

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
des Deutschen Bundestages  
am 10. Mai 2006 in Berlin

## Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Schriftliche Stellungnahme von Gottfried Ilgmann  
Berlin, 3. Mai 2006

### 1. PRIMON-Gutachten

Die Abgeordneten des Verkehrsausschusses haben sich durch Befragungen der PRIMON-Gutachter einen eigenen Eindruck über die Qualität des Gutachtens verschafft. Ansonsten wird auf zwei Kritiken verwiesen, die sich ergänzen:

- Berschin, F. und Anders, F.: Gutachten zum Börsengang der DB AG: Mehr Verkehr auf die Schiene durch Trennung in Bahn-Report 2/2006, [www.BAHN-REPORT.de](http://www.BAHN-REPORT.de). Schwerpunkt ist der diffizile Nachweis, mit welcher Chuzpe die finanziellen Wirkungen einer Privatisierung zugunsten des Integrationsmodells geschönt worden sind.
- Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV): Positionspapier zum PRIMON-Gutachten, Teil II, Stellungnahme zum Gutachten, Berlin, März 2006, [www.BAG-SPNV.de](http://www.BAG-SPNV.de). Schwerpunkt ist die Funktionsweise der fünf verschiedenen Privatisierungsvarianten und ihre unterschiedlichen Wirkungen.

Die Studie ist insofern ein Gewinn, als sie die meisten Argumente für das Integrationsmodell widerlegt oder relativiert, die der beachtliche Apparat der DB-Konzernkommunikation bislang aufwändig – bis zur Schaltung ganzseitiger Anzeigen in der Presse – ins Feld führt. Die Daten und Fakten des PRIMON-Gutachtens zwingen dazu, andere Schlussfolgerungen über das ‚Wie‘ der Privatisierung zu ziehen als es die DB bislang getan hat. In der Studie gibt es jedoch einen großen Bruch: Die analytischen Erkenntnisse sind kaum in die Empfehlungen eingeflossen, insbesondere nicht in die Ermittlung der finanziellen Vor- und Nachteile der einzelnen Modelle (zuständig: Morgan Stanley). Systematisch wurde das Integrationsmodell schön gerechnet, seine großen Risiken unter den Tisch gekehrt<sup>1</sup>, z. B. die Kosten für die Option einer Rückabwicklung aufgrund sich entwickelnder EU-Gesetzgebung.

---

<sup>1</sup> Vgl. Booz Allen Hamilton: **Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn „mit und ohne Netz“ (PRIMON)**, Berlin, Jan. 2006, S. 116. Die Gutachter empfehlen dringend, dass sich der Bund beim Integrations- und Eigentumsmodell „aus verfassungsrechtlichen Gründen“ ein „Letztzugriffsrecht“ sichert z. B. durch Optionen zum Rückkauf des Netzes oder zur Rückabwicklung von Verträgen zur Bewirtschaftung des Netzes etc.

## 2. Rückabwicklung der 2. Stufe der Bahnreform

Spätestens seit der 2. Stufe der Bahnreform zum 1. 1. 1999 (Gliederung der DB in einen Konzern mit fünf Aktiengesellschaften) hat der Bund die Eisenbahnpolitik weitgehend dem jeweiligen DB-Vorstand überlassen. Der hat das Angebot genutzt.<sup>2</sup> Er drehte die 2. Stufe der Bahnreform zurück und verlagerte alle bedeutenden Führungsfunktionen zurück auf die Konzernebene. (siehe nachfolgende Grafik). Die fünf Aktiengesellschaften DB Netz, DB Regio etc. sind eine Art unselbständiger Geschäftsfelder geworden, geführt aus dem Konzern. Die Re-Integration in den Konzern hat der DB-Vorstand unter anderem in der Absicht betrieben, Fakten zugunsten einer Privatisierung „mit Netz“ zu schaffen. Nun werden sie als Argument gegen die Trennung angeführt. Die Umsetzung erfordere mehr Zeit, die Privatisierungserlöse würden daher erst zwei Jahre später fließen. Aber sofern der Zeitverzug überhaupt relevant ist: Er wird in jedem Fall eintreten. Die Wettbewerbsneutralität des Netzes ist nicht herzustellen, wenn Entscheidungen über die Infrastruktur im Konzern getroffen werden. Möglich, dass die EU das aktuelle Konstrukt formal toleriert. Unwahrscheinlich ist jedoch, dass sie die damit beabsichtigte Entscheidungspraxis akzeptiert. Es wird Auflagen geben, die das ganze Konstrukt sinnlos machen.



Quelle: [www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/aufeineinblick/aufeineinblick.html](http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/aufeineinblick/aufeineinblick.html)

### Aktuelle DB-Konzerngliederung

## 3. Die Vision des DB-Vorstands

Der DB-Vorstand strebt eine Teilprivatisierung des re-integrierten Konzerns an und fordert als zwingende Voraussetzung hierfür den „strategischen Einfluss“ auf das Netz (= Erhalt des Diskriminierungspotentials für Wettbewerber auf der Schiene), langfristige bis ewige Alimentationen mit Regionalisierungsmitteln und einen pauschalen „kapitalkonformen“<sup>3</sup> Netzzuschuss auf hohem Niveau. Der Spielraum, sich hoch und preiswert zu verschulden, bliebe erhalten, denn letztlich haftet der Bund wegen seiner Mehrheitsbeteiligung. Zu der ist er wegen des integrierten Netzes gemäß Verfassung dauerhaft verpflichtet.

Eine weitere Forderung des Vorstandes: Der Bund solle dafür sorgen, dass die pauschalen, nicht ausgeschriebenen Verkehrsverträge zwischen Bund und Ländern rechtlich Bestand haben. Noch immer fahren 85 % aller Nahverkehrszüge der DB nach diesen üppig dotierten Verträgen. DB

<sup>2</sup> Ex-EU-Wettbewerbskommissar van Miert: „Wenn du einem Unternehmen die Möglichkeit gibst, den Wettbewerb zu beschränken, dann wird es das tun“. Die Analogie zum Diskurs über die deutsche Bahnreform: Wenn du der DB die Möglichkeit gibst, sich den für sie vorteilhaftesten Ordnungsrahmen des Eisenbahnverkehrs zu zimmern, so wird sie das tun.

<sup>3</sup> Rd. 2,5 Mrd. €, Verwendung nach Maßgabe der DB gemäß einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, zuzüglich weiterer 1,5 Mrd. € für Neu- und Ausbau des Netzes nach bisherigem BVWP-Verfahren.

Regio erzielt dadurch lt. Geschäftsbericht 7 % Umsatzrendite, obwohl sie zu Kosten produziert, die nach eigenen Angaben weit über denen der Konkurrenz liegen. Teile der Regionalisierungsmittel sind dadurch zu Unternehmensfrüden von DB Regio geworden. Der Bund solle dafür sorgen, dass ein Ausschreibungswettbewerb – wie er nach Ansicht der Europäischen Kommission und des BGH schon aufgrund des EG-Vertrages zwingend ist – verzögert stattfindet, damit die DB Regio als Melkkuh des DB-Konzerns nur verhalten unter Wettbewerbsdruck gerät. Auch in anderer Weise sind die Regionalisierungsmittel zu Unternehmensfrüden geworden. Der Nahverkehr trägt zu 67% aller Netzerlöse bei, der Fernverkehr 19% und der Güterverkehr 14%. Durch überhöhte Trassentgelte für den Nahverkehr, bezahlt aus Regionalisierungsmitteln, werden die Trassenentgelte für den Fernverkehr so niedrig gehalten, dass dieser mit Mühe die Gewinnschwelle erreicht. Ohne die Blutzufuhr aus Regionalisierungsmitteln via Gestaltung des Trassenpreissystems wäre der Fernverkehr hoch defizitär.<sup>4</sup>

