

Entscheidende Aspekte für die Kapitalprivatisierung der DB

Sitzung des Verkehrsausschusses am 10.5.2006

1. „Integrierter Börsengang“

Die DB hat in ihrer Eröffnungsbilanz 1994 das Anlagevermögen um 43 Mrd.Euro reduziert und seither die durch zinslosen Darlehen und Baukostenzuschüsse des Bundes erstellten Anlagen wertmäßig nicht bilanziert. Nach der Bundeshaushaltsordnung dürfen „Vermögenswerte nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden“. Ermittelt man den „vollen“, d.h.realen Wert der DB AG auf der Basis der im

PRIMON-Gutachten (1) genannten Werte, so ergibt sich eine Größenordnung von 100 Mrd.Euro als Wert allein für die Bahnsparte des integrierten Konzerns (2). Bei erwarteten Kapitalrenditen von beispielsweise 8% müssten die Schienenverkehre 8 Mrd.Euro Gewinn abwerfen: Da sie nur etwa 16 Mrd.Euro Umsatz erwirtschaften, ist dies völlig ausgeschlossen!

Um diese tatsächliche „Börsenuntauglichkeit“ – die für alle vergleichbaren Bahnen zutrifft – umzukehren, sehen die DB AG und die beauftragten Gutachter vor, das Anlagevermögen zu einem Bruchteil seines realen Werts zu verkaufen, d.h. die durch Bundesmittel erstellten Anlagen nicht zu bewerten, de facto also zu „verschenken“. Daraus resultieren die im PRIMON-Gutachten genannten Werte für einen 49% Verkauf des Netzes mit Schienen- und Logistikparten von nur 5,0 bis 13,2 Mrd.Euro.

Ich kann nicht erkennen, wie der Bund – nach Investitionen von über 100 Mrd.Euro in das Netz der DB -- vor den Bürgern und dem Gesetz rechtfertigen will, Vermögenswerte von über 10 Milliarden Euro zu verschenken und dabei „erreicht“, dass -- bedingt durch die Kapitalinteressen der neuen Miteigentümer -- erhebliche Risiken und materielle Verschlechterungen in der Versorgung mit Bahndiensten entstehen.

Daher muss ein „Verkauf“ der DB einschließlich des Netzes unmöglich erscheinen.

2. Verkauf von Verkehrsunternehmen

Verkehrssparten binden weniger Kapital im Verhältnis zum Umsatz und erscheinen daher eher zu ihren realen Werten verkäuflich. Da der Schienenpersonen-Fernverkehr nur eine Rendite um 1% erwirtschaftet, müssen drastische Maßnahmen der Investoren zur Erreichung einer mehrfach höheren Rendite erwartet werden: Vor allem einen massiven Abbau des InterCity-Netzes, da hier keine oder nur geringe Renditen erwirtschaftet werden. Die DB AG hat ja bereits das InterRegio-Netz weitgehend liquidiert, da es nicht renditeträchtig erschien. Weitere Reduktionen werden ganze Regionen vom Fernverkehr abhängen; Ersatzleistungen im Nahverkehr erfordern zusätzliche öffentliche Mittel und verschlechtern die Verkehrsbeziehungen.

Andere Verkehrsunternehmen werden in diesen Markt wegen der hohen und langfristigen Kapitalbindung für Züge und Werkstätten nicht einsteigen. Der einzige, deutschlandweit verkehrende private Anbieter, die Touristik-Union International (TUI), stellte mit Gründung der DB AG ihre „TUI Ferien-Express“-Züge ein, als die DB diese mit realen Kostensätzen belasten wollte.

In Großbritannien agieren private Bahnbetreiber nur, weil sie über das „Franchising“ der Strecken seitens des Staates vor Konkurrenz geschützt werden, mit angemessen niedrigen Trassenentgelten unterstützt und mit 7-Jahres-Verträgen mittelfristig finanziell disponieren können.

Art. 87e Abs.4 des Grundgesetzes sieht eine Gewährleistung des Bundes auch für den Schienenpersonen-Fernverkehr vor. Sie ist de facto nicht gegeben, weil die im GG. geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen. Daher muss unter diesem Gesichtspunkt der Verkauf der Sparte Personenfernverkehr ausgeschlossen werden – wird er trotzdem durchgeführt, werden die Schäden im Gemeinwohl und Belastungen des Bundeshaushalts höher sein als der Verkaufserlös.

3. Staatliche Bahnen leisten mehr

Die Bahnen der Nachbarländer Dänemark, Holland, Frankreich, Schweiz und Österreich schaffen in staatlichem Besitz höhere Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometer/Einwohner, als die DB AG.

Bundesbahn und Reichsbahn hatten trotz teilweise miserabler Zustände im Netz und Fahrzeugpark 1993 höhere Leistungen im Personenfernverkehr als die DB AG nach zehn Jahren massiver

Investitionen (3) : Die Realität zeigt, dass staatliche Bahnen mehr Verkehr auf die Schiene bringen können – dies sogar mit gleichen oder weniger staatlichen Leistungen.

Alle Varianten des Börsengangs verursachen massive Risiken und bieten keine realen Chancen weder für mehr Verkehr auf der Schiene noch für eine Reduktion der staatlichen Leistungen. Die DB AG muss überhaupt nicht und sollte – auch in Teilen -- nicht verkauft, erst recht nicht verschenkt werden!

