

„Getrennt oder gemeinsam“ – Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn

Florian Fuß



Florian Fuß

Zusammenfassung

Die Privatisierung von Bereichen der Daseinsfürsorge steht aktuell auf der Agenda. Die Bundesregierung plant als nächstes die Privatisierung der Deutschen Bahn, d.h. den Verkauf der Aktien an private Investoren. Nach Misserfolgen im Bereich der Privatisierung und Regulierung im Inland, z.B. im Bereich der Energieversorgung, und Ausland, wie z.B. die Eisenbahnprivatisierung in Großbritannien und Estland, wird allerdings zunehmend Kritik an der Entstaatlichung wichtiger Infrastrukturbereiche laut. Seit den verheerenden Zugunglücken in Großbritannien vor einigen Jahren stellt sich zudem die Frage der technischen Trennbarkeit von Netz und Betrieb im Eisenbahnwesen. Genau an dieser Frage, der Trennung von Netz und Betrieb ist nun ein massiver politisch und ökonomisch geführter Streit entbrannt. Die Politik befindet sich dabei in dem Dilemma zwischen erwarteten hohen Erlösen aus dem Börsengang und der Schaffung eines größtmöglichen Wettbewerbspotenzials. Angesichts der großen Zahl der von dieser Entscheidung Betroffenen, namentlich der Beschäftigten der Deutschen Bahn, ist es fraglich, in wieweit ordnungspolitische oder technisch-fachliche Aspekte den Ausschlag geben werden.

1. Einleitung

Seit der Bahnreform im Jahre 1994, bei der die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengeschlossen und komplett entschuldet wurden, ist die Bahn in einer privaten Rechtsform – der DB AG – als hundertprozentiges Bundeseigentum organisiert.

Der Bund übernahm die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn von rund 34 Mrd. Euro und verpflichtete sich, den investiven Nachholbedarf der Deutschen Reichsbahn von rund 16 Mrd. Euro zu tragen. Dieser Start sollte der DB AG ermöglichen, als Wirtschaftsunternehmen in einem freien Verkehrsmarkt zu agieren. Bis zum Jahr 2003 erhielt die DB AG zudem 38 Mrd. Euro Bundesmittel für Investitionen (vgl. Bundesrechnungshof, 2006: 5).

Mit der Bahnreform strebte der Gesetzgeber an, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sowie mittel- bis langfristig den Bundeshaushalt zu entlasten. Die von allen Parteien –

Mit der Bahnreform strebte der Gesetzgeber an, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sowie mittel- bis langfristig den Bundeshaushalt zu entlasten.

mit Ausnahme der PDS – getragene Reform hatte damals noch keine weitere Privatisierung zum Ziel. Lediglich die FDP hatte einen späteren Börsengang bereits ins Auge gefasst.

Der geplante Börsengang, dessen Ausgestaltung derzeit in der Öffentlichkeit diskutiert wird, darf dabei nach Aussage der Befürworter nicht hauptsächlich als

Pro: Der geplante Börsengang ist die Weiterführung des bereits beschrittenen Weges

Entstaatlichung und Mobilisierung von Staatsvermögen gesehen werden, sondern ist die Weiterführung des bereits beschrittenen Weges. Über die Hereinnahme privater Investoren soll eine weitere Effizienzverbesserung der Bahn erreicht werden. „Die DB AG ist dabei nicht bloß im deutschen Umfeld zu bewerten, sondern auch und insbesondere im europäischen Kontext, da der grenzüberschreitende Verkehr sowohl höchste Anforderungen an die Eisenbahn stellt, als auch größtes zukünftiges Wachstumspotential darstellt.“ (Booz Allen Hamilton, 2006: 45)

Contra: Eine in privater Hand befindliche Bahn könnte sich auf diejenigen Strecken konzentrieren, die die höchsten Renditen einbringen

Die Kritiker des Börsengangs fürchten, dass eine tatsächlich in privater Hand befindliche Bahn sich auf diejenigen Strecken konzentrieren könnte, die die höchsten Renditen abwerfen. „Sie werden im Umkehrschluss solche Strecken, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr betreiben bzw. sie werden Bund, Länder und Kommunen zu höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.“ (Wolf, 2006) Des Weiteren wird befürchtet, dass der aus der Privatisierung erzielte Erlös nur einen Bruchteil des tatsächlichen Marktwertes ausmacht und so Volksvermögen in Milliardenhöhe verschenkt würde.

