

Bahn-Holdingmodell: Die Risiken einer 24,9%-Privatisierung für die öffentlichen Haushalte

(Ein Papier eines Insiders – mit wenigen Kommentaren von AM)

Das SPD-Kompromissmodell zur Bahnprivatisierung – eine 25%-Privatisierung minus 1 Aktie der Tochtergesellschaft für Verkehr und Logistik (VuL AG) – wird von seinen Protagonisten als völlig risikolos verkauft. Tatsächlich verbergen sich hinter dieser Konstruktion ganz erhebliche Risiken für die öffentliche Hand.

Das Holdingmodell wurde vom Bahnvorstand über einen willigen Finanzminister eingebracht. Da in einer ersten Tranche ohnehin nur eine Platzierung von 20-30% vorgesehen war, hat sich Mehdorn weitgehend durchgesetzt. Dies gelang, indem die SPD-Fraktionsführung sowie die stellvertretenden Parteivorsitzenden ihren Parteivorsitzenden Beck am Sonntag, dem 13. April, in konzertierter Aktion ‚in die Zange‘ nahmen. Der arme Parteivorsitzende hat einem scheinbaren Kompromiss zugestimmt, ohne von den Initiatoren, allen voran dem umtriebigen Finanzminister, über die wahren Folgen aufgeklärt worden zu sein.

Beim Kompromiss handelt es sich um eine Mogelpackung. Das anscheinend risikolose Modell birgt – für den Laien kaum erkennbare – Risiken. Nicht nur wird damit der Einstieg in die Vollprivatisierung auch des Nahverkehrs vollzogen, die wirtschaftlichen Lasten werden bei der öffentlichen Hand abgeladen, während die Privatinvestoren ungefährdete Dividenden und der Bahnvorstand auf exorbitante Gehälter hoffen kann. Dies kann anhand folgender fünf Schwerpunkte aufgezeigt werden:

Konzerninterner Arbeitsmarkt

Der so genannte konzerninterne Arbeitsmarkt muss immer wieder als Begründung für den Erhalt des integrierten Konzerns dienen. Kaum ein Externer weiß, um was es sich dabei handelt. Es ist aber ein Irrglaube, dass ein freigesetzter Bahnwerker einfach zum Speditionskaufmann in Hongkong werden könnte.

Überzählige Mitarbeiter (auch aus den Transportbereichen und hierbei vor allem den Werken) werden in der Regel vom DB Geschäftsfeld Dienstleistung übernommen. Die DB Dienstleistung GmbH ist jedoch nicht zur Privatisierung vorgesehen, sondern soll dauerhaft im 100%-igen Eigentum der DB AG, also staatlichem Eigentum, verbleiben. Die große ‚Freisetzungswelle‘, also die Verschiebung von Mitarbeitern der VuL AG zum GF Dienstleistungen, wird erst nach der Teilprivatisierung erwartet. Für Privatinvestoren ist die sozialplanfreie Abwicklung eine attraktive Geschäftsidee, können doch überzählige Mitarbeiter einfach verschoben werden – von der teilprivatisierten zur staatlichen Tochter. Die Finanzierung der freigesetzten Mitarbeiter übernimmt indirekt und dauerhaft der Bundeshaushalt.

Die saubere Lösung wäre, mit dem Börsengang eine Verschiebung von Mitarbeitern der VuL AG zur faktisch staatlichen GF Dienstleistungen zu unterbinden.

Versteckte öffentliche Kreditaufnahme

Die Bahn braucht Geld für Investitionen, heißt es unisono aus dem politischen Raum. Das Holdingmodell ist hingegen in Wirklichkeit ein *Dreiecksgeschäft* für eine versteckte öffentliche Kreditaufnahme. Die ‚erste Ecke‘ (DB AG) verschuldet sich bis über die Hutkrempe (2007: 16,5 Mrd. Euro), um sich in den internationalen Logistik-Markt einzukaufen. Die ‚zweite Ecke‘ (die teilprivatisierte VuL AG) reklamiert die Börsenerlöse für sich, um weiter international expandieren zu können. Da die VuL AG zukünftig jedoch einen Teil ihrer Dividende an private Investoren ausschütten muss, wird sie weniger an die DB AG zum Abbau der Schulden ausschütten können. Hier kommt nun die ‚dritte Ecke‘ ins Spiel, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Die EIU sollen über eine ‚überzahlte‘ Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) großzügig öffentliches Geld an die Mutter DB AG ausschütten. Der Bundesfinanzminister kann sich mit einer Einmaleinnahme aus dem Börsengang als Haushaltssanierer darstellen – der Steuerzahler stottert die Bahnschulden in den kommenden Haushalten über die LuFV fröhlich ab. Steinbrück lässt mit dem Börsengang einen heimlichen Schattenhaushalt entstehen.

