

DB-Börsengang:

Einigung ohne Konsens

Das Tauziehen um das Wie des Börsengangs geht weiter



Fotos: Engel (4)

Deutsche Bahn – auf allen sieben Weltmeeren zu Hause: Berlin Hauptbahnhof an der Spree.

> Am 8. November 2006 einigten sich die Regierungsparteien überraschend auf einen gemeinsamen Auftrag an den Bundesverkehrsminister, ein Gesetz zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG vorzubereiten. Während damit nach außen der Eindruck erweckt wurde, man sei sich nun einig geworden, geht das Tauziehen um das Wie des Börsengangs in eine neue Runde. Ein am 11. Januar 2007 der Presse zugespielter erster Entwurf bestätigt diese Einschätzung.

Der 26. Oktober ...

Für den 26. Oktober hatten die Koalitionsfraktionen einen neuen Gesprächstermin vereinbart. An diesem Tag sollte der große Durchbruch geschafft werden. Schon vorher war klar, dass der integrierte Börsengang nach den Wünschen von DB-Chef Mehdorn im Bundestag nicht mehrheitsfähig sein würde. Ein Rechtsgutachten – kurz vorher der

Öffentlichkeit bekannt gemacht – attestierte dem von Minister Tiefensee vorgeschlagenen „Eigentumssicherungsmodell“, dass es rechtlich nicht durchführbar sei.

Daher verlief das Gespräch anders, als man es sich bei der Festlegung des Termins vorgestellt hatte. Die Ministerialbeamten aus dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium, die beratend dabei sein sollten, nahmen gar nicht erst teil, und die große Runde ging auseinander, bevor überhaupt verhandelt wurde. Dann saß Minister Tiefensee mit Abgeordneten der Fraktionen zusammen, und die Abgeordneten verlangten weitere Auskünfte. Schließlich endete die Besprechung mit einer Vertagung auf den 8. November.

Die Presse kommentierte den Vorgang in den folgenden Tagen dahin gehend, dass ein Börsengang in weite Ferne gerückt sei.

... und der 6. November

Am 6. November gab es erneut ein Spitzengespräch auf Koalitionsebene. Anschlie-

ßend hieß es, die Gesprächspartner hätten nicht mehr über Inhalte reden wollen, sondern nur noch über das weitere Vorgehen. Aufgrund der bekannten festgefahrenen Positionen werteten die Medien das Gespräch erneut dahin gehend, dass eine Einigung unwahrscheinlich und ein erneuter Aufschub des Börsengangs wahrscheinlich sei. Minister Tiefensee kündigte an, dass die DB wie bisher weitergeführt werde, wenn es keine Einigung gebe, und Minister Steinbrück warnte vor den Folgen, weil er fürchtete, er müsse nun eine Kapitalerhöhung bei der DB aus dem Bundeshaushalt bestreiten.

Plötzlich: die Einigung

Vor diesem Hintergrund startete die Koalitionsrunde in das Gespräch vom 8. November. Kurz vor der „Tagesschau“ wurde bekannt gegeben, dass man sich geeinigt hätte. Das Ergebnis war wie der Durchschlag des gordischen Knotens. Die DB brauchte fast einen Tag, um das Resultat positiv zu bewerten. Etwas schneller war die Gewerk-

schaft Transnet, die nun mit der Bahnführung über die Arbeitsplatzsicherung weiterverhandeln wollte. Bei PRO BAHN war man sich sehr viel schneller einig: Wenn die Einigung so aussieht, wie sie in der „Tagesschau“ in die Öffentlichkeit hinausposaunt wurde, dann ist das zu begrüßen – wenn es allerdings eine Mogelpackung ist, dann ist Kritik am Platze. Das veröffentlichte PRO BAHN noch am selben Abend. Der positive Ton irritierte etliche Journalisten, hatten sie doch PRO BAHN immer bei den scharfen Privatisierungsgegnern zwischen „Bahn für alle“ und „Attac“ eingeordnet. Doch schon am nächsten Tag waren die differenzierten Töne in zahlreichen Interviews mit PRO BAHN-Sprechern über die Sender des Rundfunks zu vernehmen. Die Oppositionsparteien erkannten sofort die Fadenscheinigkeit der Einigung und legten die Finger in die Wunde. Die Wirtschaftspresse kommentierte kompetent und korrekt, dass die Einigung über das Börsengang-Modell nun in das Gesetzgebungsverfahren verschoben würde.

