

Beitrag des Online-Flyers Nr. 128 vom 09.01.2008.

## Privatisierungswahn statt Bürgerbahn **Fahrt in Richtung Prellbock?**

Tim Engartner

Die Furcht vor dem Ausverkauf der Deutschen Bahn (DB), die binnen acht Tagen so viele Kunden zählt wie die Deutsche Lufthansa innerhalb eines Jahres, ist groß. Drei von vier Bundesbürgern sprechen sich dafür aus, dass der einst größte Arbeitgeber des Landes in öffentlichem Eigentum bleibt. Ihnen ist nicht entgangen, dass die Geschäftspolitik des DB-Vorstands seit Jahren von einem einzigen Motiv gekennzeichnet ist: vom Drang, das Unternehmen dorthin zu führen, wo die Marktmechanismen am wirkungs- und oftmals verhängnisvollsten greifen: auf das Börsenparkett.



Welchen Weg die Bahn künftig nimmt, bleibt spannend

Foto: Madmax, pixelio

Die Kapitalmarktorientierung wird für Bahnreisende immer wieder sicht- und spürbar. Zum fünften Mal binnen vier Jahren erhöhte die DB AG am 9. Dezember letzten Jahres ihre Fahrpreise. Nicht nur Bahncards, Schöne-Wochenende-Tickets und viele Länder-Tickets sind nun teurer, auch die Preise für Einzelfahrscheine und Zeitkarten in der zweiten Klasse steigen um durchschnittlich 2,9 Prozent. Erst zum Jahresbeginn waren die Preise im Fernverkehr um 5,6 Prozent angehoben worden (inklusive drei Prozentpunkten Mehrwertsteuer). Statt die Tarifpolitik als wirksamen Hebel zu Gunsten der vor allem umwelt- und sozialpolitisch gebotenen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu nutzen, veräußert die DB AG gegenwärtig im Einvernehmen mit dem Bund als alleinigem Anteilseigner „ihr“ Anlagevermögen, um die Eigenkapitalrendite zu steigern - und sich potentiellen Investoren als möglichst wertvolle „Braut“ anpreisen zu können.

## Gleisnetz wie 1952

Brachliegende Gleisstränge und baufällige Bahnhofsgebäude zeugen von den Folgen dieser einseitig an betriebswirtschaftlichen Kennzahlen ausgerichteten Geschäftspolitik. Nur 39 Euro wurden hierzulande im letzten Jahr pro Einwohner in das Gleisnetz investiert; selbst Länder wie Slowenien und die Slowakei wenden pro Kopf mehr Geld für ihre Schienenwege auf. Bundesweit wurden seit 1994 mehr als 500 Strecken stillgelegt, so dass die gesamtdeutschen Schienenwege bereits zum jetzigen Zeitpunkt nur noch die Länge der westdeutschen Bahntrassen von 1952 (!) aufweisen. Noch immer stehen vielerorts durch das EisenbahnBundesamt entwidmete bahneigene Grundstücke zum Verkauf, ist das Schienennetz doch inklusive Brücken, Stellwerken und Signalanlagen mehrere Mrd. Euro wert.



Gleisbett wie 1952 oder Strecken stillgelegt

Foto: Klicker, pixelio

Obwohl das DB-Management die Berechnungsgrundlage durch die Einbeziehung von Freifahrern wie unternehmenseigenen Beschäftigten, Menschen mit Behinderung, Angehörigen der Bundeswehr und Bundestagsabgeordneten zu ihren Gunsten erweiterte, liegt der Anteil der Bahn im intermodalen Wettbewerb, d.h. im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern, nahezu unverändert bei lediglich 6,9 Prozent. Dennoch werden Fahrplankarte ausgedünnt, Tarife undurchsichtig gestaltet und Fahrkartenschalter nur stundenweise besetzt oder sogar aufgegeben. Selbst Kunden, die mit den modernen Kommunikationstechniken vertraut sind, werden verprellt, weil ihrem Beratungsbedarf mit komplexen Internet-Buchungsplattformen, wenig benutzerfreundlichen Fahrkartenselbstbedienungsgeräten und kostspieligen Telefon-Hotlines nicht Rechnung getragen wird.

### **Bahnchef Mehdorn: Gehaltszuwachs 410 Prozent**

Auch der Vertrieb von Fahrscheinen über Lidl und McDonald`s oder - wie gerade neulich wieder - Tchibo-Shops kann den Schalterverkauf nicht ersetzen. Die Ermittlung des maximalen Rabatts zwischen Sparpreisen mit und ohne Wochenendbindung unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Sommer- und Herbstangebote stellt selbst für leidenschaftliche Bahnfahrer ein Ärgernis dar. Während für den Um- bzw. Neubau vermeintlich prestigeträchtiger

Großbahnhöfe in Berlin und Stuttgart Milliardenbeträge verausgabt werden, müssen Fahrgäste an kleinen und mittleren Stationen mit bröckelnden Fassaden, zugigen Unterständen und von Schlaglöchern durchsiebten Bahnsteigen vorlieb nehmen.

Zeitgleich avancierte die DB AG nach dem Amtsantritt von Hartmut Mehdorn am 16. Dezember 1999 - der seither ein Gehaltszuwachs von rund 410 Prozent verzeichnen konnte - zu einem der größten Luftfrachttransporteure der Welt. Mit dem 2,5 Mrd. Euro teuren Zukauf der Stinnes AG stieg das Unternehmen gar zum umsatzstärksten Straßenspediteur Europas auf. Die zuletzt mehrfach in überregionalen Tages- und Wochenzeitungen geschaltete Anzeige „Früher überquerten wir den Main. Heute auch den Ozean“ unterstreicht die Botschaft eines internen Strategiepapiers, wonach das „Unternehmen Zukunft“ - Eigenwerbung der DB - die Weltmarktführerschaft im Seeverkehr anstrebt. Der Wandel vom reinen Schienentransporteur zu einem international operierenden Mobilitäts- und Logistikkonzern mit mehr als 1.500 Standorten in 152 Staaten ist in vollem Gange. Sichtbar wird dieser auch auf den Fahrscheinen - durch den unlängst dem DB-Label hinzugefügten Anglizismus „Mobility Networks Logistics“. Zu Recht reklamieren Kritiker, dass diese aus Steuergeldern finanzierte Expansionsstrategie sich nicht mit dem Ziel verträgt, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.



Karikatur: Kostas Koufogiorgos  
[www.koufogiorgos.de](http://www.koufogiorgos.de)

### „Shareholder-Value“ keine Antwort auf drängende Fragen

Unabhängig davon, welche der seit Jahren diskutierten Privatisierungsvarianten letztlich die Zustimmung der Großen Koalition findet, wird das einstige Kerngeschäftsfeld Bahnverkehr weiter an Bedeutung verlieren. Dies gilt sowohl für das auf dem SPD-Parteitag in Hamburg verabschiedete „Volksaktien-Modell“ als auch für das zuletzt von Bundesfinanzminister Peer Steinbrück ins Gespräch gebrachte Holding-Modell, das im parlamentarischen Raum mehrheitsfähig zu sein scheint. Denn gleich ob „nur“ die Transportsparten an Großinvestoren wie Gazprom verkauft oder stimmrechtslose Vorzugsaktien an Kleinaktionäre ausgegeben werden - der Renditedruck wird erhöht.

Somit bietet keines der Modelle einen wirksamen Schutz vor Aktionären, die der Unternehmensführung eine rigide Shareholder-Value-Orientierung aufzwingen. Antworten auf die wirklich drängenden Fragen lassen sie ebenfalls vermissen: Wie soll der Konzern seiner gleich mehrfach im Grundgesetz verankerten Pflicht zur Daseinsvorsorge nachkommen, wenn er auch weiterhin allein den marktüblichen Gewinn- und Effizienzkriterien Rechnung tragen muss? Schließlich muss der Staat dafür sorgen, dass auch in der Uckermark, der Sächsischen Schweiz und im Bayerischen Wald noch Züge verkehren - sprich dort, wo auf den Markt kein Verlass ist. Statt sich in Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages mit der Frage zu befassen, auf welchem Weg die DB-Aktien veräußert werden können, sollte die fiskalische Ungleichbehandlung der Verkehrsträger behoben werden. Diese führt dazu, dass die Bahn als umweltverträglichstes Verkehrsmittel Mehrwert-, Mineralöl- und Ökosteuer zahlt, der Flugverkehr von diesen Steuern jedoch größtenteils ausgenommen ist.

Zugleich sollten sich die Diskussionen einer einzigen Frage widmen: Will man einen globalen Logistikkonzern oder setzt man auf eine „Bürgerbahn“, die im Einklang mit dem Grundgesetz landesweit sozial- und umweltverträglichen Schienenverkehr gewährleistet? Schenkten die bahnpolitischen Entscheidungsträger der Stimmung auf den Bahnsteigen aufmerksamer Gehör, wüssten sie, dass Deutschlands Bahnfahrer nicht auf Anteilsscheine der DB AG inklusive jährlicher Dividende warten, sondern auf eng getaktete und preiswerte Zugangebote, die auch in ländlichen Regionen bereitgehalten werden. (HDH)

Tim Engartner studierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Bonn, Oxford und Köln. Demnächst wird seine Dissertation „Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik“ im VS Verlag erscheinen (342 Seiten, 24,90 Euro).

Vorbestellungen über Buchhandlungen und [www.vs-verlag.de](http://www.vs-verlag.de)

Kontakt:

<http://www.nrhz.de>

[info@nrhz.de](mailto:info@nrhz.de)