Christine Wicht fasste für uns das umfangreiche Memorandum zusammen.

Die Privatisierung der Bahn ist kein gangbarer Weg

von Christine Wicht

Hermann Scheer (SPD) und Peter Friedrich (SPD), beide Mitglieder des Deutschen Bundestages, haben ein Memorandum gegen die geplante Privatisierung der Bahn verfasst. Die Hoffnung der Befürworter, dass die Bahn nach dem Börsengang, nicht in eine Abhängigkeit von Hedge- und Private Equity Fond und somit in die Hände von so genannten Heuschrecken gerate, weil der Bund auf jeden Fall 51 Prozent der Anteile behalten würde, ist nach Auffassung der Verfasser nicht kompatibel mit der Logik privater großer Anteilseigner. Den Bürgern werde suggeriert, dass der Verkauf der Bahn unumkehrbar sei. Den Befürwortern gehe es nicht mehr um das „Ob“ sondern nur noch um das „Wie“. Eine Inhaltsdebatte werde vermieden. Es müsse, nach Meinung von Scheer und Friedrich, eine Debatte über Zweck und Strategie der Bahn geführt werden. Die Bahn müsse ein Transportmittel sein, das Bürgerinnen und Bürger schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und kostengünstig in Deutschland transportiere. Es dürfen keine Marktpositionen aufgebaut werden, von denen der Steuerzahler oder der Bahnkunde nichts habe. Unter der Überschrift: Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger zeigen die Verfasser des Memorandums Widersprüche und mögliche Alternativen zum geplanten Börsengang der Bahn auf.

Die Privatisierung der Bahn steht im Widerspruch zum Mobilitätsauftrag

Die Privatisierung der Bahn stünde, so die Verfasser, im Widerspruch zum Mobilitätsauftrag, der in Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes festgeschrieben ist. *„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 Schienenetz (…) Rechnung getragen wird.“* Statt eine flächendeckende Infrastruktur zu gewährleisten, werde die Bahn zu einem weltweit operierenden Logistikunternehmen ausgebaut, kritisieren die Verfasser. Dies sei die Ausrichtung der Vorstandspolitik. Weltweit würden Unternehmen auf “Pump” dazugekauft, die nichts mit der eigentlichen Aufgabe der Bahn zu hätten. Die erschreckend niedrige Kundenunzufriedenheit sei eine indirekte Folge der systematischen Ausrichtung der Bahn auf die Privatisierung.

Verkauf von Schenker und Bax würden Investitionsmittel bereit stellen

Die Verfasser haben errechnet, dass für die notwendigen Investitionsmittel eine Privatisierung nicht erforderlich sei. Allein die Reduzierung von Großprojekten könne bis zu

18 Milliarden Euro an Einsparungen einbringen. Würde die Bahn beispielsweise die Speditionsunternehmen Schenker und Bax verkaufen, so würde der Erlös mindestens 3,3 Milliarden Euro bringen. Darüber hinaus könne auch die Fährgesellschaft Scandlines verkauft werden. Zur Finanzierung schlagen die Verfasser unter anderem eine Bahnanleihe in Form einer Bürgeranleihe vor. Wodurch eine Identifikation der Bürger mit der Bahn erreicht werden könne, insbesondere, wenn die Anleihe in Kombination mit Vergünstigungen von Bahnfahrten stünde.

Einsparungen der Bahn
Rund 5000 Kilometer Schiene seien zwischen den Jahren 1994 und 2004 stillgelegt worden, der Trend gehe weiter abwärts, so wurden im Jahr 2005 weitere Streckenabschnitte mit insgesamt 161 km Länge stillgelegt. Auch der Zustand des noch bestehenden Neztes verschlechtere sich dramatisch, die Zahl der so genannten Langsamfahrstellen steige kontinuierlich an. Die Verfasser zitieren einen Bericht des Bundesrechnungshofes, in dem 2300 so genannten Mängelstellen bemängelt werden, an denen langsamer gefahren werden muss. Im Bericht werden zudem Gefährdungen der Betriebssicherheit benannt, die auf den mangelnden Streckenunterhalt zurückzuführen seien. Der Verkauf der Bundesbahnhöfe wird von den Verfassern massiv kritisiert. Seit 1997 sei die Gesamtzahl der Bahnhöfe um 400 gesunken. Auch die Abschaffung des erfolgreichen InterRegio, der 68 Millionen Reisende pro Jahr befördert hat, wird von den Verfassern beanstandet. Die Verkehrsleistung im Fernverkehr sei von 34,8 Milliarden Personenkilometern im Jahr 1994 auf 32,3 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2004 gesunken. Der Anteil des Personennahverkehrs sei nicht über das Niveau Westdeutschlands der 1980er Jahren hinausgekommen.

Verkauf der Bahn – eine volkswirtschaftliche Fehlleistung
Seit fünf Generationen haben Steuerzahler und Bahnkunden die Deutsche Bahn erschaffen. Damit seien Zukunftsinvestitionen in einen ökonomisch und ökologisch vernünftigen Verkehrsträger getätigt worden. Dieses Investment, sei nach Auffassung der Verfasser, so angelegt, dass es auch noch unseren Kindern in vollem Umfang zur Verfügung stellen soll. Dies sei jedoch nur dann möglich, wenn die Bahn weiterhin den Bürgern gehöre. Die Mehrheit der Bevölkerung lehne eine Privatisierung der Bahn ab. Es wird eine Emnid-Umfrage von November 2006 zitiert, in der sich 71 Prozent der Befragten gegen eine Privatisierung ausgesprochen haben. Die Verfasser sehen zudem die Beteiligung privater Anteilseigner, insbesondere wenn es sich um Unternehmen wie Gasprom handeln sollte, sehr kritisch, da diese Anteilseigner wohl kaum ein Interesse an dem naheliegenden grundgesetzlichen Mobilitätsauftrag hätten.

Volksvermögen wird an Investoren verschenkt
Der Gesamtwert des Unternehmens betrage bei vorsichtiger Schätzung der Verfasser ca.

100 Milliarden Euro. Der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Bahn AG, Hartmut Mehdorn, würde den Wert jedoch mit nur 18 Milliarden Euro angeben. Dementsprechend niedrig würden auch die Verkaufserlöse ausfallen, die zwischen 4,6 und 8,7 Milliarden Euro schwanken. Dadurch würde der Staat Volksvermögen in Milliardenhöhe an Investoren verschenken. Noch unsinniger sei der Verkauf, wenn man bedenke, dass der Staat mitnichten von gemeinwohlorientierten Pflichten befreit sei, allein für den Unterhalt müsse der Bund, nach der geplante Privatisierung, über Jahre hinaus jährlich 2,5 Milliarden Euro aufbringen. Die Verfasser gelangen zum dem Fazit, dass bei einem Verkauf der Bahn zu den vorgesehenen Konditionen, Milliardenwerte an Investoren verschenkt würden.

Zukäufe auf Kredit erhöhen das Unternehmensrisiko

Zuwächse habe die Bahn durch Zukäufe von Speditionsunternehmen, wie beispielsweise, Schenker verzeichnen können. Dazu zähle auch die Übernahme des Unternehmens Bax im Jahr 2006, wofür die Bahn insgesamt 1,1 Milliarden US-Dollar bezahlt habe. Mehdorn habe angekündigt, durch weitere Zukäufe, Größe und Präsenz der Bahn weiter steigern zu wollen. *„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.“* (Zitat aus „Weichen stellen“ Broschüre der DB AG, November 2005). Bax und Schenker verfügen gemeinsam über 1500 Standorte in 150 Ländern. Durch diese Zukäufe seien auch die Schulden des Unternehmens gewachsen. 1994 habe der Bund im Zuge der Bahnreform die Altschulden der Bahn in Höhe von 34 Milliarden Euro übernommen, damit sei die Bahn schuldenfrei gewesen. Heute habe der Konzern, laut Geschäftsbericht 2005, wieder 20 Milliarden Euro Schulden angehäuft. Die Verfasser befürchten, dass sich die Unternehmenszukäufe auf Kredit zu einem Unternehmensrisiko entwickeln können. Es werde bereits davon gesprochen, dass Mehdorn ein „Investitionsprogramm“ für den Erwerb von Staatsbahnen in Osteuropa, von Stadtverkehren in europäischen Metropolen und weiterer Logistikunternehmen plane. Der DB-Vorstand für Transport und Verkehr habe bereits angekündigt im Jahr 2007 die Präsenz in Asien ausbauen zu wollen. Damit sei nach Meinung der Verfasser, die Einkaufstour des Bahn-Vorstandes noch lange nicht beendet, sie werde fortgesetzt und im Rahmen der Privatisierung forciert werden. Mit dieser Entwicklung werde die Kernaufgabe der Bahn, der Passagier- und Gütertransport in Deutschland, nur noch eines von vielen Geschäftsfeldern sein und damit zwangsläufig an Bedeutung verlieren.

Bundestagsabgeordnete sind den Bürgern verpflichtet

Nach Ansicht der Verfasser seien die Bundestagsabgeordneten bei ihrer Entscheidung über das Privatisierungsgesetz in ester Linie ihren Wählern und den Bahnkunden verpflichtet und nicht dem Ehrgeiz des Bahnchefs. Sie müssen nun entscheiden, ob sie sich von den

Global-Player-Ambitionen Mehdorns treiben lassen oder ob sie selbst das Heft in der Hand behalten wollen, um die Bahn zu entwickeln, wie es auch im Grundgesetz festgeschrieben sei, nämlich zum *„Wohl der Allgemeinheit“*.