Die DB AG strebt hingegen seit geraumer Zeit eine rasche Privatisierung des Unternehmens im Zuge eines Börsengangs an. Die Entscheidung über die Wahl des Strukturmodells heute ist dabei ein kontrovers diskutierter Punkt und bestimmt die Spielregeln für den Wettbewerb und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems Bahn für die nächsten drei bis fünf Jahrzehnte. Korrekturen eventuell fehlerhafter Entscheidungen können nur bedingt zurückgenommen werden.

Auch wird immer wieder das Fehlen einer politischen Diskussion über das „ob“ angemahnt. Den Grund hierfür erklärt Hermann Scheer – Träger des Alternativen Nobelpreises (1999) - wie folgt: „*Interessant ist, dass die Frage des Ob in den Koalitionsverhandlungen nicht entschieden war. Nach meinen Informationen hat der damalige bayerische Wirtschaftsminister Wiesheu dafür gesorgt, dass im Koalitionsvertrag nur noch die Frage des Wie offen blieb. Wie wir wissen, trat er nach Abschluss der Koalitionsverhandlungen von seinem Amt zurück und wurde Mitglied des Bahn-Vorstands.*“

2. Die ökonomischen Modelle der Privatisierung

In einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie vom Bundesministerium für Finanzen in Auftrag gegebenen Studie wurden fünf verschiedene Varianten eines möglichen Börsenganges dargestellt und untersucht. Ein Konsortium unter Führung der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton

veröffentlichte im Januar 2006 das Gutachten mit dem Namen „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG – mit und ohne Netz“ (PRIMON). fünf verschiedene Varianten eines möglichen Börsengangs

Die dabei vorgestellten Varianten reichen von einer Veräußerung von Anteilen des bestehenden integrierten Konzerns bis zu einer vollständigen Privatisierung der Transportbetriebe nach erfolgter Trennung von Transport und Schienennetz. Sie lassen sich im Einzelnen wie folgt zusammenfassen:

Variante 1 ist das „Integrierte Modell“ – die DB AG geht als Ganzes, mit dem Netz, an die Börse und entspricht damit im Wesentlichen der aktuellen gesellschaftsrechtlichen Struktur des DB-Konzerns. Die Anteile an der DB AG könnten dann mit Blick auf die Verfassung nur zu 49 Prozent über die Börse verkauft werden, da nach Art. 87e Grundgesetz der Staat dauerhaft Mehrheitseigentümer der Schieneninfrastruktur (dazu zählen neben den eigentlichen Gleisen auch alle anderen Netzinfrastrukturen wie Bahnhöfe, Umschlaganlagen, Energieversorgung etc.) bleiben muss. In diesem Fall wäre der Bund gezwungen, jede Kapitalerhöhung des teilprivatisierten Unternehmens im gleichen Maße wie die privaten (Mit-) Eigentümer nachzuvollziehen. Durch die fortbestehende Beteiligung des Bundes am Unternehmen könnte dieser zukünftig auch von eventuellen Dividendenzahlungen der einzelnen Konzerntöchter, die erwartet werden, - insbesondere aus dem Logistikgeschäft – profitieren. Variante 1: „Integriertes Modell“

Variante 5, das „Trennungs-Modell“, steht am anderen Ende der Skala: Nur die Verkehrsgesellschaften (Personen-, Fern- und Güterverkehr bzw. Logistik)¹ gehen an die Börse – als Ganzes oder bereits in Einzelgesellschaften. Die Infrastruktur inklusive ihres Betriebs (z.B. Signalanlagen) und des Unterhalts (Instandhaltung, Investitionen) – die aktuelle DB Netz AG – wird ausgegliedert und bleibt mehrheitlich in Bundesbesitz. Die Umsetzung der Trennung würde allerdings den Börsengang um einige Jahre verzögern und zusätzliche Kosten verursachen, der „restliche“ Teil des Unternehmens könnte dann jedoch zu einhundert Prozent veräußert werden. Variante 5: „Trennungs-Modell“

Zwischen diesen beiden „Extrem-Varianten“ liegen drei weitere Formen eines möglichen Bahn-Börsengangs:

