

*Essay*

# **Quo Vadis Deutsche Bahn?**

Von Eberhard Podzuweit

# Quo Vadis Deutsche Bahn?

Von Eberhard Podzuweit

Als am 7. Dezember des Jahres 1835 mit der Jungfernfahrt der Stephenson-Dampflokomotive „Adler“ auf der Strecke Nürnberg – Fürth die Ära der deutschen Eisenbahngeschichte beginnt, ahnt sicherlich niemand, welche Diskussionen es um die Zukunft einer deutschen Eisenbahn gut 170 Jahre später geben wird.

Den Grundstein für diese Diskussionen legt im Zuge der Wiedervereinigung von DDR und BRD das zum 1.1.1994 in Kraft getretene „Eisenbahnneuordnungsgesetz“ – auch bekannt als „Bahnreform“. Mit diesem Gesetz wird die Zusammenführung des ehemals geteilten Deutschlands auch auf der Schiene vollzogen. Die beiden staatlichen Bahnunternehmen „Deutsche Reichsbahn“ (DR) und „Deutsche Bundesbahn“ (DB) verschmelzen mit Inkrafttreten des Gesetzes zur „Deutschen Bahn AG“ (DB AG). Was das Gesetz nicht erwähnt, ist eine beabsichtigte Privatisierung. Man beschließt lediglich, dieses neu entstandene Unternehmen als privatrechtliche Gesellschaft zu führen.

Eine Konzernpräsentation der DB AG nennt als vorrangige Ziele der Bahnreform „die Entlastung des Bundeshaushalts“ und die Verlagerung von „mehr Verkehr auf die Schiene“<sup>1</sup>. Was zumeist verschwiegen wird, ist die mit der Reform einhergegangene vollständige Entschuldung der westdeutschen Staatsbahn. Hierbei handelt es sich um die Übernahme der Verbindlichkeiten von rund 33 Milliarden Euro durch den Steuerzahler. Des Weiteren werden im Zuge der Reform als staatliche Kontroll- und Verwaltungsinstanzen das „Bundeseisenbahnvermögen“ (BEV) und das „Eisenbahnbundesamt“ (EBA) gegründet. Die beiden neu geschaffenen Institutionen sind seither zuständig für sämtliche hoheitlichen Aufgaben (EBA)<sup>2</sup> sowie die Personal-, Schulden- und Immobilienverwaltung (BEV)<sup>3</sup>.

2004 beginnt man damit, die dritte und letzte Stufe der Bahnreform umzusetzen. Anders als 1994 begleiten zahlreiche Proteste den Beginn des Endes der Reform. Die Zahl der

---

<sup>1</sup> Konzernpräsentation Deutsche Bahn AG 2005: S. 17

<sup>2</sup> Bis 1.1.2006 u. a. für Trassenpreise und –vergabe zuständig, seit 1.1.2006 ist die Bundesnetzagentur zuständig

<sup>3</sup> Personalverwaltungsaufgaben nur für die (sinkende Zahl der) verbeamteten Mitarbeiter

Reformgegner steigt in der Folge exponential an – und das nicht ohne Grund. Denn in den 10 Jahren von 1994 bis 2004 gelingt es der Bahnführung, die Zahl der Mitarbeiter von rund 500.000 (in Deutschland) auf rund 250.000 (weltweit) zu reduzieren. Dieser massive Stellenabbau eines staatlichen Unternehmens, das eigentlich einen am Gemeinwohl orientierten Verfassungsauftrag hat, wirft bereits 2004 folgende Fragen auf: Ist eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG wirklich zulässig? Wird sie von der breiten Öffentlichkeit gewollt? Entspricht sie den öffentlichen Interessen? Und schließlich: Welche Folgen hat sie für die Beschäftigten und die Kunden des Unternehmens?

### ***Wer steckt hinter der Idee einer privatisierten DB AG?***

Mit dem Wahlsieg der SPD 1998 und der Wahl eines der Automobilbranche verbundenen Bundeskanzlers beginnen auch die Diskussionen um eine Marktkapitalisierung der Deutschen Bahn AG.