Verkleinerung des Bestandsnetzes mit dem Gewährleistungsauftrag vereinbar
Mit dem Verkauf der Bahn würde die letzte große Privatisierung der Bundesrepublik eingeleitet werden. Der Börsengang sei eine Rutschbahn, auf der die Bahn in ein rein profitorientiertes Unternehmen abgleite und ihren eigentlichen Zweck quittiere. Der Dienstleistungsauftrag sei mit dem Börsengang von Grund auf gefährdet. Denn, wer eine Infrastruktur bewirtschafte, könne nicht das Ziel der kurzfristigen Renditeorientierung im Sinn haben. Die Ansprüche, welche sich aus Artikel 87 des Grundgesetzes ableiten, seien nicht mit den Renditeerwartungen institutioneller Anleger vereinbar. Das Ziel eine hohe Rendite zu erwirtschaften, stelle nichts anderes als den Abzug von Ressourcen dar, diese stünden dann nicht mehr für die eigentlich wichtigen Aufgaben zur Verfügung. Das PRIMON-Gutachten, erstellt von der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton, gelangt in diesem Zusammenhang zu folgender Erkenntnis: *„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.“*

Ausdünnungen vorprogrammiert
Damit werde auch von den Befürwortern erwartet, dass es auf breiter Front zu Ausdünnungen käme. Da anonyme Fondsanleger Firmen kaufen und verkaufen wie eine Ware auf dem Großmarkt, gehen die Verfasser davon aus, dass es den Anlegern völlig egal ist, ob die Bahn ihren grundgesetzlichen Auftrag und damit ihre Kernaufgabe erfülle oder nicht. Der Börsengang könne kein strategisches Ziel sein, vielmehr müsse dafür gesorgt werden, dass die Verkehrspolitik in die Bahn zurückkehre. Nach Meinung der Verfasser könne die Aussage von Mehdorn „Die Bahn braucht ständig Geld“ nicht die Grundlage für weit reichende Entscheidungen, wie den Börsengang, sein.

Wackelige Konzepte zur Bahnprivatisierung
Nach Ansicht der Verfasser habe sich die Bahnprivatisierung inzwischen zu einer Hydra entwickelt, der ständig neue Kopfgeburten entsprießen. Das PRIMON-Gutachten sollte ursprünglich vier Strukturmodelle entwerfen, habe daraus aber sieben Varianten gemacht. Dazu gehöre auch der Kompromiss des „Eigentumssicherungsmodell“, dass sich bei den Befürwortern durchgesetzt habe.
Das Eigentumssicherungsmodell sei ein wackeliger Kompromiss für diejenigen, die die Bahn mit ihrem Schienenetz privatisieren wollen und auf der anderen Seite, für diejenigen, die

nur die Bahn privatisieren und das Netz in staatlicher Hand behalten wollen. Damit wäre der Bund faktisch Eigentümer. Die teilprivatisierte Bahn würde mit diesem Modell weiter die Einnahmen aus dem Netz erhalten und das Netz weiter betreiben. Der Bund dürfe dann als Gegenleistung für seinen theoretischen Einfluss einen Betrag bis zu 2,5 Milliarden Euro für Infrastrukturbeitrag leisten. Die Verfasser gehen davon aus, dass künftig die Position des Bundes als Sicherungsnehmer derart schwach sei, dass deren Einfluss auf die Gestaltung der Eisenbahnstruktur gegen Null gehe. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages schätzt die Position des Bundes folgendermaßen ein: „Die Eigentumsposition des Bundes an den EIU (Schienen, Bahnhöfe und Energieversorgung A.d.V) ist soweit überwiegend nur formaler Natur." Nach Ansicht des Vorsitzenden der Monopolkommission der Bundesregierung, Professor Basedow, sei das Eigentumssicherungsmodell nicht mit dem Grundgesetz vereinbar, weil der Staat nicht mehr ausreichend Einfluss auf die Ausgestaltung der Infrastruktur im Sinne Daseinsvorsorge haben werde.