Variante 2, auch „Eigentumsmodell-Grundvariante“ genannt: Die Eisenbahninfrastruktur („Eigentums-gesellschaft“) wird formal ausgegliedert und bleibt beim Bund. Alle operativen Aufgaben, die mit dem Netz verbunden sind, einschließlich der Trassenvergabe, bleiben jedoch auf Basis eines langfristigen Pachtvertrags bei der DB AG, die dann allerdings nur zu 49 Prozent privatisiert werden könnte (weil faktisch das Netz unter Kontrolle der DB AG steht). Variante 2: „Eigentumsmodell-Grundvariante“

Variante 3 wird als „Eigentumsmodell-Gestaltungsvariante“ bezeichnet. Der auszugliedernden und in Bundesbesitz befindlichen Netzgesellschaft sind auch Aufgaben wie Trassenvergabe sowie bestimmte übergeordnete (steuernde) Aufgaben des Infrastrukturmanagements (Planung) zugeordnet. Nun könnte die „Rest - DB AG“ zu 100 Prozent privatisiert werden. Variante 3: „Eigentumsmodell-Gestaltungsvariante“

Schließlich Variante 4, das „*Finanzholding Modell*“. In diesem wird die derzeit deutlich zentral gelenkte DB AG umgewandelt in eine Holding, die die Einzelgesellschaften nur über Finanzinstrumente lenkt. Damit würde

Variante 4:
„Finanzholding Modell“ die Netz AG auch weitgehend selbständig. An ihr würde sich der Bund mehrheitlich beteiligen. Somit könnte die DB AG zu 100 Prozent an der Börse verkauft werden (vgl. Booz Allen Hamilton, 2006).

2.1 Die Grundentscheidung: Privatisierung mit oder ohne Netz

Bereits bei der grundsätzlichen Entscheidung – mit oder ohne Netz – ergeben sich eine Vielzahl von Argumenten für und wider beider Möglichkeiten.

- In einer Loslösung des Unternehmens vom Schienennetz sehen Befürworter die beste Möglichkeit eines *diskriminierungsfreien Zugangs* für andere Anbieter. Der dadurch entstehende Wettbewerb auf der Schiene könnte zu deutlich billigeren Preisen und zusätzlichem Verkehr führen. Die Gutachter von Booz Allen Hamilton prognostizieren hierfür einen Anstieg im Bereich des Güterverkehrs von über 41 Prozent bis 2020 (vgl. Booz Allen Hamilton, 2006: 38).
- Allerdings gehen durch die Trennung auch wichtige *Synergien*, die zwischen Transport und Infrastruktur bestehen, verloren. Die Gutachter beziffern den Wert dieser Synergien kumuliert von 2006 bis 2009 auf 1,1 Mrd. Euro. Dabei geht es um „Vorteile, die sich aus der integrierten Betrachtungs- bzw. Arbeitsweise ergeben (z.B. Störfallmanagement oder Innovationsplanung und -umsetzung, die am besten durch gleichzeitige Betrachtung von Rollmaterial und Netz bearbeitet werden). Beispielhaft seien hier Abstimmungsprozesse, namentlich im Investitionsbereich bzw. auch im Leistungserstellungsprozess, genannt.“ (Booz Allen Hamilton, 2006: 14)
- Zusätzlich würden *Trennungskosten* im selben Zeitraum in Höhe von 1,5 Mrd. Euro anfallen. Dies sind vor allem Kosten, die durch die Neustrukturierung des Unternehmens und durch die Neuorganisation des internen Arbeitsmarktes (Aufbrechen der heutigen Tarifverträge), entstehen. Die zu erwartende Rendite aus der Privatisierung würde nach dem Gutachten ebenfalls kleiner ausfallen, da die Position des Unternehmens auf dem Kapitalmarkt ohne das Grundeigentum deutlich geschwächt würde.
- Kritiker des integrierten Modells verweisen auf den Konflikt zwischen den *Renditeerwartungen privater Anleger und der volkswirtschaftlichen Bedeutung* des auch langfristig nicht rentabel zu betreibenden Schienennetzes. Der Staat wäre als Zuschussgeber für das Netz an ein teilweise in Privatbesitz befindliches Unternehmen gebunden, das zudem in Konkurrenz zu privaten Unternehmen auf den weltweiten Logistikmärkten agiert. Durch die Minderheitsbeteiligung privater Anteilseigner würde der Bund im Gegenzug zu den erhofften Privatisierungserlösen einen Einflussverlust über das Schienennetz hinnehmen müssen, der jedoch keineswegs mit einer entsprechenden Minderung seiner grundgesetzlichen Verantwortung für das Schienennetz einhergehen würde.

