

Börsengang der Deutschen Bahn AG:

Debatte ohne Netz

Experten gegen Netzprivatisierung

> Am 10. Mai und am 1. Juni 2006 hörte der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages Sachverständige und Verbände zur Börsengang-Frage an. Die Anhörungen haben deutlich gemacht, dass der von Hartmut Mehdorn gewünschte integrierte Börsengang wohl kaum noch eine Mehrheit im Parlament erhalten wird. Gleichwohl legte sich Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee schon vor den Anhörungen für den Börsengang mit Netz fest und versucht nun, mit Kompromissvorschlägen dieses Modell zu retten. Er wurde von Bundeskanzlerin Angela Merkel „zurückgepfiffen“, wie die Frankfurter Rundschau am 1. Juli berichtete. Wie es mit der DB weitergeht, ist völlig offen: Ob die Regierungsparteien einen Kompromiss finden, den das Parlament mit der nötigen Mehrheit billigt, ist nicht sicher.

Regierung kontra Parlament

Das vehemente Eintreten der Regierung Schröder für den von Mehdorn gewünschten Börsengang mit Schienennetz war im Parlament nicht auf ungeteilte Gegenliebe gestoßen, und so musste die Bundesregierung das Gutachten über den Börsengang mit und ohne Netz (PRIMON-Gutachten) einholen, über

das der **Fahrgast** in Heft 2/2006 ausführlich berichtet hatte.

Die Vorlage des Gutachtens mit umfangreichen Schwärzungen an die Abgeordneten führte zu einem Eklat und machte deutlich, dass die gewählten Volksvertreter sich nicht mit den Informationen der Bundesregierung zufrieden geben würden. Das Parlament wollte sich aus erster Hand über die Bewertung des Gutachtens informieren und setzte zwei Anhörungen an.

Bahn-Beirat kontra Bundestag

Schon vor der Anhörung der Sachverständigen gab es Missmut bei den Befürwortern des integrierten Börsengangs, weil von ihnen nur ein Vertreter geladen wurde. Rechtsprofessor Christian Kirchner von der Humboldt-Universität Berlin sagte unter entsprechendem Mediengetöse seine Teilnahme an der Anhörung ab. Unterdessen versuchte die DB-Führung, den von ihr zusammengestellten Bahn-Beirat als unabhängiges Gremium hochzustilisieren. Der votierte dann auch erwartungsgemäß für den integrierten Börsengang. Am Tag vor der Anhörung der Verbände inszenierten die Betriebsräte der DB eine „Gegenkonferenz“. Außer von den zwei bekannten Argumenten „Einheit von Rad und Schiene“ und „Arbeitsplätze“ berichtete nicht einmal die Presseerklärung der Konferenz-Veranstalter etwas Bemerkenswertes.

Die Anhörung der Sachverständigen

Am 10. Mai fand die Anhörung der Sachverständigen vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages statt. Großes Interesse fand die Sitzung auch bei zahlreichen Mitgliedern, die für Haushaltsfragen zuständig sind.

Die Sachverständigen brachten in wechselnder Zusammensetzung alle Argumente, die schon in **derFahrgast** 2/05 zusammengestellt wurden. Neu war nur der wichtige Hinweis, dass der Bund sich nicht nur am Risiko der Dividendenaus-schüttung, sondern auch an den Kapitalerhöhungen des integrierten Konzerns beteiligen müsse, weil der Staat nach dem Grundgesetz mindestens 50,1 Prozent des Aktienkapitals halten muss. Wächst ein Unternehmen, so wird das Eigenkapital mit Kapitalerhöhungen verstärkt. Wollen Altaktionäre dieses Kapital nicht aufbringen, so werden deren Aktien an andere Anleger verkauft und der prozentuale Anteil der Altaktionäre am Unternehmen nimmt ab. Da die Bundesregierung aber mindestens 50,1 Prozent der Aktien besitzen muss, solange das Schienennetz im DB-Konzern ist, müsste das zusätzliche Kapital aus dem Staatshaushalt aufgebracht werden.

