solange sie noch frei sind, damit später keiner an uns vorbei kommt.“²⁵ Norbert Bensele, im DB-Vorstand für Transport und Logistik zuständig, hat bereits angekündigt, 2007 „die Präsenz in Asien“ ausbauen zu wollen.²⁶

Die Einkaufstour des Bahn-Vorstandes ist also mitnichten beendet, sondern soll fortgesetzt und im Rahmen der Privatisierung forciert werden. Mit Umsetzung dieses Kurses wird die Kernaufgabe der Bahn, der Passagier- und Gütertransport in Deutschland, nur noch eines von vielen Geschäftsfeldern und wird damit zwangsläufig weiter an Bedeutung verlieren.

Demgegenüber müssen die Bundestagsabgeordneten bei ihrer Entscheidung über das Privatisierungsgesetz allem vorausstellen, dass sie ihren Wählern und Bahnkunden verpflichtet sind und nicht dem Ehrgeiz des Bahnchefs. Sie müssen entscheiden, ob sie sich von den Global-Player-Ambitionen Mehdorns treiben lassen oder selbst das Heft in der Hand behalten wollen, um die Bahn so zu entwickeln wie es auch das Grundgesetz fest schreibt: zum „Wohl der Allgemeinheit“.

²¹ Homepage Schenker, Stand 30.05.2006

²² PRIMON-Gutachten S. 56

²³ Geschäftsbericht 2005 der DB AG S. 12, 179

²⁴ Wirtschaftswoche online vom 8.11.2006

²⁵ DVZ Nr. 021 vom 17.02.2007

²⁶ Der Tagesspiegel, 14.02.2007, „Bahn schafft Wende bei Güterzügen“

Der „Börsengang“ – Verkauf an Großinvestoren

Der Verkauf von Bahnanteilen würde die letzte große Privatisierung in der Bundesrepublik einleiten. Der haushaltspolitisch bequeme Ausweg des Verscherbels von öffentlicher Infrastruktur wäre danach endgültig versperrt. Beendet wäre dann auch der Selbstbetrug, den Verkauf von Staatsunternehmen stets ordnungsrechtlich zu begründen. Die eigentliche Intention, kurzfristige Einnahmen für den Bundeshaushalt zu erzielen, wird dabei meist verschwiegen, ebenso wie die mittel- und langfristig extrem abträglichen Konsequenzen. Bei der Auseinandersetzung um die Bahn ist das nicht anders.

Konsequenzen für die Bahn

Der Gang an die Kapitalmärkte wäre aber eine Rutschbahn, auf der die Bahn in ein rein profitorientiertes Unternehmen abgleitet und ihren eigentlichen Zweck quittiert. Ihr Dienstleistungsauftrag und die Sicherung der Infrastruktur ist damit von Grund auf gefährdet. Wer eine Infrastruktur bewirtschaftet, kann nicht nur das Ziel der kurzfristigen Renditeorientierung im Sinn haben. Öffentliche Ansprüche, wie sie sich aus Artikel 87e Grundgesetz herleiten, lassen sich nicht durchgängig mit den ambitionierten Renditeerwartungen von institutionellen Anlegern vereinbaren. Deren Ziel, eine hohe Rendite zu erwirtschaften, stellt nichts anderes als einen Abzug von Ressourcen dar, welche dann für die eigentlich wichtigen Aufgaben nicht mehr zur Verfügung stehen.

Weil sich dieses Problem aufdrängt, haben sich auch die Gutachter der Bundesregierung schon mit diesem Thema befasst, allerdings im voreilenden Gehorsam gegenüber der Privatisierungsabsicht. Im sogenannten PRIMON-Gutachten („Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“) der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton heißt es auf Seite 114: „Mit dem Gewährleistungsauftrag ist ... auch eine Verkleinerung des gegenwärtigen Bestandsnetzes vereinbar. Eine Verpflichtung des Bundes zur Aufrechterhaltung des Status quo oder gar zur Herstellung einer flächendeckenden optimalen Eisenbahninfrastruktur ist der Gewährleistungsverpflichtung des Bundes ... gerade nicht zu entnehmen.“

Niemand, auch nicht die Befürworter der Privatisierung, gehen also davon aus, dass sich nach der Privatisierung an der Infrastruktur etwas zum besseren wendet. Im Gegenteil wird erwartet, dass es auf breiter Front zu Ausdünnungen kommt. Das ist auch nachvollziehbar, wenn man bedenkt, dass es Anlegern völlig egal ist, ob die Bahn ihren grundgesetzlichen Auftrag und damit ihre Kernaufgabe erfüllt oder nicht: „Anonyme Fondsmanager kaufen und verkaufen Firmen wie Händler ihre Ware auf dem Großmarkt – nicht immer zum Wohle dieser Firmen, ihrer Belegschaften und ihrer Lieferanten und Kunden.“ Dieser

Auszug aus dem Entwurf für das neue Grundsatzprogramm der SPD beschreibt treffend, was auch der Bahn droht. Nun geht es darum, diese Wahrheit nicht nur in einem Grundsatzprogramm zu benennen, sondern sie auch im politischen Alltag zu berücksichtigen.

Entwicklungsperspektiven

Der Börsengang an sich kann kein strategisches Ziel sein. Mit ihm ist die Frage noch nicht beantwortet, wie sich die Bahn langfristig strategisch entwickeln soll. Ein Börsengang ist keine Verkehrspolitik. Da sich die Diskussion aber schon seit Jahren hauptsächlich auf die Frage Privatisierung mit oder ohne Netzkonzentrierung, muss endlich wieder dafür gesorgt werden, dass die Verkehrspolitik in die Bahnpolitik zurückkehrt.²⁷

Die flapsige Aussage von Herrn Mehdorn, „Die Bahn braucht ständig Geld“²⁸, kann jedenfalls keine Grundlage für eine so weitreichende Entscheidung wie den Börsengang sein. Sie ist vor allem kein Ersatz für eine durchdachte Entwicklungsstrategie für die Bahn insbesondere auf dem Heimatmarkt und in ihrem Kerngeschäft.

Juristische Abenteuer

Die Diskussion über die Struktur der Bahn hat sich inzwischen zur Hydra entwickelt, der ständig neue Kopfgeburten entspringen. Das PRIMON-Regierungsgutachten sollte vier Strukturmodelle daraufhin untersuchen ob sie privatisierungstauglich sind und hat daraus prompt sieben gemacht, indem es noch drei Varianten hinzugefügt hat. Da alle diese Varianten dem „sowohl-als-auch“ der politischen Diskussion nicht genügten, wurden dann noch weitere, immer gewagtere hinzugefügt. Zu ihnen gehört das sogenannte Eigentumssicherungsmodell. Es scheint sich bei den Privatisierungsbefürwortern durchgesetzt zu haben, denn es ist Grundlage eines kürzlich bekanntgewordenen Entwurfs für ein Privatisierungsgesetz. Dieses Modell soll deshalb hier kurz vorgestellt werden:

Das Konstrukt sieht vor, dass die DB AG ihre Anteile an der Infrastruktur (Schiene, Bahnhöfe, Energieversorgung) dem Bund als Sicherheit übereignet, so wie man das von Geschäften zwischen Schuldner und Gläubiger kennt. Danach können dann Teile der DB AG verkauft werden. Die Schuld, welche die DB AG gegenüber ihrem Gläubiger Bund hätte (Sicherungszweck), wäre die Erfüllung des grundgesetzlichen Mobilitätsauftrages (Art. 87e Abs. 4). Dieser

²⁷ Zitat Dirk Flege von der „Allianz pro Schiene“ Bundestagsanhörung 29.03.2004

²⁸ Der Stern vom 06.07.2006

soll unter anderem in einer „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ konkretisiert werden.

Sollte die teilprivatisierte DB AG den grundgesetzlichen Auftrag nicht erfüllen, dann entfällt logischerweise der Sicherungszweck. Die Verfasser des Modells haben für diesen Fall die absurde Konsequenz vorgesehen, dass die DB ihr Netz zurückerhalten (!) würde. Das ist völlig unüblich, normalerweise hat in einer solchen Situation der Gläubiger das Recht das Sicherungsgut zu verwerten. Nicht so in diesem Fall. Hier nämlich soll der Bund, so die Planung, ein Gesetz auf den Weg bringen, das ihm die Möglichkeit einräumt, das Netz zu kaufen. Wohlgermerkt: Der Bund müsste dann das Netz von einer Bahn zurückkaufen, an der maßgeblich private Investoren beteiligt sind, welche dann den ihnen zustehenden Teil der Einnahmen bekämen.