4. Alternativen

- 1. Leistungsfähigkeit und Markterfolg hängen maßgeblich von der Unternehmenskultur, von der Mitarbeiterzentrierung und Kundenorientierung ab (4). Die Bundesregierung könnte als Eigentümer dafür sorgen, dass diese Qualitäten, die ansatzweise und mit gutem Erfolg bei der Bundesbahn geschaffen worden waren (3), konsequent und mehr als bisher entwickelt werden.**
- 2. Zur Sanierung des Bundeshaushalts sollten alle Großprojekte der DB AG überprüft werden, da es für sie Alternativen gibt, die ein Einsparungspotenzial von insgesamt bis zu 10 Mrd.Euro möglich erscheinen lassen.**
- 3. Zum Abbau der hohen Verschuldung könnten die Transportsparten, die die DB AG in den USA und im Fernen Osten erworben hat, verkauft werden.**
- 4. Werden die bislang mit Bundesmitteln erstellten Anlagen bilanziell erfasst, kommt die DB AG wieder in die Lage, Anleihen begeben zu können, die wesentlich weniger „kosten“ als die Renditen potenzieller Investoren.**
- 5. Die DB könnte den Millionen „bahnaffiner“ Kunden spezielle Anleihen anbieten und mit vielfältigen Marketinginstrumenten besondere Kundenbindungen schaffen, indem sie diesen „Kapitalgebern“ Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Angebotsgestaltung gibt.**

5. Persönliches Statement

Ich war mit anderen Kollegen der Bundesbahn beauftragt, das Ausbesserungswerk Weiden in eine GmbH. umzuwandeln. Dies gelang, binnen weniger Jahre erreichte die daraus gegründete PFA GmbH mit einem hochmodernen Werk gute Gewinne. Auf Drängen des 49%-Teilhabers verkaufte die DB AG Schritt für Schritt ihren 51%-Anteil, das Unternehmen geriet über die ersten Eigentümer, die es hoch verschuldeten, in den Besitz der „Alpha-Bravo-Investment“, die es ausschaltete und in den Konkurs trieb: Tausend Arbeitsplätze wurden vernichtet (3).

Die Vermögenswerte, Arbeitsplätze und auch die Sozialstandards der DB AG haben „Eisenbahner“ in generationsübergreifender Arbeit geschaffen: Bundestag und Bundesregierung haben eine hohe Verantwortung gegenüber diesen Menschen -- ich kann mir nicht vorstellen, dass ein wie immer gearteter Verkauf dieser Verantwortung gerecht werden kann.

(1) Booz Allen Hamilton: Privatisierungsvarianten der DB AG, „mit und ohne Netz“, 1. 2006

(2) Gerd Peters: Das Bahngutachten PRIMON – Kritische Anmerkungen, Stuttgart, April 2006

(3) Karl-Dieter Bodack: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005

(4) Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hrg): Die Zukunft der Bahn, Karlsruhe, 2004

Ev. Akademie Baden, Postfach 2269, 76133 Karlsruhe

Karl-Dieter Bodack, Mitglied von Bürgerbahn statt Börsenbahn, kd.bodack@gmx.de

Karl-Dieter Bodack:

Stellungnahme zur
Privatisierung der DB AG

Anhörung von Sachverständigen
zum PRIMON-Gutachten
im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
am 10. Mai 2006

1.5.2006

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

Von 1967 bis 1995 in Stabs- und Führungspositionen bei der DB und DB AG
Unternehmensberater Bahn-Marketing und Design
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
Tel.: 08142-53477, Fax: -593426
kd.bodack@gmx.de
www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de

Privatisierung der DB AG
Anhörung von Sachverständigen zum PRIMON-Gutachten
im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

1. Verkehrspolitische Auswirkungen*
(7. Gewährleistung ...des Bundes gemäß Art.87e*)

1.1. Staatliche Bahnen leisten mehr als die DB AG

In Bezug auf die Verkehrsleistungen im Personenverkehr sind die staatlichen Nachbarbahnen der DB AG deutlich leistungsfähiger als die DB AG:

Personenkilometer (Pkm) gemäß der UIC-Statistik (2003)

Bahn	Land	Einw. Mio	Pkm Mio	Pkm je Einw.	% gegenüber DB
DB AG	D	81,9	69,3	846	100
DSB	DK	5,2	5,5	1057	125
NS	NL	15,5	13,6	877	104
SNCB	B	10,1	8,3	822	97
SNCF	F	58,0	73,5	1267	150
SBB	CH	7,1	9,1*	1281*	151*
ÖBB	A	8,0	8,3	1038	123
Summe/Durchschnitt		185,8	187,6	1010	119

*Schweiz: ohne sog. Privatbahnen, die einen hohen Anteil des Nahverkehrs leisten

Vor allem in unserem Nachbarland beweisen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (ebenso wie die so genannten „Privatbahnen“, die alle de facto im Besitz der Kantone sind), dass unter staatlicher Regie wesentlich mehr Personen- und Güterverkehr auf der Schiene geleistet werden kann: Im Güterverkehr schafft die SBB mit 30% einen doppelt so hohen Marktanteil als die DB AG. Dabei liegen die staatlichen Leistungen je Personen- und Tonnenkilometer niedriger als in Deutschland (Primon-Gutachten, Seite 77).

Daraus kann geschlossen werden, dass

staatliche Bahnen im Umfeld der DB AG durchaus hohe Marktanteile erreichen können;

Die DB AG auch als Unternehmen des Bundes ein erhebliches Potenzial zur Steigerung ihrer Verkehrsleistungen im Personenverkehr und des Modal Split hat – ohne Notwendigkeit der materiellen Privatisierung.

1.2. Die DB AG zieht sich aus dem Fernverkehr zurück

Die DB AG hat ab 1999 gegen vielfache Proteste das Fernverkehrsangebot massiv reduziert und damit mehrere Regionen aus dem Schienenpersonen-Fernverkehr ganz oder weitgehend ausgeschlossen. Seither werden u.a. folgende InterRegio-Linien und Strecken nicht mehr im Fernverkehr bedient (1):

* Themen gemäß der Themenliste der Einladung zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 10. 5. 2006.