Unternehmensinteressen dürfen nicht durch öffentliches Interesse beeinflusst werden

Die Argumentation der Befürworter, dass der Bund mit 51 Prozent der Anteile das Sagen haben werde, sehen die Verfasser des Memorandums, aufgrund der Erfahrungen mit den Hamburgischen Elektrizitätswerken (HEW), sehr kritisch. Exemplarisch sei der Druck, den private Mehrheitsaktionäre im Jahr 1990 gegen den Schleswig-Holsteinischen Energieminister, Günter Jansen ausgeübt haben. Jansen war in den Aufsichtsrat des Unternehmens berufen worden. Jansen war ein entschiedener Atomkraftgegner und vertrat diese Ansicht auch offensiv. 277 Kleinaktionäre, die nicht einmal ein Prozent des Aktienkapitals repräsentierten, klagten ihn aus dem Aufsichtsrat. Jansen vertrat vor Gericht die Ansicht, dass er mit seiner Einstellung gegen die Atomenergie die Gemeinwohlinteressen vertrete. Das Landesgericht sah dies anders: *„Insbesondere kann für die Entscheidung nicht von Bedeutung sein, dass die Gesellschaft ihrer Satzung gemäß (…) zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen verpflichtet ist"*. Das Oberlandesgericht stellte darüber hinaus fest, dass *„die Bewertung der Unternehmensinteressen nicht durch ein von Jansen „in Anspruch genommenes öffentliches Interesse" beeinflusst wird. Das Gericht weiter, „An das Unternehmensinteresse der HEW, auch was die Nutzung der Kernkraftenergie betreffe, sei er als Aufsichtsrat gebunden:"* Die Verfasser befürchten, dass es bei einem Börsengang der Bahn zu einer ähnlichen Entwicklung kommen könnte.

Alternativen zum geplanten Bahn-Börsengang

Scheer und Friedrich zeigen auf, dass sich in Europa, bis auf Estland und Großbritannien, noch alle nationalen Eisenbahnen in staatlicher Hand befinden. In Großbritannien sei das 1996 an der Börse verkaufte Netz wegen finanzieller Engpässe im Jahr 2001 wieder

verstaatlicht worden. Seit dem Jahr 2002 gehöre das Netz der „Netzwork Rail“, einem nicht gewinnorientierten, staatsnahen Unternehmen, dessen Kredite größtenteils von der Regierung abgesichert sind.
Als Vorbild führen die Verfasser das Modell der Schweizer Bundesbahnen (SBB), die Eigentum des Schweizer Staates sind, an. Der Anteil des Schienenverkehrs am Personenverkehr habe im Jahr 2002 fast 16 Prozent betragen, Deutschland konnte im gleichen Jahr nur 8 Prozent aufweisen. Die Schweizer würden zudem weniger für ihre Eisenbahn zahlen. Die durchschnittlichen staatlichen Zuwendungen würden pro gefahrenen Kilometer in der Schweiz 2,4 Cent und bei uns 7 Cent betragen. Die Schweizer Bahnreform von 1999 habe als eines ihrer Ziele *„die sozialen Errungenschaften der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in allen Regionen (zu) erhalten“* definiert. Vor der Reform habe die Schweizer Bahn in einen kundenfreundlichen Taktplan mit Stundentakt investiert und diesen später auf einen Halbstundentakt umgestellt. Die meisten Zugangebote seien verdoppelt und auf den Hauptstrecken sogar vervierfacht worden. Im Jahr 1998 wurde ein Sonderfond für die Finanzierung der Schweizer Bahn eingerichtet. Dieser speiste sich aus verschiedenen Quellen, wobei der größte Betrag aus der LKW-Maut stammte. Im Jahr 2001 wurden über diese Abgabe 440 Millionen Euro eingenommen. Von dieser Summe wurden 293 Millionen Euro in einen Fond einbezahlt, das entsprach zwei Drittel. Deutschland hatte vergleichsweise im Jahr 2006 insgesamt 814 Millionen Euro für die Investitionen in das Schienennetz veranschlagt, das ist weniger als ein Drittel. Ein Grund dafür, sei nach Auffassung der Verfasser, eine Vorschrift des Autobahnmautgesetzes, welches die Verwendung der Einnahmen „überwiegend“ für den Bau von Bundesfernstraßen vorsehe. Daran würde sich zeigen, dass es eine Frage der Prioritäten sei, wie die Bahn finanziert werde.

Es sei nach Auffassung der Verfasser ein Gebot der volkswirtschaftlichen Vernunft, denjenigen Verkehrsträger zu fördern und zu stärken, der die wenigsten unerwünschten Schäden und damit Zusatzkosten verursache, dies sei mit weitem Abstand die Bahn. Dieser Effekt könne dadurch verstärkt werden, wenn die Bahn ihren Energiebedarf zukünftig zu immer größeren Teilen aus erneuerbaren Energien bezöge. Die Verfasser bedauern, dass die Bahn durch ihr Verhalten als Kunde das Festhalten an der Atomenergie fördere. Für den Antrieb der Züge beziehe die Bahn 24 Prozent des benötigten Stroms aus Kernenergie.

Die Verfasser gelangen in ihrem Memorandum zu folgendem 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 wurde das Memorandum am 14.03.2007, und ist abzurufen unter: www.hermannscheer.de [PDF – 2 MB]

Der Gesetzestext über die Bahnprivatisierung ist abzurufen unter: www.attac.de [PDF – 932 KB]