

1 Kapitalprivatisierung der DB AG

1. Der Brief Tiefensees beginnt mit einer **Verdrehung der Urheberschaft** des Privatisierungsprojektes. Tiefensee stellt es so dar, als hätten „die Koalitionsfraktionen“ der Bundesregierung einen Auftrag erteilt. Formal ist das zwar richtig. Jeder weiß aber, dass der Entschließungsantrag im November 2006 vom Hause Tiefensee initiiert wurde. Aus den Koalitionsfraktionen wäre aus eigenem Antrieb ein solcher Entschließungsantrag niemals zustande gekommen. Tiefensee hat sich seinen Auftrag selbst verschafft. Mehr noch: das BMVBS war zu keinem Zeitpunkt bereit, sich ernsthaft und ergebnisoffen auf irgendwelche Diskussionen einzulassen. Das PRIMON-Gutachten und alle daran anschließenden Diskussionen und Anhörungen waren reine Alibiveranstaltungen. Die Akteure im BMVBS haben zu jeder Zeit die Strategie verfolgt, den Widerstand in den Koalitionsfraktionen und unter den Fachpolitikern durch Anweisungen aus der Koalitionsführung auszuhebeln. Das Drehbuch war folgendes: erst hat man das Ziel „Kapitalprivatisierung“ ohne nähere Einzelheiten im Koalitionsvertrag verankert, ohne dass jemals eine Diskussion des „ob“ stattgefunden hätte. Das dann noch zur Debatte stehende „wie“ wurde durch Ausschluss der Trennungsmodelle taktisch eingeeengt auf die Wahl zwischen Integrations- und Eigentumsmodell. Dann wurde mit der unbewiesenen Behauptung „mit einer Bilanzverkürzung akzeptiert das Kapitalmarkt nicht“ das Eigentumsmodell aussortiert und ein Schein-Kompromiss mit dem Eigentumssicherungsmodell vorgelegt – eine Bemäntelung der Tatsache, dass alle Effekte eines „Börsengangs mit Netz“ erhalten bleiben, allerdings um den Preis einer aberwitzigen Rechtskonstruktion, die als Privatisierungsmodell ohne jedes Beispiel ist. Auch beim Verfahren hat sich Tiefensee nicht an die Absprachen gehalten. Mit Schreiben vom 02. Juli 2007 haben zahlreiche Abgeordnete der SPDBundestagsfraktion moniert, dass der Gesetzentwurf am 24. Juli 2007 beschlossen werden soll, „noch ehe die beiden Regierungsfractionen darüber beraten haben“. Das Gegenteil war den Mitgliedern der Regierungsfractionen zugesagt worden, übrigens auch der Unions-Fraktion von der Bundeskanzlerin persönlich.

2. Tiefensee stellt die **Teilprivatisierung als logische Fortsetzung der Bahnreform** dar und knüpft an deren Motive an. Das ist sachlich unhaltbar. Die Bahnreform 1993 hatte unbestreitbar eine andere Zielstruktur als die Teilprivatisierung eines integrierten Konzerns. Die Reformgesetzgebung zeigte einen eindeutigen Pfad, die integrierte Struktur gerade nicht auf Dauer beizubehalten. Anders wäre die sogar grundgesetzlich verankerte Sonderbehandlung des Netzes überhaupt nicht zu verstehen. Gleiches gilt für die 1993 beschlossene zweite Stufe der Bahnreform, die eine Aufgliederung des Unternehmens vorsah, welche später in getrennten Privatisierungen münden sollte. Vor allem aber löst das Tiefensee-Modell gerade nicht das Problem, welches Tiefensee durchaus zutreffend beschreibt: einen Spagat zwischen Wirtschaftsunternehmen und öffentlichem Auftrag. Dieser Spagat rührt gerade daher, dass die Vorhaltung der Infrastruktur eine grundgesetzliche Aufgabe des Bundes ist. Transport und Logistik als sonstige Geschäftsfelder der DB AG betreffen den Gewährleistungsauftrag des Bundes weniger oder nicht, was daran deutlich wird,

dass insoweit keine Privatisierungssperre besteht. Die Verquickung von staatsnahen und staatsfernen Geschäftsfeldern im integrierten Konzern führt gerade dazu, dass eine echte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten nicht möglich ist. Deutlicher könnte man gar nicht unter Beweis stellen, dass die angebliche saubere Aufteilung von staatsnahen Aufgaben einerseits und staatsfernen Aufgaben andererseits mit dem Tiefensee- Modell gründlich missglückt.

