



Gutachten zum Börsengang der DB AG:

Je mehr Trennung, um somehr Verkehr auf der Schiene

Eindeutiges Ergebnis – schwierige Entscheidung

> Je unabhängiger das Schienennetz von den Verkehrsunternehmen wird, um somehr Verkehr kommt auf die Schiene. Das ist das Ergebnis des von der Bundesregierung eingeholten Gutachtens „Privatisierungsvarianten mit und ohne Netz“ (kurz: PRIMON-Gutachten) zum Börsengang der Deutschen Bahn AG. Trotz der Zweifel an der Unabhängigkeit einiger Berater und trotz Schwärzungen im Gutachten ist das Ergebnis eindeutig: Der Börsengang setzt dauernde Staatsverpflichtungen voraus. Als Gegenleistung bietet die DB fragwürdige Dividenden aus dem Logistikgeschäft und die Stilllegung von 6.000 Kilometer Bahnlinien. Der Bundestag kann kaum noch für den Börsengang des Bahnkonzerns mit Netz votieren. Er steht vor der Entscheidung zwischen „mehr Zukunft für die Schiene“ und „vielleicht etwas mehr Geld in die Staatskasse“.

SCHWERPUNKT BÖRSENGANG:

- | | | |
|---|---|-------|
| → | Das Gutachten:
Je mehr Trennung ... | S. 5 |
| → | PRO BAHN-Wertung:
Alle Pluspunkte für die Trennung | S. 12 |
| → | Der Wert des Netzes:
Verkauf unter Wert? | S. 16 |
| → | Regionales Netz:
Börsenbahn legt forciert still | S. 19 |
| → | Gewerkschaften:
Erst für, jetzt gegen Börsengang | S. 22 |
| → | Rad und Schiene:
Technik kontra Politik? | S. 27 |

■ Die Bahnreform und das Gutachten

Die Väter der Bahnreform von 1994 gingen davon aus, dass die Holding „Deutsche Bahn AG“ nur eine Übergangslösung sein sollte und nach einigen Jahren die Unternehmensteile Personenverkehr, Güterverkehr und Netz selbstständig am Markt agieren sollten. Auf Druck der Bundesländer wurde aber eine Sperrklausel für den Verkauf des Netzes ins Grundgesetz geschrieben: Mehr als 49 Prozent der Aktien des Netzes darf der Bund nicht verkaufen. Alle Befürworter der Bahnreform glaubten damals, dass nach dem Ende der „Beamtenbahn“ ganz von selbst mehr Verkehr auf die Schiene kommen würde.

Schon die „Zwischenbilanz der Bahnreform“, die der Deutsche Bundestag im Jahr 2000 mit einer Anhörung von Experten, darunter auch Joachim Kemnitz von PRO BAHN, zog, brachte an den Tag, dass nur die Regionalisierung des Nahverkehrs einen wirklichen Fortschritt gebracht hatte. Der Fernverkehr schrumpfte, der Güterverkehr trat auf der Stelle. Zugleich zeichnete sich ab, dass das britische Modell, nämlich die sofortige Zerlegung des Unternehmens British Rail und der Börsengang der Netzgesellschaft Railtrack, in große Probleme münden würde.

Während so im Parlament und außerhalb des Parlaments die Zweifel wuchsen, wie die Bahnreform weitergeführt werden sollte, und angesehene Gutachter wie das Baseler Prognos-Institut gegen die Einheit von Netz und Verkehrsunternehmen votierten, hatte Bundeskanzler Gerhard Schröder die Aufgabe des Bahnchefs an Hartmut Mehdorn übertragen. Mehdorn trat mit klaren Visionen der Entwicklung seines Unternehmens an. Das Endziel war für ihn der Börsengang der DB als Ganzes. Während die Grünen recht offen und die SPD-Abgeordneten grummelnd und still Zweifel an der Richtigkeit dieser Strategie anmeldeten, maßregelte Schröder seinen Verkehrsminister Kurt Bodewig, der für die Trennung von Netz und Verkehr votiert hatte, und setzte eine „Task-Force“ ein, in der als einziger Bahnunternehmer

Hartmut Mehdorn saß. Natürlich kam sie zu dem Ergebnis, dass Netz und Verkehr eine Einheit bleiben und die DB als Ganzes an die Börse gehen solle.

Doch das genügte nicht, um die Kritiker ruhig zu stellen. Die Oppositionsparteien verlangten laut und unüberhörbar mehr Wettbewerb auf der Schiene. Und Schritt für Schritt wurde ihr Ruf lauter, dass die marktbeherrschende DB nicht mit Netz an der Börse verkauft werden dürfe. Nicht einmal die Abgeordneten der eigenen Partei konnte Schröder auf seinen Kurs zwingen. So forderte erst der Verkehrsausschuss des Bundestages und dann das Plenum die Bundesregierung auf, ein unabhängiges Gutachten über die Form des Börsengangs einzuholen.

Die Financial Times Deutschland schreibt am 7. Juni 2004: „Mit der Ausschreibung des Gutachtens fügt sich Bundeskanzler Gerhard Schröder dem wachsenden Druck der Verkehrspolitiker. Bahnexperten aus allen politischen Lagern hatten moniert, dass der Bund ausschließlich die von Bahnchef Hartmut Mehdorn verfochtene Privatisierungsvariante mit Netz prüfen ließ. Die nach monatelanger Wartezeit vor zwei Wochen vorgestellte Untersuchung der US-Investmentbank Morgan Stanley hatte ausschließlich diese Variante eines Börsengangs geprüft.“

■ Unabhängige Gutachter?

Mit dem PRIMON-Gutachten wurde die Beraterfirma Booz Allen Hamilton beauftragt. Dieses Unternehmen wurde 1914 in Chicago gegründet und ist seit 1965 auch in Deutschland tätig. Es zählt mit Büros auf sechs Kontinenten zu den international führenden Management- und Technologieberatungen.

Namentlich zeichnet Gerd Wittkemper für die Gesamtverantwortung. Wittkemper ist Wirtschaftswissenschaftler und Kernphysiker. Bevor er zu Booz Allen Hamilton ging, arbeitete er als Produktionsleiter bei Procter & Gamble und leitete die Unternehmensplanung in der Holding des deut-



Ergebnis des Gutachtens: Mehr Güter auf die Schiene durch ein unabhängiges Netz.

schen Philips-Unternehmens. Das Gutachten nennt insgesamt acht Unterauftragsnehmer verschiedener Fachrichtungen, darunter das Beratungsinstitut Morgan Stanley.

Vor allem hinsichtlich der Unterauftragsnehmer machen Kritiker Bedenken gegen die Unabhängigkeit geltend. So hatte die Investmentbank Morgan Stanley nicht nur das Gutachten erstellt, das den integrierten Börsengang der DB befürwortete. Die Bank ist auch sonst vielfach als Auftragnehmerin der DB tätig geworden, so bei der Beratung beim Verkauf von Scandlines und als Mitglied im Konsortium für eine 800-Millionen-Euro-Anleihe der DB AG zum Kauf des US-Logistikers Bax. Morgan Stanley gilt auch als Interessent für das Management des Börsengangs der DB AG selbst. Auch für das Verkehrsministerium hat Morgan Stanley gearbeitet, und Winfried Wolf, Verkehrsexperte der PDS, berichtet davon, dass das Ministerium dafür gesorgt habe, dass Morgan Stanley „durch die Hintertür“ in das Beratergremium eingeschleust wurde. Damit nicht genug: Auch andere Unterauftragsnehmer haben schon für die DB und das Ministerium gearbeitet. Angesichts der von Wolf genannten Quellen und der sonst bekannten Verfahrensweise des Ministeriums sind diese Hinweise mit hoher Wahrscheinlichkeit richtig: Wo viel Geld bewegt wird, gibt es ein Netz zwischen den „Großen“ dieser Gesellschaft, in dem einer dem anderen zuarbeitet.

Dennoch: Das Gutachten brachte nicht das Ergebnis, das sich diese „Großen“ erhofft hatten. Das spricht dafür, dass das Ergebnis wohl so zwingend war, dass man Angriffsflächen geboten hätte, wenn man zu anderen Ergebnissen gekommen wäre.

■ Unabhängige Daten?

Dass die Datengrundlage nicht unabhängig gewonnen wurde, steht schon im Vorwort des Gutachtens. Dort heißt es wörtlich: „Der Auftragnehmer und seine Unterauftragsnehmer haben sich auf die ihnen von der Deutschen Bahn AG und von den Vertretern der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellten Informationen ohne unabhängige Prüfung verlassen, soweit die Informationen nicht offensichtlich unplausibel waren.“

Der DB wurde wiederholt vorgeworfen, ihre Zahlen geschönt zu haben, um die Voraussetzungen des Börsengangs, die Kapitalmarktfähigkeit, nachzuweisen. Das Gutachten setzt dem keine Prüfung entgegen, die diese Vorwürfe entkräfteten. Wahrscheinlich hätte eine genauere Prüfung auch in dem anvisierten Zeitrahmen nicht durchgeführt werden können – aber natürlich gab es – jedenfalls zur Zeit der Auftragsvergabe – auch kein politisches Interesse, die Daten der DB zu hinterfragen.

Dennoch haben die Gutachter an einigen Stellen die Zahlen der DB kritisch analysiert und sind, beispielsweise bei den Kosten der Trennung, zu überraschend klaren Aussagen gelangt.

Hätte das Gutachten den integrierten Börsengang befürwortet, so wäre es von den Kritikern wahrscheinlich – mit Recht – als wertloses Papier bezeichnet worden. Mit dem Ergebnis, das tatsächlich im PRIMON-Gutachten steht, eignet es sich bestens für den Nachweis, dass die Unternehmenspolitik der DB mehr von Illusionen lebt als von Fakten.

Einflussmodell

Die beschriebene Verbesserung des Cashflows führt bis 2009 zu einer vollständigen Rückführung der Nettofinanzschulden der Transportgesellschaft, die zum Trennungzeitpunkt EUR [REDACTED] betragen.²⁰⁰ In 2009 ergibt sich bei der unterstellten vollständigen Rückführung der Verschuldung ggf. auch vor dem Fälligkeitszeitpunkt eine Nettoliquidität von ca. EUR [REDACTED]. Allerdings hat die Transportgesellschaft noch die Leasing-Verpflichtungen und Pensionsrückstellungen in Höhe von zusammen ca. EUR [REDACTED] in 2009 sowie die kapitalanteile Pacht in Höhe von ca. EUR [REDACTED] in 2009 zu tragen.

Zur deutlichen Verbesserung der Kreditkennzahlen im Zeitablauf trägt eine Erhöhung der Profitabilität bei, die sich einerseits in einer verbesserten Eigenkapitalposition (mit der Folge einer Verbesserung des *Gearings*²⁰¹), andererseits auch in einem verbesserten operativen Cashflow (mit der Folge einer Verbesserung der *Tilgungsdeckung*²⁰²) niederschlägt.

Die folgende Abbildung 84 verdeutlicht die Entwicklung von *Gearing* und *Tilgungsdeckung* im Mittelfristplanungszeitraum. Eine Fokussierung bestehender Verbindlichkeiten mit dem Ziel der Sicherstellung der Dividendenzahlungsfähigkeit (vgl. Abschnitt „Positiver Cashflow und Dividendenzahlungsfähigkeit“) würde jedoch zu einer Verschlechterung der Kreditkennzahlen führen, die aber in ihrer Wirkung nicht den Verlust der Kapitalmarktfähigkeit bedeutet (genaue quantitative Analyse zum Privatisierungszeitpunkt notwendig, Abhängigkeit von Privatisierungsform, Kapitalmarktbedingungen).

■ Schwarzes Loch Deutsche Bahn?

Schon im Vorwort des PRIMON-Gutachtens heißt es: „Ein Teil der Informationen wurde aus besonderen Vertraulichkeitsanforderungen der Deutschen Bahn AG nur dem Auftragnehmer und selektiv einzelnen Unterauftragsnehmern zugänglich gemacht. Auf die im Gutachten gemachten Annahmen wird hingewiesen.“

In die Öffentlichkeit und an die Abgeordneten des Bundestags gelangte nur eine Fassung des PRIMON-Gutachtens, in dem diese Daten geschwärzt sind. Das führte bei der ersten Beratung des Gutachtens im Verkehrsausschuss des Bundestags zu einem ziemlich einmaligen Eklat (siehe „Eklat im Bundestag“ auf Seite 11).

Zwar betreffen diese Schwärzungen nur einen kleinen Teil, aber auch Daten zum Umsatz und zur Rendite für 2006 wurden unkenntlich gemacht.

Passagen mit entscheidenden Daten zum Verständnis der finanziellen Situation bzw. zur Berechnung von Renditen, Rendite-Erwartungen und Höhe der Schulden sind weitgehend geschwärzt. Die meisten Daten kommen aus der Mittelfristplanung der DB AG. Auf Seite 20 des PRIMON-Gutachtens bezeichnen die Gutachter diese Mittelfristplanung als eine „sehr anspruchsvolle Planung“.

Das sagt eigentlich schon alles. Selbst wenn – wie Beobachter vermuten – die kritische Wertung der Gutachter ebenfalls geschwärzt ist: Wenn schon die ambitionierten Planungen der DB den integrierten Börsengang nicht rechtfertigen, wie soll dann die Börsenfähigkeit bei vorsichtiger Einschätzung gerechtfertigt werden?

■ Die Modelle

Die Einflussnahme auf ein Gutachten beginnt bereits mit dem Auftrag. Auch hier ist der Versuch spürbar, das gewünschte Ergebnis zu ermöglichen. Nicht geprüft wurden Modelle einer Teilprivatisierung des Güter- und Logistikbereichs oder die weitergehende Aufspaltung der DB in min-

Die untersuchten Modelle des Börsengangs					
Modell	Integriertes Modell	Eigentumsmodell	Eigentumsmodell Gestaltungsvariante	Finanzholding-Modell	Trennung von Netz und Verkehr
Beschreibung	DB bleibt, wie sie heute ist	Grundeigentum wird aus der DB gelöst	DB besorgt Netzunterhalt im Auftrag des Bundes	Bund hält Mehrheit an DB-Netz	Bund bleibt Eigentümer des Netzes
Grundeigentum	DB-Netz	Bund	Bund	DB-Netz	Bund
Bewirtschaftung Netz	DB-Netz	DB	DB im Auftrag	DB-Netz	Bund
Unterhaltung Netz	DB-Netz	DB	DB im Auftrag	DB-Netz	Bund
Anteil Privatisierung					
Grundeigentum	49,9 %*	nein	nein	49,9 %*	nein
Netzunterhalt	49,9 %*	49,9 %*	bis 100 %	49,9 %*	**
Verkehr	49,9 %*	49,9 %*	bis 100 %	100 %	100%
Gewinn aus Netz	49 % über Holding an Privataktionäre	49 % über Holding an Privataktionäre	aus Unterhalt an Privataktionäre	49 % über Holding an Privataktionäre	an Bund
Politische Entscheidungen zu Neu- und Ausbau zu Unterhalt	DB DB	Bund DB	Bund DB	DB-Netz DB-Netz	Bund Bund
Finanzierung des Netzes					
Neu- und Ausbau	Zuschuss (Vertrag)	Investition (Haushalt)	Investition (Haushalt)	Zuschuss (Vertrag)	Investition (Haushalt)
Unterhalt	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Zuschuss (Vertrag)	Defizitdeckung
VERKEHRSPROGNOSE 2020					
Personennahverkehr in allen Modellen keine Veränderung erwartet					
Personenfernverkehr					
Modal Split Schiene	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %	3,0 %
Verkehrszuwachs	- 10,0 %	- 9,0 %	- 9,0 %	- 8,0 %	- 8,0 %
Marktanteil Wettbewerber	1,0 %	1,5 %	4,8 %	4,4 %	5,8 %
Umsatz DB AG	+ 6,25 %	+ 5,2 %	+ 4,2 %	+ 4,0 %	+ 3,9 %
Güterverkehr					
Modal Split Schiene	14,8 %	15,0 %	16,6 %	16,4 %	17,1 %
Verkehrszuwachs	+ 23,0 %	+ 24,0 %	+ 37,0 %	+ 36,0 %	+ 41,0 %
Marktanteil Wettbewerber	40,0 %	44,0 %	48,0 %	47,0 %	50,0 %
Umsatz DB AG	+ 30,0 %	+ 30,0 %	+ 28,0 %	+ 24,5 %	+ 23,5 %
KAPITALMARKTWERT DES DB-UNTERNEHMENS UND EFFEKTE FÜR DEN STAATSHAUSHALT					
Verkaufserlös					
Mrd. Euro für	5,0 bis 8,7 49 % der Holding	6,1 bis 8,6 49 % des Konzerns ohne Grundeigentum	10,4 bis 14,6 100 % des Konzerns ohne Grundeigentum und Netzverwaltung	8,2 bis 13,2 Konzern mit 49 % der Netzgesellschaft	9,4 bis 13,3 Konzern ohne Netz
Dividenden an Staatskasse bis 2020					
Mrd. Euro	9,2 bis 14,6	9,4 bis 13,0	0	0	0
Buchwert der nicht verkäuflichen Unternehmensanteile und des Netzes nach Kapitalmarktgrundsätzen*					
Mrd. Euro	5,0 bis 8,7	3,4 bis 8,8	- 2,7 bis 0,4	- 1,4 bis 0,0	- 4,9 bis - 2,7
Ersparte Regionalisierungsmittel					
Mrd. Euro	0	1,3	2,6	2,3	3,3
Verbesserung des Staatshaushalts einschließlich Dividenden					
Mrd. Euro	14,2 bis 23,3	14,1 bis 23,1	10,3 bis 17,6	9,1 bis 15,5	7,8 bis 13,9
SICHERE VERBESSERUNG DES STAATSHAUSHALTS – OHNE DIVIDENDEN					
Mrd. Euro	5,0 bis 8,7	7,4 bis 9,9	13 bis 17,2	10,5 bis 15,5	12,7 bis 16,6
*) aus verfassungsrechtlichen Gründen muss die Mehrheit im Staatsbesitz bleiben					
**) Der Netzunterhalt kann privatisiert werden (Ausschreibung wie Nahverkehr)					

destens vier verschiedene Unternehmensbereiche, wie sie noch die Bahnreform 1994 vorgesehen hatte.

Die fünf untersuchten Modelle gehen vom derzeitigen Status des DB-Konzerns aus und trennen Schritt für Schritt das Netz aus dem Konzern:

- Das integrierte Modell geht davon aus, dass der DB-Konzern, wie er derzeit besteht, als Ganzes an die Börse geht. In diesem Fall kann nur ein Anteil von höchstens 49,9 % privatisiert werden – der Bund bleibt Mehrheitsaktionär aller Konzernteile einschließlich der Logistikunternehmen Schenker und Bax, der Bahnbusunternehmen und sonstiger Unternehmensteile.
- Das Eigentumsmodell löst das Grundeigentum aus dem DB-Konzern, belässt aber alle anderen Funktionen des Netzbetreibers im Konzern. Auch hier muss der Bund mit 50,1 % Mehrheitsaktionär bleiben.
- Das Eigentumsmodell – in der Variante Gestaltungsmodell – überträgt auch die Bewirtschaftung des Netzes an den Bund, der auf vertraglicher Basis die DB damit beauftragt. Hier kann der verbleibende DB-Konzern zu 100 % privatisiert werden, aber die DB ist, was das Netz angeht, nur noch Auftragnehmer.
- Das Finanzholdig-Modell geht einen anderen Weg, um die Verkehrs- und Logistikunternehmen zu 100 % zu privatisieren: Der Bund bleibt nur bei DB-Netz (einschließlich Stationen) zu 50,1 % beteiligt. In diesem Fall darf die Holding aber keine Beherrschungs- und Steuerungsfunktion über das Netz ausüben.
- Das Trennungsmodell schließlich steht „am anderen Ende“ der Gestaltungsmöglichkeiten und geht davon aus, dass Netz und Verkehr getrennt werden. Damit können die Verkehrsunternehmen der DB zu 100 % privatisiert werden.



Börsengang mit Netz: Der Bund müsste zu 50,1 Prozent Eigentümer von Logistikunternehmen bleiben, hier die Stinnes-Zentrale in Mülheim an der Ruhr.

■ Das Ergebnis

So, wie die Gutachter das Ergebnis formuliert haben, scheint es eindeutig zu sein: Je weniger vom Netz verkauft wird, desto geringer fällt nach Auffassung der Gutachter der Vorteil für den Staatshaushalt aus. So ist es anfangs in der Öffentlichkeit breit gestreut worden, aber gerade dieses Ergebnis hat das Gutachten nicht erbracht, denn eine genauere Analyse des Gutachtens zeigt, dass die behaupteten Vorteile vor allem in Dividenden aus dem Logistikgeschäft bestehen.

Die anderen Ergebnisse des Gutachtens sind hingegen in der öffentlichen Darstellung weitgehend untergegangen, aber sie sind nachvollziehbar:

Bei einer Trennung des Netzes vom Transport ergibt sich nach Auffassung der Gutachter vor allem im Schienengüterverkehr ein markanter Zuwachs des Marktanteils der Schiene. Zwar würde der Schienengüterverkehr aufgrund des allgemeinen Wachstums der Transportmengen bis 2020 noch um 23 % wachsen, der Marktanteil der Schiene ginge aber von 15,8 % auf 14,8 % zurück. Die Trennung des Netzes hingegen ließe den Marktanteil auf 17,1 % ansteigen, das entspräche einer Zunahme der Schienentransporte um 41 %. Anders ausgedrückt: Der integrierte Börsengang würde allein der DB AG nützen, weil der Wettbewerb weitgehend blockiert bliebe. Der Verkehrsanteil der Schiene aber würde weiter schrumpfen.

Im Schienenpersonennahverkehr erwarten die Gutachter hingegen keine Einflüsse durch die Gestaltung der Privatisierung. Im Schienenpersonenfernverkehr bliebe die DB aufgrund der schon etablierten Stellung Marktführer. Allerdings erwarten die Gutachter mehr regionale Initiativen von Anbietern des Nahverkehrs.

■ Dividenden kontra Verkaufserlös

Die Gutachter behaupten, dass die Privatisierung der Hälfte der integrierten DB mehr in die Haushaltskasse bringe als die Trennung. Sie rechnen dafür Verkaufserlöse, ersparte Regionalisierungsmittel und Dividenden aus den zwangsweise beim Staat bleibenden Unternehmensanteilen zusammen. Besieht man sich die Zahlen näher, so kommt ans Licht, dass das integrierte Modell sehr hohe Risiken enthält, weil nicht sicher ist, ob die DB die errechneten Dividenden – die im Logistikgeschäft erwirtschaftet werden müssen – tatsächlich erzielt. Das Trennungsmodell hingegen erbringt sehr viel höhere sichere Erlöse und wird nur vom Eigentumsmodell in der Gestaltungsvariante knapp übertroffen. In der öffentlichen Diskussion werden allerdings nur die fragwürdigen Rechenergebnisse aus der Summe von Äpfeln und Birnen genannt.

■ DB bleibt auf Wachstumskurs – trotz Trennung und Wettbewerb

Ein Ergebnis haben die Gutachter nicht in den Vordergrund gestellt: Die DB bleibt in allen geprüften Modellen auf Wachstum des Umsatzes orientiert. Das Wachstum fällt im Trennungsmodell lediglich geringfügig schwächer aus – der verstärkte Wettbewerb zwingt die DB auch beim Tren-



Die Gutachter: Die DB wird mit ihrem ICE im Fernverkehr Marktführer bleiben ...



... aber Konkurrenten hätten in Nischenmärkten bessere Chancen, wenn das Netz abgetrennt wird: Interconnex in Lutherstadt Wittenberg.

nungsmodell nicht in die Knie. Trotz der schrumpfenden Verkehrsleistung im Personenfernverkehr wächst der Umsatz zwischen 6,25 % (integriertes Modell) und 3,9 % (TrennungsmodeLL), im Güterverkehr wächst der Umsatz zwischen 30 % (integriertes Modell) und 23,5 %. Ohne Netz würde die DB bis 2020 Dividenden von 14,6 bis 20,2 Mrd. Euro erwirtschaften. Das ist zwar etwa ein Drittel weniger als beim integrierten Börsengang, für den die Gutachter Dividenden von 18,4 bis 29,2 Mrd. Euro erwarten – aber kein Grund für den Staat, einen Anteil an einem Logistikkonzern zu behalten. Bezeichnenderweise muss man sich diese Daten aus den Einzeltabellen zusammensuchen, in der Kurzfassung sind sie gar nicht enthalten.

■ Trennungskosten zu hoch angesetzt

Das PRIMON-Gutachten zeigt eindeutig, dass die Trennung von Netz und Verkehr zwar Kosten verursacht, diese aber weitaus geringer sind als von der DB angegeben. Die DB hat in ihren eigenen Darstellungen alle Nachteile als „Trennungskosten“ bezeichnet, die sich aus einer veränderten Konzernstruktur ergeben. Tatsächlich muss diese Frage aber aus der Sicht des Eigentümers entschieden

werden, der mit der Entscheidung des Börsengangs andere Ziele verfolgt als die Unternehmensführung. Hier sind die Gutachter mit den verfügbaren Daten sehr differenziert umgegangen. Da die Daten aber von der DB kommen, sind die meisten Ausführungen dazu geschwärzt – und mithin nicht nachvollziehbar.

Die Gutachter weisen ausdrücklich darauf hin (Seite 208), dass finanzielle Nachteile, die die DB als „Verlust von Synergien“ bezeichnet, in Wirklichkeit darauf beruhen, dass die DB ihr Diskriminierungspotenzial nutzen und dadurch Vorteile gegenüber Wettbewerbern realisieren kann.

■ Rahmenbedingungen noch wichtiger

Eines haben die Gutachter aber auch unmissverständlich ausgeführt: Die Verzerrungen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern belasten den Wert der DB sowohl mit als auch ohne Netz erheblich und die Verbesserung dieser Wettbewerbsbedingungen würde erheblich mehr Verkehr auf die Schiene bringen als das insoweit erfolgversprechendste Modell des Börsengangs. Auf Seite 457 des PRIMON-Gutachtens heißt es:

„Es stellte sich heraus, dass es wohl Unterschiede zwischen den Strukturmodellen gibt, ihre Unterschiede allerdings nicht so gravierend sind, wie die politisch geführte Diskussion vermuten lässt. [...] Allerdings ist das Marktpotenzial durch intermodalen Wettbewerb, so wie es heute ersichtlich ist, relativ begrenzt, insbesondere im Vergleich zum intramodalen Wettbewerb, der gerade in schienenaffinen Marktsegmenten des SGV und im Ausschreibungswettbewerb des SPNV erhebliche Ausmaße erlangen kann. Hier werden sich die Strukturmodelle auswirken; perfekte Märkte lassen sich jedoch mit keinem Strukturmodell erreichen.“

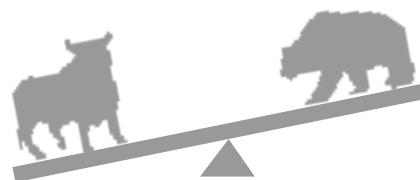
■ (K)Ein Fazit

Die PRIMON-Gutachter haben auftragsgemäß keine Empfehlung für ein bestimmtes Modell gegeben. Sie sollten die erforderliche politische Debatte nicht vorwegnehmen. Doch sie haben den Politikern aufgegeben, sehr ernsthaft mit der Entscheidung umzugehen. Sie schreiben:

„Das System Bahn Deutschland ist einmalig auf der Welt; die große Netzstruktur, die Lage Deutschlands als Transitland und seine Rolle innerhalb Europas erfordern seine sehr spezifische Strategie mit einem entsprechenden Strukturmodell. Ihre Festlegung und Umsetzung hängt stark ab von dem Grad und der Art der Risikobereitschaft der Politik, dem Wunsch oder der Notwendigkeit, auf der Zeitachse Umstrukturierungen vorzunehmen, und der gewünschten Rolle der Bahn innerhalb Europas, die in jedem Modell weiterhin eine dominierende Rolle haben wird.“

Grund genug, die Ergebnisse selbst und politisch zu werten – darüber lesen Sie in den folgenden Beiträgen.

(red)



Schwärzungen: Eklat im Bundestag

➤ Das PRIMON-Gutachten wurde auch den Abgeordneten des Deutschen Bundestags nur in einer teilweise geschwärzten Form vorgelegt. Das führte zu empörten Reaktionen der Abgeordneten aller Fraktionen. Die Geheimhaltung von Daten der DB berührt die Frage danach, was Abgeordnete im demokratischen Deutschland über staatseigene Unternehmen wissen dürfen. Das Verhalten von DB und Regierung stellt das demokratischen Prinzip in Frage.