Betrachtet man die Umstände und die Hauptakteure etwas genauer, die gewillt waren, auf ihre Art und Weise Brüsseler Forderungen zur Liberalisierung des Schienenverkehrs umzusetzen<sup>4</sup>, kommt man fast zwangsläufig auf ein „magisches Dreieck“: Gerhard Schröder – oben erwähnter Bundeskanzler, Hartmut Mehdorn – seit 1999 Vorstandsvorsitzender der DB AG und Norbert Hansen – Vorsitzender der Gewerkschaft TRANSNET. Hauptsächlich diese drei Akteure treiben den Beschluss voran, das zu diesem Zeitpunkt noch auf den Schienenverkehr fixierte Staatsunternehmen an die Börse zu bringen.

Besonders ambivalent ist die Rolle, die der TRANSNET-Chef bei diesem Vorhaben spielt. Nicht ohne Genugtuung weist die US-Investment-Bank Morgan Stanley in ihrem Gutachten von 2004 darauf hin, dass die seit 1994 erfolgte weitreichende „Reduktion der Mitarbeiterzahl [...] im Einklang mit den Arbeitnehmervertretern bzw. Gewerkschaften“<sup>5</sup> erfolgte. Sollte der demokratisch gewählte Vorsitzende einer Arbeitnehmervertretung nicht eher solidarische, sozialistische und kapitalismuskritische Standpunkte einnehmen? Da lässt das Agieren des Gewerkschaftsvorsitzenden in

---

<sup>4</sup> Im Juli 1998 wurde das erste sogenannte Eisenbahnpaket der EU verabschiedet

<sup>5</sup> Morgan Stanley 2004: S. 4

Sachen Beschäftigungssicherung und das Fehlen einer entschiedenen Ablehnung des Börsenganges der Bahn doch an der eigentlichen Legitimation der TRANSNET als Interessenvertretung der Arbeitnehmer (!) zweifeln.

Auch die Rolle, die der Vorstandsvorsitzende der DB AG spielt, ist nicht ganz klar. Zwar lässt sich nicht verleugnen, dass Hartmut Mehdorn aus dem ehemals maroden Staatskonzern mittlerweile ein relativ rentables Unternehmen gemacht hat. Doch man kann durchaus bezweifeln, ob die gewählten Methoden auch die richtigen waren und sind, um die eigentlichen Ziele der Bahnreform – insbesondere die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene – umzusetzen. So werden die Gewinne zu großen Teilen von zugekauften Unternehmenstöchtern wie Bax Global und Stinnes sowie von der DB Regio AG, die für den Nahverkehr zuständig ist und von recht üppigen Verträgen mit den Bundesländern lebt, erwirtschaftet. Anders formuliert: Die Gewinnsparten der Bahn sind entweder schienenfern, außerhalb Deutschlands tätig oder subventioniert.

Untersucht man den Lebenslauf des Vorsitzenden der DB AG, so werden einige seiner unternehmensstrategischen Schritte verständlicher, gleichen gar einem déjà vu: Die Karriere von Hartmut Mehdorn beginnt 1966 in der Luftfahrtindustrie, bei den Vereinigten Flugtechnischen Werken Fokker GmbH. Er ist hauptverantwortlich für die Produktion des ersten Airbus A 300 und bleibt der Luftfahrtbranche bis 1995 treu. Nach 10 Jahren als Vorsitzender Geschäftsführer der Deutschen Airbus AG wird er nun als Vorstandsvorsitzender für die Heidelberger Druckmaschinen AG tätig. Durch die Akquisition branchennaher Betriebe im Ausland baut er das Unternehmen zu einem international konkurrenzfähigen Anbieter umfassender Drucksysteme aus. 1999 wird er als neuer Vorstandsvorsitzender der DB AG bestellt. Auch hier agiert er nach dem bewährten Muster: Durch zahlreiche Akquisitionen im Ausland baut er das einstige Schienenverkehrsunternehmen zu einem weltweit agierenden Logistikkonzern aus. Und seine Erfahrungen bei der Luftfahrt setzt er vor allem in branchentypische Marketingmaßnahmen und Preissysteme um, die in der Schienenverkehrsbranche bislang nicht gebräuchlich waren (Bonussysteme, Frühbucherrabatte etc.).

