

■ Verkehrsrecht & Tarife

Stellungnahme zur Privatisierung der DB AG

aus SIGNAL 03/2006 (Juni/Juli 2006), Seite 19-20 (Artikel-Nr: 10002912)

Karl-Dieter Bodack

Am 10. Mai führte der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages eine erste Anhörung von Sachverständigen im Hinblick auf die geplante Privatisierung der Deutschen Bahn AG durch. Zu den geladenen Sachverständigen gehörte auch Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, der von 1967 bis 1995 in Stabs- und Führungspositionen bei der DB bzw. DB AG tätig war und heute Mitglied im Bündnis »Bürgerbahn statt Börsenbahn« ist.

Integrierter Börsengang

Die DB hat in ihrer Eröffnungsbilanz 1994 das Anlagevermögen um 43 Milliarden Euro reduziert und seither die durch zinslosen Darlehen und Baukostenzuschüsse des Bundes erstellten Anlagen wertmäßig nicht bilanziert. Nach der Bundeshaushaltsordnung dürfen »Vermögenswerte nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden« Ermittelt man den »vollen«, d.h. realen Wert der DB AG auf der Basis der im PRIMON-Gutachten (1) genannten Werte, so ergibt sich eine Größenordnung von 100 Milliarden Euro als Wert allein für die Bahnsparte des integrierten Konzerns (2). Bei erwarteten Kapitalrenditen von beispielsweise 8% müssten die Schienenverkehre 8 Milliarden Euro Gewinn abwerfen. Da sie aber nur etwa 16 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaften, ist dies völlig ausgeschlossen!

Um diese tatsächliche »Börsenuntauglichkeit« -die für alle vergleichbaren Bahnen zutrifft - umzukehren, sehen die DB AG und die beauftragten Gutachter vor, das Anlagevermögen zu einem Bruchteil seines realen Werts zu verkaufen, d.h. die durch Bundesmittel erstellten Anlagen nicht zu bewerten, de facto also zu »verschenken«. Daraus resultieren die im PRIMON-Gutachten genannten Werte für einen 49 % Verkauf des Netzes mit Schienen- und Logistiksparten von nur 5,0 bis 13,2 Milliarden Euro.

Ich kann nicht erkennen, wie der Bund - nach Investitionen von über 100 Milliarden Euro in das Netz der DB - vor den Bürgern und dem Gesetz rechtfertigen will, Vermögenswerte von über 10 Milliarden Euro zu verschenken und dabei erreicht, dass - bedingt durch die Kapitalinteressen der neuen Miteigentümer-erhebliche Risiken und materielle Verschlechterungen in der Versorgung mit Bahndiensten entstehen.

Daher muss ein »Verkauf« der DB einschließlich des Netzes unmöglich erscheinen.

Verkauf von Verkehrsunternehmen

Verkehrssparten binden weniger Kapital im Verhältnis zum Umsatz und erscheinen daher eher zu ihren realen Werten verkäuflich. Da der Schienenpersonen-Fernverkehr nur eine Rendite um 1 % erwirtschaftet, müssen drastische Maßnahmen der Investoren zur Erreichung einer mehrfach höheren Rendite erwartet werden: Vor allem ist ein massiver Abbau des InterCity-Netzes zu erwarten, da hier keine oder nur geringe Renditen erwirtschaftet werden. Die DB AG hat ja bereits das InterRegio-Netz liquidiert, da es nicht renditeträchtig erschien. Weitere Reduktionen werden ganze

Regionen vom Fernverkehr abhängen; Ersatzleistungen im Nahverkehr erfordern zusätzliche öffentliche Mittel und verschlechtern die Verkehrsbeziehungen.

Andere Verkehrsunternehmen werden in diesen Markt wegen der hohen und langfristigen Kapitalbindung für Züge und Werkstätten nicht einsteigen. Der einzige deutschlandweit verkehrende private Anbieter, die Touristik-Union International (TUI), stellte mit Gründung der DB AG ihre »TUI Ferien-Express"-Züge ein, als die DB diese mit realen Kostensätzen belasten wollte.

In Großbritannien agieren private Bahnbetreiber nur, weil sie über das Franchising der Strecken seitens des Staates vor Konkurrenz geschützt werden, mit angemessen niedrigen Trassenentgelten unterstützt und mit 7-Jahres-Verträgen mittelfristig finanziell disponieren können.

Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes sieht eine Gewährleistung des Bundes auch für den Schienenpersonen-Fernverkehr vor. Sie ist de facto nicht gegeben, weil die im Grundgesetz geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen. Daher muss unter diesem Gesichtspunkt der Verkauf der Sparte Personenfernverkehr ausgeschlossen werden. Wird er trotzdem durchgeführt, werden die Schäden im Gemeinwohl und die Belastungen des Bundeshaushalts höher sein als der Verkaufserlös.

Staatliche Bahnen leisten mehr

Die Bahnen der Nachbarländer Dänemark, Holland, Frankreich, Schweiz und Österreich schaffen in staatlichem Besitz höhere Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometer/Einwohner, als die DB AG. Bundesbahn und Reichsbahn hatten trotz teilweise miserabler Zustände im Netz und Fahrzeugpark 1993 höhere Leistungen im Personenfernverkehr als die DB AG nach zehn Jahren massiver Investitionen (3): Die Realität zeigt, dass staatliche Bahnen mehr Verkehr auf die Schiene bringen können - dies sogar mit gleichen oder weniger staatlichen Leistungen.

Alle Varianten des Börsengangs verursachen massive Risiken und bieten keine realen Chancen, weder für mehr Verkehr auf der Schiene noch für eine Reduktion der staatlichen Leistungen. Die DB AG muss überhaupt nicht und sollte - auch in Teilen - nicht verkauft und erst recht nicht verschenkt werden!

Alternativen

- Leistungsfähigkeit und Markterfolg hängen maßgeblich von der Unternehmenskultur, von der Mitarbeiterzentrierung und Kundenorientierung ab (4). Die Bundesregierung könnte als Eigentümer dafür sorgen, dass diese Qualitäten, die ansatzweise und mit gutem Erfolg bei der Bundesbahn geschaffen worden waren (3), konsequent und mehr als bisher entwickelt werden.

Zur Sanierung des Bundeshaushalts sollten alle Großprojekte der DB AG überprüft werden, da es für sie Alternativen gibt, die ein Einsparungspotenzial von insgesamt bis zu 10 Milliarden Euro möglich erscheinen lassen.

Zum Abbau der hohen Verschuldung könnten die Transportsparten, die die DB AG in den USA und im Fernen Osten erworben hat, verkauft werden.

Werden die bislang mit Bundesmitteln erstellten Anlagen bilanziell erfasst, kommt die DB AG wieder in die Lage, Anleihen begeben zu können, die wesentlich weniger

»kosten" als die Renditen potenzieller Investoren.

Die DB könnte den Millionen »bahnaffiner" Kunden spezielle Anleihen anbieten und mit vielfältigen Marketinginstrumenten besondere Kundenbindungen schaffen, indem sie diesen »Kapitalgebern" Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Angebotsgestaltung gibt.

Persönliches Statement

Ich war mit anderen Kollegen der Bundesbahn beauftragt, das Ausbesserungswerk Weiden in eine GmbH umzuwandeln. Dies gelang, binnen weniger Jahre erreichte die daraus gegründete PFA GmbH mit einem hochmodernen Werk gute Gewinne. Auf Drängen des 49%-Teilhabers verkaufte die DB AG Schritt für Schritt ihren 51%-Anteil. Das Unternehmen geriet über die ersten Eigentümer, die es hoch verschuldeten, in den Besitz der »Alpha-Bravo-Investment", die es ausschaltete und in den Konkurs trieb. Tausend Arbeitsplätze wurden vernichtet (3).

Die Vermögenswerte, Arbeitsplätze und auch die Sozialstandards der DB AG haben »Eisenbahner" in generationsübergreifender Arbeit geschaffen: Bundestag und Bundesregierung haben eine hohe Verantwortung gegenüber diesen Menschen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein wie immer gearteter Verkauf dieser Verantwortung gerecht werden kann.

Quellen

(1) *Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der DB AG, »mit und ohne Netz", 7. 2006*

(2) *Gerd Peters: Das Bahngutachten PRIMON - Kritische Anmerkungen, Stuttgart, 4/2006*

(3) *Karl-Dieter Bodack: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005*

(4) *Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hrg): Die Zukunft der Bahn, Karlsruhe, 2004*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002912>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten