

Die Bundesregierung plant für 2015 die Bahnprivatisierung

Sehr viel spricht dafür: Die Bundesregierung plant im neuen Jahr 2015 die *materielle Privatisierung der Deutschen Bahn* – voraussichtlich in der Weise, dass bei der Transport-Holding DB ML (Deutsche Bahn Mobility Logistics) private Investoren als Anteilseigner mit zunächst bis zu 24,9 Prozent einsteigen. Für diese Annahme gibt es inzwischen eine dichte Indizienkette.

Von langer Hand...

Als die Privatisierung der DB AG als integrierter Konzern Ende 2007 gescheitert war, wurde noch Anfang 2008 mit der Bildung der DB ML AG eine neue Struktur gebildet. Für diese Struktur wurde im Mai 2008 mit einem von der damaligen großen Koalition aus CDU/CSU und SPD die Form der zukünftiger Bahnprivatisierung vorgegeben: mit einem Bundestagsbeschluss, wonach so bald wie möglich 24,9 Prozent an der DB ML AG zu veräußern seien. Die Absage dieses Bahnbörsengangs im September 2008 wurde dann ausschließlich mit dem Finanzcrash begründet und auf eine spätere Bahnprivatisierung orientiert. Seitdem argumentieren die jeweiligen Bundesregierungen und die Bahnspitze, dass die Bahnprivatisierung grundsätzlich aktuell bleibe und dass es für eine solche keines neuen Bundestagsbeschlusses bedürfe.

Ziel der aktuellen Bahnspitze...

Rüdiger Grube gab bei seinem Amtsantritt als Bahnchef vor, in manchen Punkten eine andere Politik als sein Vorgänger zu verfolgen und versprach, sich „auf das Brot-und-Butter-Geschäft“ zu konzentrieren. Er ließ nie Zweifel daran aufkommen, dass er in Sachen Bahnbörsengang die Pläne von Hartmut Mehdorn weiter verfolgt. So formulierte er Ende 2009: „Der Zeitpunkt für eine Privatisierung wird wieder kommen, gar keine Frage.“¹ Der Finanzvorstand der DB AG, Richard Lutz, die Nummer zwei im Konzern, unterstrich im Februar 2011 in einem Interview in der *Börsezeitung*, dass „wir in Absprache mit der Bundesregierung 24,9 Prozent des Transportbereichs an die Börse“ bringen sollen. Auch wenn der Börsengang (zum Zeitpunkt des Interviews) nicht aktuell sei, so laute „die Grundfrage [...] doch: Ist unsere Eigentümerstruktur für ein Unternehmen im Wettbewerb der Normalfall oder der Ausnahmefall? [...] Wir reden über maximal 25 Prozent an der Mobility Logistics AG, also [an] den Transportaktivitäten. Das hätte nichts mit einem Ausverkauf der Bahn zu tun.“²

Faktisch im aktuellen Koalitionsvertrag ...

Die vorausgegangene Bundesregierung (2009-2013) hatte das Ziel der Bahnprivatisierung explizit im Koalitionsvertrag festgehalten. Die gegenwärtige Bundesregierung hielt Ende 2013 im Koalitionsvertrag fest: „Wir stehen zum integrierten Konzern DB AG. Die Eisenbahninfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und bleibt in der Hand des Bundes.“ Genau mit dieser expliziten Betonung der Infrastruktur wird jedoch die Privatisierung der DB ML mit all ihren Transporttöchtern offengehalten.

Infrastruktur-Investitionen als Voraussetzung...

Ende 2014 wurde die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II vorgestellt. Was 15 Jahre lang nicht möglich schien, soll nun in den nächsten fünf Jahren plötzlich umgesetzt werden: große Investitionen zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur, vor allem um den vor allem im Zuge des letzten Börsengang-Versuchs entstandenen Investitionsstau wieder auszugleichen. Kurz- und mittelfristig werden auf diese Weise die Gewinnmöglichkeiten für die Transportunternehmen deutlich verbessert, also für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), die heute bereits als Private agieren, und für die dann neu privatisierten DB Regio, DB Fernverkehr und DB Schenker Railion. Entsprechende „Phantasien der Investoren bei DB ML“ werden beflügelt. Die Form, wie dies bilanztechnisch erfolgen soll, bringt auf längere Sicht erhebliche Probleme für den Substanzerhalt mit sich – und damit eventuell Regressansprüche der privaten Investoren gegenüber dem Bund.⁴

¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 7. November 2009.

² Interview mit Richard Lutz in: *Börsezeitung* vom 5. Februar 2011. Lutz dort konkret: „Auf unseren Roadshows im Ausland findet das Schlechtreden der Bahn-Entwicklung nicht statt. [...] Im September [2011] werden wir wieder vier Stationen (mit Roadshows; d. Red.) haben: In Tokio, in Peking, Hongkong und Singapur besuchen wir Staatsfonds und Pensionsfonds. Das machen wir seit 2002. Vor allem in Japan [...] fragen uns die Anleger immer wieder, wann wir endlich an die Börse gehen.“

⁴ Gegenüber einem Eigenanteil der DB AG von 500 Mio. Euro pro Jahr bei den Ersatzinvestitionen in alten LuFV I wurde der Eigenanteil der DB AG in der LuFV II auf 100 Mio. Euro pro Jahr abgesenkt. Den Rest der Summe zahlt die DB AG zukünftig als zusätzliche Dividende an den Bund, damit dieser die Mittel für Ersatzinvestitionen zur Verfügung stellt. Der einzige Sinn dieser komplizierten Operation kann nur sein, das investierte Kapital (Capital Employed) der DB AG möglichst gering zu halten. Das stellt eine weitere Verschärfung der bislang bereits fragwürdigen Bilanzierung der Infrastruktur bei der DB AG dar, die schon jetzt dazu führt, dass die gleiche Infrastruktur bei der DB AG nur mit einem Viertel der Summe beziffert wird wie beim Ministerium (BMVI).

Ende 2014 ein Versuchsballon im Beteiligungsbericht ...

Im November letzten Jahres wurde publik, dass in der damals vorliegenden Fassung des Berichts über die Beteiligungen des Bundes festgestellt wurde: „Sofern es die Situation des Unternehmens zulässt, das Marktumfeld stabil und der Kapitalmarkt für eine schrittweise, ertragsorientierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparte aufnahmebereit ist, kann eine Beteiligung privater Investoren [an der DB ML; d. Verf.] wieder geprüft werden.“ Als es, nach einer entsprechenden Veröffentlichung im *Handelsblatt* am 11. November 2014 zu Protesten kam, nahm die Bundesregierung den Satz aus der Endfassung des Berichts wieder heraus.

Denkbar ist, dass das Ganze als Versuchsballon gestartet wurde. Undenkbar ist, dass der Satz versehentlich in den Bericht geriet. Wichtig ist die Formulierung „Beteiligung privater Investoren“: Nach dem Desaster mit dem Bahnbörsengang 2008 soll nunmehr so getan werden, als gäbe es eine Art „Ausverkauf an der (bösen) Börse“, wovon Abstand genommen wird, und einen „Einstieg (guter) Investoren“, was ja nur vorteilhaft sei.⁵

Neue BahnCard50-Debatte vom Dezember 2014 ...

Das Anfang Dezember 2014 durchgesickerte Aufsichtsrats-Papier zur Abschaffung der BahnCard50 macht vor allem in der Logik der beabsichtigten Privatisierung der Transportgesellschaften Sinn. Eine solche Mobilitätskarte passt nicht in die Marktorientierung, die mit einer Bahnprivatisierung verbunden ist. 2000/2001 wurde kurz nach dem Antritt von Hartmut Mehdorn als Bahnchef die Orientierung auf den Bahnbörsengang beschlossen. Eine erste Maßnahme, die Bahnprivatisierung vorzubereiten, war – im Zusammenhang mit dem neuen Bahnpreissystem – die Abschaffung der BahnCard. (Siehe dazu ausführlich unser entsprechendes 14-Thesen-Papier vom 5. Januar 2014).