## ***Was spricht für/gegen eine Privatisierung der DB AG?***

Nach Ansicht einiger Bundestagsmitglieder lässt sich mit dem Verkauf des Staatskonzerns viel Geld in die maroden Kassen spülen. Wie Untersuchungen von Wirtschaftsexperten zeigen, ist dies ein Trugschluss. Zwar könnte durch einen Börsengang der DB AG kurzfristig ein Erlös im zweistelligen Milliardenbereich<sup>6</sup> zur Haushaltskorrektur verwendet werden. Auf längere Sicht hingegen ist der Staat auch nach einem Börsengang gesetzlich<sup>7</sup> verpflichtet, jährlich einen Milliardenbetrag<sup>8</sup> zur Erhaltung der Infrastruktur und zur Gewährleistung der Mobilität an die Bahn zu überweisen bzw. selbst zu investieren. Den Bahn-Börsengang einzig wegen der positiven finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt voranzutreiben, dürfte demzufolge auf fehlender Weitsicht basieren.

Weit verbreitet ist auch die Annahme, dass eine Privatisierung der DB AG zu mehr Wettbewerb im Schienenverkehr führen würde. Wie weit dieser Wettbewerb gehen soll, bleibt jedoch im Dunkeln. Auch scheinen sich die Protagonisten des Börsenganges noch nicht genau mit den Kennzahlen des Schienenverkehrs auseinandergesetzt zu haben. So kann man meines Erachtens der Deutschen Bahn nicht mehr vorwerfen, dass sie Wettbewerbern den Zugang zum Schienennetz verwehrt oder sie diskriminiert – ein Argument, das von Privatisierungsfreunden unermüdlich genutzt wird, um eine strikte Trennung von Netz und Betrieb zu fordern. Innerhalb von 5 Jahren konnten die „nichtbundeseigenen Bahnen“ – also die Wettbewerber der DB AG – ihren Marktanteil im Regionalverkehr<sup>9</sup> von 8,2 % (2001) auf 13,2 % (2005) steigern. Dies entspricht einer Verdoppelung des Anteils an der Verkehrsleistung von 3,2 % (2001) auf 6,8 % (2005)<sup>10</sup>. Mittlerweile haben sich bereits einige größere Unternehmen neben der Deutschen Bahn etabliert. Es ist davon auszugehen, dass sich – auch aufgrund der Kontrolle der (bahn)unabhängigen Bundesnetzagentur – der Wettbewerb zukünftig weiter entwickeln wird. Ob dazu unbedingt eine Privatisierung der Staatsbahn von

---

<sup>6</sup> It. dem Gutachten von Booz Allen Hamilton „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ variiert der Erlös je nach Art und Umfang des Börsenganges

<sup>7</sup> vgl. Art. 87e GG insbesondere Absatz 4, sowie Art. 106a GG

<sup>8</sup> Der jährlich aufzuwendende Betrag zur Instandhaltung des bestehenden Netzes liegt bei rund 4 bis 5 Milliarden Euro (Reinhold Böhmer 2006: S. 58)

<sup>9</sup> Da der Fernverkehr – aufgrund fehlender Bezuschussung durch den Bund – nicht annähernd so profitabel ist, wie der Regionalverkehr, haben hier erst 2 Unternehmen den Wettbewerb mit der DB AG aufgenommen; ihr Anteil an der Verkehrsleistung liegt unter einem Prozent (Wettbewerbsbericht 2006 der DB AG, S. 15)

<sup>10</sup> ebd., S. 19

Nöten ist, bleibt zweifelhaft. Dieser Schritt würde wohl eher dazu führen, dass die Tarifbindung und das Tarifniveau der ehemals staatlichen Regionalbahn(en) enorm sinken und der Wettbewerb noch stärker auf dem Rücken der eingesetzten Personale ausgetragen wird.