3. Grotesk ist die **Erfolgsbilanz**, die Tiefensee für die bisherige Bahnreform zieht. Er tut so, als sei der „riesige Schuldenberg“ von der Bahn aus eigener Kraft abgebaut worden. Von der Abwertung des Sachanlagevermögens 1994 von 98 Mrd. auf 25 Mrd. DM, der Entschuldung von 73 Mrd. DM auf 4,5 Mrd. DM, der Entlastung des Abschreibungsaufwandes von 5 Mrd. auf 1,5 Mrd. DM, der Rückführung des Zinsaufwandes von 4,5 Mrd. auf 0,3 Mrd. DM, den Bundeszuschüssen für Bahn und Altschulden von über 200 Mrd. EURO seit der Bahnreform – von alledem ist bei Tiefensee mit keinem Wort die Rede. Es ist kaum zu glauben, wie der Minister die Propaganda der DB AG nachbetet. Der Zuwachs der Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr ist in Wirklichkeit außerordentlich bescheiden ausgefallen und weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Das BMVBS selbst ist Herausgeber des Kompendiums „Verkehr in Zahlen“, dessen aktuelle Ausgabe (2007) auf den Seiten 210 bis 211 für den Personenverkehr und auf den Seiten 234 bis 235 für den Güterverkehr die relevanten Zahlen nennt. Danach sind die Verkehrsleistungen im Personenverkehr der Eisenbahnen nahezu stagniert bei 70 bis 75 Mrd. PKM. Im Güterverkehr gab es zwar durchaus erfreuliche Zuwächse, die aber ersten zu großen Teilen auf Zukäufen beruhen und zweitens deutlich hinter den Zuwächsen zurückbleiben, die im Straßengüterverkehr zu verzeichnen waren. Hinsichtlich der Marktanteile im Personen- und Güterverkehr hat es seit der Bahnreform keine nennenswerten Verschiebungen gegeben. Wie gesagt: Diese Realitäten kann man in eigenen Publikationen des BMVBS nachlesen. Und schließlich die Lobesrede Tiefensees auf die Sanierungserfolge der Bahn: die sanierte, kapitalmarktfähige Bahn - wie funktioniert ein solcher „Sanierungsbluff“? Man macht als neuer Vorstandsvorsitzender am Anfang eine Bestandaufnahme (Anfang 2000), die eine desolante Ausgangslage bescheinigt. Man fährt das Ergebnis unter Ausnutzung bilanzrechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten nach unten (2001-2002) und modelliert einen steilen Hockey-Stick in der Ergebniskurve (2003-2004). Gleichzeitig vereinbart man mit dem BMVBS die komplette Umkehrung der Finanzierungssystematik der Bahnreform, indem Netzinvestitionen nunmehr mit Zuschüssen statt mit zinslosen Darlehen finanziert werden, was die Ergebnisrechnung des Konzerns bei den Abschreibungen progressiv entlastet. Außerdem sichert man die Direktvergabe der lukrativen Nahverkehrsverträge politisch ab und macht so die DB Regio zur Cash-Cow. Man sorgt also bei Infrastruktur und Nahverkehr für einen ergiebigen Zahlungsstrom aus öffentlichen Kassen, der sich von 1994 bis 2005 auf die Fabelsumme von 115 Milliarden Euro auftürmt. Gleichzeitig kauft man als Staatsunternehmen private Logistiker auf, konsolidiert sie in der Konzernbilanz und vergleicht anschließend die dadurch verbesserten Ergebnisse mit denen der alten DB AG. Die Statistiken zur Verkehrsleistung ändert man wiederholt rückwirkend. Und am Ende präsentiert man glanzvoll eine „kapitalmarktfähige DB AG“ (deren Sparten Netz, Güterverkehr und Fernverkehr isoliert betrachtet kaum besser dastehen, als vor 10 Jahren).