Die Bahnprivatisierer argumentieren, die Bahn müsse in den Schienenausbau investieren. Sie übersehen aber, dass die DB AG viel mehr als die jährlich 3,5 Mrd. Euro an Investitionszuschüssen mangels fehlender Planungs- und Baukapazitäten gar nicht abrufen kann. Im Übrigen war und bleibt die Ausbaufinanzierung Aufgabe des Bundes. Die Finanzierungssystematik der Bahnreform ist mit der Umstellung von zinslosen Darlehen auf Baukostenzuschüsse geändert worden. Das ist eines der Geheimnisse für den angeblichen Sanierungserfolg Mehdorns.

Die saubere Lösung wäre die Auflösung der Ergebnisabführungsverträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) an die DB AG und ein unabhängiger Vorstand für die EIU. Nur so kann verhindert werden, dass öffentliche Überzahlungen an die DB AG abgeführt werden.

Insolvenzrisiko wird auf den Staat verschoben

Es soll Politiker geben, die an die Selbstvermehrung von Geld glauben. Anders ist nicht zu erklären, in welcher Furchtheit die Milliardenereinnahmen bereits verteilt werden sollen – ein Drittel für den Bundeshaushalt, ein Drittel für die Infrastruktur, ein weiteres Drittel für die Expansionsstrategie der VuL AG. Die Milliarden-Schulden sollen aber bei der staatlichen Mutter DB AG verbleiben. Da zukünftig aber die Dividendenausschüttung um 24,9% sinken wird, kann es zu einem Problem werden, die Zinsen für die Schulden der DB AG zu bedienen. Man muss nicht lange fragen, wer dann in die Bresche springen muss – der Bund. Mehdorn hat sich mit seinem trickigen Holdingmodell vollständig entschuldet. Ein Finanzminister, der dieses Risiko nicht erkennen will, wäre fehl am Platz. Ein Finanzminister, der aus anderen Interessen dieses Risiko bewusst in Kauf nimmt, handelt mit Vorsatz. Die Einnahmen aus der Privatisierung reichen nicht aus, um die Bahnschulden von 16,5 Mrd. Euro abzutragen. Es besteht deshalb nicht der geringste Verteilungsspielraum.

Die saubere Lösung wäre (wenn man schon unsinnigerweise privatisiert, AM), die Einnahmen aus dem Börsengang vollständig zum Schuldenabbau der DB AG zu

verwenden. Ansonsten muss die Bahn nach 1994 ein zweites Mal durch den Steuerzahler komplett entschuldet werden.

Kapitalerhöhung wird staatliche Sperrmajorität verwässern

Die teilprivatisierte VuL AG wird weiter auf weltweite Akquisition aussein. Das erfordert mittelfristig erneut zusätzlichen Kapitalbedarf. Der zukünftige Finanzminister muss entscheiden, entweder aus dem Bundeshaushalt Mittel bereitzustellen oder den Bundesanteil an der VuL AG zurückzunehmen. Der jetzige Finanzminister hat es selbst in guter Konjunktur nicht geschafft, einen ausgeglichenen Bundeshaushalt aufzustellen. Sein Nachfolger wird überhaupt keine Alternative haben: zunächst wird der Bundesanteil auf 50,1% zurückgeführt, dann auf 25,1%, dann auf 0%. Der öffentliche Anteil an der Deutschen Lufthansa AG beträgt 0% - dieses erklärt das im geheimen angestrebte Modell.

Minderheitsaktionäre sind übrigens sehr wohl in der Lage, den Kurs eines Unternehmens zu verändern, wie Porsche bei VW, Blackstone mit 4,5% bei der Telekom oder Fredriksen bei der TUI (die nun aufgespaltet wird) unlängst bewiesen haben.

Es ist überdies nicht sinnvoll, den Nahverkehr, ein Element der öffentlichen Daseinsvorsorge, in einem Konglomerat mit der risikobehafteten Logistik zu privatisieren. Jede Schwäche des weltweiten Logistikgeschäfts würde zwangsläufig den deutschen Nahverkehr mit in den Abgrund ziehen.

Die saubere Lösung wäre, Logistik getrennt vom Nahverkehr (und Fern- und Güterverkehr, AM) zu privatisieren. Dann kann auch jeder Privatinvestor das Risiko bewerten und der deutsche Nahverkehr müsste nicht als Rückversicherung erhalten.

