

## **Wozu die Privatisierung der Deutschen Bahn gut ist**

Zum Wohle des Internationalen Kapitals, zum Schaden des Deutschen Volkes

Von Andres Müller

### **Die Bahnprivatisierung in Neuseeland war ein Fehler**

Die [neuseeländische](#) Regierung kauft für 665 Millionen Neuseeländische Dollar (336 Millionen Euro) die privatisierte Bahn wieder von der australischen Firma Toll Holdings zurück.

Finanzminister Michael Cullen mußte eingestehen, daß dies der beste Weg für notwendige Investitionen in diesem Bereich sei. Wörtlich sagte er: „Der Verkauf der staatlichen Bahn zu Beginn der 90er Jahre und der danach folgende Niedergang des Vermögens war eine schmerzliche Lektion für Neuseeland“. 1993 war die Bahn für 400 Millionen Neuseeländische Dollar (202 Millionen Euro) an private Investoren verkauft worden. Vierzehn Jahre lang haben diese Gewinne herausgeschlagen und nicht einmal die notwendigen Erhaltungsinvestitionen getätigt, geschweige die Bahn ausgebaut. Jetzt zahlt der Staat für die marode gewordene Bahn  $336 - 202 = 134$  Mrd. Euro mehr (rund 40%) als er vormals selbst erhalten hat.

Die neurotisierten Bahnprivatisierer in Deutschland sollten sich einmal kundig machen, was da in Neuseeland schiefgelaufen ist!

### **Der Bundestag beschließt Bahn-Privatisierung**

Die Unionsparteien CDU/CSU und die Mehrheit der SPD-Bundestagsabgeordneten (27 Abgeordnete waren dagegen) haben die Bundesregierung aufgefordert, endlich die Privatisierung der Bahn vorzunehmen. Die Bahn soll 24,9 Prozent ihres Vermögens verkaufen, nur Schienennetz und Bahnhöfe sollen in [staatlichem](#) Eigentum bleiben. FDP und Grüne stimmten zwar gegen den sogenannten Entschließungsantrag der Regierungsfractionen, aber nur deshalb, weil es ihrer Meinung zur Privatisierung eines Gesetzes bedurft hätte. Somit war also nur „Die Linke“ – Fraktion von der Sache her gegen die Bahn-Privatisierung. Der Bund rechnet mit einem Privatisierungserlös zwischen 5 und 8 Milliarden Euro. Welche sachlichen Gründe haben die Bundestagsparteien genannt?

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) argumentierte, daß die Finanzierung des Schienenverkehrs stabilisiert und die Bahn dadurch im Wettbewerb gestärkt werde, weil der Bundeshaushalt dies nicht gewährleisten könne. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Klaus Lippold (CDU), bedauerte, daß nicht mehr als 24,9% der Bahn verkauft würden, der Bahnchef Mehdorn sagte: „Das ist ein guter Tag für Kunden, Steuerzahler und Mitarbeiter.“

Vergleichen wir diese Äußerungen mit den Fakten:

Die Deutsche Bahn hat im vergangenen Jahr (2007) ihren Umsatz um 1,3 Mrd. auf 31,3 Mrd. Euro steigern können. Der operative Gewinn vor Steuerzahlungen war um 10,6% auf 2,4 Mrd. Euro angestiegen, was einer Umsatzrendite von 7,7 % entspricht. Gleichzeitig hat die Deutsche Bahn ihre Verbindlichkeiten um 3,1 Mrd. Euro auf 16,5

Mrd. Euro senken können. Der Unternehmungswert der Deutschen Bahn wurde zwischen 10,4 und 20 Mrd. Euro geschätzt,<sup>1</sup> das Eigenkapital betrug im Jahr 2007 9 Mrd. Euro.