Große Koalition und kleines Zeitfenster...

Das Projekt Bahnprivatisierung muss gegen eine klare Mehrheit in der Bevölkerung durchgesetzt werden. In repräsentativen Umfragen forderten mehr als 70 Prozent die Beibehaltung der Bahn in öffentlichem Eigentum. Daher versuchen diejenigen, die das Projekt Bahnprivatisierung betreiben, von vornherein eine Absicherung des Vorhabens im Parlament zu garantieren. Das war so 1993/94, als die Bahnreform mit den entsprechenden Grundgesetzänderungen von einer übergroßen Koalition aus CDU/CSU, FDP, SPD und Grünen beschlossen wurde. Das war so 2005 bis 2009, als die Große Koalition sich dieses Ziel setzte. Und das ist aktuell mit der Regierung der neuen Großen Koalition gegeben. Beim vorausgegangenen Bahnbörsengang-Projekt schloss sich das Zeitfenster im Herbst 2008 auch wegen der heranrückenden Bundestagswahl 2009. Das aktuelle Zeitfenster, das neue Bahnprivatisierungsprojekt zu verwirklichen, existiert realistisch nur von Anfang 2015 bis Mitte 2016.

Pofalla, 007-Agent Ihrer Majestät, der Kanzlerin ...

Viele Medien schreiben – vermutlich zu Recht – Pofalla werde mit seinem neuen Job bei der Bahn dafür belohnt, dass er im März 2013 erheblich zum Ja des Bahn-Aufsichtsrats bei den Mehrkosten für Stuttgart 21 beitrug. Pofalla war 2010 auch maßgeblich an der Personalie Utz-Helmuth Felcht als neuer Aufsichtsratschef der DB AG beteiligt: Felcht ist aktiv bei der JP Morgan Finanztochter OEP, die bei einem Bahnbörsengang direkter Profiteur werden könnte. Pofalla war führend an der Ausarbeitung des neuen Koalitionsvertrag beteiligt. In Zukunft könnte er eine Scharnierfunktion zwischen Bundeskanzleramt und DB AG beim neuen Versuch einer Bahnprivatisierung bekommen – um eine neue Pleite wie 2005-2008 zu verhindern.

Das aktuelle Vorhaben der Bahnprivatisierung kommt wie das Projekt Bahnbörsengang 2005-2008 einem Ausverkauf von Volksvermögen gleich. Es droht - ähnlich wie in Großbritannien - in einen weitreichenden Abbau von Schienenverkehr durch Verteuerung und zerstörerischen Wettbewerb im Schienennetz (Stichwort: Flickenteppich der Tarife) zu münden. Wir werden - so wie wir das 2005 bis 2008 mit einigem Erfolg taten - alles tun, um eine neue erfolgreiche Kampagne gegen die Bahnprivatisierung ins Leben zu rufen.

Bernhard Knierim (Bahn für Alle - BfA)

Carl-Friedrich Waßmuth (Gemeingut in BürgerInnenhand – GiB)

Winfried Wolf (Bürgerbahn statt Börsenbahn –BsB)

⁵ Just so argumentierte übrigens der vorausgegangene Bundesverkehrsminister Ramsauer. Im Januar 2012 sagte er in einem Interview mit der Ostsee-Zeitung zunächst, dass ein Börsengang nicht aktuell sei, um dann hinzuzufügen: „Wenn Sie unter Privatisierung verstehen, dass ein Investor etwa in den Fahrbetrieb der DB Mobility investieren würde, dann wäre er hochwillkommen. Also es geht nicht um einen Verkauf, sondern um eine strategische Kapitalaufstockung, die die Investitionskraft der Bahn erhöht. Eine solche private Beteiligung wäre hochwillkommen.“ (In: Ostsee-Zeitung vom 16. Januar 2012)