

Börsengang:

Fraktionszwang statt Gewissen?

PRO BAHN fordert eine staatspolitische Entscheidung

➤ *Hickhack ohne absehbares Ende: Nachdem die ersten Kompromissformeln zum DB-Börsengang von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) auf keiner Seite auf Gegenliebe stießen, versucht der ehemalige Leipziger Oberbürgermeister es mit neuen Kompromissformeln. Warnstreiks und ein Sondergutachten der Monopolkommission verschärfen die Diskussion zwischen Regierung und Parlament. Der Bundestag versucht, die Beschäftigungssicherung der Eisenbahn von der Börsengang-Frage zu trennen.*

Ende September wurde eine Entscheidung erneut auf Ende Oktober vertagt. Ob dann eine Entscheidung fällt, ist ungewiss.

Neue Kompromissformeln

Die ersten Kompromissvorschläge zum Bahn-Börsengang von Verkehrsminister Tiefensee kamen nicht gut an. Während die Börsengang-Gegner im Parlament ihre Bedenken nicht berücksichtigt sahen, beeilte sich DB-Chef Mehdorn,

über den von ihm bestellten Bahn-Beirat das Unverständnis darüber mitteilen zu lassen, dass überhaupt über etwas anderes als den integrierten Börsengang nachgedacht werde. Ende September präsentierte der Verkehrsminister erneut eine Kompromissformel – zwei Tage vor einer Sitzung des Lenkungsausschusses der Bundesregierung und des Arbeitskreises der Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und SPD. Dort wurde eine Entscheidung auf den 26. Oktober vertagt, um weitere Prüfungen vorzunehmen.

Neues Modell: Freibrief für DB-Monopol

Die Konstruktion des von Tiefensee neu ins Gespräch gebrachten Modells übersteigt das Verständnisvermögen durchschnittlicher Bürger genauso wie die bisherigen Kompromissvorschläge – nur Wirtschaftsfachleute und Juristen können halbwegs verstehen, was da konstruiert wird.

Grundlage der „Eigentumssicherungsmodell“ genannten Konstruktion bleibt, dass der Bund zwangsläufig 51 Prozent der gesamten DB-Holding, also auch der

Güter- und Logistiksparte, halten muss. Das Netz (DB Netz AG und DB Station und Service AG) bliebe Teil des Konzerns, würde aber an den Bund „sicherungsübergibt“. Damit hätte der Bund keinen Einfluss auf die Bewirtschaftung des Netzes, auf eine Regionalisierung oder auf den Bau von politisch erwünschten Strecken, beispielsweise auf den Bau der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim. Die DB wäre lediglich gehindert, das Netz mit Krediten aus dem Geschäft anderer Konzernteile zu belasten.

„Sicherungsübergaben“ kennt man aus dem Wirtschaftsleben. Sie werden insbesondere verwendet, um Kredite oder offene Forderungen zu sichern. Die Rechte des „Eigentümers“ beschränken sich darauf, den Gegenstand vor anderen Gläubigern zu sichern und im Falle der Nichtzahlung den Eigentumsgegenstand selbst zu verwerten. Kurzum: Auch mit diesem Modell entmachten sich Bundestag und Bundesregierung selbst und spielen nur den Zahlmeister für die Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG.

Warnstreiks

Bundeswirtschaftsminister Glos (CSU) hält Warnstreiks der Eisenbahngewerkschaften für überflüssig. Er ist sich darin mit der Lokführergewerkschaft GdL einig, die sich daran nicht beteiligt. Die Gewerkschaften Transnet und GdBA, die die Angst der Eisenbahner um ihre Arbeitsplätze auf die Spitze getrieben haben, können aber nicht mehr anders – die Stimmung der DB-Mitarbeiter ist auf dem Nullpunkt. Allerdings müssen sich die Gewerkschaftsführer Hansen und Hommel inzwischen fragen, ob sie auf das richtige Pferd gesetzt hatten, als sie sich zusammen mit Mehdorn auf den integrierten Börsengang als einzige Garantie gegen den Arbeitsplatzabbau festlegten.

Bundestag will Druck abwehren

Bei der von den Gewerkschaften erlangten Beschäftigungssicherung geht es um Kündigungsschutz nur bis zum Jahr 2010. Mit

Foto: Rail4chem



Müssen sich Private auch künftig der DB-Konzernstrategie unterordnen? Rail4chem-Zug auf DB-Gleisen.



Großgrundbesitzer Deutsche Bahn: Ganz bewusst verschiebt das DB-Management Grundstücke vom Netz zur Holding, um sie den Auflagen für das Netz zu entziehen. Nicht mehr genutzte Flächen im Bahnhof Aue (Sachsen).

einem Antrag von SPD und Union wollen die Regierungsfractionen nun erreichen, dass dieser Kündigungsschutz unabhängig von der Börsengang-Frage gewährt wird – sie könnten das auch in das Zustimmungsgesetz zum Börsengang schreiben. Die Parlamentarier wollen nicht unter dem Druck eines Streiks für ein so kurzfristiges Ziel eine Entscheidung treffen, die für Jahrzehnte Gültigkeit haben soll.