Das Modell stellt den wackeligen Kompromiss zwischen zwei gegensätzlichen Lagern dar. Die einen wollen den integrierten Konzern privatisieren, das bedeutet, die Bahn mit ihrem Schienennetz. Die anderen wollen nur die Bahn (Verkehrsdienste) privatisieren und das Netz in staatlicher Hand behalten. Das Eigentumssicherungsmodell soll es nun allen recht machen, indem es dafür sorgt, dass die Bahn faktisch das Netz behält, formal aber der Bund eine Art Eigentümer ist. Die teilprivatisierte DB erhält dabei jedoch trotzdem weiter die Einnahmen aus dem Netz, betreibt es, entscheidet faktisch mit über seine Entwicklung und führt es in ihrer Bilanz. Der Bund darf als Gegenleistung für seinen theoretischen Einfluss große Beträge überweisen: bis zu 2,5 Milliarden Euro Infrastrukturbeitrag (Instandhaltung und Ersatzinvestitionen) pro Jahr.

Die Position des Bundes als Sicherungsnehmer ist so schwach, dass davon auszugehen ist, dass sein zukünftiger Einfluss auf die Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur gegen Null geht. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat dazu folgende Einschätzung abgegeben: „Die Eigentumsposition des Bundes an den EIU (Schienen, Bahnhöfe und Energieversorgung, A.d.V.) ist insoweit überwiegend nur formaler Natur.“²⁹ Dies wird auch vom Vorsitzenden der Monopolkommission, Professor Basedow so gesehen, der in einem Zeitungsinterview die Meinung geäußert hat, dass das Eigentumssicherungsmodell gar „nicht mit dem Grundgesetz vereinbar“ sei, weil der Staat „nicht mehr ausreichend Einfluss auf die Ausgestaltung der Infrastruktur im Sinne der Daseinsvorsorge“ haben werde.³⁰

Es kann darüber hinaus in Frage gestellt werden, ob ein Bahnverkauf nach dem Eigentumssicherungsmodell überhaupt mit dem Europarecht vereinbar ist. Die Monopolkommission, ein unabhängiges Expertengremium, das auf Grundlage des „Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung“ vom Bundespräsidenten

²⁹ Wissenschaftlicher Dienst des Bundestages, Dokument WD 7 – 270/05 S. 6

³⁰ Der Tagesspiegel online, Meldung vom 13.11.2006

berufen wird³¹, bezweifelt das. Sie geht davon aus, dass es als unzulässige Beihilfe gewertet werden könnte, wenn der Staat zwar eine Art Eigentümer des Netzes bleibt, dieses aber der DB AG „ohne marktgerechte Gegenleistung“ zur Bewirtschaftung überlässt.³² Dies bringt ein zusätzliches, nicht zu unterschätzendes Risiko in die geplante Privatisierung.

Letztendlich erweist sich dieses Modell als nicht durchführbar.

Schlechte Beispiele

Von den Privatisierungsverfechtern wird immer wieder beruhigend ins Feld geführt, dass der Bund auf jeden Fall 51 Prozent der Bahn behalten und damit weiter das Sagen im Hause haben werde. Dennoch muss die Frage gestellt werden: Wenn es schon bei einem 100-prozentigen Bundesanteil an der DB AG dem Vorstand möglich ist, die Bahn zu Lasten der Gemeinnützigkeitsaufgabe in eine Richtung zu führen, als wäre sie quasi ein Privatunternehmen – wie soll es einem 51%-Anteilseigner möglich sein, künftig wieder mehr Gemeinnützigkeitsorientierung durchzusetzen? Private Aktionäre haben einen Anspruch auf die Erwirtschaftung einer höchstmöglichen Rendite³³ durch den Vorstand, was umgekehrt bedeutet, ein Vorstand hat die Pflicht dazu. Daraus ergibt sich, dass der Bund auch mit einem 51-prozentigen Anteil die Renditeinteressen privater Anteilseigner nicht einfach ignorieren dürfte.

Schlechte Beispiele I: der Fall HEW

Wie stark der Druck ist, den private Minderheitsaktionäre gegen die Gemeinwohlinteressen eines staatlichen Mehrheitsaktionärs ausüben können, zeigt exemplarisch ein Fall aus dem Jahr 1990 in Hamburg. Der Schleswig-Holsteinische Energieminister Günther Jansen war seinerzeit von der Stadt Hamburg als Mehrheitseigner der Hamburgischen Electricitäts-Werke (HEW) in den Aufsichtsrat des Unternehmens berufen worden. Das entsprach einer langjährigen Tradition, da drei der vier HEW-Kernkraftwerke auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins stehen.³⁴

Das Problem: Jansen war entschiedener Atomkraftgegner und vertrat dies auch offensiv. Aus diesem Grund entschloss sich eine Gruppe Kleinaktionäre, ihn aus dem Aufsichtsrat zu klagen, da er den Unternehmensinteressen schade. Insgesamt handelte es sich um 277 Aktionäre, die nicht einmal ein Prozent des Aktienkapitals repräsentierten. Trotzdem schafften sie es, Jansen aus dem Aufsichtsrat zu entfernen. Dieser hatte sich vor Gericht darauf berufen, dass er

³¹ § 45 GWB

³² Sondergutachten der Monopolkommission S. 19/20

³³ Diesen Anspruch können sie auch durch rechtlichen Druck untermauern, beispielsweise im Rahmen ihrer Sperrminorität nach § 179 Aktiengesetz oder im Rahmen der sogenannten Treuepflicht.

³⁴ Die Zeit, 29.09.1989 „Kernkraftgegner stillgelegt“

mit seiner Gegnerschaft zur Atomenergie Gemeinwohlinteressen vertrete und dies ja insbesondere in einem Unternehmen an dem der Staat beteiligt ist auch legitim sei. Dem widersprachen sowohl das Landgericht als auch das Oberlandesgericht. Das Landgericht führte aus: „Insbesondere kann für die Entscheidung nicht von Bedeutung sein, dass die Gesellschaft ihrer Satzung gemäß... zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen verpflichtet ist.“³⁵ Das Oberlandesgericht stellte fest, dass „die Bewertung der Unternehmensinteressen“ nicht durch ein von Jansen „in Anspruch genommenes öffentliches Interesse“ beeinflusst wird. An das Unternehmensinteresse der HEW, auch was die Nutzung der Kernenergie betreffe, sei er als Aufsichtsrat gebunden³⁶

Obwohl Günther Jansen also als Vertreter des Mehrheitsaktionärs im Aufsichtsrat saß, obwohl er Gemeinwohlinteressen vertrat, obwohl die Orientierung am „öffentlichen Interesse“ sogar in der HEW-Satzung festgeschrieben war, ist es einer Aktionärsminderheit mit Hilfe der Gerichte gelungen ihn aus dem Aufsichtsrat zu entfernen, weil er das Unternehmen schädige und das Vertrauen der Aktionäre zerstöre.

Wer kann heute dafür garantieren, dass es bei der Bahn nicht zu ähnlichen Vorgängen kommt, wenn der Bund bestimmte Entscheidungen im Gemeinwohlinteresse durchsetzen will?

Schlechte Beispiele II: France Telecom

Die Erfahrungen im Ausland zeigen, auch das ein schlechtes Beispiel, dass ein einmal begonnener Privatisierungsansatz schließlich mit inhärenter Logik bei einer Vollprivatisierung endet. Zu groß sind die Versuchungen, den schon erzielten Erlösen noch weitere hinzuzufügen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die France Telecom. Noch im Wahlkampf im Mai 1997 hatten die Sozialisten versprochen, das Unternehmen nicht zu privatisieren.³⁷ Bereits im Herbst wurden aber 23,2 Prozent der Anteile verkauft.³⁸ Nach einem Jahr sank der Staatsanteil auf 62 Prozent³⁹ und im Jahr 2004 erfolgte dann der letzte Schritt⁴⁰ wodurch der Anteil unter 50 Prozent sank. Zuvor hatte das französische Parlament alle störenden gesetzlichen Vorschriften aus dem Weg geräumt. Heute liegt der Staatsanteil bei 32,5 Prozent. Die Angestellten, deren wütende Proteste gegen die Privatisierung mit dem Versprechen beruhigt wurde, ihnen 10 Prozent der Aktien zur Verfügung zu stellen, halten heute gerade einmal 3,5 Prozent in ihren Händen.⁴¹ Den Ausverkauf hatte der zuständige Finanzminister

³⁵ Wertpapier-Mitteilungen 1989 Nr. 51/52 S. 1936

³⁶ OLG Hamburg in NJW-RR 1990, Heft 11 S. 674

³⁷ Berliner Zeitung online Artikel vom 10.10.1997

³⁸ Dr. Höferl, ÖGPP, „Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-15“

³⁹ FAZ.Net vom 01.09.2004

⁴⁰ heise online vom 02.09.2004

⁴¹ France Telecom Shareholders Breakdown, Stand Januar 2006

damit begründet, dass man die „Schulden der Nation verringern“ wolle.⁴² Wer wollte bestreiten, dass diese Intention auch in Deutschland noch lange Begehrlichkeiten wecken wird, weitere Bahnanteile zum Zwecke der Haushaltskonsolidierung zu verkaufen und alle Versprechen, die heute gegeben werden, schon morgen in Vergessenheit geraten zu lassen?

