

Demnächst steht die Entscheidung des Bundestages über den Börsengang der Bahn an. Zwar gibt es noch Streit, doch kaum noch jemand versteht um welches Modell gestritten wird und schon gar nicht mehr scheint die Privatisierung der Bahn grundsätzlich in Frage gestellt.

Christine Wicht betrachtet die Hintergründe und Auswirkungen der Privatisierung der Bahn in England, sie zeigt auf, was die Deutsche Bahn AG für Investoren so attraktiv macht, und sie beleuchtet das Geflecht von wirtschaftlichen Interessen und Einflussnahmen, das sich hinter der Privatisierungsdebatte verbirgt.

Der Börsengang der Bahn AG – ein interessantes Objekt für das Monopoly im internationalen Investorenmarkt

Von Christine Wicht

Als der Schiffsarzt Gulliver auf seiner Reise, dem König der Riesen, Auskünfte über die Regierung von England erteilte, hörte dieser ihm aufmerksam zu und fragte ihn anschließend: "welche Fähigkeiten bei der Auswahl der neu zu ernennenden Lords entschieden. Ob nicht die Laune des Fürsten oder die Geldsumme, die einer Hofdame oder einem Minister überreicht würde, dabei hin wieder ein Wort mitsprächen? Welche Kenntnisse von den Gesetzen des Landes diese Lords besäßen und auf welche Art sie diese erwürben, um über die Rechte ihrer Mitmenschen in letzter Berufung entscheiden zu können. Ob sie immer so hoch über Habsucht und Parteilichkeit stünden, dass Bestechung und unlautere Absichten bei ihnen nicht zu erwarten seien?" Solche Fragen haben viele Briten im Hinblick auf die gründlich schief gegangene Bahnprivatisierung in ihrem Land schon oft gestellt. Wenn politischen Entscheidungsträgern hier nicht Bestechung unterstellt werden soll, dann bleiben dennoch Fragen offen, inwiefern auch heute noch Entscheidungen unabhängig von Profitinteressen und entsprechender Wirtschaftsgutachten getroffen werden und welche Kenntnisse von den Hintergründen der Interessenverflechtungen diejenigen Politiker besitzen, welche über den Börsengang der Deutschen Bahn entscheiden, um auch im Sinne und zum Wohle des Volkes, wie sie das laut Art. 56 Grundgesetz geschworen haben, abzustimmen.

Nach dem Grundgesetz können nur 49% der Bahn verkauft werden, das Netz muss mehrheitlich im Bundesbesitz bleiben. Gegenwärtig wird über einen Börsengang mit oder ohne Netz diskutiert. Der Verbleib der Deutschen Bahn im Besitz des Bundes steht nicht mehr zur Debatte. Dabei besteht für den Börsengang der Bahn weder eine technische noch eine sachliche Veranlassung. Investoren versuchen politischen Entscheidungsträgern und dem Volk mit Medienberichten einen Börsengang als wirtschaftliche Notwendigkeit einzureden. Der Bundestag soll Ende Oktober 2006 über den Börsengang der Deutschen

Bahn entscheiden. In Erwartung segensreicher Erfolgschancen durch eine Privatisierung erhoffen sich Befürworter Konkurrenzdruck und Wettbewerb, der das Geschäft beleben soll. Es steht zu befürchten, dass dieser Beschluss im Vertrauen auf die Gesetze des Marktes von den Volksvertretern in Berlin gefasst wird und damit Volksvermögen, das einen Wert von ca. 120 Milliarden Euro umfasst, für den Spottpreis von ca. 15 Mrd. Euro verschleudert wird.