Der Einfluss privater Anteilseigner könnte möglicherweise durch die Ausgabe von Vorzugsaktien beschnitten werden. Bei dieser Aktiengattung fehlt im Gegensatz zur Stammaktie das Stimmrecht, als Ausgleich dafür sind in der Regel Vorrechte bei der Gewinnverteilung und auch im Falle der Auflösung der Aktiengesellschaft verbrieft. Zwar darf der Anteil von Vorzugsaktien am Grundkapital den der Stammaktien nicht überschreiten, da jedoch der Bund aus den erwähnten rechtlichen Gründen im Besitz von 51 Prozent der Aktien bleiben muss, könnten die für den freien Markt bestimmten Aktien als Vorzugsaktien emittiert werden.

Bei der Berücksichtigung haushaltspolitischer Überlegungen, müssen neben dem möglichen Unternehmenswert, den Dividenden und dem Wert der Infrastrukturgesellschaft auch vor allem Regionalisierungsmittelersparnisse betrachtet werden, die dadurch entstehen können, dass bei zunehmendem Wettbewerb die Besteller (bspw. Länder oder Kommunen) bessere Angebote realisieren können. Diese Ersparnisse würden zwar zunächst bei den Ländern anfallen, eine Entlastung des Bundes würde aber mit Sicherheit diskutiert werden.

Folgende Bewertungsmatrix grenzt die fünf Varianten bezüglich wichtiger Dimensionen nochmals voneinander ab:

Bewertungsdimension	Integriertes Modell	Eigentumsmodell	Eigentumsmodell Gestaltungsvariante.	Finanzholding	Getrenntes Modell
Wettbewerbs- und Kundeninteresse	Mittel vorteilhaft	Mittel vorteilhaft	Vorteilhaft	Vorteilhaft	Sehr vorteilhaft
Kapitalmarktfähigkeit	Sehr vorteilhaft	Vorteilhaft	Mittel vorteilhaft	Mittel vorteilhaft	Mittel vorteilhaft
Haushalts- und Vermögenseffekte des Bundes aus Kapitalmarktsicht ² (in EUR Mrd.; Werte in [X] bei 49 % - Privatisierung)	14-23 [14-23]	14-23 [14-23]	10-18 [13-21]	9-16 [11-19]	8-14 [10-17]
Institutionelle Rahmenbedingungen (EU-Vorgaben, Anpassungsaufwand, Gestaltungsspielraum)	Erfüllt nur Minimalanforderungen Geringer Anpassungsaufwand	Höherer Gestaltungsspielraum Mittlerer Anpassungsaufwand	Sehr hoher Anpassungsaufwand EU-Vorgaben deutlich besser erfüllt	Erfüllt Minimalanforderungen Mittlerer Anpassungsaufwand	Erfüllt EU-Idealvorstellung Mittlerer Anpassungsaufwand

Quelle: Booz Allen Hamilton (2006): Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, Seite 455

Die Entscheidung für eine der Privatisierungsvarianten kann allein auf Grund der ökonomischen Aspekte nicht gefällt werden, da zwar jedes Modell in einzelnen Dimensionen Vorzüge aufweist, keines jedoch die übrigen dominiert.

3. Positionen politischer und gesellschaftlicher Akteure

3.1 Für die Trennung von Bahn und Netz

Keine Lösung der
Infrastrukturprobleme, keine
Intensivierung des
Wettbewerbs

Die Gruppe, die eine Trennung von Bahn und Netz befürwortet, umfasst in- und ausländische Wettbewerber, Industrieverbände, sowie eine Vielzahl von Experten und Wissenschaftlern. Als prominente Befürworter einer Trennung sind der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Fahrgastverband PRO BAHN, sowie der Bundesverband der Verbraucherzentralen zu nennen. Ihrer Meinung nach würde eine Beteiligung des Kapitalmarktes an der Infrastruktur – namentlich dem Schienennetz und den Bahnhöfen – nicht dazu führen, dass dieser dem Staat die Probleme mit der Eisenbahninfrastruktur abnähme, sondern, dass der Staat diese in verschärfter Form um ein paar Jahre verzögert zurückbekäme (vgl. VCD/ PRO BAHN, 2006).

