

Netzwerk Privatbahnen

Netzwerk Privatbahnen Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

FAZ Wirtschaftsredaktion

25.11.2005

Am Weidendamm 1a
D-10117 Berlin

Geschäftsführer:
Arthur-Iren Martini

+49 (0) 30 – 59 00 99-626 (Fax:-623)
0172-67 33 899

martini@netzwerk-privatbahnen.de
www.netzwerk-privatbahnen.de

Die Bundesrepublik kann sich keine Börsenexperimente erlauben.

Auf einer Veranstaltung des Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG in Berlin erklärte der Vorstandsvorsitzende der DB AG, der Börsengang der DB AG sei zwingend, um die Unterkapitalisierung der DB AG von rund einer Mrd. € zu beheben. So jedenfalls wird Hartmut Mehdorn in einer von Reuters am 23.11.2005 verbreiteten Meldung zitiert. „Diese Milliarde wollen wir gewinnen, indem wir einen Teil unseres Eigenkapitals am internationalen Kapitalmarkt unterbringen“.

Diese Milliarde kann die DB AG auf einfachere und vor allen Dingen weniger riskante Weise gewinnen: indem sie sich von ihren gesamten Straßen, See- und Luftfrachtaktivitäten (Umsatz über 10 Mrd. €) trennt. Mit der Bonität der Bundesrepublik Deutschland im Rücken hat sich die Bahn einen weltweit operierenden Logistikdienstleister zusammengekauft. Nun soll ein Börsengang alles richten. Der Börsengang dient nicht etwa der Sicherung Fortentwicklung des deutschen Eisenbahnwesens, sondern dem Abbau der durch die Zukäufe exorbitant gestiegenen Verschuldung und der Verbesserung der dadurch ebenfalls eingetretenen Eigenkapitalquote des DB Konzerns. Es geht um Schadensbegrenzung, nicht um Eisenbahnpolitik, für die 1994 die Bahnreform in Gang gesetzt worden ist. Die Synergieeffekte zwischen einer Flotte von Transportflugzeugen in USA und Verladeeinrichtungen in China einerseits mit dem deutschen Bahnbetrieb andererseits sind begrenzt. Ohne Börsenambitionen bräuchte die DB AG nicht mehr die Erhaltung der deutschen Schieneninfrastruktur zu vernachlässigen, um ihre Kapitalmarktfähigkeit herbeizuführen. Zudem fehlen der DB schon jetzt die Finanzmittel, um ihren (geringen) Eigenanteil an den Ersatz- und Neuinvestitionen des Bundes in das Schienennetz aufzubringen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass in den vergangenen Jahren wiederholt beobachtet wurde, dass Diversifizierungsstrategien vollmundig propagiert und durchgesetzt wurden, nur um sie später unter großen Verlusten wieder rückgängig zu machen: Daimler Chrysler, Mannesmann, Vivendi. Selbst Bayer hat seine durchaus branchenverwandte Chemiesparte unter dem Namen Lanxess an die Börse gebracht, um sich auf das Kerngeschäft zu konzentrieren. Bei Linde warten die Kapitalmärkte darauf, wann die Gabelstapler von der Gassparte getrennt werden, weil beide zusammen von der Börse kaum sachgerecht bewertet werden können.

Gelangt die DB AG allerdings als integrierter Konzern, also mitsamt der deutschen Schieneinfrastruktur, an die Börse und fällt den Politikern nach Jahren schließlich auf, dass die Schieneninfrastruktur „zur Erhaltung der Dividendenfähigkeit“ weiterhin vernachlässigt wird, der Anteil des Schienenverkehrs im Vergleich zur Straße weiter zurückgeht und die Konkurrenz auf der Schiene verkümmert, dann ist es zu spät: Das Netz kann aus der teilprivatisierten DB AG nur noch herausgekauft werden. Als Käufer hat die Bundesrepublik Deutschland dann eine denkbar schlechte Position. Der Staat muss kaufen, die Aktionäre müssen aber nicht verkaufen. Welche Auswirkungen diese Käuferposition auf den Kaufpreis hat, braucht hier nicht im Detail erklärt werden. Herr Mehdorn ist dann schon lange pensioniert, der Verkehrsminister vielleicht noch nicht, aber unsere Kinder dürfen diese Suppe dann auszulöffeln.

Die Vorteile eines Verkaufs von Schenker liegt auf der Hand: Er ist kurzfristig zu realisieren; die Verschuldung der DB wird auf einen Schlag reduziert; der Bund braucht keine Finanzgarantien zu stellen (die DB Aktie ist an der Börse nur attraktiv, wenn der Bund auf Jahre hinaus präzise definiert, wie viele Mrd. € er in das Schienennetz stecken wird, Haushaltsvorbehalte schätzen Aktionäre nicht), es sind keine Entscheidungen von historischer Dimension zu treffen, wie beispielsweise die Entscheidung, ob das Netz von dem Restkonzern zu trennen ist; und schließlich: die Entscheidung ist ökonomisch und politisch kaum anfechtbar: Die strategische Entscheidung „ zurück zum Kerngeschäft“ beruht auf Erfahrungen aus der Vergangenheit. Alle Gründe, die gegen einen Verkauf der Logistiksparte angeführt werden können, beruhen jedoch auf Prognosen in die Zukunft. Börsentechnisch sind das Spekulationen, politisch ebenfalls.

Die Bundesrepublik kann sich mit einem ihrer wichtigsten „Assets“, ihrer exzellenten Schieneninfrastruktur, keine Börsenexperimente erlauben.

Arthur-Iren Martini ist Geschäftsführer von
Netzwerk Privatbahnen- Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen
e.V.