Privatisierung der britischen Rail - ein Schrecken ohne Ende

1993 hat die britische Tory Regierung das staatliche Eisenbahnnetz in 113 Privatunternehmen zerstückelt. Kritiker haben bereits bei der Veröffentlichung der Pläne der Major-Regierung davor gewarnt, dass eine Trennung von Schienennetz und Eisenbahn gefährlich ist und in einem Desaster enden wird, weil die Gewinnrechnung der Investoren nur mit Hilfe von Subventionen aufgeht, für die der Steuerzahler indirekt aufkommt. Die Bahnkunden wurden mit überhöhten Preisen geschröpft. Seit der Privatisierung der Bahn sind in Großbritannien kaum Investitionen getätigt worden, das Netz wurde ausgedünnt, Qualität und Leistung haben enorm abgenommen, die Fahrpreise sind im Gegenzug massiv gestiegen. Das französische Unternehmen Connex, eine Tochterfirma von Veolia (seit 3. April 2006 Veolia Verkehr GmbH), dem größten Betreiber privatisierter Wasserbetriebe, gehörend zum Vivendi Mischkonzern, war der größte Streckenbetreiber in Südostengland. Wegen chronischer Verspätungen und übermäßiger Abhängigkeit von staatlichen Subventionen wurden dem Unternehmen die Bahnbetreiberrechte in England wieder entzogen. Connex ist heute bereits das größte deutsche private Bahnunternehmen und Anteilseigner diverser regionaler Unternehmen, wie Alpina Rhein-Main GmbH, Bayerische Oberlandbahn, Deutsche Nahverkehrsgesellschaft, (Quelle: [Veolia Verkehr \[PDF - 882 KB\]](#)). In England hat nach den Erfahrungen der Privatisierung, die nicht mehr tragbar waren, Network Rail die Wartung des Schienennetzes im Jahr 2003 wieder übernommen, des weiteren werden alle privaten Aufträge seitdem wieder von Network Rail selbst betreut, 18.500 Arbeiter wurden in den staatlichen Betrieb übernommen. Der Ausflug in die Privatisierung war ein teurer Spaß, unabhängige Analysten haben festgestellt, dass die staatliche Eisenbahn unter British Rail effizienter war und private Zuganbieter aufgrund hoher Verwaltungskosten eine teure und unwirtschaftliche Verschwendung sind. Der britische Steuerzahler zahlte gleich mehrfach für die Privatisierung: beim Börsengang für den billigen Ausgabekurs, für die hohen Kosten, für den Rückkauf und für die Entschädigung der Aktionäre (Quelle: [NachDenkSeiten / der Fahrgast \[PDF - 519 KB\]](#)).

Die Deutsche Bahn AG hat was zu bieten

Da die Deutsche Bahn AG über ein stattliches Vermögen verfügt, steht zu befürchten, dass

uns das gleiche Dilemma ereilt, wie die Briten. Mit Gutachten, Vorträgen und Pressemeldungen vertreten Befürworter und Investoren ihre Interessenskampagnen und wollen Bürgern und Politikern einen unabdingbaren Börsengang einreden. In Großbritannien wurde die Privatisierung der Bahn auch mit der Argumentation, sie sei ein Ausweg aus der Kostenmisere vorangetrieben und Wettbewerb als Lösung propagiert. Ein Blick auf das materielle Vermögen der Bahn zeigt, dass es sich für Investoren lohnen würde, aus der Bahn Kapital zu schlagen:

- Aus Volkseinkünften hat der Staat im Laufe der Zeit enormes Sachvermögen angesammelt, dazu zählen die fünf Aktiengesellschaften, DB Station und Service, DB Netz, DB Fernverkehr, DB Regio und die Gesellschaft für Güterverkehr und internationale Transportlogistik, Railon,
- zu berücksichtigen sind außerdem immaterielles Vermögen wie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.
- Des Weiteren kann die Bahn diverse Schiffe ihr eigen nennen und
- es gehören ihr über 300 Tochterunternehmen, S-Bahn-Gesellschaften und Omnibusunternehmen an.
- Zum Sachvermögen zählen darüberhinaus 5.500 Bahnhöfe, die zum Teil an Industriegebieten liegen, Immobilienbestände, ein Streckennetz, das 35.000 km umfasst, 11.000 Triebwagen, 10.000 Reisezugwagen, 2.000 Lokomotiven und 160.000 Waggons für den Güterverkehr.