Ein schlechtes Geschäft

Der Bund würde mit der Privatisierung ein schlechtes Geschäft machen. Zum einen erhebt ja die Bahn für ihren Expansionskurs Anspruch auf einen Teil der Verkaufseinnahmen. Das bedeutet, dass im Bundeshaushalt wenig vom direkten Verkaufserlös ankommt.⁴³ Zum anderen liegen auf der Infrastruktur der Bahn Schulden in Milliardenhöhe (rund 12 Milliarden Euro).⁴⁴ Die Übernahme dieser Schulden ist bisher noch nicht geklärt. Die Gutachter der Regierung (PRIMON-Gutachten) haben dazu jedoch eine klare Auffassung: „In allen von der heutigen Struktur der DB AG abweichenden Szenarien, wird der Bund mit dem Übergang des Eigentums an der Schieneninfrastruktur annahmegemäß zum Großteil die dazu korrespondierenden Schulden übernehmen müssen.“⁴⁵ Diese Aussage gilt für die Varianten des PRIMON-Gutachtens. Für das Eigentums-sicherungsmodell gibt es noch gar keine Aussage zu den Schulden, was angesichts der unübersichtlichen Gestaltung des Modells nicht überrascht.

Die Formulierung im Bundestagsbeschluss vom 24.11.2006 (Auftrag zur Erarbeitung eines Privatisierungsgesetzes) „Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen“ dürfte demnach weniger den finanziellen Realitäten als vielmehr reinem Wunschdenken entsprechen. Auch sonst kann man keinesfalls von einer Entlastung des Bundeshaushaltes sprechen, egal ob das Netz nun mit teilprivatisiert wird oder formaljuristisch ganz in Händen den Bundes bleibt. So oder so geht die Bundesregierung davon aus, dass auch in Zukunft Bundeszuschüsse für das Netz in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Jahr geleistet werden müssen. Die Rede ist von einer Verpflichtungsermächtigung über 10 Jahre, also von 25 Milliarden Euro festgelegten Ausgaben.⁴⁶ Das jedoch sind nur die Investitionen in das Bestandsnetz. Für Ausbaumaßnahmen kommt ein weiterer Betrag hinzu, der in seiner Höhe bisher noch nicht beziffert werden kann.⁴⁷

⁴² FAZ.Net vom 01.09.2004

⁴³ Deutscher Bundestag, Anhörung des Verkehrsausschusses Protokoll 16/14 S. 21

⁴⁴ DB Netz AG, Geschäftsbericht 2005, S. 39

⁴⁵ PRIMON-Gutachten S. 148

⁴⁶ Deutscher Bundestag Drucksache 16/2727 S. 11, 18

⁴⁷ ebd.

Zielkonflikte: ein illusionäres „sowohl-als-auch“

In der gesamten Diskussion um den Börsengang ist deutlich das Unbehagen auch derer zu spüren, die ihn befürworten. Sie beruhigen sich selbst mit illusionären Wünschen, als könne es eine unbefleckte Privatisierung geben. Man möchte zwar das Geld privater Investoren, aber wiegelt deren Einmischungspotenzial ab. Man möchte privatisieren, aber trotzdem irgendwie Eigentümer bleiben. Man möchte den Kapitalmarkt anzapfen, gleichzeitig aber dessen Anspruchsdenken vermeidbar machen.

Auf einer Expertendiskussion Ende Mai 2006⁴⁸ wurde diese sowohl-als-auch-Haltung von einem der Teilnehmer auf die Spitze getrieben: „Die Deutsche Bahn AG braucht eine den unternehmerischen Anforderungen adäquate Kapitalbasis. Ich weise jedoch hier schon darauf hin, dass daraus keine Abhängigkeit von Hedge- und Private Equity Fonds - 'Heuschrecken' - entstehen darf.“ Ein Sprecher der Gewerkschaft Transnet hoffte auf derselben Veranstaltung, dass auch nach einer Privatisierung die „Verkäufe von Assets (Vermögenswerten) und das Auflösen des Unternehmens“ verhindert werden könnte. Diese Hoffnung ist jedoch nicht kompatibel mit der Logik großer privater Anteilseigner.

Wiederholt sich die Geschichte?

Es sei hier noch angemerkt, dass die Bahn das alles schon einmal erlebt hat. Im 19. Jahrhundert wurden die Bahnen meist von privaten Firmen betrieben. Mit der einsetzenden Wirtschaftsflaute ab 1873 brachen aber viele dieser Unternehmen zusammen. Die staatlichen Seiten, auch Reichsländer, sprangen in die Bresche was 1920 in der Gründung der Deutschen Reichsbahn mündete. Die Bahn erlebte damals, trotz Staatseigentum und ohne private Anteilseigner, ihre Blütezeit. In diesem Kontext betrachtet erscheint die erneute Privatisierung der Bahn als Rückfall in historische Irrtümer. Im Unterschied zu dieser Erfahrung wird es jedoch künftig sehr viel schwerer sein, eine Umkehr in ein öffentliches Unternehmen wieder einzuleiten. Seinerzeit gab es noch nicht die Konkurrenz durch Straßenverkehr und Flugverkehr wie heute.

Wieviel ist die Bahn wert?

Die Angaben über den Wert der Bahn schwanken beträchtlich. Die Einschätzungen reichen von 100 Milliarden bis weit darüber⁴⁹. Hinzu kommt, dass bei den verschiedenen Privatisierungsmodellen einmal mit und einmal ohne

⁴⁸ „Außerparlament. Expertendiskussion“ der Europäischen Akademie für umweltorient. Verkehr, 31.05.2006

⁴⁹ Deutscher Bundestag, Anhörung Verkehrsausschuss, Protokoll 16/14 S. 10, 72

Netz gerechnet wird, was weiter zur Verschleierung der immensen Werte führt, die im Gesamtsystem Bahn geschaffen wurden. Selbst wenn man ohne das Netz rechnet und nur den Fahrzeugbestand betrachtet, kommt man noch auf beträchtliche Werte: Im Geschäftsbericht 2005 weist die Bahn einen Buchwert von 10,5 Milliarden Euro dafür aus.⁵⁰ Wie immer bei Buchwerten muss davon ausgegangen werden, dass sie den realen Bestandwert nicht wiedergeben. Dieser dürfte auch im Fall des Bahn-Fahrzeugbestandes, Kaufinteressenten vorausgesetzt, über dem Buchwert liegen. Paradoxerweise ist die Bahn diejenige, die ihren eigenen Wert am geringsten einstuft. Man könnte auch sagen: die Bahn unter Hartmut Mehdorn hält sich selbst für nicht viel wert. Er geht lediglich von „18 Milliarden Euro für das gesamte Unternehmen“⁵¹ aus.

Auf einen solchen Wert kann man nur kommen wenn man die Bahn willkürlich kleinrechnet. Dies ist auch geschehen: bei der Bahnreform ist das Anlagevermögen um 43 Milliarden abgewertet worden.⁵² Darüber hinaus hat die Bahn insgesamt 38,4 Milliarden Baukostenzuschüsse des Bundes wertmäßig nicht bilanziert, mit denen seit 1994 Strecken und Bahnhöfe gefördert wurden (alleine im Jahr 2005 investierte der Bund knapp 2,3 Milliarden Euro in das Bestandschienenetz).⁵³ Professor Gerd Aberle, immerhin Mitglied im Konzernbeirat der Bahn, kommt zu dem Ergebnis: „Die Bilanzen der Bahn sind nicht aussagefähig.“⁵⁴

Selbst von den schon recht niedrigen Zahlen haben die Regierungsgutachter dann noch zusätzliche Wertabzüge vorgenommen. So wurde ein 20-prozentiger Abschlag berechnet, der „typischerweise“ von den Kapitalmarktteilnehmern bei einem zu privatisierenden Unternehmen vorgenommen werde. Damit war es aber noch nicht genug: eine weitere Reduzierung, der sogenannte IPO-Discount (Erstmissionsabschlag) in Höhe von 10 Prozent wurde auch noch berechnet. Er soll für das höhere Risiko entschädigen, das „mit einem Investment in ein vorher noch nicht am Kapitalmarkt notiertes und damit bisher eingeschränkt transparentes Unternehmen verbunden ist“.⁵⁵ Einfacher ausgedrückt: die Investoren sollen auch noch dafür entschädigt werden, dass sie Bahnanteile kaufen.