(1) Quellenangaben auf Seite 11

Rostock–Berlin, Aachen–Krefeld–Duisburg, Hagen–Siegen–Gießen (-Frankfurt), München–Nürnberg–Schwandorf–Prag, Leipzig–Plauen--Hof–Regensburg–München–Obersdorf.

Andere Linienabschnitte des InterRegio-Netzes wurden auf weniger als die Hälfte der Züge, oft sogar auf nur einen Zug pro Tag und Richtung reduziert, u.a.:

Flensburg–Hamburg, Wismar–Magdeburg, Magdeburg–Potsdam–Berlin, Berlin—Chemnitz, Nürnberg–Dresden, Ulm–Friedrichshafen—Lindau, Offenburg–Konstanz. Auf diesen Strecken verbanden zuvor durchgehende Fernverkehrszüge meist im Zwei-Stunden-Takt die genannten Regionen großräumig mit anderen (1).

Die als Ersatz angebotenen Nahverkehrsleistungen müssen in der Regel mit Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert werden. Sie erfordern in vielen Fällen Umsteigen und längere Fahrzeiten, bieten weniger Komfort (z.B. in Bezug auf Gepäckabstellmöglichkeiten, Sitzteiler, Sitzkomfort) und weniger Service (keine

Platzreservierung, keine Faltfahrpläne im Zug, kein Bistro oder Zugrestaurant). Diese „Ersatzzüge“ sind daher besonders für Urlaubsreisende und ältere oder in ihrer Bewegungsmöglichkeiten behinderte Fahrgäste nachteilig.

Die letzte InterRegio-Verbindung Berlin-Chemnitz soll zum 28.5.2006 aufgegeben werden. Weitere Reduktionen im IC-Netz sind zu erwarten: vor allem die Beseitigung der IC-Züge Nürnberg-Dresden und Weimar-Kassel-Dortmund.

1.3. Für privatrechtliche Fernverkehrsunternehmen fehlen die gesetzlichen Voraussetzungen

Der Art 87e Abs.4 des Grundgesetzes lautet (Unterstreichungen vom Verfasser):

Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch ein Bundesgesetz geregelt.

Der Ausbau und Erhalt ist durch das „Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Schienenwegeausbaugesetz - BSchwAG)“ vom 15.11.1993 geregelt. Es fehlt bislang die im GG geforderte gesetzliche Regelung, wie der Bund gewährleistet, dass Verkehrsangebote des Schienenpersonenfernverkehrs dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung tragen.

Das im PRIMON-Gutachten genannte Ziel einer Kapitalrendite von etwa 8% ist im Schienenpersonenfernverkehr bislang nicht erreicht: Sie war bislang negativ und dürfte 2005 bestenfalls 1% betragen (2). Bei einem geschätzten Verhältnis Umsatz zu beschäftigtem Kapital (Kapitalumschlag) von 0,5 im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs erfordert dies eine Umsatzrendite von 16%!

Die einfachste, kurzfristig realisierbare und schon jetzt partiell verfolgte Strategie, um höhere Renditen zu erreichen, ist offensichtlich, alle diejenigen Züge, die dazu nichts beitragen, abzuschaffen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass etwa die Hälfte der Zugleistungen im Fernverkehr betriebswirtschaftlich defizitär ist und von jedem auch anteilig an der DB Fernverkehr beteiligten Investor auf den Prüfstand kommen wird, um die derzeit mangelhafte Rendite zu vervielfachen.

Da aus Gründen des „Umlaufs“ der Zuggarnituren nicht ohne Weiteres einzelne Leistungen gestrichen werden können, wird es dazu kommen, statt Stundentakten nur noch zweistündlich zu fahren, zu Zeiten z.B. ab 20 Uhr, Samstagnachmittags und Sonntagmorgens gar keine Züge mehr anzubieten und ganze Linien oder Linienteile stillzulegen.

Diese Prognose wird im PRIMON-Gutachten bestätigt. Die dort genannten generellen Verkehrsrückgänge im Fernverkehr von 8...10% müssen im Rahmen des aktuellen Trends zu deutlichen Verkehrszuwächsen auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken gesehen werden: Umso drastischer werden die Verkehrsverluste durch Reduktionen auf den übrigen Fernverkehrsrelationen sein und dramatische Verschlechterungen in der Erschließung der Regionen verursachen.

Wenn nicht weitere öffentliche Finanzmittel für die Bestellung von Ersatzleistungen zur Verfügung gestellt werden, werden weitere Regionen vom Fernverkehr ganz oder weitgehend ausgeschlossen. Dies hat der Gesetzgeber im Zuge der Bahnreform erkannt und im Rahmen der Grundgesetzänderung die Verpflichtung zur Gewährleistung auch des

Fernverkehrs auf der Schiene Art. 87e GG beschlossen. Die darin geforderte besondere gesetzliche Regelung ist bislang nicht erfolgt, obwohl dieser Artikel bereits seit über zehn Jahren in dieser Fassung besteht.

Die Hoffnungen, dass bei einem Rückzug der DB AG andere Bahnbetreiber Teile der nicht mehr bedienten Linien übernehmen oder Zugverbindungen in Zeiten einrichten, in denen die DB AG keine Züge mehr verkehren lässt, sind trügerisch. Die notwendigen Investitionen, um eine Linie zu bedienen, z.B. für 6 ICE-Halbzüge mit Werkstätten betragen wenigstens 100 Mio Euro. Sie schaffen unter den Einsatzbedingungen im Netz der DB bestenfalls 50 Mio Euro Umsatz/Jahr: Damit ist eine marktüblich Kapitalrendite von 8%, hier also 8 Mio Euro/Jahr, nicht zu erwirtschaften! Dazu kommt das hohe unternehmerische Risiko: Bahnfahrzeuge erfordern in der Regel wenigstens 20 Jahre Nutzung, damit sie ihre Investitionen verdienen. Dafür müssten – wie bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen in Deutschland oder wie beim Franchising in Großbritannien – die Investoren die staatliche Gewähr haben, dass sie die betreffenden Linien über etwa ein Jahrzehnt allein betreiben dürfen: Dafür fehlen in Deutschland die gesetzlichen Grundlagen.