Als wichtiges Beispiel hierfür wird immer wieder die Privatisierung des britischen Eisenbahnnetzes herangezogen. Dort habe der private Netzbetreiber Teile des Schienennetzes so stark vernachlässigt, dass es zu mehreren schweren Unfällen gekommen sei (vgl. ADAC, 2006).

Auch ist nach Aussage der Verbände mit einer Intensivierung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr – und den damit positiven Effekten für den Kunden – nicht zu rechnen, solange die Deutsche Bahn AG im Besitz des Schienennetzes ist, da die Bahn selbst kein Interesse an einem Wettbewerb habe und sich in der Lage sieht, den Zugang zum eigenen Netz weitgehend autonom zu regeln. Die von der Bahn als Beleg für bereits herrschende Konkurrenz angeführten 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, haben lediglich einen in Trassenkilometern bemessenen Marktanteil von 8,7 %, sodass von Wettbewerb keine Rede sein kann (vgl. DB AG, 2005).

Trotz einer Trennung von Bahn und Netz und einer klaren Haltung für mehr Wettbewerb auf den Schienen, fordern die Verbände zusätzlich staatliches Engagement, was integrierte Angebote wie Fahrplankoordination, einheitliches Vertriebssystem und europaweites Schienennetz angeht. In einer weiteren direkten Stellungnahme zur PRIMON-Untersuchung, sieht der Fahrgastverband PRO BAHN die Position der Verbände bestätigt und das Modell der Trennung von Bahn und Netz (Variante 5) als eindeutig überlegen, was die Bereiche Wettbewerb, Bürokratie, Haushalt und Arbeitsplätze angeht (vgl. Engel/Kemnitz, 2006).

3.2 Gegen die Trennung von Bahn und Netz

An der Spitze der Befürworter einer integrierten Variante, also eines Börsenganges von Netz und Betrieb, stehen vor allem die Verkehrsgewerkschaft GDBA, sowie das Management der DB AG. Die Gewerkschaft veröffentlichte bereits mehrere Stellungnahmen zur Kapitalprivatisierung der DB AG, in denen sie ihre Position darlegt. Die Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem Konzernverbund und damit die Zerschlagung des Bahnkonzerns, wird aus verkehrs- und beschäftigungspolitischen Gründen, unabhängig von den künftigen Eigentumsstrukturen, von ihr klar abgelehnt (vgl. GDBA, 2006).

Nur mit dem Erhalt des integrierten Konzerns bestehe ihrer Ansicht nach die Chance, das bereits international aufgestellte Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln. Besondere Schwächen einer Trennung sieht die GDBA in dem Verlust der Synergie bei der Verzahnung von Betrieb und Fahrweg, da diese im Verbund investieren und produzieren würden. Durch eine Aufspaltung könnte es zu einer erheblichen Verlangsamung der technischen Entwicklung in diesem Bereich kommen.

GBDA: Nur mit Erhalt des integrierten Konzerns besteht die Chance, das Unternehmen erfolgreich weiterzuentwickeln

Auch der Argumentation über eine Diskriminierung von Wettbewerbern bei einer Integration tritt die Gewerkschaft entgegen, denn Rückgrat des Schienengüterverkehrs und Auslastungsgarant ist der so genannte Einzelwagenverkehr³. Aufgrund der Komplexität und Kapitalintensität dieser Verkehrsart würden in dieser Sparte auch nach einer Abtrennung der Infrastrukturgesellschaften Konkurrenten weiterhin auf sich warten lassen. Bleibt auf der Suche nach Diskriminierungspotentialen von Wettbewerbern – also die Behinderung von deren Marktzugang – nur der Verkehr mit Ganz- bzw. Shuttlezügen. Doch in diesem Segment erzielen neue Unternehmen überdurchschnittliche Zuwachsraten. Mittlerweile entfallen im gesamten Schienengüterverkehr, also einschließlich des Einzelwagenverkehrs, bereits über 15 Prozent (2005) auf dritte Schienenverkehrsunternehmen – Tendenz steigend, so der GDBA.

Zur Bestätigung dieser Position verweist die Bahn auch auf ein in Auftrag gegebenes Gutachten zum Thema „Marktbeherrschung“ des Instituts für Infrastruktur und Kommunikationsdienst. Daraus geht hervor, dass die Bahn in den untersuchten Märkten – Geschäftskunden-, Personennah-, Massengut- und Einzelwagenladungsverkehr – keine Monopolstellung besitze, sondern die Möglichkeit auf LKW oder Flugzeug auszuweichen sehr groß sei (vgl. Franz/Müller, 2006).