Nach all' den Abwertungen, nicht bilanzierten Zuschüssen und Abschlägen kommen die von der Bundesregierung beauftragten PRIMON-Gutachter demzufolge auf einen Verkaufserlös von lediglich 4,6 bis 6,5 Mrd. Euro für 49 Prozent an der DB AG ohne Netz (mit Netz: 5 bis 8,7 Milliarden Euro).⁵⁶ Dieser Erlös-

⁵⁰ DB AG Geschäftsbericht 2005 S. 168

⁵¹ Interview Stern 06.07.2006

⁵² Prof. Karl-Dieter Bodack, Anhörung im Deutschen Bundestag am 10.05.2006

⁵³ PRIMON-Gutachten S. 469, Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2006 Bundestags-Drucksache 16/3000

⁵⁴ Die Zeit 08.01.2004 „Gejubelt wird trotzdem“ von Klaus-Peter Schmid

⁵⁵ PRIMON-Gutachten S. 232

⁵⁶ PRIMON-Gutachten S. 39, 296, 430

erwartung muss man jedoch nicht nur die oben genannten Werte gegenüberstellen, sondern auch die Tatsache, dass der Bund im Zuge der Bahnreform Altschulden in Höhe von rund 34 Milliarden Euro übernommen hat.⁵⁷

Fazit: Bei einem Verkauf der Bahn zu den vorgesehenen Konditionen würden Milliardenwerte an Investoren verschenkt!

Muss die Bahnreform so enden?

„Die Leistungsfähigkeit der umweltfreundlichen Verkehrssysteme Schiene, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Wasserstraße (sind) so zu stärken, dass ihnen in Zukunft ein deutlich höherer Anteil an den Transportaufgaben zukommt, als dies bislang der Fall war. Die Strukturreform muss die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden zukünftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben.“⁵⁸
Dies war und ist die Zielsetzung der Bahnreform, wie sie im Jahr 1993 in der Begründung zum Gesetzentwurf formuliert wurde. Im Verkehrsbericht 2000 der Bundesregierung wurde dies noch einmal bekräftigt: Die Bahnreform verfolgt das Ziel der „Verlagerung eines größeren Verkehrsanteils auf die Schiene“.⁵⁹

An diesen Vorgaben müssen sich alle bisherigen Ergebnisse der Reform messen lassen. Dieser Messung wurde von der Bahn AG bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt, weshalb eine wirkliche und umfassende Bilanz der Bahnreform bis heute nur ansatzweise stattgefunden hat.

Alles, was die Bahn zu einer eigentlich notwendigen Bilanz beizutragen hatte, war eine Feierstunde im noblen Berliner Ritz-Carlton zum zehnjährigen Bestehen der Bahnreform. Dass dort die Jahre seit 1994 nicht gerade kritisch gewürdigt wurden ist nicht überraschend.⁶⁰ Würde man auf dieser Grundlage – feiern statt bilanzieren - die Reform nun mit der Kapitalprivatisierung fortsetzen, hieße das, den dritten Schritt zu machen, bevor der zweite evaluiert worden ist. Eine solche Evaluierung wird jedoch systematisch vermieden, weil sie zu einem negativen Ergebnis der Vorstandspolitik führen würde.

Der Verkehrsbericht 2000 hat bereits sehr offen dargelegt, dass die Reform „bislang keinen zusätzlichen Schub zugunsten des Verkehrsträgers Schiene bewirken“ konnte (im Schienenpersonenfernverkehr).⁶¹ Auch der Schienengüterverkehr entwickelte sich laut dem Bericht enttäuschend: „Die

⁵⁷ Verkehrsbericht 2000, Bundestags-Drucksache 14/4688, S. 19

⁵⁸ Bundesrat Drucksache 131/93 S. 55, 57

⁵⁹ Deutscher Bundestag Drucksache 14/4688 S. 16

⁶⁰ Die Zeit 08.01.2004 „Gejubelt wird trotzdem“ von Klaus-Peter Schmid

⁶¹ Deutscher Bundestag Drucksache 14/4688 S. 17

Verwirklichung des Ziels der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, (ist) im Schienengüterverkehr ... bislang noch nicht erreicht worden.“⁶² Die entsprechenden Zahlen wurden bereits zu Anfang dieses Memorandums genannt.

Mit der Privatisierung würden die verkehrlichen Hauptziele der Bahnreform endgültig zu den Akten gelegt. Das bestätigt das PRIMON-Gutachten in dem zu lesen ist: „Die über Jahrzehnte beobachtete Verschlechterung (beim Verkehrsanteil der Schiene, A.d.V.) kann in keinem der Strukturmodelle (für die Privatisierung, A.d.V.) umgekehrt werden.“⁶³ Ein solches Ende der Bahnreform kann aber von keinem politischen Verantwortungsträger gewollt sein.

Die jetzt vorgesehene, sogenannte „materielle Kapitalprivatisierung“ war ohnehin nie offizieller Teil der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Wer heute behauptet, man führe die Reform mit der Privatisierung zu ihrem vorgesehenen Schlusspunkt, der stellt die Fakten falsch dar und betreibt Geschichtsklitterung.

Alternativen

Die Privatisierung der Bahn ist kein Weg ohne Alternative. Sie kann nicht für sich in Anspruch nehmen, erfolgreichen Vorbildern zu folgen.

In Europa sind praktisch alle nationalen Eisenbahnen noch in staatlicher Hand, abgesehen von wenigen Ausnahmen wie Estland oder Großbritannien.⁶⁴ Dort ist das 1996 an der Börse verkaufte Netz jedoch wegen einer finanziellen Krise bereits im Jahr 2001 wieder in staatliche Verwaltung übergeben worden. Seit 2002 gehört das Netz der „Network Rail“, einem nicht gewinnorientierten, staatsnahen Unternehmen, dessen Kredite zum Großteil von der Regierung abgesichert sind.⁶⁵

Vorbilder

In der Schweiz haben die Schweizer Bundesbahnen (SBB) eine beeindruckende Bilanz aufzuweisen. Der Anteil des Schienenverkehrs am Personenverkehr betrug dort im Jahr 2002 fast 16 Prozent. Deutschland konnte im gleichen Jahr nur die Hälfte, nämlich knapp 8 Prozent aufweisen.⁶⁶ Die zurückgelegten Personenkilometer je Einwohner betragen bei der DB AG 846 km, bei den

⁶² ebd.

⁶³ PRIMON-Gutachten S. 13

⁶⁴ „Eisenbahnreformen in Europa“, CER (Hsg.), S. 20

⁶⁵ ebd. S. 70

⁶⁶ PRIMON-Gutachten S. 97

staatlichen SBB dagegen 1281 km.⁶⁷ Im Güterverkehr war das Bild ähnlich frappierend: Deutschland hatte einen Anteil von 14,9 Prozent für die Schiene aufzuweisen, die Schweiz dagegen 29,5 Prozent.⁶⁸ Dabei zahlen die Schweizer nicht mehr, sondern weniger für Ihre Eisenbahn. Die durchschnittlichen staatlichen Zuwendungen je gefahrenen Kilometer (Personen und Güter (in Tonnen)) betragen dort 2,4 Cent und bei uns 7 Cent.⁶⁹ Die SBB befinden sich übrigens im Eigentum des Staates. Die Schweizer Bahnreform von 1999 hat als eines ihrer Ziele formuliert „die sozialen Errungenschaften der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen (zu) erhalten.“⁷⁰ Diesem Zweck dienten laufende Verbesserungen des Bahnbetriebes.