Unerlaubte Beihilfen

Der Bundesverkehrsminister (von dem man im Gegensatz zum Bundesfinanzminister entschuldigend annehmen muss, dass er nicht versteht, was er anrichtet) will „der Bahn die Mittel geben, sich europäisch aufzustellen, damit sie nicht dauerhaft Marktanteile verliert“ (BMVBS am 29.02.08). Dieses ist nichts anderes als ein Beihilfetatbestand und damit unzulässig. Es ist mit europäischem Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar, einem teilprivatisierten Unternehmen Geld zu schenken, damit dieses „deutsche Züge nach Lyon oder in andere große europäische Städte“ fährt. Der DB steht natürlich frei, nach Lyon zu fahren. Das Geld für die erforderlichen Züge muss sie sich aber selbst verdienen. Aus dem Debakel des Auslandesengagements öffentlich-rechtlicher Banken haben die Verantwortungsträger offenbar nichts gelernt. Es ist eben nicht Aufgabe von Landesbanken oder der KfW, amerikanische Immobilien zu finanzieren. Und es ist auch nicht Aufgabe einer zu 75,1% in Bundesbesitz stehenden Bahn, europäische Verkehre zu fahren.

Die saubere Lösung wäre, wenn der Staat risikobehaftete Auslandsengagements ausschließlich zu 100% privatisierten Unternehmen überlässt.

Rückerstattungsrisiko

Die EU-Kommission hat ein Prüfverfahren eingeleitet, ob ein Bundesland der DB für Nahverkehrsleistungen zuviel Geld erstattet hat. Nach Abschluss des entsprechenden Verkehrsvertrags wurde der Landesverkehrsminister DB-Berater. Sollten die Vergütungen reduziert werden, entgingen der DB öffentliche Zuschüsse von 1 Mrd. Euro, die sie an die Länder zurücküberweisen müsste. Die Nahverkehrssparte bestimmt ganz entscheidend den Börsenwert der DB. Es wäre sinnvoll, vor einem Börsenprospekt den Ausgang des Verfahrens abzuwarten. Es wird aber vorgegangen wie bei der Telekom, denn alle wissen: Wenn der Börsenprospekt unwahre Aussagen macht, haftet der Emittent. Die VuL AG soll vor Abschluss des EU-Verfahrens privatisiert sein. Schlimmstenfalls muss der Bund Teile des Börsenerlöses zurückzahlen. ‚Rosige‘ Aussichten für den Steuerzahler: Die Bahn ist privatisiert, und er muss auch noch Geld drauflegen.

Die saubere Lösung wäre, auf eine Privatisierung des Nahverkehrs schon aus börsenrechtlichen Gründen zu verzichten, bis das Prüfverfahren abgeschlossen ist. (AM: Auch auf die Privatisierung des Fern- und Güterverkehrs muss verzichtet werden. Die Trennung macht keinen Sinn. Das hat die schon einmal eingeleitete Trennung kurz nach der Reform von 1994 gezeigt.)

Eigentumssicherungsmodell für den Bahnvorstand

Die ganze Konstruktion des Holdingmodells ist von der DB entwickelt und vom Bundesfinanzminister nur ‚vorgeschlagen‘ worden. Diese merkwürdige Lobby-Beziehung wird spätestens von folgenden Untersuchungsausschüssen aufgedeckt werden. Warum will Bahnchef Mehdorn nun Vorstandsvorsitzender der teilprivatisierten VuL AG werden und Vorstandsvorsitzender der DB AG bleiben? Macht und Geld. Die Vorstandsgehälter der DB AG haben sowohl im branchentypischen Vergleich als auch gemessen an anderen (ehemaligen) Staatsunternehmen eine Sonderstellung erreicht. Die Jahressaläre:

DB Vorstandsvorsitzender:	ca. 3,0 Mio. Euro	(Mehdorn)
DB Wirtschaft/Politik-Vorstand	ca. 1,5 Mio. Euro	(Wiesheu)
KfW Vorstandsvorsitzende	ca. 0,44 Mio. Euro	(Matthäus-Meier)
Deutsche Post Vorstandsvorsitzender	ca. 0,9 Mio. Euro	(Zumwinkel)
Lufthansa Vorstandsvorsitzender	ca. 2,0 Mio. Euro	(Mayrhuber)
SNCF Chef (Frankreich)	ca. 0,3 Mio. Euro	(Pepy)
SJ CEO (Schweden)	ca. 0,5 Mio. Euro	(Forsberg)
SBB CEO (Schweiz)	ca. 0,4 Mio. Euro	(Weibel)
Arriva CEO (GB)	ca. 0,9 Mio. Euro	(Martin)

Als karnevalistisch sind die Aufschreie insbesondere sozialdemokratischer Politiker zu werten, wenn es um deutsche Manager-Gehälter geht. Bei den bundeseigenen

Unternehmen wäre die beste Gelegenheit, wieder zu europäischen Maßstäben zurückzukehren. Aus naheliegenden Gründen ist dies nicht gewollt.