Daher muss es als extrem unwahrscheinlich, ja ausgeschlossen erscheinen, dass andere Bahnbetreiber in nennenswertem Umfang Lücken im Fernverkehrsangebot der DB AG schließen werden. Dies wird durch die Erfahrungen in nunmehr 12 Jahren seit der Bahnreform bestätigt: Zu Zeiten der Bundesbahn gab es vor allem mit dem *TUI-FerienExpress* mehr regelmäßige Fernverbindungen anderer Bahnbetreiber als seit der Existenz der DB AG!

Die immer wieder zitierten Beispiele der britischen Bahnen zeigen vordergründig massive Negativentwicklungen durch die „Privatisierung“ (3):

>>> Drastischer Verfall der Infrastruktur durch unterlassene Instandhaltung, Konkurs der Railtrack (dem privatwirtschaftlich operierenden Netzbetreiber) und seit 2001 erhöhtem Zuschussbedarf für das Netz;

>>> Nachhaltiger Verfall der Qualität in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, gipfelnd im Lizenzentzug einer Connex-Tochter u.a. Fehlentwicklungen.

Positiv erscheint, dass Eisenbahn-Unternehmen im Fernverkehr nennenswerte Renditen erreichen. Dies basiert auf einer Lizenzierung („Franchising“) der Strecken seitens der Regierungsbehörde OPRAF, die die Nutzungsrechte und Verkehrsverpflichtungen mit konkreten, auch finanziellen Bedingungen ausschreibt, für meist 7 Jahre vergibt und vereinbart. „Trassenentgelte“ oder „Zuschüsse“ werden streckenbezogen von der Regierungsbehörde festgelegt. Damit muss der Betreiber die ihm übertragenen Strecken im vertraglich gesicherten Zeitraum mit festgelegten Standards bedienen, ist vor Konkurrenz geschützt und kann so seine Investitionen verdienen. Mit diesem rigide-staatlich geregelten Franchising gelang es immerhin, die Verkehrsleistungen binnen eines Jahrzehnts um etwa 35% zu steigern, wobei die Verkehrsunternehmen ihre Erlöse um etwa 70% steigern konnten.

In England gibt es gerade diejenigen umfänglichen gesetzlichen Regelungen, die in Deutschland für den Fernverkehr auf der Schiene fehlen! Daher sind die hier feststellbaren Effekte privatwirtschaftlicher Bahnverkehrsunternehmen nicht auf Deutschland übertragbar.

Solange die die vom GG geforderten gesetzlichen Regelungen fehlen, werden nach einem Verkauf von DB Fernverkehr weite Regionen von Fernverkehr auf der Schiene nicht mehr bedient werden – es sei denn, Bund, Länder und Gemeinden entschließen sich zu Bestellungen entsprechender Zugleistungen, die dann weitere öffentliche Finanzmittel erfordern würden.

1.4. Fazit

Die staatlichen Nachbarbahnen zeigen je Einwohner deutlich höhere Verkehrsleistungen und beweisen, dass staatliche Bahnen mehr Verkehr auf die Schiene bringen und dabei wesentlich bessere Qualität schaffen als z.B. die britischen privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen. Auch in Bezug auf die spezifischen staatlichen Leistungen (ct/ptkm) arbeitet z.B. die Schweizerischen Bundesbahnen mit geringeren staatlichen Leistungen als die DB AG. Daher erscheint unter den Zielsetzungen „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „weniger staatliche Leistungen“ eine „Privatisierung“ der DB AG als Ganzes kontraproduktiv.

Ein Verkauf der Fernverkehrssparte würde verheerend negative Auswirkungen auf das Fernverkehrsangebot der DB AG verursachen, da die erwarteten wesentlich höheren Renditen nur durch eine drastische Reduktion des Angebots erreichbar scheinen. Privatwirtschaftlich operierende Fernverkehrsunternehmen wird es aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlagen auch in Zukunft nicht geben – allenfalls in speziellen Nischen, jedoch nur dann, wenn das Netz eindeutig in Regie des Staates betrieben würde.

Der Verkauf der Sparte Nahverkehr wird unter diesem Gesichtspunkt weniger negative Wirkungen in Bezug auf die Verkehrspolitik und deren Ziele haben, da hier alle Leistungen von öffentlich-rechtlichen Auftraggebern ausgeschrieben, vergeben und vertraglich vereinbart sind. Allerdings sind hier andere Negativwirkungen z.B. auf Lohn- und Sozialstandards zu befürchten, wenn der Verkauf ohne Mitwirkung der Beschäftigten erfolgt.

2. Haushaltspolitische Chancen und Risiken*

(7. Analyse der wirtschaftlichen Situation der DB AG*)

Es soll hier auf das Problem der Bewertung der DB AG hingewiesen werden, auf das das PRIMON Gutachten relativ kurz im Exkurs E.2 hinweist. Darin ist die besondere und ungewöhnliche Art der Bilanzierung des Sachanlagevermögens dargestellt: Die durch Baukostenzuschüsse und zinslosen Darlehen des Bundes erstellten Anlagen werden bilanziell nicht erfasst und auch nicht abgeschrieben. Da der dafür im Gutachten genannte Wert von 38,4 Mrd.Euro erheblich ist, stellt sich die Frage, ob damit möglicherweise wesentliche Vermögensteile nicht erfasst sind und damit die Gefahr eines „Unterwertverkaufs“, besteht, der gemäß der Bundeshaushaltsordnung §63 unzulässig ist – es sei denn, im Haushaltsplan wäre eine Ausnahme beschlossen.