Der bisherige Anlauf, den Schienenverkehr zu konsolidieren, hat den Steuerzahler seit der Bahnreform um die 200 Milliarden € gekostet. Der erwartete Erlös aus der 49%-Beteiligung eines „strategischen Investors“ nimmt sich mit einem einstelligen Milliardenbetrag<sup>5</sup> dagegen mickrig aus. Er soll die Eigenkapitalstruktur für weitere Einkäufe stärken. Dann kann die DB mit ihrem unsanierten Schienenverkehr zum internationalen Logistik- und Mobilitätskonzern zu Wasser, zu Lande und in der Luft aufsteigen. Dadurch schrumpft der relative Anteil des Schienenverkehrs. Milliarden schwere Synergieeffekte sollen die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des DB-Schienenverkehrs mehr als ausgleichen. Aber: Diese Synergien sind nicht nachweisbar und gegenzurechnen wären die Nachteile aus der Komplexität des Konzerns, so die PRIMON-Gutachter.<sup>6</sup> Diese Synergien sind wahrscheinlich sogar negativ wegen des Interessenkonfliktes zwischen Logistik und Schienengüterverkehr.<sup>7</sup>

Die Vision des globalen Konzerns, an dem in Europa – ja weltweit – „niemand vorbeikommt“, klingt dynamisch. Kampfbereit wollen „DB-ler“ und Gewerkschaften an der Seite des Vorstands „unsere Bahn“ retten, sich ihrer „Zerschlagung“ entgegen stemmen. „Unsere Bahn“ klingt nach Bewahrung des Gemeinwohls. Oder nur des „gemeinen eigenen Wohls“ (H.-J. Ewers)?

#### 4. Die Vision Europas

Die Regierungskommission Bahn (RKB) war mit ihrer Vision 1991 in Europa Avantgarde, beim Besteller-/ Erstellerprinzip des SPNV zusammen mit Schweden und Großbritannien. Das ehemalige Staatsmonopol sollte überführt werden in eine leistungsfähige Wettbewerbsbranche mit Kostensenkungs- und Innovationswettbewerb, um mehr Verkehr auf die Schiene zu ziehen und so die Zahlungen aus dem Bundeshaushalt zurückzufahren. Diese Vision wirkt langweilig im Vergleich zu der des DB-Vorstandes, ist aber in ganz Europa durch Weiterentwicklung zur Vision Europas geworden – erfolgreich dort, wo sie konsequent umgesetzt wurde. So zielt auch die (sich entwickelnde) supranationale Gesetzgebung der EU darauf ab.

Das jetzige Quasimonopol der DB kann nur in eine Wettbewerbsbranche überführt werden, wenn die Infrastruktur völlig wettbewerbsneutral geführt wird. Nur die „Ausgliederung schafft glaubwürdige Voraussetzungen für die interessierte Privatwirtschaft, dass der Wettbewerb um Trassen diskriminierungsfrei verläuft und dass sich ein Markteintritt [für Wettbewerber] in den Schienenverkehr als kalkulierbares Risiko lohnt“, <sup>8</sup> wusste schon die Regierungskommission Bahn

<sup>4</sup> Vgl. Ilgmann, G.: Schriftliche Stellungnahme zum Hearing des Haushaltsausschusses des Bundestages am 4. Mai 2006 zum Haushaltsbegleitgesetz „Kürzung der Regionalisierungsmittel“.

<sup>5</sup> PRIMON, S. 40.

<sup>6</sup> PRIMON, S. 193 f.

<sup>7</sup> Die Logistikunternehmen fürchten bei Verladung auf die Schiene, dass ihr Konkurrent, die DB-Konzerntochter Schenker, auf ihre Daten zugreift (allein die Möglichkeit reicht für die Befürchtung aus). Kunden von Schenker müssen damit rechnen, dass ihnen eine Verladung mit der Bahn nur deshalb verkauft wird, weil sie dem DB-Konzerninteresse dient, aber nicht die günstigste Verkehrsmittelwahl ist, vgl. BAG-SPNV: Positionspapier, S. 8.

<sup>8</sup> Regierungskommission Bahn, Bonn, 1991, Kap. 7.1.