Als weitere Privatisierungseffekte könnten sich Personalabbau, mangelhafte Kundenbetreuung und Sicherheitsprobleme ergeben. Wie schon eingangs angeführt hat die Bahn seit Beginn der Bahnreform ihre Personaldecke mehr als halbiert. Bei einer Privatisierung und dem daraus folgenden Dividendendruck dürfte weiterhin bei Service, Sicherheit und eben Personal gespart werden. Bereits die letzten positiven Gewinnmeldungen der DB AG sind größtenteils auf Rationalisierungsmaßnahmen in den genannten Bereichen zurückzuführen. So bemängeln viele Lokführer, dass die Ausbesserungen am bestehenden Schienennetz bereits auf ein absolutes Minimum zurückgefahren wurden und sich die Anzahl der Langsamfahrstellen<sup>11</sup> von Jahr zu Jahr erhöht. Was den Service angeht: Man kann heute nur noch auf den größeren, prestigeträchtigen Bahnhöfen Informationen (zum Fahrplan, möglichen Anschlusszügen etc.), Hilfe beim Gepäcktransport oder Fahrkarten persönlich und aus Menschenhand bekommen. Auf den Bahnhöfen in der Fläche wird dieser Service mittlerweile von Automaten übernommen oder fällt ganz weg.

Auch die Ausgestaltung des (durch das Grundgesetz vorgeschriebenen<sup>12</sup>) gesetzlichen Rahmens dürfte äußerst schwierig werden. So kann ich mir nicht vorstellen, dass eine Bilanzierung der aus dem Unternehmen der DB AG juristisch heraus gelösten Infrastruktur bei der DB AG so ohne weiteres möglich ist. Soll die Deutsche Bahn AG, wie vorgesehen, weiterhin für die Instandhaltung und Bewirtschaftung der Infrastruktur zuständig sein, so müsste hierfür eigentlich ein Vertrag geschlossen werden. Sollte es hierbei nicht zu einem (eventuell sogar europaweiten) Vergabeverfahren kommen, dürfte diese Festlegung, selbst wenn sie per Gesetz erfolgt, wohl kaum legitim sein und weitere Diskussionen, wenn nicht sogar Gerichtsverfahren nach sich ziehen.

---

<sup>11</sup> Eine Langsamfahrstelle darf aus Sicherheitsgründen nur mit (deutlich) verringerter Geschwindigkeit passiert werden. Aktuell werden die meisten Langsamfahrstellen gar in den Fahrplan eingearbeitet, um so einen höheren Grad an Pünktlichkeit zu erreichen.

<sup>12</sup> Vgl. Art 87e (3) GG

Wenn es sich bei der Umsetzung der Bahnreform um die Abschlussprüfung eines Lehrlings handeln würde, müsste ich ihm empfehlen, sich in einem halben Jahr noch mal zu melden. Schließlich ließe sich einzig und allein hinter der angestrebten Entlastung des Bundesetats ein kleines Häkchen setzen (nach vollendeter Privatisierung vielleicht kurzzeitig sogar ein größeres), da hier wirklich minimale Effekte nachweisbar sind. Was die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene angeht, so ist das Ergebnis gut 13 Jahre nach Beginn der Reform mit mangelhaft, wenn nicht sogar ungenügend zu bewerten. So haben es sämtliche Regierungen versäumt, weitreichende Reformen zur Gleichstellung der Verkehrsträger durchzusetzen: etwa durch homogene Besteuerung der jeweiligen Betriebsmittel (Diesel, Benzin, Kerosin) oder durch Schaffung gleicher Zugangsvoraussetzungen zu den Verkehrswegen (Trassenpreise, Straßenmaut). In der Endabrechnung konnte die Bahn zwar - relativ gesehen - ihre Beförderungsleistung im Güterverkehr von 2002 bis 2005 um ganze 25 % steigern, mit 95,4 Milliarden Tonnenkilometern bleibt sie jedoch weiterhin enorm hinter der Straße (310,1 Milliarden Tonnenkilometer)<sup>13</sup> zurück. Auch der Vergleich im Personenverkehr sieht nicht viel besser aus. Die Bahn konnte die Anzahl der beförderten Personen im gleichen Zeitraum um rund 8 % auf 2,1 Milliarden erhöhen, bleibt damit allerdings weit hinter dem Zuwachs des Flugverkehrs (eine fast 30%ige Steigerung auf 146 Millionen Passagiere) zurück<sup>14</sup>. Solange die Ziele der Bahnreform in Sachen Chancengleichheit der Verkehrsträger nicht umgesetzt werden, sollte man sich gar nicht erst über die angestrebte Privatisierung unterhalten.