2.1. Bewertung des Anlagevermögens

In der konsolidierten Bilanz der DB und der DR vom 31.12.1993 wird ein Anlagevermögen von (umgerechnet) 56,7 Mrd.Euro ausgewiesen; in der Eröffnungsbilanz der DB AG zum 1.1.1994 stehen nur noch 13,3 Mrd.Euro. Das Primon-Gutachten nennt dies eine „drastische Korrektur des Anlagevermögens“ (S.56). In der Realität hat die DB „über Nacht“ keineswegs 43,4 Mrd.Euro, entsprechend 76,5% ihres Anlagevermögens verloren. Tatsächlich handelt es sich hier um Bewertungen im Zuge der Neugründung der DB AG, die mitnichten die Realität spiegeln.

Durch massive Investitionen von über 100 Mrd.Euro hat sich das Anlagevermögen in der Bilanz der der DB AG bis Ende 2004 auf nur etwa 40 Mrd.Euro erhöht (2). Zusammen mit dem o.g. Wert der buchmäßigen Reduktion der Eröffnungsbilanz ergibt sich als erste Näherung ein realer Wert des Anlagevermögens von 83 Mrd.Euro. Da ein wesentlicher

Teil der 100 Milliarden Euro binnen 10 Jahren in Bauvorhaben investiert wurden, die Abschreibungszeiträume von Jahrzehnten haben, muss erstaunen, dass nur etwa 27 Milliarden als Zuwachs in der Bilanz erscheinen: Tatsächlich muss ein wesentlich höherer Anteil in der Realität vorhanden sein!

Ein weiteres Indiz dafür, dass das Vermögen der DB AG unterbewertet wird, gibt der Wert des „Kapitalumschlags“, das Verhältnis Umsatz/Kapital (4). Er beträgt bei Bahnen in der Regel 0,1 bis 0,2. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben einen Wert von 0,16; Da die DB wegen der Neubaustrecken und Hochgeschwindigkeitszüge mehr Kapital gebunden hat, erscheint für sie der Wert von 0,15 realitätsgerecht. Damit ergibt sich aus dem Umsatz der DB AG im Schienenverkehr von 16 Mrd.Euro ein Wert für das Sachanlagevermögen des Schienenverkehrssektors von 107 Mrd.Euro.

Dies bestätigt ein Vergleich mit der ÖBB-Holding AG im Jahresabschluss 2004:

	ÖBB Holding AG	DB AG
Sachanlagevermögen Mrd.Euro	15,4	39,8
Länge des Netzes km	5980	34718
Sachanlagevermögen/MioEuro/km	2,57	1,14

Überträgt man den spezifischen Wert der ÖBB -- er entspricht in etwa den Werten auch der anderen Nachbarbahnen -- auf die DB AG mit ihrem 5,8 mal so großem Netz, so hat deren Anlagevermögen danach einen Wert von 89,4 Mrd.Euro. Tatsächlich wird der Wert deutlich höher liegen, da die DB AG im Vergleich zur ÖBB über beträchtliche Neubaustrecken, zahlreiche modernisierte Großbahnhöfe und eine große Flotte von neuwertigen ICE-Zügen verfügt.

Das Eisenbahn-Bundesamt bewertet den Wiederbeschaffungswert des Netzes der DB AG auf 134 Mrd.Euro (4). Da ein wesentlicher Anteil durch neu erstellte Anlagen gebildet wird, erscheint es realistisch, den aktuellen Wert auf 40%, das wären 53,6 Mrd.Euro anzusetzen. Um den Wert des gesamten Anlagevermögens zu erhalten, müssen zu diesem Wert die Werte der Bahnhofsgebäude, Werkstätten und Fahrzeuge addiert werden. Der bislang ausgewiesene Wert von etwa 40 Mrd.Euro erscheint daher auch unter dieser Prämisse unrealistisch niedrig.

2.2. Hinweis des PRIMON-Gutachtens

Das Gutachten weist im „Exkurs E2“ auf Seiten 469/470 darauf hin, dass die DB AG die Baukostenzuschüsse und zinslosen Darlehen im „Capital employed“ nicht erfasst, obwohl es sich damit um „wesentliche Vermögensgegenstände, insbesondere des Infrastrukturvermögens, ohne die keine Trassen vermarktet bzw. Verkehrsleistungen erbracht werden können ...“ handelt. Dabei geht es um die nicht unerhebliche Summe von 38,4 Mrd.Euro. Für diesen, seit 1994 akkumulierten Wert, nimmt die DB AG auch keine Abschreibungen vor!

In einer „adjustierten Berechnung“ werden die von der DB AG positiv errechneten Werte für ROCE (return on capital employed), also für die Kapitalrendite, unter Berücksichtigung dieser Investitionen und deren Abschreibungswerte neu berechnet: die Werte „ROTCE“ (return on total capital employed) aller Jahre ab 1995 sind negativ, auch die bis zum Jahre 2009 prognostizierten Werte liegen unter 0! Treffen die hier dargestellten Werte zu, ist die DB AG nicht börsenfähig!

2.3. Gutachten zum Wert des Anlagevermögens der DB AG

Diese Problematik hat Peters (5) aufgegriffen und in einem Gutachten (6) auf der Basis der DB Geschäftsberichte und des PRIMON-Gutachtens bewertet. Dabei kommt er u.a. zu den folgenden Schlussfolgerungen:

Das gravierendste Problem plausibler Daten bildet die Nicht-Aktivierung von Baukostenzuschüssen und zinslosen Darlehen des Bundes an die DB AG Diese machen den Großteil der jährlichen Investitionen in der Größenordnung von 7-10 Mrd. Euro aus und erscheinen weder im Anlagevermögen noch führen sie zu Abschreibungen...

