

12 Argumente gegen den Börsengang

In der Debatte um einen Bahn-Börsengang heißt es oft: Ein Verkauf der DB AG an private Investoren OHNE Netz ist ein „kleineres Übel“ oder von Vorteil, da „Wettbewerb Fortschritt“ bringe. Dazu zwölf Gegenargumente.

von Winfried Wolf

(1) Der Wert des Bahnbetriebs - vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) liegt bei einem Vielfachen dessen, was beim Verkauf der Bahnverkehrsgesellschaften (DB Regio, DB Reise & Touristik, DB Railion oder Schenker) erzielt werden soll. Es sollen Milliarden Euro verschenkt werden.

(2) Alle Privatisierungsmodelle gehen davon aus, dass der Staat nach der Privatisierung ähnliche Summen für das System Schiene ausgeben muss wie vor der Privatisierung. Im Fall einer Bahnprivatisierung ist der Einfluss auf die Verwendung dieser Gelder allerdings weit geringer als heute. Also: **Gleiche Staatsknete - weniger Einfluß.**

(3) Alle Privatisierungsvarianten gehen davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile verlieren. Das heißt: Auch die Betreiber der Privatisierung sagen, dass mit einem Börsengang der DB AG **die Schiene weiter im Verkehrsmarkt an Boden verlieren wird.**

(4) Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Luftverkehr sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Waggon, Triebfahrzeuge usw.) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden **Standards von Service und Sicherheit gefährdet.** Darüber hinaus führt die Trennung zu neuen Synergieverlusten.

(5) Private Investoren rechnen mit zehn und mehr Prozent **Kapitalrendite** - mehr als das Vierfache der aktuellen Gewinne der DB AG. Da unter den gegebenen Bedingungen relevante Steigerungen im Schienenverkehr nicht erwartet werden, können solche Renditen nur erzielt werden: durch Mehreinnahmen bei den Fahrgästen (Fahrpreiserhöhungen), durch weniger Service für die Fahrgäste, durch weniger Personal und niedrigere Arbeitseinkommen und durch (abgepresste) höhere Subventionen. Real wird es wohl einen Mix aus all dem geben.

(6) Private Bahnbetreiber werden sich **auf diejenigen Strecken konzentrieren, die die höchste Rendite abwerfen.** Sie werden im Umkehrschluss solche Strecken, die niedrige Renditen bringen, ausdünnen oder nicht mehr betreiben bzw. sie werden Bund und Länder und Kommunen zu höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.

(7) Private Bahnbetreiber haben oft eine Verbesserung des Services mit sich. Allerdings handelt es sich bei manchen dieser erfolgreichen „privaten“ Bahngesellschaften um Betreiber, die sich ebenfalls in öffentlichem Eigentum befinden. Dezentrale Formen des öffentlichen Eigentums sind oft von Vorteil gegenüber einer zentralisierten „Staatsbahn“. Entscheidend ist, dass sich die erfolgreichen „rein privaten“ Betreiber im Personenverkehr so gut wie ausschließlich im Bereich des Nahverkehrs finden, dort wo rund 70 Prozent der entstehenden Kosten durch Steuergelder (Regionalisierungsmittel) finanziert. **Es ist unternehmerisch keine Leistung, bei 70 Prozent garantierten Staatszuschüssen gewinnbringend zu wirtschaften.**

Im übrigen legt es jedes vernünftige Marketing nahe, am Beginn eines solchen Engagements „gut Wetter“ zu machen - u.a. indem im Wortsinn „Farbe in den Betrieb“ gebracht und die Züge neu lackiert oder einige Nettigkeiten (wie aushängende Zeitungen, Café im Zug usw.) geboten werden. Mittelfristig ist oft bald der Lack ab. Siehe Großbritannien: Das hierzulande öfters gelobte Unternehmen Connex (heute: Veolia) bot in Großbritannien eine derart schlechte Performance, dass die Aufsichtsbehörde es diesem Betreiber zeitweilig untersagte, an neuen Ausschreibungen für Bahnkonzessionen überhaupt teilzunehmen.

(8) Private Betreiber richten den Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen aus. Darunter **leiden ein einheitlicher Fahrplan, einheitliche Tarife, einheitliche soziale und Sicherheits-Standards**. Im Ergebnis bekommen wir einen Flickenteppich auf all diesen Ebenen. Wird aber all das „reguliert“, dann gibt es keinen Wettbewerb mehr. Doch genau dies soll ja angeblich Zweck der Übung sein.

(9) Das Kapital, das allein im Eisenbahnbetrieb - ohne das Netz - angelegt ist, hat einen Wert von rund 40 Milliarden Euro. Solche Anlagen amortisieren sich in 10 bis 20 Jahren. Eine betriebswirtschaftlich korrekte Gewinn- und Verlustrechnung müsste jährlich mindestens zwei Milliarden Euro an Abschreibungen (Kosten) auf das rollende Material buchen. Entsprechend müssten große Rückstellungen angelegt werden, um bei Eintreten des technischen Verschleißes der Anlagen diese vernutzen Anlagen (Loks, Triebfahrzeuge, Waggons) neu beschaffen zu können.

Private Investoren wollen jedoch kurzfristig hohe Gewinne und hohe Dividenden erzielen. Sie haben kein Interesse an hohen (Abschreibungs-) Kosten. Ob in zehn oder zwanzig Jahren ausreichend Rückstellungen da sind, um z. B. die ICE-Flotte zu erneuern, ist für sie nicht von Interesse.

Bei privaten Investoren droht, dass sie auf Verschleiß fahren und sich nach zehn oder fünfzehn Jahren verabschieden. Der Staat kann dann prüfen, ob das System Schiene durch eine Investition von Dutzenden Milliarden Euro reaktiviert werden kann.

(10) Grundsätzlich gibt es auf der Schiene systembedingt keinen klassischen Wettbewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems lassen private Betreiber kaum direkt untereinander konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein bestimmtes Netz, eine bestimmte Strecke und dies für einen festgelegten Zeitraum. Es kommt zur Bildung von regionalen Monopolen und meist bald zur Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt. Damit gibt es die erhofften Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: Das Gegenteil ist der Fall: **Die Verkehrsnutzer werden abhängig von der Willkür der privaten Oligopolisten und Monopolisten.**

(11) Wenn einzelne private Betreiber in indirekte Konkurrenz zueinander treten, dann findet der tatsächliche Wettbewerb in der Regel im Bereich des **Sozialdumpings** statt. Dies ist bereits heute dort zu beobachten, wo Strecken und Netze ausgeschrieben werden. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich deutlich erhöht, obgleich deren Arbeitseinkommen an der unteren Skala vergleichbarer Berufsgruppen liegt. Sozialdumping steht auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist.

(12) Der Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG muß unter den Bedingungen eines Verkehrsmarkts, der vom Auto und vom Flugzeug beherrscht wird, zum Einstieg von Investoren verlocken, die direkte Konkurrenzinteressen vertreten. In Großbritannien stiegen in großem Maßstab Busgesellschaften (u.a. Stage Coach) und Airlines (Virgin) als Bahnbetreiber ein. **Damit wird der Schienenverkehr nach den Interessen der Konkurrenz gelenkt.**