Die Bahn - privat - verstaatlicht - privat

1847 wird der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegründet. Damit beginnt innerhalb der Staaten des Deutschen Bundes die Verständigung von Staats- und Privatbahnen über gemeinsame Normen der Eisenbahntechnik sowie über Kooperationen im Betrieb. Die parlamentarische Kontrolle der Haushaltsmittel wird zu einer zentralen Forderung der Revolution von 1848. 1886 wird die bedeutende Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom preußischen Staat übernommen. Damit waren fast alle Eisenbahnstrecken in den Ländern des 1871 gegründeten Deutschen Reiches verstaatlicht. Die Staatsbahnen erwirtschafteten Gewinne und trugen wesentlich zum wirtschaftlichen Wachstum bei. (Quelle: [DB](#)). 1994 wurden die beiden Institutionen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn der ehemaligen DDR in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft

überführt. Die Aktien befinden sich augenblicklich noch zu 100% in Staatsbesitz. Mit der Änderung des Grundgesetzes Art. 87 e (Abs. III “Eisenbahnen werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt” und Abs. IV “Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen wird” und Art. 106a und 143a wurde der Privatisierung der Bahn Verfassungsrang gegeben. Die angestrebten Ziele: finanzielle Sanierung der Bahn, Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und ein kundenfreundliches Unternehmen zu werden, sind trotzdem nicht erreicht worden.

Von der Reichsbahn und Bundesbahn zur Bahn AG

Seit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft wurden mehrere Tausend kleine und mittlere Unternehmen von der direkten Anbindung an den Schienenverkehr seit 1994 abgetrennt. Im Jahr 1992 gab es in Deutschland noch 13.629 Industriegleise, mit welchem die Industrie direkt an die Schienen angeschlossen war, bis zum Jahr 2004 sind die so genannten Privatanschlüsse auf 4.004 reduziert worden. (Quelle: Winfried Wolf, “In den letzten Zügen”). Die BRD gibt für den regionalen Personalverkehr 8% des Bundeshaushalts aus, das entspricht jährlich rund 20 Mrd. Euro. Seit der Gründung der Bahn AG bis zum Jahr 2004 sind vom Bundeshaushalt an die Bahn AG rund 214 Mrd. Euro gezahlt worden. Mit der Fusion der beiden Bahnen und der darauf folgenden Umwandlung in eine Aktiengesellschaft wurde die angestrebte Trennung staatlicher und unternehmerischer Verantwortung realisiert und das Schienennetz für Mitbewerber (z.B. Connex) geöffnet.

Der “unabdingbare” Börsengang

Da nun die Bahn in Teilbereichen wie ein Privatunternehmen auf dem Markt auftritt, bleibt die Frage offen, warum immer noch vehement für einen Börsengang gekämpft wird? Von Befürwortern wird das Argument ins Feld geführt, dass der Bundeshaushalt durch den Börsengang entlastet werden würde. Tatsache ist aber, dass alle Privatisierungsmodelle eine so genannte Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung, LuFV, vorsehen. Das würde bedeuten, dass Staatsgelder künftig weiterhin für das Schienennetz aufgebracht werden müssen und auch der Regionalverkehr in Zukunft unterstützt wird. Würde der Bund Gelder zur Subvention der Bahn aufnehmen, besteht zudem die Gefahr, dass die Bahn von Investoren diesbezüglich gedrängt werden würde rentable Bereiche zu verkaufen. Auf diese Weise würden keine notwendigen Investitionen mehr getätigt werden, sondern im Gegenteil: Kapital würde von privaten Investoren der Bahn entzogen werden. Gewinner wären in erster Linie Investoren, Bahnkunden und der Staat würden draufzahlen. Mit der Veräußerung der Bahn würde wieder ein lukratives Objekt das Monopolspiel der Kapitalanleger ergänzen.