Der versteckte Vorbehalt

Von den Kommentatoren wenig beachtet und dann auch noch dementiert wurde die Meldung, die Koalition habe sich darauf geeinigt, dass nur 25 Prozent des DB-Konzerns an den Markt gebracht werden sollten. Das steht auch nicht in dem Koalitionsantrag für einen Gesetzesentwurf. Doch dass eine solche Meldung überhaupt die Runde machte, lässt tief blicken. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass die CDU/CSU einen solchen Vorbehalt eingebracht hat: Er würde Nachbesserungen in ihrem Sinne bei einem weitergehenden Kapital- und Privatisierungswunsch der DB-Führung möglich machen.

Es geht voran – wohin?

In dem Gesetzgebungsauftrag waren alle wesentlichen Forderungen der Fraktionen von SPD und der CDU/CSU einfach zusammengepackt worden. Die CDU/CSU war also von ihren Forderungen so wenig abgerückt wie die SPD. Mehr noch: Während innerhalb der SPD und auch von den Gewerkschaften Transnet und GdBA „kein Börsengang“ als „Plan B“ favorisiert wurde, fand sich ein übereinstimmendes Interesse von DB-Chef Mehdorn und CDU/CSU darin, dass es mit dem Verkauf rasch weitergehen müsse. Schaut man also genau hin, dann sind die Interessen keines-

wegs nach einem klaren Schwarz-Weiß-Muster verteilt, sondern eher kariert. Bis zum 11. Januar 2007 herrschte an der politischen Front gespannte Ruhe. Dann wurde ein erster Gesetzentwurf der Presse

zugespielt. „In den vereinbarten Eckpunkten ist das Modell nicht vorgesehen“, kommentierte CDU-Politiker Fischer. „Ich werde den Minister in der kommenden Woche auffordern, hier korrigierend einzugreifen.“

Diese Anforderungen soll das Privatisierungsgesetz erfüllen:

Aus der Bundestagsdrucksache 16/3493.

1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Art. 87e Abs. 4 GG muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.
3. Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.
4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrags über eine Verlängerung zu entscheiden.
5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.
8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen (*übersetzt: Die Regelung der Eigentums- und Besitzverhältnisse am Netz soll durch den Bund geändert werden können, Anm. d. Red.*). Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.



Ölscheichs als Investoren? Auf Bahnsteigen wirbt die Konkurrenz.

Die Quadratur des Kreises

Könnte ein Gesetzentwurf gelingen, der allen Anforderungen genügt? Das Tiefensee-Ministerium hat sich wieder als Vollstrecker der Wünsche Mehdorns erwiesen. Denn nach dem Entwurf soll die DB einen weit größeren Einfluss auf das Schienennetz und andere Infrastrukturanlagen erhalten, als der Konzern nach dem Bahn-Kompromiss von Regierung und Parlament vom November erwarten durfte. Nach einem Bericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ sieht der Entwurf des „Bundeseisenbahnstrukturgesetzes“ vor, dass die DB zwar sämtliche Anteile der Tochtergesellschaften DB Netz, DB Station & Service (Bahnhöfe) und DB Energie auf den Bund überträgt. Der Bund soll aber als Eigentümer so gut wie nichts zu sagen haben: Um der DB den Einfluss auf die Infrastruktur zu sichern, soll der Bund der DB dem Entwurf zufolge während einer fünfzehnjährigen Bewirtschaftungsphase eine Blankovollmacht zur Ausübung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Infrastrukturunternehmen ausstellen. Nur für die Kapitalbeschaffung und andere grundlegende Entscheidungen wie den Abschluss von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen oder die Auflösung eines Infrastrukturunternehmens soll die DB eine Genehmigung des Bundes ein-

