

## Bewertung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG

### I. Überblick

Es handelt sich um ein "Artikelgesetz" mit dem diverse Gesetze neu geschaffen bzw. bestehende Gesetze geändert werden, darunter

Artikel 1: Deutsche Bahn Privatisierungsgesetz **DBPrivG** (= eigentliches Privatisierungsgesetz: das "Ob" der Privatisierung)

Artikel 2: Bundeseisenbahnstrukturgesetz **BESG** (= das "Wie" der Privatisierung: Eigentumssicherungsmodell)

Artikel 3: Bundesschienenweggesetz **BSEAG** (= Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)

1. Das Gesetz bringt **Eins zu Eins das Eigentumssicherungsmodell** (= der Bund wird nur Sicherungseigentümer der Netzgesellschaften und hat daher nicht die normalen Eigentümerrechte), welches Minister Tiefensee vor der Einigung im November 2006 präsentiert hatte und das von der Union abgelehnt wurde. Das hat beispielsweise der Verhandlungsführer der Union, Fraktionsvize Hans-Peter Friedrich, in einem Gespräch mit der Welt am 26.10.2006 ausdrücklich betont. Er hat erklärt: „es ist ein Unterschied, ob ich als Bundesregierung Ansprüche aus einem Vertrag gegenüber einem Konzern einklagen muss oder ob ich in der Position des Eigentümers bin. Das Tiefensee-Modell stellt die Eigentümerposition nicht sicher.“
2. Der Gesetzentwurf wurde gegenüber dem 1.Entwurf vom 15.12.06 nochmals deutlich zum Nachteil des Bundes verändert. Es wurden **über 30 Änderungen** vorgenommen, die fast alle den Forderungen der DB AG (Brief Mehdorn vom 24.01.07) entsprechen und die Position der DB AG verbessern. Hier einige wichtige Beispiele für Änderungen zum Nachteil des Bundes:
  - Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung soll eine **Laufzeit von 15 Jahren** bekommen statt von 10 Jahren (§ 5 BSEAG)
  - Bisher sollte der Bundeszuschuss auf 2,5 Mrd. Euro pro Jahr gedeckelt werden. Jetzt heißt es, dass **darüber hinausgehende Sonderzuwendungen des Bundes** dadurch nicht ausgeschlossen werden (§ 3 BESG).
  - Die **Mitbestimmungsrechte des Bundes werden stark eingeschränkt**: der Bund darf seine Zustimmung zu Entscheidungen der DB AG über Angelegenheiten der Infrastrukturgesellschaften nur verweigern, wenn eine "nachhaltige Gefährdung des Sicherungszwecks" droht (§§ 2,3 BESG).
  - Regelungen über die **Unabhängigkeit der Netzgesellschaft (§ 5 BESG) wurden ersatzlos gestrichen**, der Holdingvorstand kann weiter die Investitionsentscheidungen des Netzes kontrollieren.
  - Die **Rechte des Bundes bei Pflichtverletzungen der DB Netz sind entschärft**: die DB erhält umfangreiche Abwehrrechte, insbesondere Widerspruchs- und Anfechtungsrechte, mit denen sie faktisch die Sanktionsmöglichkeiten des Bundes blockieren kann (8,9,10 BSEAG).

- Die **Ermittlung des "Wertausgleichs"** wurde umfassend zugunsten der DB AG umgestaltet. der Bund kann die Höhe des Wertausgleichs, den er für das Netz ggfs. zu zahlen hat, nicht mehr selbst festsetzen, sondern muss ein Schiedsverfahren durchführen. Es ist völlig unrealistisch, dass der Bund ein solches Schiedsverfahren tatsächlich durchfechten wird.
- Es wird doch keine Regulierung der Trassenpreise nach dem **Effizienzkostenansatz** eingeführt.