Es ist natürlich eine akademisch zulässige Frage, ob zinsfreie Mittel kein renditepflichtiges Kapital darstellen, so wie es die DB definiert. Wenn es jedoch darum geht, Bundesvermögen eventuelle an Dritte zu veräußern, müssen Bruttoinvestitionen Basis für die Berechnung des Kapital und des Anlagevermögens und damit des Capital Employed sein.

*Die offiziellen Bahn-Bilanzen sind somit **keine repräsentative Basis** für nachhaltige Bilanzkennziffern. Das wird auch im Gutachten festgestellt und korrigiert, aber eben nur in einer unverbindlichen Nebenrechnung. Dabei wird ein „virtueller“ Anlagespiegel aus den Bruttoinvestitionen bei jährlichen Abschreibungen von 5% (durchschnittliche Lebensdauer von Bahn-Investitionen: 20 Jahre) errechnet. Dies wird im Folgenden nachvollzogen (Tabelle gekürzt wiedergegeben):*

Deutsche Bahn AG In Mio EUR	Anlagevermögen									
	1994	1995	1996	...	2000	2001	2002	2003	2004	
Sachanlagen	63650	67239	70840	....	85014	87310	89699	94709	98638
Brutto Investitionen	7128	7329	7771	....	6892	7110	9994	9121	7232
Abschreibungen neu	3539	3728	3931	....	4595	4721	4985	5191	5294
Abschreibungen alt	984	1148	1387	....	2052	2162	2434	2694	2605

Geht man von einem Anlagevermögen in 1993 von ca. 67 Mrd. EUR (52 Mrd. EUR plus 15 Mrd. EUR für die nicht aktivierten Neubaustrecken), erhöht sich das Anlagevermögen bis 2004 auf kontinuierlich ca. 100 Mrd. EUR. “

Danach sind die Schlussfolgerungen erlaubt:

Das reale Anlagevermögen der DB AG ist mehr als doppelt so hoch als es in der Bilanz der DB ausgewiesen ist;

Die Nicht-Erfassung der durch Baukostenzuschüsse und zinslosen Darlehen erstellten Anlagen führt im Fall eines Verkaufs auf der von den Gutachtern erstellten Datenbasis dazu, dass wesentliche Vermögensteile des Bundes, die wertvollsten, neu erstellten Anlagen der DB AG an die Investoren verschenkt werden würden;

Der Wert dieses nicht bilanzierten Anlagevermögens liegt nach aller Wahrscheinlichkeit über 50 Milliarden Euro.

2.4. Gründe für die besondere Art der Bilanzierung der DB

Das PRIMON-Gutachten stellt fest, dass diese spezielle Art der Bilanzierung des Anlagevermögens, die die DB AG praktiziert, „betriebswirtschaftlich korrekt und aus der Perspektive der DB AG durchaus berechtigt“ sei. Trotzdem muss die Frage gestellt werden, warum die wesentlichen, ja wertvollsten Anlagen nicht vollständig bilanziell erfasst werden. Diese Frage ist, so lange die DB AG im Besitz des Bundes ist und bleibt, ohne wesentlichen Belang, erfährt jedoch bei einem Verkauf Relevanz, da eine

Veräußerung von Gegenständen des Bundesvermögens unter ihrem vollen Wert verboten ist.

Das PRIMON Gutachten beantwortet diese Frage indirekt: Mit Einbezug dieser bislang nicht bewerteten Anlagen ergeben sich für die vergangenen zehn Jahre der DB AG wie auch für die prognostizierten Jahre bis 2009 negative Kapitalrenditen (dargestellt als ROTCE 2 auf Seite 470): Damit ist die DB AG nicht börsenfähig.

Daraus kann die Schlussfolgerungen abgeleitet werden: Nur durch die Nicht-Bilanzierung der durch Baukostenzuschüsse und zinslosen Darlehen erstellten Anlagen kann die Börsenfähigkeit rechnerisch erreicht werden.

De facto führt dies zu der Situation, dass die Bundesregierung den Börsengang des integrierten Unternehmens nur unter der Voraussetzung durchführen kann, dass sie die wesentlichen und wertvollsten Anlagen der DB „verschenkt“ und dass der Erwerber deren Abschreibung nicht „verdienen“ muss, die Anlagen also nicht aus seinen Erlösen erneuert.

Peters kommt in seinem Gutachten zu der Schlussfolgerung:

„Die Privatisierung der DB AG – in welcher Variante auch immer – wäre für einen Investor nur rentabel, wenn er – wie in den Privatisierungsvarianten unterstellt – das betriebliche Vermögen der DB AG von ca. 100 Mrd. EUR für 15-20 Mrd. EUR vom Bund erwerben könnte und zusätzlich jährliche Subventionen für den Erhalt des Schienennetzes in Höhe von 2-3 Mrd. EUR erhielte. Damit die Rendite eines dann privaten Eisenbahnunternehmens nachhaltig erreicht werden kann, müssten – wie im Gutachten auf der Basis der Mittelfristplanung der DB AG errechnet – das deutsche Streckennetz um ein Drittel stillgelegt und die Bahntarife erheblich erhöht werden.

Das Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, hat mit den Privatisierungsvarianten nichts zu tun, sondern erfordert lediglich eine Trennung von der Logistik-Sparte Stinnes. Man kann nicht in einem Unternehmen Straße und Schiene fördern. Die Bahn muss sich auf ihr Kerngeschäft Schiene konzentrieren und sich von der Logistiksparte Stinnes trennen. Die Veräußerung von Stinnes würde dem Bund einmalige Erlöse in der Größenordnung eines Jahresumsatzes (10-12 Mrd. EUR) bescheren.