Die Deutsche Bahn hat somit im Jahr 2007 eine [Eigenkapitalrendite](#) von 26,6% erwirtschaftet, das sind die Dimensionen, in denen sich die internationalen Investmentbanken vor der Finanzmarktkrise bewegt haben. Legt man zur Errechnung der Rentabilität einen Unternehmungswert von 15 Mrd. Euro zugrunde (Mittelwert der diversen Schätzungen), so kommt man immer noch auf eine Rendite von 16%.

Diese Größenordnungen muß man sich vor Augen halten, um zu erkennen, wozu die Privatisierung der Deutschen Bahn gut sein soll.

Die deutschen Politiker verkaufen deutsches Volks- und Produktivvermögen an das internationale Finanzkapital, das in Zukunft die Gewinne abkassiert, die dem Deutschen Staat entgehen werden. Der muß im gleichen Umfang die Steuern erhöhen, die dann wieder das Volk zahlen muß, das von den deutschen Politikern enteignet worden ist. Bei sinkender Lohnquote darf die in Deutschland lebende Bevölkerung dann dafür arbeiten, daß die internationalen Kapitaleigner unermeßliche Reichtümer anhäufen können – aus einem Vermögen – das einmal dem Deutschen Volk gehörte.

Dazu kann man nur sagen: Deutsche, merkt Euch die Politiker, die Deutschlands Wirtschaft in den Ruin und Euch in die Armut treiben. Die Zeiten werden sich ändern und dann werden sie Rechenschaft ablegen müssen.

### **Appendix: Die Faktenlage**

Für alle Leser, denen die bisherigen Ausführungen überspitzt oder zu radikal erscheinen, seien die Fakten aus einem Artikel der Frankfurter Allgemeinen Zeitung auszugsweise, aber wörtlich zitiert:<sup>2</sup>

„Infrastrukturfonds stürzen sich auf Deutschland“ (Überschrift). Deutschlands Infrastruktur wird zur Spielwiese privater Anlagegesellschaften“.

„Der durch die EU-Kommission angestoßene mögliche Verkauf der RWE-Gasnetze, für den es schon die ersten Interessenten gibt, ist ein neuer Anstoß, .....die Entwicklung zu forcieren. Deutschland steht ganz oben auf unserer Liste in Europa.“

„Wir werden hier (gemeint ist Deutschland, d.Verf.) Hunderte Millionen, wenn nicht sogar mehrere Milliarden Euro investieren“, sagt der Vorstandsvorsitzender des europäischen Infrastrukturfonds der australischen Investmentbank Macquarie Martin Stanley“.

„Das wird eine Spielwiese für viele institutionelle Anleger: Infrastrukturfonds, Banken, Beteiligungsgesellschaften, Pensionsfonds und Staatsfonds“, sagt Alexander Doll, Infrastrukturexperte der Schweizer Großbank UBS.“

„Auch kanadische Pensionsfonds wie Ontario Teacher und Staatsfonds aus dem Nahen Osten wie die Kuwait Investment Authority sind in diesem Feld sehr aktiv.“

„Auch die großen amerikanischen Private-Equity-Gesellschaften wie KKR, Blackstone oder Carlyle, die entweder schon eigene Infrastrukturfonds haben oder gerade aufbauen zeigen großes Interesse an der deutschen Infrastruktur.“

---

<sup>1</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 07.04.2007 Seite 14.

<sup>2</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29.05.2008 Seite 23.

„Der britische Beteiligungsfonds 3i Group schaut mit seinem börsennotierten Infrastrukturfonds auch nach Deutschland.“

„Weit mehr als 150 Milliarden Dollar haben Infrastrukturfonds angehäuft, die Renditen sind mit 8 bis 12 Prozent geringer als in einigen anderen Anlageklassen, aber schwanken wenig und haben ein moderates Risiko.“

Aktuelle Beispiele wie der angestrebte Verkauf der Eon-Energienetze, die eventuelle Abspaltung der RWE-Gasnetze sowie der bevorstehende Börsengang der Deutschen Bahn zeigen, daß nun Bewegung in den Markt kommt.

© [www.hpatzak.de](http://www.hpatzak.de) 06.06.2008