



Prof. Dipl.-Ing. M. S. Karl-Dieter Bodack

Die Bahn im Schlussverkauf?

Das aktuell vorgelegte Gutachten von Booz Allen Hamilton hat heftige Debatten, ja sogar Streikdrohungen und Zurechtweisungen ausgelöst: Welche der untersuchten Varianten für den Verkauf von Anteilen der DB AG an Kapitalgeber die ist die beste – soll die DB als Ganzes zu 49% oder sollen die Transportgesellschaften zu 100% verkauft werden... (Ein Überblick finden Sie auf Seite 7, die Kurzfassung des Gutachtens ist unter www.bmvbs.de abrufbar).

In allen heißen Diskussionen scheint der Verkauf wesentlicher Anteile der DB selbstverständlich und unwiderruflich zu sein – ich frage mich, warum und wann wurde das beschlossen, wann wurden Ziele eines Verkaufs, dessen Vor- und Nachteile, dessen Risiken je ernsthaft untersucht und diskutiert? Dass Hartmut Mehdorns Lebensziel die Börse ist, wissen wir – erinnern jedoch daran, dass er zwar Vorstand, jedoch nicht Eigentümer ist!

Ich möchte daher alle Politiker, Bahnexperten, Bahnfreunde, die Mitarbeiter der Bahn, jeden Bürger dieses Landes dringend und herzlich bitten, vor allem weiteren Variantenstreit zu fragen und zu diskutieren: Wollen wir, WIR als die heutigen Eigentümer der Deutschen Bahn diese unsere Bahn überhaupt verkaufen? (Oder ist sie gar schon in ganz anderen Händen, die da „Mobility Networks Logistics“ in die Kopfzeile der Briefe schreiben, wo bislang „Deutsche Bahn“ stand?).

In den früheren Gutachten zur Börsenfähigkeit steht die mögliche Kapitalrendite im Mittelpunkt und die dazu zwingend notwendigen, langfristig zuzusichernden Bundesleistungen in Größenordnung von 10 Milliarden Euro pro Jahr! Unterstellt man, dass beispielsweise 10 Milliarden Kapital gewonnen und dass 10 % Kapitalrendite geschafft werden, so muss die DB AG immerhin jährlich 1 Milliarde Euro an die neuen Kapitalgeber leisten!

Die Aussicht auf 10 oder sogar 20 Milliarden Euro mögliche Verkaufserlöse erscheint faszinierend –relativiert sich jedoch angesichts eines aktuellen Haushaltsdefizit allein des Bundes in Höhe von 40 bis 50 Milliarden Euro in

einem einzigen Jahr! Jeder wird eine Reduktion der Neuverschuldung des Bundes begrüßen. Wie jedoch schafft die Bahn die Erwirtschaftung von Milliarden Euro zur Überweisung an die Kapitalgeber?

Die früher gehegten und immer wieder auch publizierten Planungen, nach denen die DB AG durch massive Investitionen „Mehrverkehr“ auf die Schiene bringen wird, haben sich als Illusionen erwiesen – auch das aktuelle Gutachten prognostiziert dies nicht. Zugunsten von Dividenden müssten daher die Investitionen und/oder Lohnkosten gesenkt und/oder die Preise erhöht werden. Was die Kapitalgeber erhalten, müssten daher zwangsläufig die Bahnindustrie, die Mitarbeiter und die Kunden bezahlen! In Jahr 2004 schaffte die DB AG trotz drastischer Einsparungen, reduzierter Leistungen und unterlassener Investitionen noch nicht einmal 1% Kapitalrendite! Mit noch so drastischen Maßnahmen, Investitionsstopps, Personalreduktionen und Preiserhöhungen sind in absehbarer Zeit – so meine Prognose – die erwarteten Kapitalrenditen nicht erreichbar.

Die neuen Eigentümer haben jedoch noch weitere „Stellhebel“: Im Netz lassen sich, wenn es „privatisiert“ wird, nach dem „Vorbild Großbritannien“ die Instandhaltung noch weiter reduzieren, in dem weniger vorbeugend instand gehalten und erneuert wird. Gelegentlich wird die eine oder andere Strecke aus Sicherheitsgründen gesperrt – dies hat ja die DB als Vorbereitung für den Börsengang schon geübt. Bund, Länder und Gemeinden müssen dann den Wiederaufbau finanzieren – sonst bleibt die Strecke eben gesperrt!

Im Personenfernverkehr könnten ohne weiteres alle Züge beseitigt werden, die keine nennenswerte Rendite erwirtschaften. Dem werden voraussichtlich ganze Fernverkehrsrelationen zum Opfer fallen, viele Regionen werden keine oder nur noch seltene Fernverbindungen haben. Angesichts dramatischer Finanznöte werden Bund und Länder wohl kaum weitere Millionen Euro aufwenden, um entsprechende Ersatzleistungen zu bestellen –

es bleibt dann nur die Alternative, andere Nahverkehrsleistungen abzubestellen. Eine solche „Strategie“ hatte die DB AG 1999 bis 2003 „mit Erfolg“ praktiziert, indem sie das InterRegio-Netz beseitigte und dafür mit höheren Regionalisierungsleistungen für ersatzweise bestellten Nahverkehr „belohnt“ worden war!¹⁾

Im Zuge der Bahnreform wurde der Artikel 87e Abs. 4 ins Grundgesetz aufgenommen, der den Bund dazu verpflichtet, zu gewährleisten, dass entsprechend „dem Wohl der Allgemeinheit“ auch Verkehrsangebote im Schienenpersonenfernverkehr angeboten werden. Das im Grundgesetz dazu geforderte Bundesgesetz gibt es bislang nicht – unsere Verfassung kann in dieser Hinsicht von den Eigentümern der DB ganz einfach ignoriert werden!

In allen Medien erfahren wir dramatische Arbeitsplatzvernichtungen durch Investoren, nachdem sie Unternehmen aufgekauft haben – wenn wir von der Empörung zum Nachdenken kommen, müssen wir uns fragen, ob derartige Verkäufe wirklich der richtige Weg in eine bessere Zukunft unseres Gemeinwesens sind!

Dies sind nur erste Überlegungen zu einer Abwägung der Nutzen und Risiken des Börsengangs: Ich bitte Sie alle, liebe Leser, diese und weitere absehbare Konsequenzen in die aktuelle Diskussion einzubringen und die Entscheidungsträger kritisch zu fragen: Was soll eigentlich für uns Bürger mit einem wie auch immer gearteten Verkauf der Bahn erreicht werden?²⁾

1) Dies ist eindrücklich beschrieben im Buch des Autors: „InterRegio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems“ erschienen 2005 im EK-Verlag

2) Weitere Informationen und Argumente: www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de

Prof. Karl-Dieter Bodack war über zehn Jahre in Stabs- und Führungspositionen der Deutschen Bundesbahn sowie der Deutschen Bahn AG tätig. Er war an der Planung und Umsetzung der Zugsysteme IC und IR beteiligt und Gründer der PFA Weiden. Heute arbeitet er freiberuflich als Berater für Bahn-Marketing und -Design.