

DB-Kapitalprivatisierung:

Das Netz bleibt staatlich

Aber der Bestand ist nicht gesichert

> Das „Eigentumssicherungsmodell“ für den Verkauf von Anteilen an der Deutschen Bahn AG ist vom Tisch, der entsprechende Gesetzentwurf wird nicht mehr verfolgt. Stattdessen plant die Regierung den Verkauf von Anteilen der DB so, dass die Zustimmung des Bundestags und der Bundesländer nicht erforderlich ist. Doch eine Stilllegungswelle ist damit nicht vom Tisch: Die Akteure, die 10.000 Kilometer Stilllegung des Schienennetzes in Aussicht gestellt haben, sind weiterhin aktiv.

SPD-Parteitag will Volksaktien ...

Ende Oktober 2007 debattierte der SPD-Parteitag in Hamburg über die DB-Privatisierung: Der Antrag, den Verkauf von Anteilen in der Form von Volksaktien durchzuführen, stand zur Debatte. Eingebracht worden war der Antrag als Kompromissvorschlag zwischen den Vorstellungen von SPD-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der die DB mit Schienennetz anteilig verkaufen wollte, und der SPD-Linken, die keinerlei Privatisierung wollte. Der „integrierte Börsengang“ einschließlich Schienennetz sollte mit diesem Antrag aber nicht infrage gestellt werden.

Doch der Beschluss wurde zum Aus für die bisherigen Privatisierungsvorstellungen

von DB-Vorstandschef Hartmut Mehdorn. Eine Rede des Delegierten Peter Conradi hatte dem Antrag den Durchbruch beschert. Der Parteitag ging noch einen Schritt weiter, als es die Autoren des Antrags (dazu gehörte auch Transnet-Chef Norbert Hansen) formuliert hatten: Der Parteitag beschloss, dass der Verkauf von Anteilen der Deutschen Bahn nur in Form von Volksaktien erfolgen dürfe.