Zu einem anderen Urteil kommt die Monopolkommission der Bundesregierung in ihrem Sondergutachten zur Privatisierung der Bahn. Im Mittelpunkt der Frage nach dem Privatisierungsmodell stehe der Wettbewerb auf der Schiene, der durch die Teilprivatisierung verbessert werden solle. Eben dieser Wettbewerb ist aus Sicht der Monopolkommission in einem integrierten Modell nicht gewährleistet (vgl. Monopolkommission, 2006).

Der Versuch der Gewerkschaft, das von ihnen präferierte Modell mit Streiks durchzusetzen, wird von den Befürwortern einer Trennung scharf kritisiert. „Langfristig sehen wir gesicherte Arbeitsplätze nur durch mehr Verkehr auf der Schiene, mit einer Trennung von Netz und Betrieb, wobei das Netz vollständig in Staatshand verbleiben müsse“, erklärt Marcel Drews vom Fahrgastverband PRO BAHN (vgl. DREWS, 2006). Die Gewerkschaft hingegen befürchtet bei einer Trennung den Verlust von bis zu 50.000 Arbeitsplätzen.

3.3 Grundsatzkritik am Börsengang

In einer weiteren Stellungnahme bezieht sich die GDBA direkt auf das PRIMON Gutachten. Hierbei gibt die Entwicklung der öffentlichen und politischen Diskussion nach der Veröffentlichung des Gutachtens aus Sicht der Verkehrsgewerkschaft nicht mehr die Gewähr, dass der Bestand des integrierten

Konzerns politisch noch möglich ist, sondern die öffentliche Meinung verstärkt zu einer Trennung tendiert. Unter diesen Bedingungen lehnt die Verkehrsgewerkschaft GDBA einen Börsengang an sich ab, da dieser ihrer Ansicht nach keine zwingende Folge der Bahnreform ist (vgl. GDBA, 2006).

Ebenfalls gegen jede Form des Börsengangs wendet sich das Bündnis „Bahn für alle“. Ihm gehören Attac, BUND, Naturfreunde, Bahn von unten (in Transit), Bürgerbahn statt Börsenbahn, Umkehr, Robin Wood, sowie der Landesverband Brandenburg des VCD und andere an. Einer der Hauptkritikpunkte des Bündnisses ist die Aussage, dass der an der Börse erzielte Wert des Unternehmens nur einen Bruchteil des tatsächlichen Wertes ausmache, sodass etliche Milliarden Euro „verschenkt“ würden (Wolf, 2006). Für Investoren ist dies natürlich äußerst reizvoll, da der Börsenkurs so langfristig steigen könnte. Die Organisationen empfehlen als Vorbild die Schweizerische Bundesbahn. Dieses Modell wurde, laut Angaben der Organisation, im PRIMON-Gutachten nicht untersucht. Zusätzlich melden sich auch immer wieder Stimmen zu Wort, die nur den vollständigen Börsengang der in den letzten Jahren erworbenen Logistikunternehmen Schenker und Bax fordern. Darüber hinaus solle die Bahn als klassische Staatsbahn im Bundesbesitz bleiben.

Kritik: der an der Börse erzielte Wert des Unternehmens mache nur einen Bruchteil des tatsächlichen Wertes aus

4. Die politische Entscheidung

Nachdem das PRIMON-Gutachten breit diskutiert wurde, standen noch zwei Varianten mit jeweils einer Untervariante zur Diskussion. Diese waren das Ergebnis einer Runde im Kanzleramt Ende September 2006, an der die Minister für Finanzen, Verkehr und Wirtschaft teilnahmen.

Die Modelle orientierten sich teilweise stark an denen des PRIMON Gutachtens. So entsprach eines der beiden Grundmodelle direkt der ersten Variante des Gutachtens. Die Modifikation sah hingegen noch eine so genannte „Rückholoption“ vor. Dabei würde sich der Bund im Rahmen von zuvor vertraglich geregelten Bedingungen die Möglichkeit vorbehalten, das Netz zurückzukaufen. Dies wäre dann relevant, wenn private Investoren (wie von den Kritikern von Variante 1 des PRIMON Gutachtens befürchtet) das Netz verkommen lassen und auf Verschleiß fahren würden.