Das Märchen: Vom Monopolmarkt zum Wettbewerbsmarkt

Die Tatsache, dass die Bahn AG 1994 schuldenfrei war, da die Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn auf den Bundeshaushalt überschrieben wurden, dass die Bahn heute, trotz so genannter hochkarätiger Kompetenz aus der Wirtschaft, Massenentlassungen der Bahnmitarbeiter, Outsourcing, der Stilllegung von 5.000 km des Streckennetzes, der Schließung von 600 Bahnhöfen und der beibehaltenen Bundeszuschüsse von 20 Mrd. Euro jährlich, wieder einen Schuldenberg von 25 Mrd. Euro angehäuft hat, wirft gewisse Fragen auf. Hätten die angeheuerten Kapazitäten in ihren Unternehmen Dürr AG, TUI oder Daimler-Benz Entscheidungen befürwortet, die ihre Betriebe ebenso in den Ruin geführt hätten, oder war es ein angestrebtes Ziel, die Bahn peu à peu in diese Lage zu bringen, um sie dann internationalen Investoren zur Verfügung zu stellen und um selbst an der Börse davon profitieren zu können? Die Argumentation der Börsenbahnverfechter, dass dies nur durch fehlende Konkurrenz und dem daraus mangelndem Wettbewerb verursacht ist, ist nicht haltbar, weil wie bereits erwähnt ein Wettbewerb existiert und ein Blick zum Energiemarkt zeigt, dass staatliche Monopole durch private Oligopole ersetzt werden, welche durchgehend von Global Playern übernommen werden. Wer nach diesen Erfahrungen heute noch glaubt, dass der Börsengang eines Monopolisten wahrhaftig Wettbewerb bewirkt, kleine und mittlere Unternehmen eine Chance auf dem Markt hätten und eine Kostensenkung erzielt würde, die Fahrpreise senken und der Service verbessert würde, der glaubt, dass im Himmel Jahrmarkt ist.

Stinnes/Schenker, BAX und die Bahn als Global Player

Mit dem 2,5 Mrd. teuren Zukauf von Stinnes ist die Bahn AG zu einem in der Welt führenden Logistikunternehmen aufgestiegen. Bei der Gründung im Jahr 1808 war Stinnes eine Firma für Schifffahrt und Kohlenhandel, 1820 verfügte das Unternehmen bereits über 66 Schiffe und 1892 wird Stinnes mit mehr als 1.600 Firmen zu einem der größten Konzerne der Welt, 1924 ist Stinnes mit über 600.000 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber der Welt. 1965 erfolgte die Übernahme von Stinnes durch die VEBA, 1992 kauft die VEBA die verbleibenden 5% der Aktien. 1979 wird Stinnes eine AG und geht 1999 an die Börse. Im Jahr 2001 wird der Geschäftsbereich Sortimente (Stinnes Intertec) in die Schenker AG eingegliedert, damit steht das Unternehmen Stinnes auf den drei Säulen Verkehrs-, Chemie- und Werkstofflogistik. 2003 wurden die Aktien der Mehrheitsaktionäre an den Hauptaktionär, DB Sechste Vermögensgesellschaft mbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Bahn AG, übertragen, womit die Bahn AG sämtliche Aktien der Stinnes AG erhält. Im Logistikbereich gehört der Bahn AG nun ebenfalls die zur Stinnes AG integrierten Railion Gruppe, das Schienengüterverkehrs-Unternehmen der Deutschen Bahn an, wodurch die Deutsche Bahn zu einem der größten Logistikunternehmen aufsteigt. Im

Geschäftsjahr 2004 erwirtschaften die 65.000 Mitarbeiter weltweit einen Umsatz von rund 12,4 Mrd. Euro. (Quelle: [DB Logistics](#)). Innerhalb der Stinnes AG sind die beiden Geschäftsfelder Stinnes Freight Logistics, Stinnes Intermodal und im Geschäftsfeld Freight Logistics der bisherige Wagenladungsverkehr der DB Cargo angesiedelt. Diese Bereiche erbringen ihre Leistungen im Schwerpunkt im europäischen Massengüterverkehr. [Lt. Aussage der Bahn](#) sagen Prognosen voraus, dass der Güterverkehr bis zum Jahre 2015 um 60% anwachsen wird. Der größte Teil wird dabei voraussichtlich auf den Straßenverkehr entfallen. Als Gründe werden aufgeführt: sinkende Transportpreise, neue Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßengüterverkehr. Es bleibt abzuwarten, wie sich die angekündigten Lösungen entwickeln, welche die Schiene als Alternative wettbewerbsfähig erscheinen lassen. Hartmut Mehdorn hat eine Steigerung der Marktanteile im Ressort Transportwesen angestrebt. Unterstützend kommt diesem Ziel aber die staatliche Förderung für den Ausbau des Straßennetzes im Jahre 2005 etwa in Höhe von 5,2 Mrd. Euro zu Gute. Eine konsequente Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene kann bislang nicht bestätigt werden. Es steht zu befürchten, dass der Bahnverkehr in der Fläche im Hinblick auf Rentabilität weiter abgebaut wird.

