

Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Eingangsstatement von Gottfried Ilgmann

Ich denke, die Auseinandersetzung um die beiden Antipoden der Privatisierung

- mit Netz und
- ohne Netz

kann man am besten verstehen, wenn man sich die Visionen betrachtet, für die diese Modelle stehen.

Die Privatisierung ohne Netz steht für die europäische Vision. Die ist strategisch identisch mit der Vision der Regierungskommission Bahn (1991). Die lautete:

- Das einstige Behördenmonopol sollte überführt werden in eine Wettbewerbsbranche.
- Die Transportsparten des DB-Konzerns sollten saniert und dann privatisiert werden.
- Nach der Entlassung in den Wettbewerb sollten die Transporttöchter Keimzellen für große europäische Player auf der Schiene werden.
- Der ursprüngliche DB-Konzern wäre auf den Unternehmenszweck „Vermarktung und Bewirtschaftung der Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe, Umschlaganlagen)“ geschrumpft.

Die europäische Eisenbahngesetzgebung ist auf diese Vision ausgerichtet. Ich denke zu Recht. Dort, wo sie verfolgt wurde, war sie in Europa höchst erfolgreich. Sie können es z. B. in den schriftliche Stellungnahmen von Marc Falchi, Werner Rothengatter und Christian Schaaffkamp nachlesen.

Ich denke, unsere Wirtschaftsordnung kennt auch nur das Mittel des Wettbewerbs, um ein Produkt oder eine Dienstleistung besser und kostengünstiger anzubieten.

Einem Unternehmen seine Monopolstellung zu garantieren gegen das Versprechen, es würde es gut und günstig richten, ist unglaublich naiv.

....

Nach der Europäischen Vision nun zur Vision des DB-Vorstands.....

Die Neue Zürcher Zeitung (NZZ) hat diese Vision am 8. 12. 2005 in einer Kürze beschrieben, für die man dem Korrespondenten der NZZ in Berlin einen Kommunikationsorden umhängen sollte.

Ich zitiere mit Kürzungen:

- Mehdorn wolle einen Mobilitäts- und Logistikkonzern, der weltweit zu Wasser, zu Lande (Schiene und Straße) und in der Luft tätig sei.
- Zugleich wolle Mehdorn aber nicht verzichten auf den Schutz durch
 - Das Netzmonopol
 - Und die Haftung des Bundes als stummer, mehrheitlicher Eigentümer.

Das knackige Fazit der NZZ: „Das passt nicht zusammen!“

Die Vision der DB läuft darauf hinaus, ein Imperium zu schaffen – und zwar unter große Risiken zulasten des Bundes. An diesem Imperium solle dann in Europa – ja in der ganzen Welt – niemand vorbeikommen.

In diesem Imperium wird dann der derzeit noch völlig unsanierte Schienenverkehr quasi zur Petitesse. Gewaltige Synergien werden ihn erblühen lassen.

Diese Synergien gibt's aber gar nicht. Sie sind sogar negativ (Komplexität und Interessenspagat zwischen SGV und Logistik). Wir sollten besser an den Weihnachtsmann als an den Unfug glauben, der sich um das unbekannte Wesen „Synergie“ rangt. Das käme uns jedenfalls nicht so teuer zu stehen.

Marc Falchi spricht mir aus der Seele, wenn er in seiner schriftl. Stellungnahme schreibt, bei einer Privatisierung inklusive Netze sei er froh, kein deutscher Steuerzahler zu sein.

Die Vision der DB klingt sexy – besonders für Laien. Ich glaube, sie ist nur höchst riskantes Monopoly.

Ich denke, dem Bund würde eines Tages nicht nur der unsanierte Schienenverkehr, sondern auch noch das zusammengekaufte Logistik- und Mobilitätsimperium vor die Füße fallen.

In der Republik wird in großer Sehnsucht nach Konsens nach einem Kompromiss gesucht. Der hätte aber die logische Qualität von „ein bisschen schwanger“.