

Die Deutsche Bahn rollt auf die Teilprivatisierung zu

Regierung setzt Gesetzgebung für ordnungspolitisch problematischen Schritt in Gang



Die Teilprivatisierung der deutschen Bahn ist höchst umstritten. (Bild: Reuters)

Das Bundeskabinett hat am Dienstag den Gesetzentwurf über die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn beschlossen. Das Unternehmen erhofft sich vom umstrittenen Gesetzesentwurf freie Bahn für seine globale Wachstumsstrategie. Doch im Inland ist die Kritik nicht verstummt.

pra. Berlin, 23. Juli

Jahrelang ist debattiert worden. Nun rollt die Deutsche Bahn auf die grosse Entscheidung zu. Das Bundeskabinett hat am Dienstag den höchst umstrittenen Gesetzesentwurf zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG beschlossen. Die Regierung hat damit ein letztes Mal das Parlament übergangen, dessen Verkehrsexperten stets eine viel kritischere und differenziertere Haltung vertreten hatten als das von der SPD dominierte Verkehrsministerium, das in ziemlich eigenartiger Interpretation seiner Aufgaben stets alles getan hat, um die zu 100% staatseigene Bahn und ihren energischen Chef, Hartmut Mehdorn, zufriedenzustellen. Doch von diesem Tag an wird die Bahn in den Händen des Bundestags sowie der Ländervertreter im Bundesrat liegen. Ein Teil der Abgeordneten aus der Regierungskoalition, selbst aus der mehrheitlich vehement Mehdorn-treuen SPD, sieht den Gesetzesentwurf sowie zunehmend auch das ganze Projekt der Teilprivatisierung kritisch. Auch einige Bundesländer haben ihre Ablehnung angekündigt. Trotzdem wäre ein Scheitern des Gesetzes gegen die Macht der Koalitionsspitzen eine Überraschung.

Wachstum als «Global Player»

Die Deutsche Bahn AG war in den letzten Monaten bemüht, ihre Strategie und ihre Erfolge, die sie nach der Teilprivatisierung möglichst ungehindert fortsetzen will, einem grösseren Publikum schmackhaft zu machen. «Aus der Eisenbahn wird ein Global Player», hat die Bahn ihre Strategie in einer Werbekampagne treffend zusammengefasst. 2002 ist sie mit der Übernahme von Schenker, einem der weltweit führenden Logistikunternehmen, auf den immer rascher fahrenden Zug der Globalisierung aufgesprungen, und seither denken ihre Strategen «global». Nach einer Reihe weiterer Übernahmen von internationalen Unternehmen aus der Luft-, Seefracht und Logistik rühmt sich das Staatsunternehmen heute mit einem Spartenumsatz von 17 Mrd. € als

das zweitgrösste Logistikunternehmen der Welt, übertroffen nur von der teilstaatlichen Deutschen Post. Im Güterverkehr auf Schiene und Strasse ist der Konzern die Nummer 1 in Europa, in der weltweiten Luftfracht die Nummer 2, in der Seefracht die Nummer 3.

Wie Mehdorn Mitte Juli an einer Medienpräsentation darlegte, sind die Ambitionen noch längst nicht erschöpft. Erst vor wenigen Wochen hat der Aufsichtsrat die Übernahme der grössten britischen Güterbahn sowie einer spanischen Güterbahn gebilligt. Mehdorn nannte begeistert eine Reihe weiterer Expansionsziele. Sobald im Zuge der seit Anfang 2007 geltenden rechtlichen Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs in der Europäischen Union weitere Übernahmeziele frei würden, werde die Deutsche Bahn sofort zuschlagen; Konkurrenten mit schwächeren Geschäftsmodellen werde man «plattmachen». Mit den russischen und den chinesischen Staatsbahnen läuft ein Projekt, um auf der Strecke der Transsibirischen Eisenbahn Güter von China nach Europa zu fahren. In Asien und im Nahen Osten wird über neue Bahnprojekte nachgedacht. Auch im künftig wettbewerblichen EU-Personenverkehr will die Deutsche Bahn neue Gelegenheiten im Ausland nutzen. Doch schon heute fährt sie mit dem letzten Güterwaggon und kann die Nachfrage kaum befriedigen. Das vernachlässigte Schienennetz ist auf vielen Hauptstrecken weit über die technische Kapazitätsgrenze hinaus belastet, was zu zunehmenden Störungen führt. Auch das heimische Kerngeschäft verlangt dringend nach Milliardeninvestitionen, die bisher knapp gehalten wurden.

Der forsche Globalisierungskurs hat sich bisher ausgezahlt: Dank den Akquisitionen und der dynamischen Weltkonjunktur sind die Güterverkehrsbereiche Schenker (Strasse, Luft, See), Railion (Schiene) und Stinnes (kombinierter Verkehr) allein im letzten Jahr um 37% auf 17,0 Mrd. € gewachsen, während der überwiegend inländische Personenverkehr nur um 2,6% auf 11,5 Mrd. € zulegte. Der Anteil Deutschlands am Umsatz ist in bloss einem Jahr von 74% auf 66% gesunken. Heute fährt der Konzern nach dem dramatischen Stellenabbau der letzten Jahre mit einer Kapitalrendite (Roce) von 7,5% deutlich in den schwarzen Zahlen, 2007 soll nochmals besser werden. Im Zehn-Jahre-Vergleich hat die Deutsche Bahn AG den Umsatz auf 30 Mrd. € beinahe verdoppelt und den Konzerngewinn vervielfacht, die Leistung im Schienenverkehr aber nur leicht gesteigert und gleichzeitig den Personalbestand um rund 50 000 auf 229 000 reduziert. Die Kehrseite ist eine massive Nettoschuldenlast von 19,6 Mrd. €, welche durch die fortgesetzten Akquisitionen angehäuft und wegen des geringen Netto-Cashflows kaum je abgebaut wurde. Das limitiert Mehdorns grossspurige Expansionspläne. Daran wird auch der Börsengang nicht so viel ändern, denn der geplante Verkauf von vorerst rund einem Viertel der Aktien wird nach Schätzungen der Bahn höchstens etwa 4 Mrd. bis 5 Mrd. € einbringen, von denen auch noch der Staat einen guten Teil beanspruchen wird.