Schon vor dieser Reform hatten die Schweizer allerdings einiges unternommen um ihre Bahn zu verbessern. So wurde beispielsweise der kundenfreundliche Taktfahrplan mit Stundentakt eingeführt. Später wurde damit begonnen, ihn auf Halbstundentakt umzustellen⁷¹, was bis heute für die wichtigsten Strecken bereits abgeschlossen ist. Die meisten Zugangebote wurden verdoppelt und auf den Hauptstrecken sogar vervierfacht.⁷²

Im Gegensatz zur DB AG wurde für die schweizer Investitionen in die Bahn nicht reflexartig nach privaten Anlegern gerufen, obwohl dort alleine das Projekt „Bahn 2000“ und drei weitere aktuelle Großprojekte zusammen insgesamt rund 20 Milliarden Euro an Kosten verursachen.⁷³ 1998 wurde eine Sonderfonds für die Finanzierung eingerichtet. Dieser wird aus verschiedenen Quellen gespeist, wobei der größte Anteil aus der Schwerverkehrsabgabe stammt, der schweizer LKW-Maut. Im Jahr 2001 wurden über diese Abgabe 440 Millionen Euro eingenommen und davon 293 Millionen in den Fonds einbezahlt, also zwei Drittel.⁷⁴ Zum Vergleich: Von rund 3 Milliarden Euro Mauteinnahmen in Deutschland⁷⁵ wurden im Bundeshaushalt 2006 insgesamt 814 Millionen Euro für Investitionen in die Schienenwege veranschlagt – das ist weniger als ein Drittel.⁷⁶ Grund dafür ist eine Vorschrift des Autobahnmautgesetzes, welche vorsieht, dass die Mittel „überwiegend“ für den Bundesfernstraßenbau zu verwenden sind.⁷⁷ Daran zeigt sich, dass es auch eine Frage der Prioritäten ist, wie die Bahn finanziert wird.

⁶⁷ Prof. Karl-D. Bodack, Anhörung im Dt. Bundestag am 10.05.2006, schriftl. Stellungnahme S. 1 (Stand 2003)

⁶⁸ PRIMON-Gutachten S. 98

⁶⁹ PRIMON-Gutachten S. 77

⁷⁰ Prof. Claude Kaspar, Internationales Verkehrswesen 6/2000 S. 308

⁷¹ Horber Schientage, Tagungsband S. 149

⁷² Heiner Monheim (Hg.) „Die Zukunft der Bahn“, S. 72

⁷³ Rail international, Januar 2004, S. 19

⁷⁴ ebd. S. 24, 26

⁷⁵ Pressemitteilung Bundesverkehrsministerium Nr. 433/2006

⁷⁶ Bundeshaushalt 2006, Einzelplan 12, Kap. 1202, Tgr. 05

⁷⁷ ABMG § 11

Expansion statt Akquisition

Die bei der DB AG erfolgte Konzentration auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den Metropolen bringt eine sträfliche Vernachlässigung des mittleren Streckenbereiches mit sich. Dabei wäre die bessere regionale Erschließung mit einem hochinteressanten Markt und vielen potenziellen Nachfragern verbunden. Hier muss der Schwerpunkt der weiteren Bahnentwicklung liegen, gerade dann, wenn sie die Verpflichtung des Art. 87e Grundgesetz substanziell erfüllen will.

Die darin geforderte Gemeinwohlorientierung wird sicher nicht gewährleistet, wenn die Bahn im Ausland Logistikfirmen erwirbt. Sie wird vielmehr dann gewährleistet und mit Leben erfüllt, wenn die Bürgerinnen und Bürger schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und kostengünstig in Deutschland mit der Bahn reisen können, um ihr Ziel auch außerhalb der Metropolen zu erreichen. Diese Zielsetzung ist mit dem derzeitigen Internationalisierungskurs nicht zu vereinbaren. Professor Dr. Hellwig vom Max-Planck-Institut zur Erforschung von Gemeinschaftsgütern in Bonn bestätigt dies: nach seiner Einschätzung steht zu befürchten, „dass zu viele nationale Ressourcen aufgewandt werden, um Marktpositionen aufzubauen, von denen der deutsche Steuerzahler oder der deutsche Bahnkunde nichts hat.“⁷⁸

Statt die Mittel der Bahn also in die weltweite Akquisition zu lenken, müssen für eine wirkliche Modernisierung des Konzerns folgende Aufgaben im Vordergrund stehen:

1. Investitionsschwerpunkt Fläche; Netzgeschwindigkeit statt Streckengeschwindigkeit

Die Bahn muss sich von der weiteren Fixierung auf das Hochgeschwindigkeitskonzept verabschieden, zugunsten von Investitionen in der Fläche. Der Grundsatz Netzgeschwindigkeit vor Streckengeschwindigkeit⁷⁹ muss im Vordergrund stehen. Die Bahnkunden haben mehr von einem für sie schnellen Gesamtnetz als von wenigen isolierten Hochgeschwindigkeits- und Vorzeigestrecken.

Eine Erhebung der Universität Karlsruhe hat ergeben, dass im Bereich bis 200 Kilometer 99 Prozent aller Wege im Personenverkehr zurückgelegt werden und im Bereich zwischen 5 und 200 Kilometern 37 Prozent. Bei der Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) beträgt der Anteil von 0 bis 200 rund 81 Prozent und der für den Bereich von 5 bis 200 Kilometern immerhin noch 70 Prozent. Das alles zeigt: gerade bei den mittleren Reiseweiten, also dort wo die

⁷⁸ Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 10.05.2006, S. 25 Rdnr. 56

⁷⁹ Heiner Monheim (Hg.) „Die Zukunft der Bahn“ S. 113

Bahn die größten Schwächen hat, weil sie sich auf den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr konzentriert, wäre die größte Nachfrage vorhanden.⁸⁰

2. Kosteneffektive Großprojekte und Veränderung der Investitionsschwerpunkte

Prestigeprojekte müssen gestrichen oder modifiziert werden. Das Verkehrsberatungsunternehmen Viereg-Rössler kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, dass im Hinblick darauf alleine bei den Schienen-Großprojekten ein Einsparpotenzial von 18 Mrd. Euro vorhanden ist.⁸¹ Daran lässt sich erkennen, dass im System Bahn bereits erhebliche finanzielle Ressourcen für notwendige Investitionen vorhanden sind, wenn man sie dorthin lenkt, wo sie den größtmöglichen Nutzen schaffen.

Es ist eine verkehrspolitische Negativbilanz der rot-grünen Koalition, dass in ihrer Regierungszeit zwar die Investitionen in die Bahn deutlich erhöht wurden, der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs aber nicht angewachsen ist. Das erklärt sich auch daraus, dass die Gelder in wenige Großprojekte geflossen sind, während man den Bestand und die Fläche vernachlässigt hat.

3. Streckensanierung und Netzdichte

Bestehende Strecken müssen saniert werden um die Geschwindigkeit im Gesamtnetz zu erhöhen. Die Netzdichte muss erhöht werden, auch durch Reaktivierung aufgegebener Strecken (Experten sprechen von bis zu 300 Strecken⁸²). Gerade ihr Netz verschafft der Bahn einen Vorteil gegenüber dem Auto, da es ein unabhängiger Fahrweg ist, auf dem es keine Staus gibt. Das Reisen mit der Bahn wird damit zeitlich kalkulierbar.

4. Integraler Taktfahrplan

Die Einführung eines landesweiten umfassenden integralen Taktfahrplanes (ITF) ist anzustreben: alle Linien eines Netzes sind zu vertakten mit attraktiven Anschlüssen in Richtung und Gegenrichtung, zwischen denselben Zugattungen und mit denselben Umsteigewartezeiten.⁸³ In Deutschland gibt es entsprechende Vertaktungen bisher nur im Fernverkehr und innerhalb von Bundesländern.⁸⁴ In der Schweiz dagegen wird der Takt landesweit flächendeckend angeboten,

⁸⁰ VCD, Konzept „Bahn 21“ S. 7

⁸¹ Viereg-Rössler „Einsparpotentiale bei Schienen-Großprojekten durch ein Modifikation der Planung“

⁸² VCD Konzept „Bahn 21“ S. 26

⁸³ Horber Schienentage 2004, Tagungsband S. 23

⁸⁴ VCD Konzept „Bahn 21“ S. 11

unabhängig vom Wochentag. Dadurch werden Wartezeiten vermieden und der Fahrplan einfach lesbar.⁸⁵

Ziel des ITF ist es, ein Netz an Verbindungen zu schaffen, da die Erschließung des Landes nicht mit Direktverbindungen von jedem Ort zu jedem Ort geleistet werden kann.⁸⁶ Realisierbar ist ein weitverzweigtes Netz mit kurzen Umsteigzeiten, was nur ein integral vertaktetes Netz leisten kann. Die Einführung eines ITF erfordert auch den Ausbau von Bahnhöfen zu Knotenpunkten. Nach Angaben von Verkehrswissenschaftlern beträgt die mittlere Netzauslastung derzeit rund 60 Prozent. Trotzdem kommt es zu Engpässen, weil die Knoten nicht richtig ausgebaut sind. Das zeigt, wie wichtig Investitionen in diesem Bereich sind, da hier – in den Worten Professor Siegmanns von der TU Berlin (Fachgebiet Schienenfahrwege) - mit relativ wenig Mitteln „große Effekte erreicht werden können.“⁸⁷

5. Vereinfachtes und transparentes Preissystem

Das bisherige Preissystem hat vor allem das Ziel, ähnlich wie beim Flugzeug, die Kapazitätsauslastung zu steuern. Es ist nicht von den Bedürfnissen der Kunden her gedacht. Es vermittelt den Eindruck, dass die Bahn vor allem danach strebt, die Kunden möglichst wenig störend in ihrem Betriebsablauf unterzubringen. Unvergessen ist die Welle der Kritik und Empörung, als im Dezember 2002 das neue Preissystem („Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr“ – PEP) eingeführt wurde und schon nach relativ kurzer Zeit wieder revidiert werden musste.