1991 (RKB). Die Transportgesellschaften der DB sollten, so die RKB, Kristallisationskerne sein, aus denen sich große Player im europäischen Wettbewerb entwickeln.

Würde die Netzgesellschaft unabhängig agieren, würde sie ihre Kapazitäten an die europäische Branche der Schienentransporteure aktiv vermarkten, um so das Netz besser auszulasten. Dann würden Netzinvestitionen primär auf die Beseitigung von Kapazitätsengpässen zielen und nicht einseitig auf die Interessen der Transportunternehmen des DB-Konzerns.<sup>9</sup>

## 5. Sehnsucht nach Kompromiss

Im Diskurs der Bahnpolitik wird zwischen der Vision des DB-Vorstands und der Vision Europas nach einem Kompromiss gesucht. Der aber hätte die logische Qualität von „ein bisschen schwanger“, denn die beiden Visionen schließen einander aus. Auch die vorgeschlagenen Kompromisse der PRIMON-Gutachter helfen nicht weiter. Zum Teil unterscheiden sie sich in der Wirkung fast gar nicht, so das Integrationsmodell und das Eigentumsmodell. Letzteres soll den Anschein erwecken, reversibel zu sein. Ja, aber erst nach Auslaufen eines langfristigen Vertrages über die Netzbewirtschaftung von mindestens 20 Jahren! Ein vorzeitiger Ausstieg ist nur möglich, wenn eine Entschädigung für den Entzug der Bewirtschaftung in kaum kalkulierbarer Höhe vereinbart wird. Das „Holdingmodell“ soll angeblich dem Trennungsmodell nahe stehen. Es ist kompliziert, wie die PRIMON-Gutachter selbst einräumen. Vor allem ist es sinnlos, weil es gegenüber einer klaren Trennung nur Nachteile hat. Das Modell in der Mitte beider Antipoden, das „Eigentumsmodell – Gestaltungsvariante“, ist ein Zwitter: Ein wenig *Abhängigkeit* des Netzes vom Transportkonzern, erreicht durch einen Netzbewirtschaftungsvertrag, und ein wenig *Unabhängigkeit* des Netzes vom Transportkonzern durch Übertragung von Teilfunktionen des Netzes (Planung und Vertrieb etc.) an eine autonome Netz-Managementgesellschaft. Der Zwitter ist auch nur reversibel, wenn der langfristige Netzbewirtschaftungsvertrag gegen Entschädigung in nicht kalkulierbarer Höhe an den privaten Anteilseigner gekündigt wird. Und dieser Vertrag bietet keinen ausreichenden Anreiz dafür, dass Effizienzgewinne in der Netzbewirtschaftung auch den Bund entlasten.

Warum ist die Sehnsucht in der Politik nach einem Kompromiss so groß, wenn sich außer dem DB-Vorstand (inklusive Bahnbeirat) und den „DB'lern“ bzw. ihrer Gewerkschaften kaum eine unabhängige Institution findet, die das Integrationsmodell favorisiert? Sollte das jahrelang verkündete Glaubensbekenntnis der DB „Rad und Schiene gehören zusammen“ sich in der Politik so eingebraunt haben, dass rationale Argumente<sup>10</sup> nichts mehr ausrichten können? Wer „gläubig“ ist, sollte bedenken: Die DB hat sich Transportgesellschaften fremder Länder hinzugekauft, z. B. Railion Denmark und Railion Benelux. Und mit dem ICE will sie auf fremdem, französischem Gleis nach Paris fahren. Das dürfte sie nach ihrem Credo nicht, denn ihre Züge sind nicht optimal auf das fremdländische Gleis abgestimmt. Blicke der Ausweg, dass die DB sämtliche europäischen Netze aufkauft.

<sup>9</sup> Nach EU-Rechtsetzung erfüllt dies den Tatbestand einer unerlaubten Beihilfe, vgl. PRIMON, S. 126.

<sup>10</sup> Um Sicherheit zu gewährleisten und das Gesamtsystem Rad – Schiene zu optimieren, gibt es modernere, effektivere Ansätze, wie andere Branchen zeigen.