Das Gutachten liegt dem Verkehrsministerium in ungeschwärzter Form vor. Somit hat das Ministerium einen Informationsvorsprung vor den gewählten Volksvertretern. Die Abgeordneten können in das vollständige Gutachten nur im Geheimschutzraum des Bundestags Einsicht nehmen, dürfen dann aber nicht daraus zitieren. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Klaus W. Lippold (CDU/CSU), lehnte daher diese Art der „Information“ ab, weil die Abgeordneten keine politische Aussage mehr machen könnten, ohne rechtliche Schritte der Deutschen Bahn AG befürchten zu müssen – ein angesichts der Prozessfreudigkeit Hartmut Mehdorns berechtigter Einwand.

Den Höhepunkt erreichte die Empörung, als der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Winfried Hermann, aus der geschwärzten Seite 203 die Pläne der DB zitieren konnte, dass nach dem Börsengang massiv Strecken stillgelegt würden. Seite 203 war der Fraktion ungeschwärzt zugespielt worden.

■ Vertrauen zerstört

Die Abgeordneten beharren auf einem vollständigen Einsichtsrecht. „Wir wollen nicht an der Nase herumgeführt werden“, sagte der SPD-Experte Uwe Beckmeyer. Die SPD-Fraktion ging daher noch einen Schritt weiter: Sie forderte für das Parlament dasselbe Recht auf Einblick in Geschäftsgeheimnisse, wie dies dem Alleineigentümer zustehe. Man habe beim Wissenschaftlichen Dienst des Bundestags ein Gutachten in Auftrag gegeben, um zu klären, ob es bei der Schwärzung tatsächlich um „übergeordnete Unternehmensinteressen“ der Deutschen Bahn gehe.

Nach Ansicht der FDP sind die Schwärzungen aus politischen Gründen vorgenommen worden. CDU-Verkehrsexperte Dirk Fischer erklärte, nun müsse erst das Vertrauen wiederhergestellt werden. Die Union verwies darauf, dass man einerseits den Ländern die Illusion vermitteln wolle, die Pflege ihres Netzes sei bei der DB AG in besten Händen, andererseits werde ein integrierter Konzern angestrebt, da nur diese Privatisierungsvariante eine Verkleinerung des Netzes gewährleiste.

■ Gründe nicht akzeptiert

„Ich bitte Sie zu akzeptieren, dass wir Ihnen im Moment aus aktientechnischen Gründen ein geschwärztes Gutachten vorgelegt haben“, beharrte Rechtsanwalt Werner Michael Waldeck auf der Position der PRIMON-Gutachter. Doch die Abgeordneten akzeptierten diese Erklärung nicht. Die Sitzung des Ausschusses wurde schließlich unterbrochen.

■ DB bleibt bei Geheimhaltung

Die Deutsche Bahn AG beeilte sich aufgrund der nun zu erwartenden weiteren Verzögerung einer Entscheidung über den Börsengang zu erklären, dass sie die Schwärzungen nicht abgesegnet habe. Die DB habe im Zuge der Konsultationen durch die Gutachter „lediglich darum gebeten, vertrauliche Unternehmensinformationen zu schützen“. Insbesondere geht es dabei um die mittelfristige Finanzplanung, die auf Wunsch der DB auch nicht allen Subunternehmern im Gutachterkonsortium zugänglich gemacht wurde.

■ Abgeordnete bleiben unzufrieden

Die DB ist zwar bereit, unkritische Passagen des Gutachtens freizugeben, und hat dieses auch mittlerweile getan. Grundsätzlich soll es bei der Geheimhaltung sensibler Daten bleiben. Eine Fassung mit reduzierten Schwärzungen wurden dem Bundestag Anfang März vorgelegt. Doch die Abgeordneten sind weiterhin unzufrieden. Der CDU-Verkehrsexperte Dirk Fischer und die Sprecher der FDP Horst Friedrich und der Grünen Wilfried Hermann forderten die vollständige Offenlegung.

Sichtbar wurde nun auch, dass die DB mit den Daten, die dem Gutachten zugrunde liegen, von Leistungen des Bundes ausgeht, die aufgrund der Sparbeschlüsse nicht mehr zur Debatte stehen. Möglicherweise ist das Gutachten in den Prognosezahlen daher bereits Makulatur und die DB nicht mehr börsenfähig, weil der Bund beim Netz spart.