Statt des jetzigen Preissystems ist eine radikale Vereinfachung angezeigt: Vorabbuchungen (Frühbucherrabatte), Zugbindungen und die unüberschaubare Palette von Billigangeboten, die einmal verfügbar sind und einmal nicht („Surf & Rail“-Angebote), sind nicht geeignet, Kunden für die Bahn zu begeistern und sie langfristig an sie zu binden. Stattdessen braucht es ein verlässliches, unkompliziertes und transparentes Preissystem. Die einfache Nutzung, analog zum Hauptkonkurrenten Auto, ist ein Schlüssel für die Gewinnung zusätzlicher Bahnkunden.

6. Wettbewerb im inländischen Verkehr

Das allgemein anerkannte Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, kann auch durch mehr Wettbewerber realisiert werden. Immerhin konnten die

⁸⁵ Heiner Mohnheim (Hg.) „Die Zukunft der Bahn“ S. 73

⁸⁶ VCD Konzept „Bahn 21“ S. 9

⁸⁷ Prof. Siegmann TU Berlin in Jahrbuch des Bahnwesens Bd. 53 – 2004/05 S. 118

privaten Wettbewerber der Bahn alleine im Jahr 2004 ihr Leistungsvolumen im Schienengüterverkehr um 50 Prozent steigern und lagen damit in ihrem Wachstum weit vor der Bahn. Allerdings ist ihr Marktanteil noch gering.⁸⁸

Bei der Personenbeförderung haben die privaten Bahnen lediglich im Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) einen messbaren Marktanteil, der bei 11,9 Prozent liegt.⁸⁹ Das rührt zum großen Teil daher, dass die Länder als Besteller des SPNV in vielen Fällen noch keine Ausschreibungen zur Vergabe der Beförderungsleistungen durchführen.⁹⁰

Der Wettbewerb muss in einen klareren gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmen eingebettet werden. Dazu gehört beispielsweise, dass die Ausschreibung von Beförderungsleistungen verpflichtend vorgeschrieben wird, wie das auch die Monopolkommission in ihrem fünfzehnten Hauptgutachten aus dem Jahre 2004 gefordert hat.⁹¹ Die Übergangsfristen bis diese Verpflichtung wirksam wird (Jahr 2014) ist zu lange bemessen und muss überprüft werden.⁹²

Zum Wettbewerb gehört darüber hinaus, dass die privaten Bahnbetreiber ihren Fahrstrom vom Lieferanten ihrer Wahl beziehen können, beispielsweise auch von solchen, die Strom aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung erzeugen. Das findet bisher in der Praxis allerdings kaum statt, da der Netzmonopolist an den Bahnstrecken, die „DB Energie GmbH“ sich nach Aussagen von Privatbahnbetreibern noch sperriger zeigt als andere Stromnetzmonopolisten.⁹³ Hier findet erst langsam, zu langsam, ein Wandel statt, der beschleunigt werden muss.

Ähnliches lässt sich für den Fernverkehr auf der Schiene sagen: der Wettbewerb in diesem Bereich existiert faktisch noch nicht. Der Anteil der Bahn bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer beträgt 99,6 Prozent.

7. Güterverkehr

„Zunehmende weltweite Arbeitsteilung bei Produktion, insbesondere bei Just-in-time-Versorgungs- und Entsorgungsprozessen, führt zu einer Ausweitung der Transportdistanzen, zu kleineren und kleinsten Transportlosen und zu erhöhten Transportfrequenzen.“ (zitiert aus dem Wochenbericht 34/01 des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW)).

⁸⁸ PRIMON-Gutachten S. 79

⁸⁹ PRIMON-Gutachten S. 81

⁹⁰ PRIMON-Gutachten S. 82

⁹¹ 15. Hauptgutachten Bundestagsdrucksache 15/3610 S. 348/349

⁹² § 4 (3) VgV, Michael Winnes „Der Ordnungsrahmen im deutschen Nahverkehr“ S. 10,11

⁹³ Deutscher Bundestag Protokoll Nr. 16/18 Verkehrsausschuss, schriftl. Stellungnahme Rail4chem

Von dieser Entwicklung hat bislang vor allem der LKW profitiert. Die auf der Straße erbrachte Verkehrsleistung ist in den letzten Jahren enorm angestiegen: von 251 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 1993 auf 380 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2004.⁹⁴ Dieser Trend muss aus Gründen des Umweltschutzes gestoppt werden. Vom Verkehrsclub Deutschland wurde dazu in einem Gutachten dargelegt, dass die Bahn hierfür die notwendigen Kapazitäten hat. Voraussetzung ist allerdings, wie beim Personenverkehr, dass die Bahn in der Fläche präsent ist. Das bedeutet, dass kleine und mittlere Güterbahnhöfe sowie bestimmte Bahnstrecken reaktiviert werden müssen. Außerdem müssen direkte Gleisanschlüsse für Betriebe neu gebaut oder reaktiviert werden.⁹⁵

Dazu hat die Bundesregierung mit ihrer Gleisanschlussförderrichtlinie bereits einen ersten richtigen Schritt unternommen, indem solche Anschlüsse mit bis zu 50 Prozent der Baukosten gefördert werden. Die Erfolge des Programms lassen sich bisher allerdings nur in homöopathischen Dosen messen. So wurden im Jahr 2005 lediglich 15 private Gleisanschlüsse gefördert, die voraussichtlich zu einer Verkehrsmengenverlagerung auf die Schiene von 361 Millionen Tonnenkilometern pro Jahr führen werden.⁹⁶ Angesichts der Tatsache, dass auf der Straße im Jahr 2004 eine Güterverkehrsleistung von 380 Milliarden Tonnenkilometern erbracht wurde, ist das eine geradezu verschwindend kleine Menge. Experten gehen deshalb davon aus, dass für eine relevante Verlagerung bis zu 10.000 Gleisanschlüsse reaktiviert und 5.000 neu gebaut werden müssen.⁹⁷

Eine Ausweitung des Güterverkehrsbetriebes außerhalb des sogenannten „Nachtsprungs“ (Gütertransport wird zu den Nachtzeiten abgewickelt, in welcher der Personenverkehr das Netz weniger nutzt), muss zudem angestrebt werden. „Wachstumsmärkte erfordern den engen Nachtsprung oder den Tagesverkehr“, so Professor Siegmann von der TU Berlin.⁹⁸ Die Autobahnen weisen auch am Tag einen dichten LKW-Verkehr auf, was zeigt, dass der Gütertransportbedarf nicht auf die Nacht konzentriert ist.⁹⁹

8. Wettbewerbsgerechtigkeit mit dem Flugverkehr

Nach wie vor ist die Schiene im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern im Wettbewerb benachteiligt. Es ist inzwischen eine Binsenweisheit, dass die Steuerbefreiung des Flugkraftstoffes Kerosin den Luftfahrtunternehmen un gerechtfertigte Wettbewerbsvorteile verschafft. Das bedeutet, die Bundesregierung muss hartnäckig darauf hinarbeiten, dass diese Steuererleichterung national wie

⁹⁴ PRIMON-Gutachten S. 90

⁹⁵ VCD Konzept „Bahn 21“ S. 29 - 35

⁹⁶ Bericht der Bundesregierung zum Ausbau der Schienenwege 2006, Bundestagsdrucksache 16/3000 S. 123

⁹⁷ VDC-Gutachten „Bahn 21“ S. 38

⁹⁸ Jahrbuch des Bahnwesens Bd. 53 – 2004/05 S. 116

⁹⁹ Prof. Dr. Monheim, Vortrag am 21.02.2004, ITE Transittagung 11

international beendet wird. Bis dies erreicht ist, kann die Steuerbefreiung übergangsweise zumindest zum Teil durch eine deutliche Erhöhung der Start- und Landegebühren kompensiert werden.

