

Börsengang:

Tiefensee erfüllt Mehdorn-Wünsche

Sind Steuerzahler-Interessen bedeutungslos?

> Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee will den Verkauf von Anteilen der Deutschen Bahn AG an private Kapitalgeber ganz nach den Wünschen von DB-Chef Hartmut Mehdorn auch gegen den Widerstand einer breiten Mehrheit des Deutschen Bundestages durchsetzen. Er hat den ersten Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung im Sinne der DB und gegen die Interessen der Steuerzahler nachgebessert: Der deutsche Steuerzahler soll Zahlmeister ohne Rechte für Mehdorns Pläne werden.

Mehdorn fordert – Tiefensee bessert nach

Bereits der erste durchgesickerte Entwurf eines Gesetzes zum Verkauf von Anteilen der DB war auf heftige Kritik bei PRO BAHN und anderen Gegnern des integrierten Bahn-Börsenganges gestoßen, wie *derFahrgast* in der Februar-Ausgabe berichtete. Doch auch DB-Chef Mehdorn war unzufrieden. Mehdorn schrieb an Tiefensee, dass die DB so nicht privatisierungsfähig sei.

Prompt besserte Tiefensee nach – im Sinne Mehdorns. Die nächste Fassung des Gesetzentwurfs, die anderen beteiligten Bundesministerien zur Abstimmung vorgelegt wurde, wurde Anfang März bekannt: Der Bund soll zwar auf dem Papier Eigentümer des Netzes bleiben, aber absolut nichts mehr zu sagen haben und die DB auch noch entschädigen, wenn der Bund das Eigentum zurückhaben will. Dafür soll die



DB jährlich 2,5 Milliarden Euro für die Bestandserhaltung des Netzes erhalten und fast unkontrolliert ausgeben dürfen, zusätzlich zu den Mitteln für Neu- und Ausbau in gleicher Höhe. Das Fazit der Kritiker reichte von „Wirtschaftsrecht wird auf den Kopf gestellt“ bis „verfassungswidrig“. Alle Parlamentsfraktionen waren sich einig – bis auf die SPD.

DB verkauft Bahnhöfe

Unterdessen brachte der Grünen-Abgeordnete im Bundestag Toni Hofreiter ans Tageslicht, dass die DB zwei Drittel ihrer Bahnhöfe verkaufen will. Die DB mietet lieber billige Bürobauten, statt Verwaltungsstellen in Bahnhöfen anzusiedeln. Denn: Jeder Euro, der beim Verkauf von Bahnhöfen und anderen Grundstücken erlöst werden kann, kann die DB in den Kauf von ausländischen Bahn- und Logistikunternehmen investieren. Hofreiter weist darauf hin, dass solche Grundstücke in einer Verwertungsgesellschaft „zwischengelagert“ werden. Damit gehören sie nicht mehr zum Schienennetz und sind dem Zugriff des Bundes endgültig entzogen.

Bundesrechnungshof kritisiert Netzzustand

Ebenfalls im Februar wurde der Entwurf eines Berichts des Bundesrechnungshofes zum Netzzustand im Wortlaut bekannt und sorgte in der Politik für Aufsehen, bestätigte der Bericht doch das, was Fahrgäste tagtäglich sehen und andere Unternehmen, die auf dem DB-Netz unterwegs sind, ständig monieren: Das Netz der DB verfällt. Mangelhafter Rückschnitt der Vegetation, defekte Sicherungsanlagen, baufällige Brücken, zu geringe Aufwendungen für die Instandhaltung. Nichts Neues für den Leser von *derFahrgast* – aber alles falsch, wie die DB in einem Brief an das Verkehrsministerium behauptete.

DB repariert hektisch

Wenig später lancierte die DB allerdings unter dem Titel „Pro-Netz“ ein groß ange-

legtes Reparaturprogramm für das Netz. War noch kurz vorher die Sanierung eines kurzen Streckenabschnitts im Münsterland als größte DB-Baumaßnahme im Jahr 2007 bezeichnet worden, so wurden plötzlich viel längere Streckenabschnitte als sanierungsbedürftig erkannt. Sicher hat sich der neue DB-Netzvorstand Volker Kefer ein Stück weit gegenüber der Konzernspitze durchgesetzt, was dem Konzernvorstand angesichts der andauernden Kritik Entlastung verschafft. Aber wer die Unterlagen genau prüft, der muss erkennen: Ein Kurswechsel ist das allenfalls bis zur Verabschiedung eines Gesetzes über den Verkauf der DB-Anteile: Denn Kapitalgeber streben Rendite oder Monopolmacht an.

Bundestag hört Experten an

Die Bundestagsabgeordneten sind mit den Auskünften der DB unzufrieden. Auch der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion Uwe Beckmeyer kritisierte die mangelhaften Auskünfte der DB und das Fehlen des vom Bundestag schon lange angeforderten Netzzustandsberichts. Für den 7. März organisierten die Abgeordneten eine Anhörung zum Netzzustand, und die Antworten der Experten bestätigten, was der Bundesrechnungshof schon beschrieben hatte: Das Netz verkommt. Der Verkehrsausschuss sah sich veranlasst, einen Unterausschuss zu bilden, der sich ständig mit dem Zustand des Schienennetzes befassen will.

Tiefensee gegen alle?

Außer Tiefensee und Mehdorn ist eigentlich niemand für den „Börsengang mit Netz“. Selbst der Deutsche Gewerkschaftsbund hat sich bereits dagegen entschieden und sich so gegen eines seiner Mitglieder, die Gewerkschaft Transnet, gestellt. Wirtschaftsministerium und Innenministerium haben Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs angemeldet. Doch nach wie vor besteht die reale Gefahr, dass in einem großen Koalitionskompromiss die CDU das Thema Bahn der SPD überlässt, um endlich ein Problem vom Hals zu bekommen.

(red)