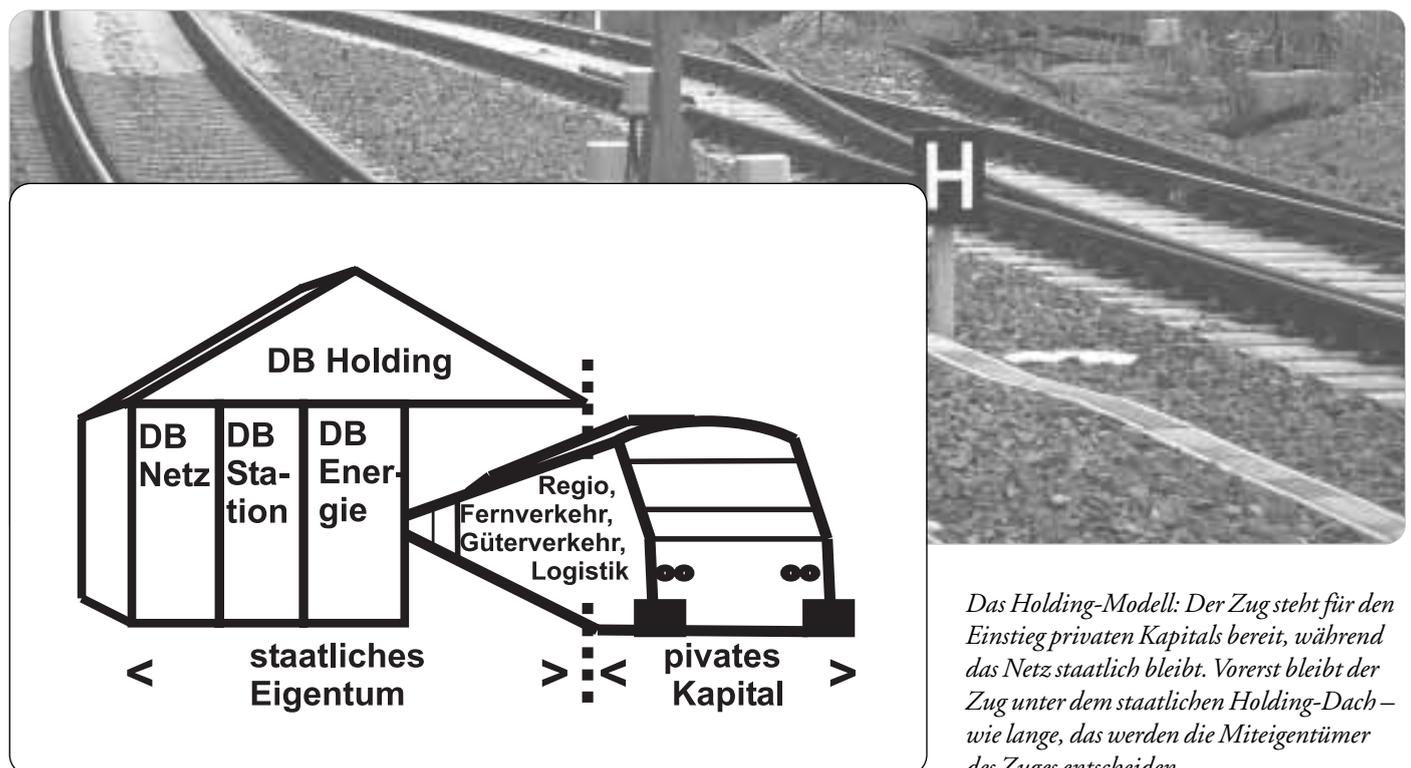
... und sonst niemand

Erst einige Tage nach dem Parteitag lichtet sich der Nebel und es wurde klar: Das Volksaktienmodell will außer dem Parteitag niemand. Die CDU/CSU lehnt Volksaktien strikt ab. Bundesfinanzminister Peer Steinbrück hatte schon vorher gegen das Modell Stellung bezogen. DB-Chef Meh-

dorn will es nicht, weil es nicht genug neues Kapital bringt. Da es sich nach wie vor um ein integriertes Modell handelt, sind auch die verfassungsrechtlichen Bedenken nicht ausgeräumt, und vor allem war eines nicht mehr erreichbar: ein schneller Beschluss von Bundestag und Bundesrat.

Das Kabinett findet den Kompromiss

Zwei Wochen nach dem Parteitagsbeschluss war das sogenannte Eigentumssicherungsmodell, das eine Privatisierung des Schienennetzes durch die Hintertür erreichen wollte, politisch gescheitert. Der Kompromiss wurde in einem Spitzengespräch zwischen Verkehrsminister, Bahnchef und Bundeskanzlerin vereinbart und anschließend im Bundeskabinett beschlos-



Das Holding-Modell: Der Zug steht für den Einstieg privaten Kapitals bereit, während das Netz staatlich bleibt. Vorerst bleibt der Zug unter dem staatlichen Holding-Dach – wie lange, das werden die Miteigentümer des Zuges entscheiden.

sen. Nun sollen sich Kapitalgeber ausschließlich an den Verkehrs- und Logistikgesellschaften der DB beteiligen, die allerdings mit DB Netz, DB Station & Service und DB Energie unter dem Dach einer Holding bleiben sollen. Anders ausgedrückt: Dem Bund würde künftig eine Holding gehören, deren Einzelgesellschaften nur noch teilweise im Staatsbesitz sind. Dieses sogenannte „Holding-Modell“ geht auf Finanzminister Steinbrück zurück. Der guten Form halber wurde der Kompromiss zunächst als Auftrag zur Prüfung des Modells formuliert, bei der auch das Volksaktienmodell noch einmal geprüft wird. Das Ergebnis soll in diesem Frühjahr vorliegen.

Privatisierung ohne Parlament

Dass das „Holding-Modell“ aus dieser Prüfung als Empfehlung hervorgeht, steht für Beobachter außer Frage. Es ist verfassungsgemäß, da das Schienennetz staatlich bleibt. Es ist schnell zu realisieren, weil ein Gesetz nicht erforderlich ist. Nur wenn Anteile am Schienennetz verkauft werden sollen, verlangt die Verfassung ein Gesetz. Schon die Bahnreform von 1994 hatte der Bundesregierung freie Hand für den Verkauf der Verkehrsgesellschaften gegeben. Der Bundestag hat also über den Verkauf nicht mehr mitzureden, und auch die Bundesländer haben nicht mitzubestimmen, weil der Bundesrat nicht beteiligt werden muss.

Erfolg für PRO BAHN

Damit hat die Argumentation von PRO BAHN Erfolg gehabt: Seit einem Jahrzehnt weist PRO BAHN beständig auf die Gefahren hin, die drohen, wenn das Schienennetz in den Einfluss privater Kapitalgeber gerät. Im Jahr 2000 hatte PRO BAHN erstmals dem Deutschen Bundestag anlässlich der „Zwischenbilanz der Bahnreform“ die Auffassung vorgetragen, dass das Netz selbst nicht privatisiert, sondern allenfalls von der DB auf vertraglicher Basis bewirtschaftet werden dürfe. Damals stand der Fahrgastverband mit dieser Auffassung noch allein auf weiter Flur. Über sieben Jahre hinweg konnte die DB-Führung ihre Vorstellung von „integrierten Konzern“ verfechten. Die DB hätte damit das Netz unwiderruflich in der privatisierten Aktiengesellschaft verankert, den Staat zum machtlosen Zahlmeister für das Netz degradiert, ihn gleichzeitig zum Bürgen für die Logistikgeschäfte ge-

macht und die Rücknahme des Netzes durch den Staat unbezahlbar werden lassen, kurzum: den Staatseinfluss dauerhaft ausgehebelt. Mit dem politischen Ende des Modells „Privatisierung mit Netz“ ist die Zementierung aller dieser Konsequenzen verhindert, und künftige Regierungen bleiben handlungsfähig.