## II. Kritik Vorbemerkung zu Grundidee und Besonderheiten, die diese Privatisierung von Fällen wie Telekom, Post, Lufthansa etc. unterscheidet:

1. Es handelt sich - dauerhaft - nur um eine **Teilprivatisierung**, was ausdrücklich in § 1 DBPrivG festgeschrieben wird und auf Art. 87e Abs. 3 GG zurückgeht (zusammen mit dem Schienennetz ist eine Vollprivatisierung der DB AG nicht möglich). Die DB AG verbleibt aber damit dauerhaft in einer **gefährlichen Zwischenstufe**. Sie unterliegt nicht mehr einer wirksamen Kontrolle durch den Staat als Alleineigentümer (starke Mitbestimmungsrechte der privaten Aktionäre), unterliegt aber auch keiner echten Aktionärskontrolle wie ein normales Unternehmen. Vielmehr wird die DB AG dauerhaft eine Eigentümerstruktur besitzen, bei der die Miteigentümer Bund und Private **gegensätzliche, unvereinbare Interessen** verfolgen. Der Staat ist von der Entwicklung von der DB AG vor allem als Zuschussgeber betroffen (die DB AG erhielt von 1994 bis 2005 115 Mrd. Euro Bundesmittel, zukünftig weiterhin rund 9 Mrd. Euro pro Jahr). Die privaten Aktionäre sind ausschließlich an einer Renditemaximierung interessiert und werden diese auf eine Ausbeutung des Zuschussgebers ausrichten.
2. Die zweite Besonderheit liegt darin, dass die **DB AG strukturell hoch-defizitär** ist. Die „Börsenstory“ beruht darauf, dass dem Unternehmen zwar die Wertschöpfung des Netzes zur Verfügung gestellt wird, die damit korrespondierenden Kosten aber zum größten Teil vom Steuerzahler getragen werden. Ohne die 2,5 Mrd. Euro Zuschüsse für das Bestandsnetz sowie mindestens eine weitere Milliarde Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen, wäre die DB AG insgesamt nicht lebensfähig. Zuschussfinanzierte Netzanlagen werden in der Bilanz der DB AG nicht aktiviert (also nicht als Anlagevermögen ausgewiesen) und erzeugen deshalb keinen Abschreibungsaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung. Dadurch wird die Ergebnisrechnung der DB AG um über 750 Mio. Euro pro Jahr verbessert. Im Ergebnis beruhen die „Profitabilität“ der DB AG und damit auch die Aktionärdividenden auf Zuschüssen des Steuerzahlers.
3. Die dritte Besonderheit liegt in der **Rechtskonstruktion** des Eigentumssicherungsmodells: der Bund soll seine Infrastrukturgewährleistungsverantwortung erfüllen, indem er Erhalt und Ausbau des Netzes im Bundesschienenwegegesetz regelt und eine LuFV mit der DB AG abschließt. Die sich aus Gesetz und Vertrag ergebenden Ansprüche des Bundes sollen durch Sicherungseigentum an den EIU abgesichert werden. Der Unterschied zwischen Sicherungseigentum und „normalem“ Eigentum besteht darin, dass der Sicherungseigentümer keine laufenden Bestimmungs- und Verfügungsrechte an seinem Eigentum hat. Vertragliche Rechte – auch wenn sie mit Sicherungseigentum abgesichert werden - sind also ein Minus gegenüber Eigentümerrechten - es sei denn, im Schienenwegegesetz und in der LuFV wären alle Interessen, die der Bund jemals haben kann, vollständig abgebildet. Ge-

nau das ist aber nicht der Fall und kann auch niemals der Fall sein, denn jedes Gesetz und jeder Vertrag enthält Regelungslücken und Auslegungs- und Streitpotential. Der Eigentümer einer Aktiengesellschaft kann über seine Stimmrechte dafür sorgen, dass der Vorstand den Eigentümerwillen umsetzt – notfalls durch das scharfe Schwert der Personalkompetenz des Aufsichtsrats. Der Bund als bloßer Vertragspartner einer Aktiengesellschaft hingegen sitzt am deutlich kürzeren Hebel.