Alle anderen Argumente gegen den Börsengang des Schienennetzes wurden aus den verschiedenen Blickwinkeln vertreten,



Das im Auftrag des Bundestages eingeholte Gutachten ...



... wurde dem Parlament teilweise geschwärzt vorgelegt ...



... und vom Minister gewertet, bevor Experten Stellung nahmen.

von denen einige beispielhaft genannt seien:

- das Problem der Rückholbarkeit des Schienennetzes bei einer ungünstigen Entwicklung im Konzern (Prof. Jürgen Basedow, Vorsitzender der Monopolkommission),
- die Haushaltsrisiken (Prof. Jürgen Basedow, Prof. Werner Rothengatter, Universität Karlsruhe, Thilo Sarrazin, früherer Vorstandsmitglied bei DB-Netz, jetzt Berliner Finanzsenator),
- der Verkauf des Netzes weit unter Wiederbeschaffungswert (Prof. Karl-Dieter Bodack, Prof. Martin Hellwig, Mitglied der Monopolkommission),
- der Dauerkonflikt zwischen Rendite- und Staatsinteressen (Norbert Hauser, Vizepräsident des Bundesrechnungshofs),
- mangelhafter Einfluss auf die Gestaltung des Schienennetzes (Prof. Georg Hermes, Universität Frankfurt, Thilo Sarrazin),
- mangelhafte Trennung von Staats- und Privatinteressen (Gottfried Ilgmann, Prof. Werner Rothengatter, Prof. Martin Hellwig),
- Diskriminierungspotenziale im Wettbewerb der Verkehrsunternehmen (Marc Falchi, Generalsekretär des Europäischen Verbandes der Infrastrukturbetreiber),
- das zwangsweise Eigentum an einem weltweit tätigen Logistikkonzern (Thilo Sarrazin).

Einige Sachverständige rügten auch, dass keine weiteren Alternativen, z. B. der Verkauf einzelner Unternehmensteile oder die Beibehaltung der jetzigen Eigentums- und Organisationszustände, untersucht worden seien.

Die Anhörung der Verbände

Nach der Anhörung der Sachverständigen war aus der Fragestellung, ob das Schienennetz an der Börse mit veräußert werden sollte, schon weitgehend die „Luft heraus“, zumal die Verbände ihre Standpunkte bereits weitgehend publiziert haben.

Als Befürworter des integrierten Börsengangs stellten sich außer der DB selbst, die durch Otto Wiesheu, dem ehemaligen bayerischen Verkehrsminister, vertreten wurde, nur die Gewerkschaften Transnet (Norbert Hansen) und GdBA (Klaus-Dieter Hommel) dar, deren Vorsitzende mehr oder weniger als Sprachrohr des Konzerns fungierten. Auch der ehemalige DB-Chef Ludewig, heute Vorsitzender des Verbands der Europäischen Eisenbahnen, sprach sich für dieses Modell aus.

Alle anderen Verbandsvertreter nahmen mehr oder weniger deutlich gegen den integrierten Börsengang Stellung.

Wesentlich weiter gefächert waren die Antworten auf die Frage, ob und wie denn sonst eine Privatisierung vonstatten gehen solle. Ganz gegen den Verkauf der DB votierten die Gewerkschaft der Lokführer und das Bündnis Bürgerbahn statt Börsenbahn, für das der ehemalige PDS-Abgeordnete Winfried Wolf sprach. Die meisten anderen Stellungnahmen von den Fahrgastvertretern (PRO BAHN war durch Joachim Kemnitz vertreten) bis zur Industrie nahmen eine Position zwischen den Extremen ein.

Die Anhörung litt unter mehrfachen Unterbrechungen und das Interesse der Abgeordneten – die weitaus weniger zahlreich erschienen waren als bei der Anhörung der Sachverständigen – konzen-

trierte sich in der Frage- und Diskussionsrunde, die sich an die Darstellung der Verbandspositionen anschloss, auf wenige Fragen. So fragten die Abgeordneten nach der Verbuchung wichtiger Immobilien in der Holding (statt beim Netz oder den Stationen, wohin sie eigentlich gehören). Weiter wollten sie von Transnet und GdBA wissen, warum bei einer Trennung von Netz und Verkehr 80.000 Arbeitsplätze wegfallen würden. Auf keine dieser Fragen konnten die Vertreter des integrierten Börsengangs – Wiesheu, Hansen und Hommel – wirklich überzeugende Antworten geben.