Ist damit der Kampf um das Schienennetz gewonnen? Keineswegs. Er ist nur nicht verloren.

Die DB bleibt integriert

Die Deutsche Bahn AG soll aber ein integrierter Konzern bleiben. Andernfalls wäre mit massivem Widerstand von DB-Chef Mehdorn zu rechnen gewesen. Mehdorn wird also das Kunststück fertigbringen, bis zum Ende seiner Amtszeit die DB so zu leiten, wie er sie haben will, und dennoch neues Kapital für die Entwicklung seines weltweiten Logistik Konzerns zu erhalten.

Schienennetz als Staatsbürgschaft

Das weiterhin im Konzern befindliche Schienennetz wird dabei die gleiche Funktion behalten, die Mehdorn mit seinen bisherigen Privatisierungsplänen auf Dauer zementieren wollte: eine staatliche Garantie und Bürgschaft für seinen Logistik Konzern. Von diesem Schienennetz benötigt der Logistik Konzern aber nur einen kleinen Teil: die Güterbahnen von den Seehäfen ins Hinterland, besonders die nach Osteuropa. Alles andere ist strategisch von geringer Bedeutung.

Am regionalen Schienennetz ist nichts zu verdienen, und DB Regio wird künftig aufgrund des verschärften Wettbewerbs kaum noch zu den Gewinnen der DB beitragen. Die Europäische Union prüft derzeit ernsthaft die „großen“ Verkehrsverträge, an denen DB Regio noch gut verdient.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz erweist sich als ausgesprochen kostenträchtig. Auf der Neubaustrecke Köln – Frankfurt fahren derzeit je Richtung stündlich nur drei Züge statt der sechs, die einmal prognostiziert wurden, und dennoch müssen die Schienen wegen Verschleißes schon weit vor der kalkulierten Nutzungszeit von 15 Jahren ausgetauscht werden. Der Verkehrszuwachs im Fernverkehr, den die DB realisieren konnte, ist zwar erfreulich, aber weit davon entfernt, eine wirklich sprudelnde Gewinn-

quelle zu werden. Der ICE, so freut sich die DB, fährt jetzt schon in sechs Nachbarländer, aber fast überall fährt die DB in Kooperation mit den Nachbarbahnen und kann den Markt nicht eigenständig erobern.

Das Schienennetz bleibt damit auf staatliche Subventionen angewiesen. So haben Bundesfinanzminister und Bahnchef das gleiche Interesse: möglichst wenig Schiene. Auch ein schrumpfendes Netz genügt als Kreditsicherheit für den Mehdorn-Konzern. Ein schrumpfendes Netz begrenzt den Aufwand für den Unterhalt und die Staatszuschüsse.

Stilllegungswelle bleibt aktuell

Dass die Stilllegungswelle im regionalen Netz vom Tisch wäre, dafür gibt es keine Anzeichen. Die Finanzierung des Schienennetzes muss auf eine verlässliche Grundlage gestellt werden. Zu Recht beklagen Bundestag und Bundesrechnungshof nach wie vor, dass es keine ausreichende Übersicht über den Zustand des Schienennetzes und die effiziente Verwendung der Bundeszuschüsse gebe. Eine Finanzierungs- und Leistungsvereinbarung, wie sie im Rahmen des bisherigen Privatisierungsgesetzes diskutiert und entworfen wurde, wird auch unter dem Holding-Modell notwendig. Die Akteure sind immer noch dieselben, die Interessen auch. Eine Mitwirkung des Bundesrats und damit ein unmittelbarer Einfluss der Länder sind nicht vorgesehen. Die DB wird bis auf Weiteres die Freiheit behalten und zu ihrem Vorteil nutzen, Trassen- und Stationspreise nach unternehmerischem Gutdünken festzulegen und so den Anteil an den Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr zu erhöhen und den Güterverkehr zu subventionieren. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) warnt beständig vor den Folgen der Preiserhöhungen bei der Infrastruktur, die letztlich in Abbestellungen von Zügen und Stilllegung ganzer Strecken münden müssen. Zwar hat die Bundesregierung im letzten Jahr die Regionalisierungsmittel, wie versprochen, wieder aufgestockt, aber nicht das fast unkontrollierte Monopol beseitigt, das sich daraus finanziert.