### III. Detailkritik

1. **Unkalkulierbare Risiken für den Bundeshaushalt/die Steuerzahler:** mit diesem Modell bleibt der Bund dauerhaft Mehrheitseigentümer eines internationalen Transport- und Logistikkonzerns und trägt damit mittelbar die daraus resultierenden unternehmerischen Risiken. Niemand kann garantieren, dass etwa der internationale Logistikbereich krisenfest ist. Gerät er in eine Schieflage, muss der Bund als Eigentümer handeln. Aber auch unabhängig von einem Krisenfall muss der Bund beispielsweise bei Kapitalerhöhungen mitgehen. Übrigens zeigt die Entwicklung eines früher von Herrn Mehdorn geführten Unternehmens (Heidelberger Druck AG), wie riskant eine Globalisierungs- und Diversifizierungsstrategie sein kann. Heidelberger Druck AG musste sich nach Mehdorns Weggang zur Vermeidung eines Konkurses einem schmerzhaften Restrukturierungsprozess unterziehen (vgl. FAZ vom 28.11.2003, S.18 „Abschied von Mehdorns Visionen). **Empfehlung:** Die weitere Expansion des Logistikbereichs sollte durch einen SUB-IPO, also einen getrennten Börsengang der Logistiksparte, finanziert werden. Die DB AG könnte dabei weiter Mehrheitseigentümerin von Schenker bleiben.
2. **Verfassungswidrigkeit:** das Mehrheitseigentumsgebot des Art.87e Abs.3 GG sichert die Verantwortung des Bundes für die Gewährleistung der Schieneninfrastruktur eigentumsrechtlich ab. Das Grundgesetz verlangt dafür echte Eigentümerrechte des Bundes in den Infrastrukturgesellschaften, d.h. eine eigene Wahrnehmung der Stimmrechte in der Hauptversammlung der EIU. Eine Übertragung der Stimmrechte auf die DB AG (Konzernobergesellschaft) ist unzulässig. Im Gesetzentwurf wird damit die Eigentümerrolle auf ein bloßes Sicherungsinteresse reduziert. Die Infrastrukturverantwortung würde der Bund damit nur als Vertragspartner der DB AG wahrnehmen. Das Grundgesetz hat aber ausdrücklich eine andere Entscheidung getroffen: es genügen nicht vertragliche Rechte, sondern der Bund muss echte Eigentümerrechte haben. **Empfehlung:** Es sind zwei verfassungsrechtliche Gutachten in Ausarbeitung und am 23. Mai wird der Verkehrsausschuss eine Anhörung mit Professoren aus dem Staats- und Bilanzrecht durchführen. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse müssen berücksichtigt werden.
3. **Verstoß gegen Bilanzrecht:** der Gesetzentwurf zielt darauf ab, der DB AG „wirtschaftliches Eigentum“ an den Gesellschaftsanteilen der EIU zu übertragen. Mit der Annahme von wirtschaftlichem Eigentum ist es jedoch unvereinbar, dass die Zuordnung der Gesellschaftsanteile der DB AG lediglich befristet erfolgt, vom Bund durch ein weiteres Gesetz beendet werden kann und letztlich – wenn kein Gesetz zustande kommt – automatisch der Bund Volleigentümer wird. Auch wenn die Residualrechte des Bundes in Bezug auf seine Eigentümerstellung zu schwach sind, um den Anforderungen des Art. 87 e Abs. 3 GG zu genügen, so sind sie doch andererseits zu stark, um mit der Annahme wirtschaftlichen Eigentums der DB AG vereinbar zu sein. Dies folgt daraus, dass in § 2 Abs. 2 BEStG die Stimmrechtsvollmacht der DB AG in grundlegenden Entscheidungskompetenzen

der Hauptversammlung beschränkt wird und dass in § 3 Geschäftführungsmaßnahmen der Infrastrukturunternehmen unter die vorherige Zustimmung des Bundes gestellt werden. Dies beeinträchtigt die Handlungs- und Entscheidungsbefugnis der DB AG immerhin in so wesentlicher Weise, dass die DB AG nicht mehr wirtschaftlich wie ein Eigentümer angesehen werden kann. Dies ist aber die Voraussetzung für die Bilanzierung von wirtschaftlichem Eigentum. **Empfehlung:** Es sind auch zwei bilanzrechtliche Gutachten in Ausarbeitung und am 23. Mai wird der Verkehrsausschuss eine Anhörung mit 7 Professoren aus dem Staats- und Bilanzrecht durchführen. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse müssen berücksichtigt werden.