Die Uhr tickt

Die Zeit rennt Mehdorn davon. Verzögerungen würden die DB Millionen an Kreditzinsen kosten. Mit dem Börsengang sollen teure Kredite der scharf rechnenden Banken durch billigeres Geld von gutgläubigeren Investoren ersetzt werden – ein Grundprinzip jedes Börsengangs. Deswegen beschwerte sich Mehdorn so heftig über die Verzögerungen, dass Tiefensee darauf hinweisen musste, dass das Parlament entscheide und sich daher informieren müsse. Den Gegnern des Börsengangs des Netzes kann das nur recht sein – noch haben sie ihren Widerstand nicht aufgegeben, denn alle Kompromiss-

formeln tragen ihren Bedenken keine Rechnung.

Niederlage der Demokratie?

Weiterhin ist das Ende offen. Das schlechteste Ergebnis wäre ein im Lenkungsausschuss der Koalition zusammengesetzter Kompromiss, bei dem sich das Parlament auf eine Frist von 30 Jahren entmachtet. Darauf laufen alle von Tiefensee zur Debatte gestellten Kompromissformeln hinaus. Wenn ein solcher Kompromiss dann mit Fraktionszwang gegen den Widerstand der Fachpolitiker durchgesetzt wird, dann wäre das eine Niederlage der Demokratie. Das Parlament hätte sich dann mit der Sache sechs Jahre beschäftigt – und wäre vor dem Bahn-Manager eingeknickt, obwohl diese Deutsche Bahn AG – noch – uns, den Bürgern, gehört und das Parlament – in unserem Auftrag – über dieses Staatseigentum zu befinden hat. PRO BAHN hat daher die Abgeordneten wiederholt zu einer staatspolitischen Entscheidung aufgefordert: zu einer Entscheidung, die dem Staat die Souveränität über das Schienennetz sichert.

Aufgabenträger: Trennung sichert Arbeitsplätze

Die Trennung von Netz und Betrieb sichert nach Auffassung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) zehntausende Arbeitsplätze im Bahnverkehr und kann sogar helfen, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Nur das Trennungsmodell sichere diskriminierungsfreien Netzzugang, effiziente Infrastruktur und mehr Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr. Das seien die wichtigsten Voraussetzungen für finanzierbaren und entwicklungsfähigen Bahnverkehr und damit für den Erhalt und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Der unterstellte Verlust von Arbeitsplätzen durch die Trennung von Netz und Betrieb entbehrt nach Auffassung der BAG-SPNV jeder sachlichen Grundlage. Das ausführliche Positionspapier hierzu ist unter www.bag-spnv.de > Positionen veröffentlicht.

Konfliktdarstellung

Zum Beispiel Frankfurt – Mannheim: Schienennetz und Demokratie

Zutreffend skizziert die nachfolgend abgedruckte Zuschrift aus dem Büro des Bundestagsabgeordneten Lothar Mark (SPD) den Konflikt zwischen einem privaten Netzbetreiber und dem für das Schienennetz zahlenden Staat. Gegenüber einem privatisierten Netz nach Mehdorns Vorstellungen – denen die Kompromissformeln der Bundesregierung entsprechen – ist der Bundestag machtlos. Wenn das Parlament nicht den Mut hat, das Schienennetz in die staatliche Verantwortung zurückzuholen, dann kann keine demokratische Entscheidung die DB zwingen, eine Eisenbahnstrecke zu bauen, die die Politik für notwendig erachtet. Zur Haltung zur konkret angesprochenen Neubaustrecke hat PRO BAHN differenziert Stellung genommen (siehe der **Fahrgast** 1/2006 S. 14 ff.).