Das zweite Modell sah eine stärkere Trennung von Netz und Betrieb vor. Die Infrastruktur sollte in eine staatliche Infrastrukturgesellschaft überführt und alle Transportgesellschaften der Bahn (DB Regio, DB Reise & Touristik, Stinnes-Schenker mit DB Railion) an private Investoren verkauft werden. Die Nutzung, Wartung und Verantwortlichkeit für die Infrastruktur sollte entweder operativ bei der DB AG liegen oder durch ein „Nießbrauchrecht“ vertraglich für einen längeren Zeitraum an die Bahn gebunden werden. Auf die Infrastrukturgesellschaft könnten aber dennoch Aufgaben wie die Regelung des Zugangs zu den Trassen übertragen werden.

stärkere Trennung von Netz und Betrieb

Eine komplette Trennung wie im PRIMON-Gutachten noch untersucht und von FDP und Bündnis 90/Die Grünen unterstützt, stand somit nicht mehr zur

Debatte. Häufig wird in diesem Zusammenhang auf die heutige Situation auf dem Strommarkt verwiesen und deshalb der Einbehalt des Bahnnetzes eingefordert. Beide Parteien sprachen sich jedoch nicht grundsätzlich gegen einen Börsengang aus, sondern unterstützen vielmehr Modell 2.

Auch in der Regierung blieben die Differenzen sehr groß. Während Verkehrsminister Tiefensee (SPD) sein eigenes „Eigentumssicherungsmodell“⁴ in den Vordergrund stellte, liebäugelte das Finanzministerium mit einem Börsengang des integrierten Konzerns. Davon versprach sich Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) den schnellsten Privatisierungserfolg (vgl. Wanner, 2006). Wirtschaftsminister Michael Glos (CSU) tendierte hingegen eher zum zweiten Modell und wurde dabei von fast allen maßgeblichen Verkehrspolitikern von CDU/CSU (Dirk Fischer), SPD (Uwe Beckmeyer), FDP (Horst Friedrich) und Bündnis 90/Die Grünen (Winfried Hermann) unterstützt, da dies dem Wettbewerb am besten diene (vgl. Wolf, 2006: 3).

Nach mehreren ergebnislosen Treffen auf Staatssekretärs- und Ministerebene verständigte sich der Koalitionsausschuss am 9. November 2006 grundsätzlich auf die teilweise Kapitalmarktprivatisierung der DB AG, jedoch ohne Netz und Bahnhöfe. Bis zum 31. März 2007 soll nun das Verkehrsministerium ein Privatisierungsgesetz ausarbeiten, etwa 30 Prozent sollen dabei an die Börse gebracht werden. Bis zum Ende der Legislaturperiode 2009 sollen bis zu 49,9 Prozent des Unternehmens an private Investoren gehen. Festgelegt ist ferner, dass Gleise, Grundstücke und Bahnhöfe dauerhaft dem Bund gehören. Die Bahn darf sie aber für eine bestimmte, noch festzulegende Zeit verwalten und das Vermögen in die eigene Bilanz nehmen (vgl. Wanner/Marschall/Tauber/Bötschen, 2006).

Genau dies wirft aber viele bilanztechnische Fragen auf, wie die Opposition moniert. Auch Karlheinz Küting, Professor für Wirtschaftsprüfung an der Universität Saarbrücken, sieht bereits heiße Diskussionen auf die Politik zukommen, da die Bahn das Vermögen nur dann in ihre Bilanz nehmen kann, wenn sie „die tatsächliche Herrschaftsgewalt“ darüber ausübe. Es sei schwer vorstellbar, dass der Bund sich sein Mitspracherecht über das Schienennetz nehmen lasse. Auch Wirtschaftsprüfer bestätigen, entscheidend seien die Verträge (vgl. Wanner/Marschall/Tauber/Bötschen, 2006).