4. **Bund verliert Infrastrukturgestaltungsrechte:** die Eigentümerinteressen des Bundes werden auf ein Sicherheitsinteresse reduziert. Das Eigentum soll also nur als Pfand für die Rechte des Bundes aus dem Bundesschienenwegegesetz und aus der LuFV dienen. Die dort formulierten Rechte sind aber nur ein kleiner Ausschnitt aus dem strategischen Gesamtinteresse des Bundes an der Schieneninfrastruktur. Als echter Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften könnte der Bund in grundlegender Weise auf die Unternehmensstrategie der Netzgesellschaft Einfluss nehmen und diese Eigentümerstrategie mit seiner Verkehrs- und Infrastrukturpolitik verzahnen. Das bedeutet nicht, dass die Netzgesellschaft nicht mehr unternehmerisch geführt würde – im Gegenteil. Es würde nur verhindert, dass sich Infrastrukturpolitik und Unternehmensstrategie widersprechen und blockieren. **Empfehlung:** der Bund sollte sich – wie vom Grundgesetz gefordert – echte Eigentümerrechte an der Netzgesellschaft sichern.
5. **Interessen der Bundesländer gefährdet:** die DB AG wird eine Netzoptimierung zugunsten der Hauptstrecken betreiben. Das gilt gleichermaßen bei der Instandhaltung wie bei den Ersatz- und Neuinvestitionen. Dahinter steht eine einfache ökonomische Logik. Die Höhe der Infrastrukturzuschüsse wie auch die Höhe der Regionalisierungsmittel (für die Bestellung von SPNV-Leistungen) ist zukünftig gesetzlich festgelegt, jedoch nicht an eine bestimmte Netzgröße geknüpft. Also besteht Anreiz, den gleich großen Kuchen auf ein kleineres und damit billigeres Tablett zu stellen. Mit der Instandhaltungsstrategie PRO NETZ hat die DB AG auch schon das Instrument für „kalte“ Stilllegungen geschaffen. Durch Umschichtung der Instandhaltungsmittel auf Hauptstrecken werden Nebenstrecken im Wege einer Abwärtsspirale in einen Stilllegungsreifen Zustand gebracht. Gleichzeitig kann die DB AG als „wirtschaftliche Eigentümerin“ verhindern, dass es zur Abspaltung von Regionalnetzen kommt. **Empfehlung:** auch wenn eine solche Regionalisierung des Nebennetzes noch nicht von allen Bundesländern gewünscht wird, sollte doch zumindest die Option erhalten bleiben. Dazu ist erforderlich, dass der Bund echter Eigentümer der Netzgesellschaft bleibt.
6. **Schwächung des Schienenverkehrs im Modal Split:** die DB AG kann mit garantierten Zuschüssen für das Netz rechnen, bestimmt gleichzeitig die Instandhaltungs- und Investitionsstrategie selbst und ist in der Bestimmung der Preise für die Trassenbenutzung weitgehend frei. In den anderen Netzsektoren sind entweder die Kosten effizienter Leistungserbringung maßgeblich oder es ist eine Price-Cap-Regulierung vorgesehen (§§ 32ff.TKG, §§21,24 EnWG). Damit wird bei der Telekommunikation und in der Energiewirtschaft verhindert, dass an die Netzkunden weitergereichte Ineffizienzkosten das System insgesamt schwächen. Genau dies wird jedoch im Eisenbahnsektor passieren, weil die DB Netz AG mittelfristig ihre vollen (ineffizienten) Kosten auf die Trassenpreise umlegen und diese damit kräftig erhöhen wird. Schon die aktuelle Planung der DB sieht für die nächsten 5 Jahre Trassenpreissteigerungen von rund 11 % vor. Das schwächt nicht nur die Schiene gegenüber der Straße, sondern diskriminiert die DB-Konkurrenten, deren Gewinnspannen durch die erhöhten Trassenentgelte existenzgefährdend unter Druck geraten, während die Trassenpreise im DB Konzern nur ein neutraler Durchlaufposten von den Transportsparten hin zur Infrastruktursparte bedeuten. **Empfehlung:** Das bundesfinanzierte Netz muss – egal in welchem Privatisierungsmodell – einer Trassenpreisregulierung nach dem Effizienzkostenansatz unterworfen werden.