Die saubere Lösung wäre, Bahnchef Mehdorn zu zwingen, sich zu entscheiden. Entweder Chef der bundeseigenen DB AG zu bleiben oder Chef der teilprivatisierten VuL AG zu werden. Beides geht nicht. Nur so lassen sich Interessenkonflikte vermeiden.

Länder müssen beteiligt werden

Es wird der Eindruck vermittelt, die Privatisierung können an den Ländern vorbei gemacht werden. Dem ist nicht so.

Der Privatisierungsvertrag sieht den Abschluss der besagten LuFV vor. Der Bund verpflichtet sich zur Zahlung eines jährlichen Infrastrukturbeitrags in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. Euro an die EIU. Da der Bund zu zukünftigen Leistungen verpflichtet werden soll, bedarf es einer Verpflichtungsermächtigung, also einer Ermächtigung von Bundestag und Bundesrat an die Bundesregierung, künftige Haushaltsjahre in rechtlich verbindlicher Form zu belasten. Diese Auffassung hat die Bundesregierung bejaht (BT, Drs. 16/6168).

Sowohl dem Bundestag als auch dem Bundesrat obliegt also eine indirekte Mitwirkungsmöglichkeit. Ohne die Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers (also auch des Bundesrats) zu einer LuFV ist das Holdingmodell nicht umsetzbar. Der von der DB vorgegebene Zeitrahmen, der eine Zuleitung des Wertpapierprospekts zur Billigung an die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen bis Ende September vorsieht, scheint ehrgeizig, wenn bis dahin keine Verpflichtungsermächtigung vorliegt.

Die saubere Lösung wäre, im Zuge des Haushaltsgesetzgebungsverfahrens festzulegen, dass die Infrastrukturinvestitionen der EIU durch einen neutralen Vorstand und unabhängig von der DB AG gesteuert werden, ansonsten sie nur dort vorgenommen werden, wo die teilprivatisierte VuL AG dies wünscht (oder Länder bestraft werden, die Aufträge an Dritte vergeben).

Zusammenfassung

Die hier dargestellten Risiken sollten im Zuge des weiteren Privatisierungsverfahrens aufgelöst werden. Es wird in der weiteren Diskussion die Nagelprobe werden, auf welcher Seite man steht - als Wahrer des öffentlichen Eigentums oder als Interessenvertreter privater Investoren. Die saubersten Lösungen wären

- eine Verschiebung von Mitarbeitern der teilprivatisierten VuL AG zum faktisch staatlichen Geschäftsfeld Dienstleistungen der DB zu unterbinden
- die Auflösung der Ergebnisabführungsverträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) an die DB AG und ein unabhängiger Vorstand für die EIU. Nur so kann verhindert werden, dass öffentliche Überzahlungen an die DB AG

abgeführt werden und Investitionen nur dort getätigt werden, wo die teilprivatisierte VuL AG dies wünscht

- die Einnahmen aus dem Börsengang vollständig zum Schuldenabbau der DB AG zu verwenden, ansonsten muss die Bahn nach 1994 ein zweites Mal durch den Steuerzahler komplett entschuldet werden
- die Logistik getrennt vom Nah- (Fern- und Schienengüter, AM) -verkehr zu privatisieren, dann kann auch jeder Privatinvestor das Risiko bewerten und der deutsche Nahverkehr müsste nicht als Rückversicherung erhalten
- der Verzicht des Staats auf risikobehaftete Auslandsengagements, sie sollten ausschließlich zu 100% privatisierten Unternehmen überlassen werden
- die Aussetzung der Privatisierung des Nahverkehrs aus börsenrechtlichen Gründen, bis das EU-Prüfverfahren abgeschlossen ist
- Bahnchef Mehdorn zu zwingen, sich zu entscheiden: Entweder Chef der bundeseigenen DB AG oder Chef der teilprivatisierten VuL AG zu werden, um Interessenkonflikte eindeutig auszuschließen.