Ausverkauf der Bahn AG - DERG und Deutsche Touring GmbH

Mit der Argumentation, sich auf das Kerngeschäft zu konzentrieren, werden rentable Bereiche der Bahn trotz oder gerade wegen positiver Umsatzentwicklung veräußert. Der Konzernumsatz der Bahn AG stieg 2005 um 4,6 Prozent auf 25,1 Milliarden Euro. Auf vergleichbarer Basis, also bereinigt um die Verkäufe der Mitropa AG im April 2004 an Compass Group PLC, ein britisches Cateringunternehmen, und des Fernbusunternehmens Deutsche Touring GmbH an ein spanisch-portugiesisches Konsortium, ist dies sogar ein Plus von 4,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr (Quelle: [Eisenbahn Webkatalog](#)). Am 1. Dezember 2005 trennte sich die Bahn AG von der Deutschen Eisenbahnreklame GmbH (DERG), diesen Unternehmensbereich hat das Medienunternehmen Ströer für 140 Mio. Euro erworben. Der reine Kaufpreis soll 100 Mio. Euro betragen haben, hinzu kamen 40 Mio. Euro an Garantien wie künftige Pachtzahlungen, laut „Die Welt“ soll die Übernahme komplett von der amerikanischen Beteiligungsfirma Cerberus finanziert worden sein (Quelle: [DIE WELT](#)). Im Geschäftsbericht von 2005 der Bahn AG ist zu diesem Verkauf folgende Anmerkung zu lesen: Im Rahmen der weiteren Fokussierung unseres Konzernportfolios verkaufen wir unsere Konzerntochter, Die Deutsche Eisenbahnreklame GmbH (DERG), an den deutschen Marktführer Ströer. Die rund 270 Mitarbeiter erhalten eine Beschäftigungsgarantie bis zum Jahr 2010 (Quelle: [DB \[PDF - 10 MB\]](#)). Die DERG betreibt Außenwerbung an Zügen, auf Bahnhöfen und auf Brücken mit einem Jahrumsatz von ca. 80 Millionen Euro. Ströer verfügt nach eigenen Angaben über 220.000 Werbeflächen. Im Jahr 1866 wurden durch

einen Erlass der königlich württembergischen Staatseisenbahn Bahnwerbeflächen erlaubt. Die DERG als Unternehmen der Deutschen Bahn hat Werbeflächen auf fast allen Bahnhöfen, an 7.000 Brücken, 3.670 Fahrzeugen und 14.700 Nahverkehrszügen der Bahn Werbung vermarktet. Die Fahrplanbroschüre "Ihr Reiseplan" stammt ebenfalls aus dem Büro der DERG, die von 111,5 Millionen Lesern jährlich gelesen wird. Die DERG hat als Tochter der Bahn AG einen Jahresumsatz von 160 Millionen Euro erwirtschaftet. Mit dem Verkauf an ein privates Unternehmen verliert die Bahn den Einfluss auf die Werbeflächen. Abzuwarten bleibt, an welche Unternehmen künftig die Werbeflächen vermietet werden, denn Dietmar Birkner, Mitglied der Geschäftsleitung von Ströer Sales & Services GmbH, war bei TUI Leiter des Vertriebs Außendienst bei der Fluggesellschaft Hapagfly.

Wirtschaftliche Kompetenz aus der Automobil- und Flugzeugbranche

Heinz Dürr, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, übernahm 1969 von seinem Vater den Vorsitz der Firma Otto Dürr. Das Unternehmen steigt ab 1978 in die Automations- und Fördertechnik ein. Anfang der 1980er Jahre legt das Unternehmen den Schwerpunkt im Bereich Lackiertechnik auf Anlagenbau für die Automobilindustrie und deren Zulieferer. Seit 2000 ist die Carl Schenck AG ein Tochterunternehmen des global agierenden Technologiekonzerns Dürr AG. Heinz Dürr ist Aufsichtsratsvorsitzender der Carl Schenck AG. Mit diesem Zusammenschluss konnte sich die Dürr-Gruppe als Komplettanbieter für die Fahrzeugmontage etablieren und stand nun zusätzlich in der Auswucht- und Diagnosetechnik an der Spitze des Weltmarktes. (Quelle: