

Februar 2006

VCD Fragen zum Gutachten von BoozAllenHamilton Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“

Der VCD setzt sich für die Ziele der 1994 begonnenen Bahnreform ein: Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene und gleichzeitige Entlastung der öffentlichen Haushalte. Laut BAH-Gutachten wird mit dem so genannten Trennungsmodell (die Eisenbahninfrastruktur wird aus dem DB-Konzern herausgelöst) das Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ am ehesten erreicht. Zur „Entlastung der öffentlichen Haushalte“ lässt das Gutachten, wie auch in anderen Bereichen, viele Fragen unbeantwortet.

Völlig unverständlich ist, dass das Gutachten geschwärzte Seiten enthält. Den EntscheidungsträgerInnen im Parlament werden wichtige Informationen vorenthalten. Ohne eine Offenlegung der mittelfristigen Finanzplanung der DB AG ist jedoch eine politisch verantwortbare Entscheidung über deren Zukunft nicht zu treffen.

Vor diesem Hintergrund stellen sich aus Sicht des VCD folgende Fragen:

1. Die Schwärzung aller Gutachteninhalte, die Rückschlüsse auf die mittelfristige Finanzplanung der DB AG zulassen könnten, steht im Widerspruch zum politisch immer wieder proklamierten Ziel eines „Börsenganges“ der DB AG. Ein Gang an die Börse setzt aus Gründen des Anlegerschutzes ein hohes Maß an Transparenz voraus. Informationen über die Planungen der DB AG werden aber geheim gehalten, potentielle Anleger bekommen nicht die nötigen Informationen. Dies bedeutet offensichtlich, dass lediglich der Verkauf von Anteilen der DB AG an private Finanzinvestoren untersucht wurde und nicht die Möglichkeiten eines echten Börsenganges (Volksaktie). Warum wurde dieser Weg gewählt?
2. Die untersuchten Modelle haben nicht nur Auswirkungen auf die DB AG, sondern auch auf alle andern in der Branche tätigen Unternehmen, von Wettbewerbern bis Zulieferern, sowie bislang nicht im Markt aktive Unternehmen, die ggf. den Einstieg in den Markt wagen könnten. Aus dem einsehbaren Teil des Gutachtens geht die Berücksichtigung solcher Effekte nicht hervor. Warum wurden diese Themen, die durchaus markt- und haushaltsrelevant sind, ausgeblendet?
3. Wie wirken sich die verschiedenen Modelle auf die Qualität und die Anzahl der Arbeitsplätze bei der DB AG und in der gesamten Eisenbahnbranche – von Wettbewerbern bis hin zu Zulieferern – aus? Das Gutachten führt aus, dass Synergien in Höhe von 1,1 Mrd. EUR beim Trennungsmodell verloren gingen. Müsste dies nicht direkt positive Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in der Branche haben, wenn etwa bislang zentral wahrgenommene Tätigkeiten im unterstellten Trennungsmodell auf mehreren Ebenen erfolgen würden?
4. Warum beschränkt sich das Gutachten im Unterschied zu den verschiedenen Eigentumsmodellen auf die Untersuchung eines einzigen Trennungsmodells? Warum wurde nicht z. B. ein Modell in die Untersuchung einbezogen, in dem die Trennung über die Ausgliederung der Transportsparten aus der prinzipiell weitgehend unveränderten DB AG-Holding erfolgt? Könnte nicht eine andere Ausgestaltung des Getrennten Modells dazu führen, dass z.B. der im Gutachten ermittelte sehr späte mögliche Privatisierungstermin deutlich nach vorne rückt?
5. Kann ausgeschlossen werden, dass die Untersuchung anderer Trennungsmodelle zu anderen finanziellen Bewertungen geführt hätte?
6. Spräche aus Gutachtersicht etwas gegen den kurzfristigen Verkauf der Transportgesellschaften der DB AG?