9. Finanzierung I: Privatisierung außerhalb des Kerngeschäfts

Für die Finanzierung der oben genannten Ziele ist es naheliegend, die Bahn-Töchter Schenker und Bax zu verkaufen, die als Speditionen nicht zum Kerngeschäft gehören. Schenker hat rund 20.000 LKW's im Einsatz.¹⁰⁰ Nach eigenen Angaben ist die DB AG nach dem Erwerb von Bax zum weltweit zweitgrößten Luftfrachtunternehmen aufgestiegen.¹⁰¹ Weiter weg von ihrem Kerngeschäft könnte sie sich gar nicht betätigen. Der Kaufpreis von Stinnes (Schenker) lag im Jahr 2002 bei 2,5 Milliarden Euro¹⁰², der von Bax 2006 bei rund 830 Millionen Euro. Diese beiden Beträge sollten sich auf jeden Fall Erlösen lassen, optimistische Schätzungen gehen sogar von deutlich mehr aus.

10. Finanzierung II: Bürgeranleihe

Weitere Finanzmittel können über eine Bahnanleihe neuer Qualität (Bürgeranleihe) beschafft werden. Das Finanzierungsinstrument Anleihe ist bei der Bahn nicht neu. Die letzte Anleihe allerdings (800 Millionen US-Dollar) wurde für den Kauf der US-Spedition Bax verschwendet.¹⁰³ In Zukunft müssen die Gelder aus einer solchen Quelle wieder für das Kerngeschäft der Bahn verwendet werden.

Zudem sind Bahn-Anleihen bisher auf institutionelle Anleger ausgerichtet gewesen.¹⁰⁴ Die neue Anleihe sollte ein Angebot an die Kunden der Bahn und nicht an die internationalen Finanzmärkte sein. Die damit verbundene Zinsbelastung wäre mit idealerweise vier bis fünf Prozent keinesfalls höher als die Renditeerwartung von Investoren.

Besonderen Charme gewinnt dieses Modell, weil eine solche Anleihe als Instrument der Kundenbindung genutzt werden kann. So könnten den Inhabern der Anleihe Vergünstigungen etwa für Netzkarten gewährt werden. Viele Menschen haben eine emotionale Bindung zu „ihrer“ Bahn und sind deshalb gewinnbar für eine Anleihe. Damit käme dann das Geld nicht von anonymen Fondsgesellschaften, denen der Gemeinnützigkeitszweck der Bahn gleichgültig

¹⁰⁰ „Der Stern“ vom 06.07.2006, Nr. 28, S. 54

¹⁰¹ „Weichen stellen“ Broschüre der DB AG, S. 6, November 2005

¹⁰² DB AG Geschäftsbericht 2002 S. 12

¹⁰³ DB AG Geschäftsbericht 2005 S. 86/181

¹⁰⁴ DB Geschäftsbericht 2004, S. 12

ist, sondern von Personen, denen an der Bahn etwas liegt und die sich mit ihr verbunden fühlen.

Verantwortung für die Umwelt und soziale Verpflichtung: warum wir eine gemeinwohlorientierte Bahn brauchen

Die Vorteile der Bahn machen sich an dem Begriff der „externen Kosten“ fest. Darunter versteht man „Kosten, die nicht von den Verursachern getragen werden, sondern von denjenigen, die unter den negativen Verkehrsauswirkungen leiden, nämlich Privatpersonen, Allgemeinheit und künftige Generationen.“¹⁰⁵ (z.B. Luftverschmutzung, Unfälle, Stau). Im Personenverkehr betragen sie je 1000 Personenkilometer für die Bahn 31 Euro, für das Flugzeug 52 Euro und für die Straße 92,5 Euro. Im Güterverkehr je 1000 Tonnenkilometer 19,8 Euro für die Schiene, 87 Euro für das Auto und 272,8 Euro für das Flugzeug. Auf EU-Ebene (EU 15 plus Schweiz und Norwegen) lassen sich folgende absolute Zahlen ermitteln:

Straßenpersonenverkehr	321 Mrd. Euro
Straßengüterverkehr	223 Mrd. Euro
Personenflugverkehr	84,6 Mrd. Euro
Schiennenpersonenverkehr	7,8 Mrd. Euro
Güterflugverkehr	6,3 Mrd. Euro
Schienengüterverkehr	4,5 Mrd. Euro ¹⁰⁶

Auch die nicht-monetäre Betrachtung zeigt auf, dass die Bahn die erste Option für eine moderne Verkehrspolitik sein muss. Ein Vergleich der Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid ergibt folgende Werte (in Gramm je Personenkilometer, Fernverkehr):

Bahn	52
PKW	147
Flugzeug	183 ¹⁰⁷

¹⁰⁵ Nathalie Carron in „Rail international“ Januar 2004, S. 22

¹⁰⁶ DB Umweltbericht 2005, S. 114

¹⁰⁷ DB Umweltbericht 2005

Bei den Stickoxiden (mitverantwortlich für Smog) kann die Bahn noch größere Vorteile geltend machen (in Milligramm je Personenkilometer, Fernverkehr):

Bahn	84
PKW	336
Flugzeug	788 ¹⁰⁸

Es ist ein Gebot der volkswirtschaftlichen Vernunft, denjenigen Verkehrsträger zu fördern und zu stärken, der die wenigsten unerwünschten Schäden und damit Zusatzkosten verursacht – und das ist mit weitem Abstand die Bahn. Je mehr Anteile die Bahn am Verkehrsaufkommen erhält, umso weniger der genannten externen Kosten werden entstehen, welche die Gesellschaft als Ganzes zu tragen hat.

Dieser Effekt verstärkte sich noch, wenn die Bahn ihren Energiebedarf zukünftig zu immer größeren Teilen aus erneuerbaren Energien bezöge. Eine solche volkswirtschaftliche Betrachtungsweise interessiert private Kapitalanleger jedoch überhaupt nicht, da sie von den externen Kosten ja nicht belastet werden. Diese Betrachtungsweise muss aber den Staat interessieren, der über Steuermittel ein Großteil dieser Kosten zu tragen hat. Die Folgerung: der Staat als Bahneigentümer hat wesentlich mehr Interesse daran, den Verkehrsanteil der Bahn zu steigern als private Investoren.

Private Kapitalanleger sind auch nicht an einer sozialen Verpflichtung interessiert oder an einer Mobilitätsgarantie. Die ist aber nötig, wenn man bedenkt, dass in Deutschland 20 Prozent aller Haushalte, aus den unterschiedlichsten Gründen, keinen PKW besitzen.¹⁰⁹ Auch diese Menschen haben ein Recht auf Mobilität, wofür die Bahn mit sorgen muss. Das jedoch kann sie nur, wenn sie weiter gemeinwohlorientiert und nicht renditefixiert ist.

Neue Energie für die Bahn, statt rückwärtsgewandte Anleger

Die Bahn erzeugt nach eigenen Angaben den von ihr benötigten Strom nur in geringem Umfang selbst.¹¹⁰ Das bedeutet im Umkehrschluss, sie ist in der Hauptsache Stromkäufer und damit im Strommarkt ein großer Nachfrager. Für den Bahnstrom (Primärenergiebedarf) alleine benötigt die DB eine Energiemenge, die dem Jahresstromverbrauch Berlins entspricht.¹¹¹ Deshalb sollte die

¹⁰⁸ ebd.

¹⁰⁹ ifmo „Öffentlicher Personennahverkehr“ Beitrag von Michael Bölke, Umweltbundesamt

¹¹⁰ DB-Umweltbericht 2005, 52

¹¹¹ ebd. S. 57

Bahn ihre Nachfragemacht dazu nutzen, um die ökologische Energiewende vorantreiben zu helfen. Der Anteil erneuerbarer Energien am Strombedarf für den Zugantrieb betrug im Jahr 2004 exakt 11,8 Prozent¹¹² und lag damit nur 2,3 Prozentpunkte über dem Anteil, der 2004 bundesweit ohnehin am gesamten Stromverbrauch erreicht wurde (9,5 Prozent¹¹³ des Bruttostromverbrauchs). Anstatt in dieser Hinsicht Ehrgeiz zu entwickeln, beschwert sich die DB AG jedoch darüber, dass „die Förderung der regenerativen Energieträger und der Kraft-Wärme-Kopplung“ ihr „Zusatzkosten beim Strombezug“ verursache.¹¹⁴ Dies ist sehr kurzsichtig, wenn man bedenkt, dass die Kosten für erneuerbare Energien immer weiter sinken werden, weil bei Strom aus Windkraft, Solarstrahlung, Wasserkraft und geothermischer Energie schlicht und einfach keine Brennstoffkosten anfallen. Dagegen werden die Kosten für Strom aus fossilen Energien ansteigen, weil sich eben die Brennstoffkosten laufend erhöhen. Es wäre also im Interesse der Bahn, wie auch der gesamten Gesellschaft, wenn sie ihre Nachfragemacht dazu nutzen würde, das Tempo des Wachstums des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung zu erhöhen.