7. **Behinderung von Wettbewerb auf der Schiene:** da das Netz nur formal beim Bund angehängt ist und faktisch dem vollen Zugriff der DB AG unterliegt, handelt es sich um ein verkapptes Integrationsmodell mit allen seinen negativen Wirkungen auf Wettbewerb. Das Diskriminierungspotential ist unbeherrschbar, die Regulierungsbehörde kämpft gegen strukturelle Diskriminierungsanreize an. Besonders bedenklich: Die Verpflichtung zu Wettbewerbsneutralität ergibt sich nicht aus dem Bundesschienenwegegesetz und auch nicht aus der LuFV, sondern alleine aus dem AEG. Die Sicherungsabrede erstreckt sich aber nicht auf das AEG. Hier zeigt sich, dass das Eigentumssicherungsmodell viel zu kurz greift und den Bund eben doch wesentlich schlechter stellt als Volleigentum. Als Eigentümer könnte der Bund nämlich seinen Netzvorstand „auf Kurs bringen“ in Bezug auf Wettbewerbsneutralität. So aber wird die DB AG den Hammer herausholen, sobald sie sich durch das Privatisierungsgesetz das faktische Netzeigentum dauerhaft gesichert hat. So besteht für die DB AG kein Anlass mehr zur Sorge, dass ihr das Netz doch noch wegen Diskriminierungen weggenommen werden könnte. Sie wird die Bundesnetzagentur mit Verfahren überschwemmen und ihr Informationsmonopol voll strategisch ausspielen. Der Bund kann nur noch hilflos zusehen. **Empfehlung:** Es muss dafür gesorgt werden, dass die Option einer Trennung von Netz und Transport erhalten bleibt, wenn sich der Wettbewerb zukünftig nicht so entwickelt, wie gewünscht.
8. **Faktisch unwiderrufliche Strukturentscheidung:** Die Netzintegration ist faktisch nicht rückholbar. Die Laufzeiten der Verträge sind dafür viel zu lang, die vorzeitigen Kündigungsmöglichkeiten reine Theorie und die Wertausgleichspflicht wirkt prohibitiv. **Empfehlung:** die DB AG sollte ein starkes (bilanzierungsfähiges) Nutzungsrecht, jedoch keine eigentümerähnliche Rechte am Netz erhalten, damit eine echte Reversibilität der Strukturentscheidung möglich bleibt. Die **Sanktionsmöglichkeiten** sind praktisch wirkungslos. Der Bund müsste Vertragsstrafen bzw. Kündigungsrechte geltend machen und ggfs. juristisch durchsetzen. Selbst wenn der Bund gegen das hochgerüstete Juristenheer der DB vor den Gerichten bestehen würde, bliebe der politisch „schwarze Peter“ beim Bund und bei der Regierung hängen. Die DB würde medial beklagen, dass der Bund seiner Infrastrukturverantwortung nicht nachkomme, das System Schiene und den Erfolg seines großen Unternehmens gefährde, die Gewerkschaft würde der Regierung vorwerfen, der Schiene die notwendigen Mittel zu entziehen und für die Qualitätsverschlechterungen verantwortlich zu sein. Die **Call-Option sind deshalb auch nicht ernst gemeint.** Wären sie es, dann müsste sie ein privater Investor vorsorglich so bewerten, als würde er das Netz morgen schon wieder an den Bund zurückgeben müssen. Entsprechende Bewertungsabschläge wären die Folge und es würde kein höherer Preis gezahlt, als für den reinen Transportkonzern
9. **Ordnungspolitische Sünde:** die DB AG verbleibt dauerhaft in einer für sie komfortablen Zwischenstufe als halbstaatliches Unternehmen. Sie ist – auf Risiko des Steuerzahlers - konkurssicher und kann im Krisenfall auf staatliche Hilfe vertrauen. Das verfälscht den Wettbewerb mit Privatunternehmen, die solche Staatsgarantien nicht haben und es verhindert eine konsequente Effizienzorientierung der DB AG auch in den Bereichen, die mit Daseinsvorsorge nichts zu tun haben (Transport und Logistik). **Empfehlung:** die Privatisierungsstrategie muss so ausgerichtet werden, dass eine spätere Verselbständigung der staatsfernen Bereiche des DB Konzerns jedenfalls als Option möglich bleibt.
10. **Krasses Missverhältnis zwischen Privatisierungserlös und Finanzierungspflicht des Bundes:** Die Finanzverpflichtungen des Bundes bei einer LuFV mit 15 Jahren Laufzeit betragen 37,5 Mrd. Euro, dazu kommen weitere 15 Mrd. Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen, zusammen also 52,5 Mrd. Euro. Außerdem wird das Netz mit einem Anlagenwert von rund 130 Mrd. Euro der DB AG kostenlos zur wirtschaftlichen Nutzung über-