holen müssen. Außerdem soll der Bund der DB den Wert der Netzgesellschaften erstatten, wenn er das Netz zurücknimmt. Soll so die widerspenstige CDU/CSU-Fraktion mit juristischen Nebelkerzen geblendet werden? Die prompte Reaktion ihres verkehrspolitischen Sprechers Dirk Fischer zeigt, dass die Union auf der Hut ist.

Ein heftiger Kampf wird folgen

Es ist abzusehen, dass nun ein heftiger und zäher Kampf folgen wird. Selbst wenn der Bundestag danach ein Gesetz gutheißt, so braucht es die Zustimmung der Länder – und die Länder haben in Sachen Schienennetz eigene Interessen. Sie waren es, die im Grundgesetz die Auflage verankerten, dass maximal 49 Prozent einer Bahn mit Schienennetz verkauft werden darf. Und: CDU und CSU haben in der Länderkammer derzeit eine erdrückende Mehrheit.

Zu guter Letzt muss auch der Bundespräsident das Gesetz unterschreiben, und Bundespräsident Köhler nimmt seine Aufgabe ernster als seine Vorgänger. Er könnte zu dem Ergebnis kommen, dass das Privatisierungsgesetz den Geist des Artikel 87e des Grundgesetzes verletzt. Denn der Bund sollte Mehrheitsaktionär des Netzes bleiben, um Einfluss zu behalten. Ein Gesetz, das dieses Ziel durch trickreiche Bestimmungen aushöhlt, wäre verfassungswidrig.

Stehen Investoren Schlange?

„Es liegen ungefähr zehn Anfragen von Interessenten vor, die einen Einstieg bei der DB prüfen“, meldete der „Tagesspiegel“ Mitte November. Es seien zumeist Investmentbanken, die für arabische, australische, amerikanische und russische Kunden genaue Informationen beschaffen wollten. Aber nach Ansicht von Kennern der Materie heißt das nicht viel. Das Jahr 2006 war dank der Fußballweltmeisterschaft und der gestiegenen Benzinpreise ein Rekordjahr, das Interessenten anlockt. Doch im Dezember 2006 musste die DB ihre Gewinnprognosen für die Folgejahre deutlich nach unten korrigieren.

PRO BAHN hat (nicht alle) überzeugt

Es ist noch fast alles offen. Nur so viel dürfte sicher sein: Die Bahn wird nicht ganz so an Investoren verkauft, wie Hartmut Mehdorn es wollte.

Damit hat die Argumentation von PRO BAHN Frucht getragen, dass das Schienennetz nicht einfach privaten Investoren überlassen werden kann. Wäre der Börsengang im Jahr 2000 zu beschließen gewesen, so wäre die Bahn mit Schienennetz verkauft worden, wie sie ist, und wahrscheinlich wäre eine ähnlich prekäre Entwicklung eingetreten wie in Großbritannien. Was jetzt ins Haus steht, ist mit Sicherheit ein Kompromiss – aber er ist immer noch besser als das, was uns erwartet hätte, wenn Hartmut Mehdorn sich uneingeschränkt hätte durchsetzen können.

Doch damit ist die Arbeit für PRO BAHN nicht getan – der Kampf um eine Bahn, die den Fahrgästen dient, geht weiter.



Die Anschlagtafeln reichen kaum aus, um die Baufahrpläne zu fassen: Reparaturstau nach der Fußballweltmeisterschaft.



Regionalnetze: Werden die Länder alles der DB überlassen? SBB-Triebwagen „Flirt“ aus dem Hause Stadler in Steinen, Wiesental.