Bedauerlich ist auch, dass die Bahn durch ihr Verhalten als Kunde das Festhalten an der Atomenergie fördert. Für den Antrieb ihrer Züge (Traktion) bezieht sie immerhin 24 Prozent des benötigten Stroms aus Kernenergie.¹¹⁵ Es ist längst nachgewiesen, dass erneuerbare Energien die Atomstromproduktion bis zum endgültigen Ausstieg aus der Atomenergie im Jahr 2021 ersetzen können. Es ginge aber auch schneller, wenn von den Stromkunden verstärkt erneuerbare Energien nachgefragt würden – speziell von den großen wie der DB. Die Bahn könnte also einen positiven Beitrag leisten, aber nur wenn sie ihre Nachfragemacht konsequenter als bisher nutzt.

Nicht zuletzt könnte sie sich auch stärker als Produzent engagieren. Auf dem Berliner Hauptbahnhof tut sie das bereits mit einer Photovoltaikanlage, die aus fast 800 Modulen besteht und jährlich durchschnittlich 160.000 kWh Strom erzeugt.¹¹⁶ Ähnlich sinnvoll ließen sich auch andere Liegenschaften der Bahn nutzen, beispielsweise für die Installation von Windkraftanlagen. Diese stehen ja in dem Ruf, das Landschaftsbild zu beeinträchtigen. Deshalb böte es sich an, sie entlang von Eisenbahntrassen zu errichten, da dort das Landschaftsbild ohnehin schon durch das Trassenbauwerk verändert wurde. Es ließen sich naturästhetische Eingriffe minimieren und die Bahn könnte als Erzeuger vom Erneuerbare-Energien-Gesetz profitieren anstatt sich darüber zu beschweren.

¹¹² ebd. S. 58

¹¹³ „Erneuerbare Energien in Zahlen“ (Internet-Update 2007), BMU, S. 10

¹¹⁴ DB-Umweltbericht 2005, S. 52

¹¹⁵ ebd. S. 58

¹¹⁶ ebd. S. 23

Fazit

Nichts spricht für den Verkauf der Bahn. Die dahinter stehende Absicht ist verkehrspolitisch zweckfremd.

Eine Bahn in öffentlichem Eigentum kann hoch erfolgreich sein, so wie in der Schweiz.

Das Problem der Bahn ist nicht ihr Kapitalbedarf, sondern die verfehlte Strategie ihres Vorstandsvorsitzenden, dessen Unternehmenspolitik zur Zweckentfremdung der Bahn geführt hat und im Sinne des grundgesetzlich verankerten Auftrags der Bahn als gescheitert angesehen werden muss.

Veröffentlicht am 14.03.2007, Berlin

Bild Titelseite: Wegst

Homepages der Verfasser:

www.peter-friedrich.info
www.hermannscheer.de

Entschließungsantrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 16/2300, 16/2302, 16/3112, 16/3123, 16/3124, 16/3125 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2007
(Haushaltsgesetz 2007)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung**

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute unbestritten gültig: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Der Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur wie auch der Verkehrsangebote auf dem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. Euro pro Haushaltsjahr wahr.

Sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes sind bei der anstehenden Entscheidung für die weiteren Schritte der Bahnreform zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielen auch finanz- und haushaltspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle.

In Anbetracht dieser Zusammenhänge hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 17. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten) eine Entscheidungshilfe für das Parlament zur Verfügung zu stellen. Das Gutachten, die Ergebnisse der Gutachtergespräche und die Anhörungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages haben wichtige Erkenntnisse für die anstehende Entscheidung erbracht.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Die DB AG soll bis auf Weiteres die integrierte Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen. In Kombination mit der bereits bestehenden Regulierungsbehörde, deren Aufgabenbereiche gegebenenfalls noch ausgeweitet werden müssen, wird der diskriminierungsfreie Wettbewerb gewährleistet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

I. Die Bundesregierung soll ein Privatisierungsgesetz erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:

1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87e Abs. 4 GG muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.
3. Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.
4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrages über eine Verlängerung zu entscheiden.
5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.
8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilfrecht wird sichergestellt.
9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen. Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.

II. Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

1. Das Privatisierungsgesetz wird durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages ergänzt.

2. Der von der DB AG erstellte Netzzustandsbericht ist unter Beteiligung externer Sachverständiger zu evaluieren. Er dient als Grundlage für die LuFV.
 3. In der LuFV wird festgelegt, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. Euro zu erbringen hat. Dafür hat die DB AG eine vertraglich definierte Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Die Kontrolle der Einhaltung der Standards erfolgt durch den Bund.
 4. Für Neubaumaßnahmen sind ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen einzurichten.
 5. Vor der Teilprivatisierung der DB AG ist die Kapitalmarktreife dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung darzulegen.
- III. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, möglichst bis zum 31. März 2007 auf Basis dieser Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, der die vertragliche Konstruktion zwischen Bund und DB AG enthält.

Berlin, den 21. November 2006

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion

Erklärung nach § 31 GO

der Abgeordneten Peter Friedrich, Dr. Hermann Scheer, Gabriele Hiller-Ohm, Lothar Mark, Renate Gradistanac, Dr. Matthias Miersch, Monika Griefahn, Lothar Binding (Heidelberg) und Dr. Wolfgang Wodarg (alle SPD) zur namentlichen Abstimmung über den Entschließungsantrag zu dem Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2007 (Haushaltsgesetz 2007); hier: Einzelplan 12 – Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Drucksache 16/3493) (Tagesordnungspunkt II)

Der von der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der SPD vorgelegte Entschließungsantrag zum Einzelplan 12 des Haushaltsgesetzes 2007 (Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Drucksache 16/3493) sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung möglichst bis zum 31. März 2007 den Referentenentwurf eines Privatisierungsgesetzes vorlegt. Dieses Gesetz soll die Modalitäten einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG beinhalten und dabei unterschiedliche Zielsetzungen berücksichtigen, die ebenfalls in dem vorliegenden Entschließungsantrag enthalten sind.

Wir können diesem Antrag der Regierungsfractionen nicht zustimmen, da die Zielsetzungen, die dem Antrag zufolge einem Privatisierungsgesetz zugrunde gelegt werden sollen, zu ungenau definiert und nach unserem Rechtsverständnis widersprüchlich sind.

Unabhängig davon sind wir der Auffassung, dass dem vorliegenden Entschließungsantrag lediglich der Charakter eines Prüfauftrages an die Bundesregierung zukommen darf. Die grundsätzliche Entscheidung über eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG kann durch die heutige Abstimmung des Deutschen Bundestages nicht vorweggenommen werden. Vielmehr interpretieren wir den Antrag dahin gehend, dass die Bundesregierung durch ihn aufgefordert wird, durch die Erarbeitung eines Privatisierungsgesetzes zu prüfen, ob die in dem Antrag enthaltenen Zielsetzungen juristisch miteinander in Einklang gebracht werden könnten.

Nach unserem Rechtsverständnis sind diese Zielsetzungen jedoch inhaltlich widersprüchlich und nicht miteinander vereinbar. Die unter den Punkten I.2, I.3, I.4 und I.5 des Entschließungsantrags formulierten Ziele sehen einerseits vor, dass der Bund Eigentümer der Schieneninfrastruktur bleiben soll, die aber andererseits von der Deutschen Bahn AG

bilanziert werden würde. Es scheint, dass diese Vorgaben rechtlich nicht zufrieden stellend umsetzbar sind. Wir haben die Befürchtung, dass die unmittelbaren Eigentumsrechte des Bundes mit den entsprechenden politischen Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten auf die Entwicklung und Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur im Falle einer Bilanzierung dieser Schieneninfrastruktur sowie der Bahnhöfe und weiterer Immobilien bei der Deutschen Bahn AG so erheblich beschnitten werden würden, dass sich die beim Bund verbleibenden Eigentumsrechte nicht mit dem grundgesetzlichen Infrastrukturauftrag nach Art. 87 e unseres Grundgesetz vereinbaren ließen. Eine Bilanzierung der Schieneninfrastruktur bei der Deutschen Bahn AG scheint einer Sicherung des staatlichen Eigentums an der Eisenbahninfrastruktur sowie der staatlichen Verantwortung für die flächendeckende Gewährleistung derselben entgegenzustehen und könnte dann auch nicht den verkehrlichen Zielen der Bahnreform von 1994 gerecht werden.