lassen. Dem gegenüber stehen einmalige Privatisierungserlöse von 2,5 – 4,3 Mrd. Euro bei einem Verkauf von 25 % der DB-Anteile. Für diesen geringen Erlös würde der Bund faktisch unwiderruflich seine Eigentumsrechte aus der Hand geben und sich obendrein einem Monopolanbieter von Infrastrukturleistungen ausliefern. Attraktiv ist dieses Geschäft nur für Investoren und Investmentbanken – deren Applaus ist keine Bestätigung für die Richtigkeit des Privatisierungsmodells. Ein Börsengang mit Vollkaskoversicherung, bei dem die Wertschöpfung des Netzes voll ausgenutzt, die damit verbundenen Kosten aber beim Steuerzahler abgeladen werden - das muss für Investoren reizvoll für verantwortungsbewusste Politiker jedoch abzulehnen sein.

#### IV. Wie lauten die Argumente des Verkehrsministers und warum sind sie falsch?

##### 1. Behauptung: Die DB muss international wettbewerbsfähig aufgestellt werden.

**Falsch:** um international wettbewerbsfähig zu sein, braucht die DB kein Netzeigentum in Deutschland. Die DB AG ist heute ein klassischer Mischkonzern mit Unternehmensbereichen, zwischen denen es keinerlei Synergien gibt (Beispiel: Luftverkehr USA und SPNV in Deutschland oder Logistik in Europa und SPFV in Deutschland). Das Netzeigentum hilft ihr nicht einmal im Schienenverkehr im Ausland (da muss sie sowieso auf fremden Gleisen fahren). Die anderen Wettbewerber haben auch kein Schienennetzmonopol und wenn die Konkurrenzfähigkeit der DB AG nur auf diesem Extrabonus beruhen sollte, dann wäre sie sowieso nicht von langer Dauer.

##### 2. Behauptung: Wegen der europäischen Marktöffnung brauchen wir jetzt eine Privatisierungsentscheidung.

**Falsch:** die Marktöffnung bezieht sich ausschließlich auf den Güterverkehr und ist zum 1.1.2007 ohne Auswirkung geblieben – wie die Wirklichkeit der letzten Monate erwiesen hat. Es ist nichts Nennenswertes geschehen. Keine andere Staatsbahn in Europa ist kapitalprivatisiert und es steht auch keine Privatisierung an. Die Teilprivatisierung der DB würde ihre Konkurrenzsituation gegenüber anderen Staatsbahnen im Schienengüterverkehr in keiner Weise verändern. Im Logistikbereich gibt es durch die Marktöffnung keine neue Situation, hier wäre ein SUB-IPO von Schenker die adäquate Lösung.