Die Redaktion

Demokratische Entscheidungen auch für Bahnchef Medorn bindend

Im Rahmen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist ein Lückenschluss zwischen dem Fernbahnhof Frankfurt/Main und dem Mannheimer Hauptbahnhof immer unabdingbarer geworden. Vor allem die sich weiter verschärfenden Engpässe im Schienekorridor zwischen Frankfurt und Mannheim machen es dringend erforderlich, die Neubaustrecke möglichst bald anzugehen. Das sich seit 1993 in Planung befindliche Projekt sollte ursprünglich 2007 bereits in Betrieb genommen werden. Im Jahr 2000 stellte die Deutsche Bahn jedoch eine modifizierte Streckenführung unter Umgehung des Mannheimer Hauptbahnhofs vor, auf die sie bis heute besteht. Massiven Protesten aus der Region ist es zu verdanken, dass diese Bypass-Lösung, die einen „Bahnhof auf der grünen Wiese“ zur Folge hätte, bisher verhindert werden konnte. Besonders der Bundestagsabgeordnete Lothar Mark setzt sich seit über sechs Jahren gegenüber der Deutschen Bahn AG, der Bundesregierung und dem Land Baden-Württemberg dafür ein, dass der wichtige Lückenschluss endlich ausgebaut wird, ohne Mannheim zu umgehen. Insbesondere als Schnittstelle der drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz hat die Metropolregion einen besonderen Anspruch, durch eine Vollenbindung an den ICE-Verkehr gestärkt zu werden. Der Verkehrsknotenpunkt Rhein-Neckar darf durch einen Bypass nicht von der Zukunft des Schienenverkehrs abgeschnitten werden. Eine Umgehung Mannheims würde die Metropolregion in ihrer Entwicklung als attraktiver Wirtschafts- und Lebensraum nicht nur zurückwerfen, sondern durch die Bypass-Verkehrsführung sogar explizit ausgrenzen. Das Festhalten des Bahnchefs Mehdorn an dem Bypass wird von der Bahn vor allem mit einer Zeitersparnis begründet. Es bleibt jedoch zu bezweifeln, ob dies ein ausschlaggebendes Argument ist, denn ein Halt auf der „grünen Wiese“ würde auch mindestens vier Minuten Zeit in Anspruch nehmen, während eine Fahrt über den Hauptbahnhof insgesamt maximal fünf bis sechs Minuten Zeit kosten würde. Andere Pläne, wie Mannheim weiterhin ökonomisch und ökologisch sinnvoll ICE-Knotenpunkt bleiben kann, liegen seit Jahren

vor. Die Bahn müsste lediglich die Planungsvarianten Lothar Marks, die vom Raumordnungsverband aufgegriffen wurden, vorantreiben. Diese beinhalten den Neubau der ICE-Strecke Frankfurt – Mannheim und auch den Anschluss Mannheims ans europäische Eisenbahnnetz mit einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Frankfurt – Mannheim – Paris. Der von Lothar Mark seit über drei Jahren geforderte Ausbau der Riedbahn-Ost als belastbare zweigleisige Strecke würde dazu führen, dass der französische TGV von Paris über Mannheim nach Frankfurt nicht im Mannheimer Hauptbahnhof „Kopf“ machen müsste, die Güterzüge auf dem Weg von Frankfurt nach Stuttgart am Hauptbahnhof vorbeigeleitet werden können und zudem der S-Bahn-Verkehr dadurch deutlich entlastet würde. Momentan nutzen vor allem Güter- und Regionalzüge die östliche Riedbahn, die aber nur eingleisig genutzt werden kann, da die Bahn das zweite Gleis sich selbst überlassen hat, welches nun nicht mehr verkehrssicher ist. In einem bei der Kreisdelegiertenversammlung der SPD Mannheim von Lothar Mark eingebrachten Initiativantrag fordert der Abgeordnete den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg auf, sich dafür einzusetzen, dass die Bahn den Ausbau der ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim nur über den Mannheimer Hauptbahnhof plant und die dafür notwendigen Planungsmittel zur Ertüchtigung des Mannheimer Hauptbahnhofs sowie für den Ausbau der Riedbahn-Ost kurzfristig einstellt und in den nächsten Fünfjahresinvestitionsplan aufnimmt. Außerdem wird Ministerpräsident Oettinger aufgefordert, sofort eine dementsprechende Arbeitsgruppe mit der Deutschen Bahn zu bilden. Beim sogenannten „Bahngipfel“ am 16. Juni 2006 hatte er das Anliegen der Metropolregion mit keinem Wort erwähnt und sich stattdessen nur für eine Arbeitsgruppenbildung zu „Stuttgart 21“ beziehungsweise der Strecke Stuttgart – Ulm eingesetzt. Eine große Gefährdung für die Pläne in der Metropolregion besteht darin, dass die Unsicherheiten in der Realisierung der „schwäbischen Projekte“ dazu führen könnten, dass der Bypass quasi als Kompromiss für eine finanzielle Unterstützung der Bahn von „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm geopfert wird. Lothar Mark wird in der Region, aber auch im Deutschen Bundestag – parteiübergreifend zusammen mit seinen Kolleginnen und Kollegen aus der Metropolregion und darüber hinaus – insbesondere im Haushaltsausschuss dafür kämpfen, dass es der Deutschen Bahn und Bahnchef Mehdorn nicht gelingen wird, gegen die klaren Beschlüsse des Deutschen Bundestages, des Landtages von Baden-Württemberg und des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu verstoßen. Lothar Mark: „In einem demokratischen Staat müsste es eigentlich selbstverständlich sein, dass über das Thema Bypass nicht mehr gesprochen wird, nachdem die zuständigen Gremien ihre demokratischen Beschlüsse gefasst hatten. An diese müssen sich auch Bahnchef Mehdorn, sein Aufsichtsrat, die Landes- und die Bundesregierung halten.“

Claudia Schöning-Kalender