Besonders bedenklich stimmt in diesem Zusammenhang ein Zwischenzeugnis, das der Bundesrechnungshof den Betreibern der Bahnreform ausgestellt hat. In der Zusammenfassung seines Jahresberichtes für 2005 stellt er eindeutig fest: „Die mit der Privatisierung [...] verfolgten Ziele sind bisher nicht erreicht worden. Die beabsichtigte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist nicht eingetreten. [...] Das Ziel, den Bundeshaushalt zu entlasten, ist nicht erreicht worden. [...] Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich auf absehbare Zeit nicht ab“<sup>15</sup>.

Abschließend möchte ich behaupten, dass eine wie auch immer geartete Privatisierung der Deutschen Bahn AG gegen das Grundgesetz verstößt. Im Artikel 87e (4) steht, dass

---

<sup>13</sup> Daten des statistischen Bundesamtes vom 7. November 2006

<sup>14</sup> ebd.

<sup>15</sup> Bundesrechnungshof 2006: S. 3

„der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit [...] Rechnung getragen wird.“ Wie die Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, hat eine Privatisierung von staatlichen Eisenbahnunternehmen meist nur zu positiven Effekten für die Investoren – im Sinne des Grundgesetzes eher eine Minderheit – geführt; die Allgemeinheit dürfte eher mit den aufgezählten negativen Auswirkungen einer Marktkapitalisierung zu kämpfen haben. Hinzu kommt, dass die Mehrzahl der Bundesbürger dem Börsengang nach wie vor skeptisch gegenübersteht und eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG ablehnt<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Laut einer repräsentativen Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Emnid sind 71 Prozent der Bevölkerung gegen eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG (vgl. [http://www.focus.de/finanzen/boerse/aktien/bahn-privatisierung\\_nid\\_38729.html](http://www.focus.de/finanzen/boerse/aktien/bahn-privatisierung_nid_38729.html), 06.02.07 21:46 Uhr)



## Verwendete Quellen:

- *Booz Allen Hamilton (2005) „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“, Frankfurt/Main 2005/2006*
- *Bundesministerium der Finanzen u. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2004): Morgan Stanley „Kurzfassung Ergebnisse/ Kapitalmarktfähigkeit der Deutschen Bahn AG“, Berlin*
- *Bundesrechnungshof (Hrsg.) (2006): „Bericht zur Finanzierung der Bundesschienenwege“, Bonn 8. März 2006*
- *Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2005): Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Bonn*
- *Deutsche Bahn AG(Hrsg.) (2005): Konzernpräsentation der Deutschen Bahn AG, Juni 2005*
- *Deutsche Bahn AG (Hrsg.) (2006): „Wettbewerbsbericht 2006“, Berlin*
- *Eisenbahnneuordnungsgesetz (22.01.2007, 20:23 Uhr),  
([www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1124877446.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1124877446.pdf))*
- *Internetauftritt der Europäischen Kommission, (23.01.2007, 22:16 Uhr),  
([http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_de.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_de.htm))*
- *Internetseite des Statistischen Bundesamtes, (23.01.2007, 21:10 Uhr),  
(<http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab4.php>)*
- *Reinhold Böhmer(2006): „Endstation Sehnsucht – Die Bahn auf Börsenkurs“, in Wirtschafts Woche Nr. 20, 15.05.2006, S. 53 – 63*
- *„WHO’S WHO – The People Lexicon“, (23.01.2007, 22:03 Uhr),  
([www.whoswho.de](http://www.whoswho.de))*