Debatte mit doppeltem Boden

Nach der Anhörung hielten zahlreiche Kommentatoren den integrierten Börsengang im Parlament nicht mehr für durchsetzbar. Aus den Kreisen der Parlamentarier herrschte einige Tage Ruhe in der öffentlichen Diskussion. Dann versuchten beide Seiten immer stärker mit wenig autorisierten Äußerungen erneut ihre Soldaten zum nächsten Gefecht aufzustellen: Aus gewerkschaftsnahen SPD-Kreisen war ziemlich laut die Wiederholung der Gewerkschaftsposition zu hören – für den integrierten Börsengang –, aus CDU-Kreisen eher leise die Position der Industrie und Spediteure – gegen den Börsengang mit Schienennetz.

Schon vor den Anhörungen hatte Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee seine Sympathie für den integrierten Börsengang bekundet und sich den Unwillen der Verkehrsexperten auch der SPD zugezogen. Auch Haushaltsexperten der SPD mochten sich nicht so recht für den integrierten Börsengang erwärmen.



Brauchen wir eine Staatsbeteiligung an einem internationalen Logistikkonzern ...



... damit diese Firma Neubaustrecken errichtet ...



... und Glaspaläste baut?

Zwei Modelle und ein fauler Kompromiss?

Nach Aussagen aus Parlaments- und Regierungskreisen werden nur noch zwei Modelle für den Börsengang geprüft: der integrierte Börsengang nach Mehdorn-Vorstellungen und das so genannte „Eigentumsmodell“.

Bei „integriertem Modell“ würde das Grundeigentum des Schienennetzes im Unternehmen bleiben und zu 49,9 % an der Börse verkauft, so dass der Staat kaum noch Zugriffsmöglichkeiten hätte.

Beim „Eigentumsmodell“ würde die DB nur noch Besitzer des Netzes bleiben und es auf der Basis einer Leistungsvereinbarung bewirtschaften. Ein solcher Vertrag könnte auf zehn Jahre abgeschlossen werden.

Das ist DB-Chef Mehdorn und Verkehrsminister Tiefensee eindeutig zu wenig. Nach Auffassung von Mehdorn soll das Eigentum am Schienennetz bei der DB bleiben und nur ein „Heimfallanspruch“ des Staates bestehen. Vielleicht im Jahre 2045 oder 2050 könnte der Staat das Netz zurück erhalten. Vorher könnte nur wegen Vertragsverletzungen vorzeitig gekündigt werden.

Unterdessen hat Bundeskanzlerin Angela Merkel erst einmal klargestellt, dass nach der parlamentarischen Sommerpause entschieden werde.

Opposition schüttet Sand ins Getriebe

Während innerhalb der Koalition das Fingerhakeln weitergeht, haben sich FDP und Grüne zusammengefunden, um einen parlamentarischen Untersuchungsausschuss zu fordern. Anlass ist die Verschiebung von Grundstücken innerhalb des DB-Konzerns. Der Ausschuss könnte für die Regierung sehr unangenehm werden, würde dabei herauskommen, dass die Regierung diese Maßnahmen gedeckt hat. Unwahrscheinlich ist das nicht, denn – ob Börsengang oder Fahrgastrechte – das Verkehrsministerium dient dem Bahnkonzern.

PRO BAHN warnt Länder

Während in den Bundesländern nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel darüber nachgedacht wird, was alles abbestellt wird, hat PRO BAHN die Parlamentarier in den Bundesländern vor den Folgen eines Eigentumsübergangs des Schienennetzes an die DB gewarnt. Die Übergabe des Grundeigentums am Netz an private Aktionäre würde alle Versuche, Teile zu regionalisieren, auf unbestimmte Dauer blockieren.

