

Ökolumne 9/06: Mit Schienen an die Börse?

von Ulrich Brehme

Im Moment streiten sich die führenden Politiker von CDU und SPD darüber, wie die Bahn an die Börse gebracht werden soll.

Bahnchef Mehdorn wurde beauftragt, die Bahn möglichst schnell zu einem hohen Preis an der Börse zu verkaufen. Das erreicht man, wenn man das Schienennetz gleich mit verkauft. Dann besitzt die DB AG aber weiterhin das Monopol über das Schienennetz. Deshalb sind die EU-Kommission und die Verkehrspolitik aller Parteien im Bundestag gegen den Verkauf des Netzes. Außerdem wird das Bahnnetz jährlich weiterhin staatliche Zuschüsse in Höhe von 4 Mrd. Euro benötigen. Was die DB AG mit den staatlichen Geldern macht, wäre nicht transparent.

Die DB AG als Verkehrsunternehmen ist aber auch betriebswirtschaftlich gar nicht in der Lage, den für ein Börsenunternehmen nötigen Gewinn zu erwirtschaften.

Jetzt schrumpfen die Gewinne im einzigen rentablen Bereich der Bahn um etwa 20%, nachdem im April diesen Jahres die EU-Kommission durchgesetzt hat, dass alle Nahverkehrsleistungen öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Da von der Bahn aber ein jährlicher Gewinnzuwachs von 500 Mio Euro gefordert wird, hat Bahnchef Mehdorn einige große Speditionsunternehmen wie Schenker oder Bax aufgekauft, um im Güterbereich auf der Straße größer zu werden.

Als 1994 die Bahn entschuldet wurde, hatte die sie 34 Mrd Euro Schulden angesammelt. Die Verschuldung der Bahn beträgt jetzt wieder 20 Mrd Euro bei einer Bilanzsumme von 50 Mrd Euro. Bahnchef Mehdorn führt einen Konzern mit nur 20% Eigenkapitalquote. Damit kann man an der Börse kaum überleben.

Die Bahn ist als Massenverkehrsmittel für die Bevölkerung und für die Wirtschaft von großer Bedeutung. Die große Mehrheit der Fahrgäste ist im Nah- oder Regionalverkehr unterwegs, 90 % des Schienenverkehrs sind Bahnfahrten unter 50 km. Doch 60 % aller Investitionen der DB-AG fließen in Hochgeschwindigkeitsstrecken und andere Prestigeobjekte.

Wenn die Bahn an die Börse geht, wird sie alle unrentablen Nebenstrecken stilllegen und sich auf den Fernverkehr ausrichten. Das hat Bahnchef Mehdorn bereits angekündigt. Damit werden aber auch Strecken fehlen, die dem System Bahn viele Kunden zuführen. So würde die Bahn weiter in Schwierigkeiten geraten. Auch der Güterverkehr kommt nur auf die Schiene, wenn die Bahn in der Fläche präsent bleibt.

Die DB AG sollte mit dem Netz zusammen unter staatlicher Verantwortung bleiben, denn eine Trennung würde bei einem Börsengang zu einer extremen Planungsunsicherheit beim Netzbetreiber führen, da dieser wegen der hohen Investitionskosten über Jahrzehnte fest planen muss, dies aber wegen der kurzfristigen Orientierung am Wettbewerb nicht kann. Aus diesem Grund scheiterte auch die Privatisierung der Bahn in Großbritannien. Privatisierung muss immer das Schaffen eines funktionierenden Marktes zum Ziel haben. Es gibt zwar zur Zeit kaum Wettbewerb innerhalb des Schienenverkehrs, aber es gibt ihn zwischen dem Schienenverkehr und dem Straßenverkehr.

Erst wenn Autos und LKWs die Erhaltung ihres Verkehrsnetzes selbst finanzieren müssen, wird es einen gleichberechtigten Wettbewerb zwischen diesen Verkehrssystemen geben. Die Klimaschädlichkeit der Bahn liegt nur bei nur einem Drittel des Straßenverkehrs und ist nur ein Siebtel so hoch wie die des Flugverkehrs.

Statt dem Börsengang sollten langfristige Partnerschaften zwischen der Bahn und der Bahnindustrie gefördert werden, um die Zuverlässigkeit des Bahnsystems zu garantieren.