Diese Variante des „Börsengangs“ erscheint als die überzeugendste: Es kann nicht primäres Ziel der Deutschen Bahn sein, weltweite Straßen- und Lufttransporte oder Logistik in den USA und in China zu leisten. Nach den Fehlschlägen weltweiter Aufkäufe konzentrieren sich aktuell maßgebliche Großunternehmen auf ihr „Kerngeschäft“.

Statt das deutsche Verkehrssystem Bahn in die Verfügungsgewalt von Investoren zu geben, sollten diejenigen Beteiligungen der DB AG veräußert werden, die für die Leistung qualifizierte Schienenverkehre als nicht notwendig erscheinen. Damit kann die hohe Verschuldung der DB AG – die ja auch durch derartige Aufkäufe verursacht ist! -- abgebaut ein Beitrag zur Sanierung des Bundeshaushalts geleistet werden, ohne die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit unseres Landes durch Verkäufe von Teilen unseres Bahnsystems „auf's Spiel zu setzen“!

3. (9.)Ausgestaltungsmöglichkeiten* (11. Vorschläge zur Weiterentwicklung/Differenzierung*)

3.1. Fazit zu den PRIMON-Gestaltungsvarianten

Der auch nur anteilige Verkauf des integrierten Bahnkonzerns muss aus den oben dargestellten Gründen ausgeschlossen erscheinen, da das „Verschenken“ von Bundesvermögen oder ein Unterwertverkauf nach der Bundeshaushaltordnung nicht zulässig ist. Selbst wenn eine Befreiung oder Ausnahmeregelung gefunden werden würde, sollten sich Bundestag und Bundesregierung nicht dem dann berechtigten Vorwurf aussetzen, Bundesvermögen in der Größenordnung von 10 oder mehr Milliarden Euro an Investoren zu verschenken, wenn gleichzeitig die Bürger höhere Leistungen für die Bahn erbringen müssen, die dann zu wesentlichen Teilen gleichen Investoren zufließen.

Die weiteren Modelle des PRIMON-Gutachtens vermeiden dies.

Dabei erscheint der mögliche Verkauf der Fernverkehrssparte höchst problematisch, da er wahrscheinlich höhere volkswirtschaftliche Schäden und Folgekosten für den Bundeshaushalt verursachen wird. Dies liegt am fehlenden gesetzlichen Rahmen, wie er in Art 87e Abs.4 des GG gefordert ist. Hier stellen sich die Alternativen

Schaffung gesetzlicher Rahmenbestimmungen ähnlich wie sie hierfür den Nahverkehr oder in Großbritannien für den gesamten Personenverkehr existieren, oder
Verbleib der DB Fernverkehr als AG im Bundesbesitz.

Je stärker das Netz in den Bundesbesitz zurückgeführt wird, desto besser werden die Wettbewerbschancen für andere Verkehrsunternehmen auch im Fernverkehr. Dabei ist davon auszugehen, dass die DB AG aufgrund ihres großzügig dimensionierten Fahrzeugparks stets die nachfragestärksten Relationen besetzen wird. Ein tatsächlich substanzieller Markteintritt Dritter setzt voraus, dass in Relationen, die die DB AG nicht mehr betreiben will, die Trassenpreise nach Nachfragekriterien differenziert werden. Dies kann und darf nur durch die öffentliche Hand geschehen.

Der Verkauf der Nahverkehrssparte erscheint unter den genannten Gesichtspunkten am wenigsten problematisch: Hier finden sich die Investoren in gesetzlichen Rahmenbedingungen und so umfangreichen Vertragswerken gebunden, dass die Bedienungsqualität gesichert erscheint und keine weitergehenden Belastungen des Bundeshaushalts zu erwarten sind: Auch die Preisgestaltung unterliegt der Zustimmungspflicht der Länder. Hier verbleibt allerdings das Problemfeld, wie generell mit den Mitarbeitern verfahren wird, ob deren Rechte reduziert und „Lohn- und Sozialdumping“ ermöglicht wird. Daher sollte der Verkauf auch von DB Regio nur nach eingehender Anhörung und eindeutigen Zustimmung der betroffenen Mitarbeiter erfolgen. Des Weiteren sollte berücksichtigt werden, dass durch den Verkauf einzelner Sparten der Systemverbund Schiene erschwert wird, der ja auch aus zahlreichen Querverbindungen zwischen den Sparten Fern-, Nahverkehr und Cargo z.B. im Fahrzeugsektor, in Personalthilfen, in Werkstattnutzungen usw. besteht.

3.2. Alternativen zu den PRIMON-Gestaltungsvarianten

Unter den Prämissen:

mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen,
den Bundeshaushalt zu entlasten,
Investitionsmittel Dritter für die Schiene zu gewinnen,
die DB AG zu entschulden und kapitalmarktfähiger zu machen,
wird vorgeschlagen, folgende Alternativen zu prüfen und weiter zu verfolgen:

1.

Verkauf der Straßen- und Luftverkehrs-orientierten Beteiligungen: damit dürften in der Größenordnung 10 Mrd.Euro zur Entschuldung der DB AG und zur Sanierung des Bundeshaushalts gewonnen werden. Außerdem: Stopp weiterer Verkäufe von Bahnhöfen: Sie gehören in die Verfügungsgewalt und die Gestaltungskraft der Bahn und der Kommunen und nicht in die von Investoren!

2.

Kritische Überprüfung der geplanten Großvorhaben wie Stuttgart 21, Neubaustrecken Stuttgart-Wendlingen-Ulm und Ebensfeld-Erfurt, Transrapid München (7)(8). Diese Vorhaben sind betriebswirtschaftlich negativ zu bewerten und belasten die zukünftigen Bundeshaushalte mit einer Größenordnung von insgesamt 10 Mrd.Euro, einschließlich der Finanzierungskosten mit etwa 20 Mrd.Euro. Für alle diese Projekte gibt es Alternativen, die nur Bruchteile der aktuell verfolgten Planungen kosten. Bundestags und Bundesregierung sollten sich verpflichtet sehen, diese prüfen zu lassen: das Einsparungspotenzial dürfte etwa 5 Mrd.Euro, einschließlich der Finanzierungskosten 10 Mrd. Euro erreichen!