Anmerkungen

- 1 [EBIT in Mio. Euro/Beschäftigten Zahl] der einzelnen Bereiche: Fernverkehr [50/14.739], Regio [554/26.842]], Stadtverkehr [115/12.249], Railion [12/23.522], Schenker [257/38.237], Stinnes [3/1.939], Quelle: Deutsche Bahn AG, Daten und Fakten zum Geschäftsbericht 2005
- 2 Der teilweise höhere Wert aus Kapitalmarktsicht bei geringerem Privatisierungsgrad der einzelnen Varianten (Wert in der Klammer), ergibt sich aus dem Barwert der Schätzung zukünftiger Renditen aus Dividende, die der Bund nur erhält, wenn er im Besitz von Aktien bleibt. Dadurch wird zwar der Erlös durch den Verkauf von Aktien geschmälert, zukünftig können aber so möglicherweise zusätzliche Renditen realisiert werden. Besonders bei Wahl der Varianten drei bis fünf, wäre deshalb noch zu prüfen, ob sich der Wert der Privatisierung für den Bund durch ein optimiertes Halte/Freigabe-Verhältnis der Aktien noch steigern ließe. Das alleinige Betrachten der Möglichkeiten 100 oder 49 Prozent freizugeben ist hierfür nicht ausreichend, da bei diesen Modellen keine Pflicht zum Einbehalt

eines bestimmten Anteils besteht. Sollte sich dabei ein Privatisierungsgrad $< 49\%$ ergeben, wäre dieser natürlich auch auf die ersten beiden Modelle anzuwenden, allerdings dürfen hierbei die Anforderungen der EU nicht außer Acht gelassen werden.

- 3 Darunter versteht man den flexiblen Versand von Waren in einzelnen Güterwagons, von denen bei der Bahn täglich rund 50.000 Stück unterwegs sind. vgl. <http://www.railion.de/site/railion/de/leistungen/einzelwagensystem/einzelwagensystem.html>
- 4 Dieses Modell sah vor, dass der Bund formal juristisch Eigentümer des Schienennetzes bleibt, der aus dem Netz erwirtschaftete Profit jedoch der Bahn gehört.

Literatur

- ADAC (2006): Neujahrsbotschaft des ADAC, Presseerklärung vom 04. Januar 2006
- Booz Allen Hamilton (2006): Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, Berlin, (http://www.bmvbs.de/Anlage/original_948433/Gutachten-Privatisierungsvarianten-der-Deutschen-Bahn-AG-mit-und-ohne-Netz.pdf)
- Bundesrechnungshof (2006): Bericht zur Finanzierung der Bundesschienenwege, (<http://www.bundesrechnungshof.de/veroeffentlichungen/sonderberichte/bericht-finanzierung-bundesschienenwege.pdf>)
- Deutsche Bahn AG (2006): Daten und Fakten 2005, Berlin
- Deutsche Bahn AG (2005): Wettbewerbsbericht 2005, Berlin, (http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht_2005.pdf)
- Drews, Marcel (2006): Pressemitteilung PRO BAHN vom 27. September 2006
- Engel, Rainer/Kemnitz, Joachim, Bundesvorstand PRO BAHN (Hrsg.) (2006): Stellungnahme zum Gutachten Privatisierung der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, Detmold
- Franz, Oliver/Müller Gernot (2006): Zur Frage einer Marktbeherrschung durch die Deutschen Bahn AG, wik-Consult, Bad Honnef, (http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/presse/studie_marktbeherrschung.pdf)
- GDBA Verkehrsgewerkschaft (2006): Inhalt und Bewertung des Gutachtens Privatisierung der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, Frankfurt am Main
- GDBA Verkehrsgewerkschaft (2006): Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG, Frankfurt am Main
- Monopolkommission (2006): Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG, Sondergutachten 46 (http://www.monopolkommission.de/sg_46/text_s46.pdf)
- Scheer, Hermann (2006): Interview erschienen in der Stuttgarter Zeitung, 25. Oktober 2006
- VCD/PRO BAHN/Bundesverband der Verbraucherzentralen (2006): Positionspapier zum Börsengang der Deutschen Bahn AG
- Wanner, Claudia (2006): Union schlägt neues Bahnmodell vor, in Finacial Times Deutschland vom 19.10.2006, Berlin
- Wanner, Claudia/Marschall, Birgit/Tauber, Andre/Böschen, Mark (2006): Bahn-Kompromiss löst Kopfschütteln aus, Dossier in der Finacial Times Deutschland vom 10.11.2006
- Wolf, Winfried (2006): 12 Argumente gegen den Börsengang, Attac/Bahn für Alle, Frankfurt am Main
- Wolf, Winfried (2006): Boxenstop in der Rally zum Bahn-Ausverkauf, Attac/Bahn für Alle, Frankfurt am Main