4. Tiefensee behauptet: „**die Schieneninfrastruktur wird also nicht privatisiert**“. Diese Behauptung ist falsch und soll verschleiern, dass in Wirklichkeit das mit Steuermitteln bezahlte Schienennetz zu einem Schleuderpreis privaten Investoren (anteilig) überlassen wird. Die Behauptung, die Schieneninfrastruktur werde nicht privatisiert, stützt Tiefensee darauf, dass der Bund „juristischer Eigentümer“ bleibt. Die Bahn dürfe die Schieneninfrastruktur aber bewirtschaften. Das klingt so, als würde hier das Verhältnis zwischen einem Eigentümer und einem Pächter beschrieben. Genau das ist aber nicht der Fall. Der Pächter kann die Vermögensgegenstände nicht in seine Bilanz integrieren. Er hat lediglich ein Nutzungsrecht. Die Deutsche Bahn AG jedoch soll das „wirtschaftliche Eigentum“ erhalten, was insbesondere auch dazu führt, dass die Vermögensgegenstände des Netzes in der Konzernbilanz im Einzelnen eingestellt sind. Deshalb ist das Gutachten von Prof. Dr. Johannes Masing im Auftrag von Pro Mobilität auch zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich um eine „verdeckte (Teil)Privatisierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ handelt. Anders wäre auch nicht zu erklären, warum der Bund das Volleigentum nur übernehmen kann, wenn er der DB AG einen Wertausgleich bezahlt. Besonders dreist ist seine Formulierung, falls der Bundestag keine Entscheidung für die Verlängerung für dieses Modells treffe „fällt auch das wirtschaftliche Eigentum wieder an den Bund“ - von dem dann zu zahlenden Wertausgleich, der nach dem neuen Gesetzentwurf am „bilanziellen Eigenkapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen orientiert sein soll“ ist keine Rede. Das bilanzielle Eigenkapital der DB Netz AG beträgt derzeit rund 5 Mrd. €. Das ist ein Anhaltspunkt für die Größenordnung des Wertausgleichs, den Tiefensee mit keinem Wort erwähnt.

5. Interessant ist die Behauptung Tiefensees, die DB AG erhalte durch die Teilprivatisierung „**zusätzliches Geld**“. Bisher ist noch nirgendwo festgelegt worden, wie ein etwaiger Privatisierungserlös überhaupt verteilt werden soll. Es ist jedenfalls keine Selbstverständlichkeit, dass die Privatisierungserlöse, die der Bund für den Verkauf von Anteilen an der DB AG erhält, an die DB AG fließen. Natürlich wissen Insider, dass dies von Anfang an von Seiten des Bahnvorstandes so geplant war. Politisch ist das aber noch nie bestätigt worden. Es wäre einmal interessant zu wissen, wie nach den Vorstellungen Tiefensees die Erlösaufteilung stattfinden soll.

6. Geradezu zynisch ist die Behauptung Tiefensees, von den durch die Teilprivatisierung ermöglichten Investitionen in „neue Züge, Loks, die bessere Wartung des Netzes und natürlich die Erweiterung des Leistungsangebotes“ würden auch die **Wettbewerber der DB AG profitieren**. Komisch nur, dass die Wettbewerber dies ganz anders sehen. Die Stellungnahmen der Unternehmen und Verbände sind bekannt. Das Privatisierungsmodell a la Tiefensee wird ausnahmslos und konsequent abgelehnt. Den Wettbewerbern ist klar, dass die DB AG hier in eine komfortable Situation gebracht wird, in dem sie zwar den Nutzen des Netzes in ihre Ergebnisrechnung integrieren kann, von den Kosten jedoch weitgehend entlastet wird. Gleichzeitig behält sie die volle strategische (wettbewerbliche) Kontrolle über das Netz. Sobald mit dieser Teil-Privatisierung der „integrierte Konzern“ faktisch unumkehrbar ist, wird die DB AG auch ihrem Verhalten gegenüber Wettbewerbern neu auftreten. Die relative Zurückhaltung der letzten Jahre bei der Diskriminierung und Behinderung von Wettbewerbern ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die DB AG die politischen

Konsequenzen in Form einer Trennung von Netz und Transport gefürchtet hat. Deshalb bestand das strategische Kalkül bei der Teilprivatisierung von Anfang an darin, mit der Hereinnahme privater Investoren die Integration des Netzes faktisch umkehrbar zu machen und gegen später geänderte politische Mehrheitsverhältnisse abzusichern. Sobald dieses Ziel erreicht, gibt es keinen Grund mehr für die DB AG, das „Damokles- Schwert“ einer Trennung von Netz und Transport zu fürchten. Die Bundesnetzagentur wird dann zu spüren bekommen, was es bedeutet, mit 35 Mitarbeitern gegen die strukturellen Diskriminierungsanreize eines integrierten Netzmonopolisten anzukämpfen.