3.

Beteiligung der Bahnkunden: Statt fernen Investoren Renditen von 8% oder mehr anzubieten, können für halb so hohe Zinssätze Bahnkunden und Bahninteressenten eingeladen werden, Anleihen oder Fondsanteile der DB AG zu erwerben. Damit könnten Investitionsmittel zu weit geringeren Kosten gewonnen und eine weit gestreute Kundenbindungen geschaffen werden. Erhalten diese statt der Rendite-orientierten Investoren ein Mitspracherecht in den Aufsichtsräten der Bahn, werden neue Strategien zur Markterschließung möglich.

Quellenangaben:

- (1) Karl-Dieter Bodack: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005
- (2) Geschäftsberichte der DB AG
- (3) Theo Stolz: Die Zuverlässigkeit der britischen Eisenbahngesellschaften, Eisenbahn Revue International Heft 2, Luzern, 2000
- Zuschussbedarf der Britischen Eisenbahnen heute grösser als in der Staatsbahnära, Eisenbahn Revue International, Heft 3, Luzern, 2004
- (4) Peter Schäfer, Eisenbahn-Bundesamt auf dem Symposium „Ansätze zu alternativen Finanzierungen der Schieneninfrastruktur“ in Dresden am 1./2. Februar 2006
- (5) Dr. Gerd Peters war fast 30 Jahre in leitenden Funktionen der BASF-Gruppe tätig, lehrt seit 2001 an der Universität Zürich und ist Mitverfasser des Buches: Gerd Peters, Dieter Pfaff: Controlling, das Einmaleins renditeorientierter Entscheidungen, Zürich, 2005.
- (6) Das Bahngutachten PRIMON – Kritische Anmerkungen, Stuttgart, April 2006 wurde von Dr. Gerd Peters mit Schreiben vom 22.4. 2006 an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses übersandt.
- (7) Heiner Monheim/Klaus Nagorni (Hrg): Die Zukunft der Bahn, Karlsruhe, 2004 Ev. Akademie Baden, Postfach 2269, 76133 Karlsruhe
- (8) Der Fahrgast, PRO BAHN Zeitung, Hefte 1 und 2, Berlin, 2006

Der „Börsengang“ aus der persönlichen Sicht eines ehemaligen Mitarbeiters der DB und DB AG

Nach meinem Studium des Maschinenbaus, der Betriebswirtschaft und des Design arbeitete ich von 1967 bis 1995 in Stabs- und Führungspositionen bei der DB und DB AG, u.a. als „Berater Personenverkehr“ beim Vorsitzenden des Vorstands und habe bis zum Jahr 2000 freiberuflich Beratungsarbeiten für die DB AG geleistet. Mit speziellen Aufträgen des Vorstands habe ich u.a. daran mitgewirkt, das DB-Ausbesserungswerk Weiden in eine GmbH zu überführen. Die daraus entstandene PFA, Partner für Fahrzeugausstattungen GmbH, erreichte mit einem innovativen neuen Werk und über tausend Mitarbeitern binnen weniger Jahre hohe Gewinne (1). Da der 49%-Mitgesellschafter „Kasse machen wollte“ wurde das Werk verkauft, von den neuen Besitzern verschuldet und geriet schließlich in den Besitz der „Alpha-Bravo-Investment“ auf den niederländischen Antillen. Durch massive Geldentnahmen trieb sie die PFA GmbH Konkurs. In engagierter Weiterarbeit schuf ein Rest der Mitarbeiter bis 2005 weiterhin gute Gewinne, mit denen ein großer Teil der Gläubigerforderungen befriedigt werden kann. Das Werk ist vermietet – es arbeiten dort nur noch etwa 60 Mitarbeiter.

In einer strukturschwachen Region wurden tausend Arbeitsplätze offensichtlich gut qualifizierter und engagierter Menschen durch die Habsucht von Investoren vernichtet – ermöglicht durch den Verkauf seitens der DB AG, die die Mehrheit von 51% besaß! Aus diesen Erfahrungen halte ich es eines Rechtsstaats für unwürdig, dass ohne jede Mitwirkungsmöglichkeit der Mitarbeiter überhaupt der Verkauf deren Arbeitsplätze stattfinden kann.

Ich war engagierter Mitarbeiter bei der DB und DB AG, weil ich nach Erfahrungen während meines Studiums in den USA in der Erhaltung und Entwicklung des Schienenverkehrs eine für unsere Kultur und Gesellschaft dringende Aufgabe sah. In meinem Umfeld sehen auch heute noch viele Mitarbeiter der DB AG eine primäre Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft und leisten dementsprechend Überdurchschnittliches. Jedweder Verkauf setzt sie der Aufgabe aus, Renditen für Investoren zu schaffen. Geschieht dies ohne ihre Mitwirkung, werden sie zum „Spielball“ ferner Investoren.

Daher appelliere ich an Sie, als die gewählten Vertreter der Bürger und als treuhänderische Eigentümer der Deutschen Bahn, keinen Beschluss zu Verkauf von Teilen der DB zu treffen, ohne die betroffenen Mitarbeiter mitwirken zu lassen! Menschenhandel ist Gott-sei-Dank verboten, Unternehmenshandel und damit verbunden Mitarbeiterhandel ist zwar erlaubt, sollte jedoch nur mit Beteiligung der betroffenen Menschen geschehen!

Gröbenzell, den 30. 4. 2006

Karl-Dieter Bodack

1. 5. 2006. kd.bodack@gmx.de . www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de

(1) Ausführlich dargestellt in: InterRegio, die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005.