##### 3. Behauptung: Die Erfolgsstory der DB AG muss fortgesetzt werden.

**Falsch:** es gibt keine Erfolgsstory – jedenfalls nicht so, wie behauptet. Die DB hat zwar seit 1994 erhebliche Rentabilitätsfortschritte erzielt, das ist unbestritten. Gleichwohl sind Konzerngewinne unverändert von Struktur und Höhe der staatlichen Bezuschussung abhängig. Die DB AG hat von 1994 bis 2005 **Bundesmittle in Höhe von 115 Milliarden Euro** erhalten (44,9 Mrd. Investitionshilfen plus 17,3 Mrd. Euro Altlastenhilfe plus 43,5 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel plus 8,9 Mrd. Euro sonstige Zuschüsse). Diesen Bundesmitteln von 115 Mrd. Euro stehen im Schienenverkehrsgeschäft (Fahrgast- und Frachtmarkt) erwirtschaftete Erlöse von rund 180 Mrd. Euro gegenüber – das verdeutlicht die hochgradige Finanzierungsabhängigkeit der DB AG vom Bundeshaushalt. Zusätzlich hat der Bund im gleichen Zeitraum 65,2 Mrd. Euro an das Bundeseisenbahnvermögen gezahlt. Die optisch steil angestiegenen Gewinnausweise bzw. –prognosen seit 2005 sind im Wesentlichen auf fünf Ursachen zurück zu führen:

Erstens spricht die DB AG seit 2005 von **EBIT** (earnings before interest and taxes) statt von BE II (betriebliches Ergebnis nach Zinsen). Das EBIT (2006: 2,477 Mrd. Euro) wird dabei regelmäßig als Gewinn bezeichnet, obwohl zumindest die Zinsen (2006: 945 Mio. Euro) als normaler Aufwand noch abgezogen werden müssen (im Analystenjargon heißt es: „und ewig lockt das EBIT“). Es ist unseriös, das EBIT der Jahre ab 2005 mit dem BE II der Vorjahre zu vergleichen. Vergleicht man die wirklich vergleichbaren Ergebnisse, nimmt sich der Erfolg optisch weitaus bescheidener aus.

Zweitens auf die konsequente **Umschichtung von Finanzlasten des Netzes auf den Bund**. 1994 wurden der DB noch sämtliche Bundesschienenwegeausbaumittel (2,34 Mrd. Euro) als zinslose Darlehen gewährt. 2005 waren es nur noch 95 Mio. Euro zinslose Darlehen, aber 2,508 Mrd. verlorene Baukostenzuschüsse. Diese im wesentlichen bereits seit 1998 erfolgte Umstellung von der Darlehensfinanzierung des Netzes auf verlorene Zuschüsse entlastet die DB AG von Abschreibungsaufwand in Höhe von mindestens 750 Mio. Euro pro Jahr. Auf diesen Entlastungseffekt hat auch der Bundesrechnungshof hingewiesen.

Drittens auf **Einsparungen beim laufenden Instandhaltungsaufwand**, der um rund 300 Mio. Euro niedriger liegt, als erforderlich wäre für eine Substanzerhaltung des Netzes. Die DB AG hat damit die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeitsgruppe (DB Netz AG, BMVBS und EBA) aus dem Jahr 2001 nicht umgesetzt. Diese Arbeitsgruppe hatte den Instandhaltungsbedarf seinerzeit mit 1,63 Mrd. Euro pro Jahr angegeben. Für die Jahre 2001 bis 2005 ergibt das eine Soll-Instandhaltungssumme von 8,18 Mrd. Euro – die von der Bahn selbst aus eigenen Mitteln zu bezahlen worden wäre. Tatsächlich wurden 1,49 Mrd. Euro weniger in die Instandhaltung gesteckt. Insofern ist alleine in diesem Zeitraum einen Instandhaltungsrückstau von 1,5 Mrd. aufgelaufen.

Viertens hat sich die DB aller Grauzonen bedient, um mit **Bilanzkosmetik** das Ergebnis der Jahre 2001 bis 2003 schlecht zu rechnen (u.a. mit der verstärkten Bildung von Rückstellungen) und ab 2004 eine steil ansteigende Ergebniskurve auszuweisen. Diese Ergebnismodellierung nennt man im Analystendeutsch „Hockey-Stick-Effekt“.

Fünftens haben sich die **Konsolidierungskreise seit 2004 grundlegend geändert und Gewinne zugekauft**. Mit Schenker und Bax wurden Unternehmensteile dazu gekauft, die zukünftig schätzungsweise ein Drittel des Konzernergebnisses beisteuern. Es ist unseriös, die alte Schienenverkehrs DB AG mit der neuen Logistik DB AG zu vergleichen. Zugekaufte Gewinne können nicht über das unsanierte Kerngeschäft hinwegtäuschen.