7. Unter der Überschrift „**Die Bahnreform ist gut für den Haushalt**“ verliert sich Tiefensee endgültig in Absurditäten. Er behauptet, der Bund übernehme keine Schulden der DB AG – als habe dies jemals in irgendeinem Modell zur Debatte gestanden. Die Behauptung einer Schuldenübernahme stammt Eins zu Eins aus dem Propaganda Register der DB AG. Im Falle einer Trennung von Netz und Transport hätte jedoch der Bund keinerlei Schulden der DB übernommen, sondern die Schulden wären – wie bisher – bei den jeweiligen Konzerngesellschaften zu bilanzieren. Sie stünden also (auch wie heute) in der Bilanz der DB Netz AG. Eigentümerin der DB Netz AG wäre 4 der Bund, so wie er heute Eigentümer der DB AG ist, in deren Bilanz ebenfalls Schulden stehen – ohne dass Tiefensee auf die Idee käme zu behaupten, dies seien Schulden des Bundes.

8. Der Gipfel ist aber erreicht, wenn Tiefensee behauptet, die **DB AG stelle aus „ihren Gewinnen“** rund 1,3 Mrd. € für die laufende Instandhaltung des Netzes zur Verfügung. Das ist kompletter Unsinn. Erstens stellt nicht die DB AG, sondern die DB Netz AG die genannten 1,3 Mrd. € für laufende Instandhaltung zur Verfügung. Zweitens tut sie dies nicht aus ihren „Gewinnen“, sondern es handelt sich um eine normale und klassische Aufwandsposition, die in der Ergebnisrechnung eines Unternehmens vor dem Gewinn ausgewiesen wird. Tiefensees Argumentation ist ungefähr so intelligent wie zu behaupten, die DB entlaste den Bund in Milliardenhöhe bei den Gehältern für zugewiesene Beamte, weil die DB AG diese Gehälter aus ihren Gewinnen bezahle. Es ist wirklich erschütternd, wie sich der Bundesminister beim kleinen Einmaleins der Betriebswirtschaft verhaspelt. Aber es kommt noch toller:

9. Tiefensee behauptet, die **starken Konzerntöchter der Bahn würde das immer noch schwache Netz wirksam unterstützen**, was den Bundeshaushalt entlaste. Auch das ist eine groteske Verkehrung der Wirklichkeit. Die angeblich „starken Konzerntöchter“ können überhaupt nur deshalb einen Gewinn ausweisen, weil ihnen die Netz AG nicht kostendeckende Trassengebühren in Rechnung stellt, sondern vielmehr ein erheblicher Teil der Netzkosten (die eigentlich über die Trassengebühren an die Transportgesellschaften weitergereicht werden müssten) vom Bund getragen werden. Dies geschieht dadurch, dass der Bund jedes Jahr rund 3 Mrd. € Zuschüsse für Investitionen in das Schienennetz gibt, mit denen Anlagen finanziert werden, die in der Bilanz der DB Netz AG nicht aktiviert werden (also dort nicht erscheinen) und deshalb auch nicht abgeschrieben werden müssen. Die Gewinn- und Verlustrechnung der DB Netz AG wird damit in Milliardenhöhe entlastet und nur so ist es möglich, dass die DB Netz AG mit Trassenerlösen von rund 3,8

Mrd. € ein annähernd ausgeglichenes Ergebnis erzielt. In Wirklichkeit wird also nicht das Netz von den „starken Konzerntöchtern der Bahn“ unterstützt, sondern gerade umgekehrt subventioniert das Netz (mit Hilfe des Steuerzahlers) die Konzerntöchter.

Fazit: die Begründungen für die geplante Teilprivatisierung sind ein argumentatives Armutszeugnis. Das Projekt ist ein logisches Ungeheuer mit einer aberwitzigen Rechtskonstruktion.