Kurzfristiger Erfolg

Mit dem kurzfristigen finanziellen Erfolg wirbt Mehdorn für seine Variante der Teilprivatisierung, die am Konzern möglichst nichts ändern, aber aus der Deutschen Bahn AG ein börsennotiertes Unternehmen machen soll. Davon habe, so behauptet Mehdorn, der Steuerzahler nur Vorteile.

Warum, stellt er immer wieder die Suggestivfrage, solle man ein so gut laufendes Unternehmen verändern? Beides ist falsch. Wirtschaft ist nicht Fussball; ein Unternehmen muss sich ständig an veränderte Rahmenbedingungen anpassen. Zudem ist Wirtschaft keine Einbahnstrasse zum Erfolg, sondern bedingt immer auch das Risiko des Misserfolgs. Der Steuerzahler kann durch die Wachstumsstrategie des «Global Player» durchaus auch verlieren, etwa wenn sich einmal die Weltkonjunktur abschwächen oder der Wettbewerb intensiver werden sollte.

Das führt zur grundsätzlichen Frage, was der deutsche Staat im weltweiten Logistikgeschäft verloren hat. Der Staatskonzern Deutsche Bahn erzielt einen rasch wachsenden Umsatzanteil auf internationalen Märkten, in denen er sich mit privaten Wettbewerbern misst. Im Grunde bleibt nach den EU-Liberalisierungen nur der Betrieb des Schienennetzes eine staatliche Aufgabe. Doch just gegen die ordnungspolitisch begründete Abtrennung dieses Teils vom künftig halbprivaten Bahnkonzern hat sich das Unternehmen mit aller Macht und mit Erfolg gewehrt. Gemäss einer abenteuerlichen Konstruktion im Gesetzesentwurf der Bundesregierung soll das Schienennetz zwar rechtlich und theoretisch beim Staat, wirtschaftlich und bilanziell aber bei der Deutschen Bahn AG verbleiben.

Ordnungspolitisches Doppelspiel

Die Bahn hätte dadurch einen doppelten Vorteil. Erstens bleibt sie als Schienenbetreiberin kraft des Grundgesetzes dauerhaft zu mindestens 51% in Staatsbesitz, was das schon heute nach den privatwirtschaftlichen Massstäben eines DAX-Unternehmens sehr gut bezahlte Management vor Übernahmen schützt und dessen schuldenfinanzierte Akquisitionstour dank dem günstigeren, quasistaatlichen Rating («AA» bzw. «Aa1») markant verbilligt und den Wettbewerb verzerrt. Zweitens kann die Kontrolle über das Netz im Bahnbetrieb zur subtilen Diskriminierung der noch schwachen, aber aufstrebenden privaten Konkurrenz genutzt werden, wie das beispielsweise auch im Strom- und Erdgasbereich der Fall ist. Gegen dieses ordnungspolitisch zu verurteilende Doppelspiel hat in den Bundestags-Anhörungen die überwiegende Zahl der Rechts- und Wirtschaftsexperten opponiert und vor grossen Risiken und Fehlentwicklungen gewarnt.

Vernachlässigung des Personenverkehrs

Weitere Bedenken etwa von Seiten einiger Bundesländer beziehen sich auf die Gefahr, dass der «Global Player» Deutsche Bahn AG unter dem Einfluss privater Investoren den heimischen Schienenverkehr und namentlich den Personenverkehr vernachlässigen könnte. Die Bahn hat bereits vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen überschritten, sie leidet unter schlechtem Service und einer unterfinanzierten Infrastruktur. Dabei rechtfertigt ausschliesslich das Interesse an einer guten Grundversorgung durch den ökologisch vorteilhaften Schienenverkehr die jährlichen öffentlichen Baukostenzuwendungen von 3,8 Mrd. €, mehr als der Hälfte der gesamten Bruttoinvestitionen der Bahn.

Zudem leben auch der hoch profitable Regionalverkehr, der einen Drittel

des Betriebsergebnisses einbringt, sowie der lukrative Stadtverkehr weiterhin von öffentlichen Zuschüssen. Die Konsequenz aus diesen Einwänden wäre entweder ein radikaler Strategiewechsel des Bahn-Managements oder der Stopp der Teilprivatisierung. Beides ist nicht sehr wahrscheinlich. Der Vertrag mit Mehdorn wurde erst gerade bis 2011 verlängert. Sowohl Bundeskanzlerin Angela Merkel, die nie ein grosses Interesse an der Bahn und den damit zusammenhängenden ordnungspolitischen Grundfragen gezeigt hat, wie auch die Spitzen der SPD- und der Unionsfraktion haben sich klar für den Gesetzesentwurf ausgesprochen. Daran wird schwer zu rütteln sein.

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/wirtschaft/aktuell/die_deutsche_bahn_rollt_auf_die_grosse_entscheidung_zu_1.531967.htm

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.