Sechstens: im **Kerngeschäft Schiene** (Anmerkung: die Spartenergebnisse 2006 sind noch nicht veröffentlicht, deshalb nachfolgende die Zahlen aus 2005) verdient die DB AG nur im Nahverkehr nennenswert Geld (2005: 545 Mio. Euro Geschäftsergebnis). Das liegt daran, dass es ihr gelungen ist, die lukrativsten Strecken im Wege der Direktvergabe ohne Ausschreibung zu erhalten und dort mit überhöhten Preisen satte Gewinne zu realisieren. Im nicht-bezuschussten Fernverkehr gab es 2005 dagegen nur 22 Mio. Euro Geschäftsergebnis, im Schienengüterverkehr -27 Mio. Euro (Verlust) und im Netz -260 Mio. Euro (Verlust). Diese Zahlen zeigen: die DB AG verdient nur in zugekauften und in bezuschussten Geschäftsfeldern Geld.

#### 4. Behauptung: der Bund muss sowieso das Netz bezuschussen, mit der Teilprivatisierung wird es wenigstens effizienter

**Falsch:** Der Behauptung liegt eine abenteuerliche Annahme zugrunde. Die DB-Netz soll sich so verhalten, als hätte sie vom Bund einen Dienstleistungsauftrag erhalten zur effizienten Umsetzung von Infrastruktur- und Wettbewerbspolitik auf der Schiene. Ein privatisiertes, bezuschusstes Monopol, das Effizienzgewinne an den Bund oder an die Transportmärkte durchreicht? Das ist abwegig und ohne jedes Referenzbeispiel. Es bedarf vielmehr perspektivisch eines Wettbewerbs um die Netzbewirtschaftung, also einen Innovations- und Kostensenkungswettbewerb bei Instandhaltung, Betriebsführung, Ersatz-, Neu- und Ausbauinvestitionen. Dieser Wettbewerb würde durch die faktische Privatisierung mit Netz nicht mehr organisierbar, sondern für alle Zeiten ausgeschlossen sein. Wettbewerb bei der Netzbewirtschaftung bleibt nicht als wenigstens mittelfristige Perspektive erhalten, dies ist ein zentraler Fehler des Eigentumssicherungsmodells.

#### V. Lösungsmöglichkeiten

Die Situation ist verfahren, weil die Positionen unvereinbar sind: der Bahnvorstand will mit Netz teil-privatisieren, Gewerkschaft und Teile der SPD wollen gar nicht privatisieren, Wirtschaft und Teile der Opposition wollen ohne Netz voll-privatisieren. Die Bundesregierung hat sich im Grundsatz auf eine Teilprivatisierung – wie auch immer – festgelegt und will jetzt nicht als handlungsunfähig dastehen.

Was tun? Die Lösung besteht darin, der **DB AG ein starkes Nutzungsrecht, jedoch kein wirtschaftliches Eigentum am Netz** zu verschaffen. Das Nutzungsrecht muss so ausgestaltet werden, dass es als Vermögenswert bilanziert werden kann. Dies ist nach internationalen Bilanzierungsstandards möglich. Damit wäre den Anforderungen des Entschließungsantrags der Koalition Rechnung getragen, denn die DB AG würde das Netz in einer wirtschaftlichen Einheit betreiben und bilanzieren. Der Entschließungsantrag sagt an keiner Stelle, dass die DB AG „wirtschaftliches Eigentum“ haben muss. Sie kann das Nutzungsrecht bilanzieren.

Die DB AG wird dagegen einwenden, der Kapitalmarkt werde diese „Bilanzverkürzung“ nicht akzeptieren. Das ist jedoch ein Scheinargument, da der Kapitalmarkt im Gegenteil eine schlanke Bilanz bevorzugen wird, wenn der DB AG ein starkes Recht zur Nutzung des Netzes eingeräumt wird und sie damit die wirtschaftlichen Vorteile aus dem Netz ziehen kann (ohne die Lasten tragen zu müssen).