Ein großes ungenutztes Sparpotenzial liegt nämlich beim Bau, Unterhalt und Betrieb des Regionalnetzes. Regionale Bahnen wie die Albthal-Verkehrsgesellschaft mit dem Karlsruher Stadtbahn-Netz und die Thüringer

Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sonneberger Netz führen nämlich vor, dass es preiswerter möglich ist, Regionalstrecken zu betreiben und besser und schneller zu sanieren. Ein besonders typisches Beispiel findet sich am Teutoburger Wald: während die Bahnlinie von Osnabrück in Richtung Bielefeld („Haller Willem“) innerhalb eines Jahres von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück auf Vordermann gebracht wurde, wird an der „Sennebahn“ von Bielefeld nach Paderborn unter DB-Regie von Jahr zu Jahr herumgebastelt, ohne dass die Züge schneller fahren können. Die Folge: Landesverkehrsminister Wittke legt den weiteren Ausbau auf Eis, weil angeblich das Geld fehle. Bei einer regionalen Regie wäre die Strecke längst fertig.

Die Regionetze der DB machen zwar eine bessere Figur, aber die Trassenentgelte legt die Konzernspitze fest – wirkliche Sparpotenziale für die Bundesländer sind bisher nicht ersichtlich.

Fast alles offen

So ist Anfang Juli fast alles offen. Fest steht nur, dass der Börsengang kommt, denn eine Mehrheit dagegen gibt es nicht. Aber die Frage, wie und zu welchen Bedingungen der Börsengang kommt, darüber wird noch heftig gekämpft werden, selbst wenn eine Grundsatzentscheidung im Herbst gefallen ist.

(red)

Der Kommentar:

Tiefensee und das Parlament

Es ist schon erstaunlich: Das Parlament holt sich Sachverstand ein, um zu entscheiden – und der Fachminister weiß schon vorher das Ergebnis. Allein die Tatsache, dass das Parlament mehrfach Anhörungen veranstaltet hat, um sich in Sachen Bahn selbst aus erster Hand zu informieren, lässt erkennen, dass das Verhältnis von Verkehrsministerium und Parlament gestört ist. Kaum ein anderer Politikbereich ist von einem solchen Gegensatz gekennzeichnet.

Dafür gibt es zwei Ursachen. Die eine: Das fortwährende Staats-eigentum an der Deutschen Bahn AG führt zu dem Irrglauben vieler Politiker, diese Firma sei die einzige, die ihr zu Diensten sei mit prestigeträchtigen Großinvestitionen wie dem Transrapid, „Stuttgart 21“, dem Leipziger City-Tunnel oder der Tunnelbahn durch den Thüringer Wald.

Die andere: Eisenbahn ist nicht irgendeine Industrie, sondern interessiert zahlreiche fachkundige Bürger, die sie benutzen oder auch nur lieben, und darüber hinaus zahlreiche Institutionen wie Aufgabenträger und Kommunalverwaltungen, die darauf ange-

wiesen sind. Mit diesem Sachverstand sind sie in der Lage, das Parlament zu informieren und ihm zu zeigen, dass das, was so alles aus dem Ministerium kommt, nur die halbe Wahrheit ist.

Damit hat wohl nicht einmal der ehemalige Oberbürgermeister von Leipzig gerechnet. Zwar hat Wolfgang Tiefensee Erfahrungen mit Demokratie gegen eine bröckelnde SED-Herrschaft am „runden Tisch“ gemacht, aber anscheinend in Leipzig nicht gelernt, dass man sich nicht vorschnell festlegen sollte in einem Politikbereich, in dem mehr Leute etwas von der Sache verstehen als er und seine Ministerialbeamten. Es ist ein Unterschied, ob man mit Bürgerinitiativen umgeht, die für oder gegen eine Baumaßnahme in einer Stadt Stellung beziehen, oder mit einem Politikbereich, in dem grundlegende staats- und wirtschaftspolitische Interessen auf das Konzerninteresse eines einzigen Unternehmensmanagers prallen. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass Wolfgang Tiefensee Demokratie in dieser Dimension erst noch lernen muss.

Rainer Engel