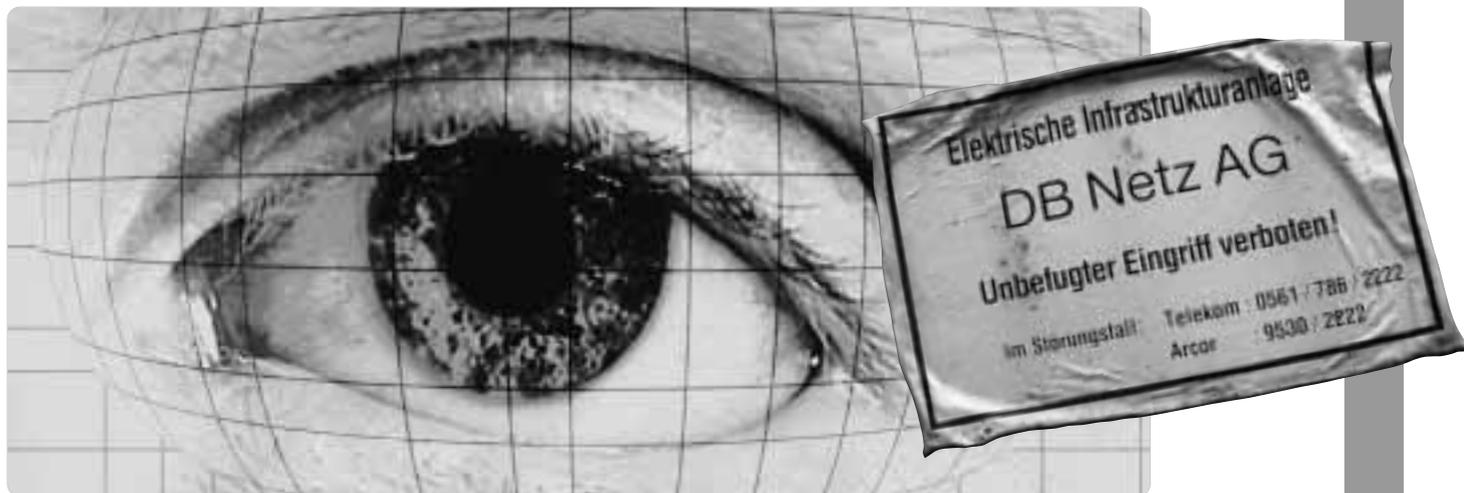


DB-Kapitalprivatisierung:

Diskussion ohne Durchblick?

Keine Privatisierung ist auch keine Lösung von Rainer Engel



Hände weg vom Netz! Diese Botschaft hat PRO BAHN seit dem Jahr 2000 vertreten – mit Erfolg: Die „Privatisierung mit Netz“ ist vom Tisch.

> Die Privatisierung der DB mit Schienennetz ist vom Tisch. Umso heftiger wird darüber diskutiert, ob Anteile der DB-Verkehrs- und Logistikgesellschaften nach dem Holding-Modell an Kapitalanleger verkauft werden sollen. Die Bundesregierung will den Verkauf durchziehen – ein Teil der SPD will ihn stoppen. DB-Chef Mehdorn und die Gewerkschaft Transnet sind für den Verkauf – außerparlamentarische Gruppen sind dagegen. Wie auch immer diese Diskussion ausgeht: Sie lenkt von den eigentlichen Bedürfnissen der Nutzer des Schienenverkehrs, der Fahrgäste und der Güterkunden, ab. Beide Wege haben Risiken und Nebenwirkungen. Es besteht die Gefahr, dass ohne Privatisierung der Verkehrsgesellschaften die DB eine Börsenbahn ohne Börse wird, weil die Aussicht gering ist, dass sich politische Mehrheiten finden, die die heutige Politik grundlegend verändern. Die Chancen, die im Holding-Modell auch für die Veränderung der Politik stecken, werden unterschätzt, die Risiken überdramatisiert.

■ Was will die Regierung?

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) hat die Politik seiner Vorgänger konsequent fortgesetzt: Die Deutsche Bahn sollte ein integrierter Konzern bleiben und es privaten Kapitalgebern ermöglichen, sich zu beteiligen. Aus dem Hause des Finanzministers Peer Steinbrück kam Gegenwind: Hier hatte man erkannt, dass private Kapitalgeber ein Risiko für den Bundeshaushalt darstellen könnten, wenn sie in den Besitz des Schienennetzes gelangen und aus dieser Position immer höhere Forderungen an den Bundeshaushalt stellten. Doch Steinbrück konnte sich nicht

durchsetzen. Erst Ende Oktober letzten Jahres bot der SPD-Parteitag in Hamburg Steinbrück eine Chance, auch wenn der Parteitag das „Volksaktienmodell“ forderte, das Steinbrück schon vorher als untauglich verworfen hatte. Die populistische Bezeichnung „Volksaktienmodell“ täuscht darüber hinweg, dass es sich um ein Vorzugsaktienmodell handelt. Bei Vorzugsaktien ist zwar das Stimmrecht der Aktionäre zunächst ausgeschlossen, unter bestimmten Bedingungen kann es aber doch ausgeübt werden. Es besteht die reale Gefahr, dass Interessenten die Volksaktien aufkaufen und dann die Bedingungen schaffen, unter denen sie ihr Eigentumsrecht und damit ihre Macht ausüben können. Der Kompromiss ist das „Holding-Modell“: Die DB bleibt ein integrierter Konzern, und dennoch können sich Kapitalgeber beteiligen, allerdings nur an den Verkehrs- und Logistikgesellschaften.

Inzwischen wurde bekannt, dass die Regierung diesen Plan sehr zügig umsetzen will. Ein entsprechendes Gesetz, nach dem das Schienennetz für 15 Jahre von der DB bewirtschaftet werden soll, ist inzwischen vom Bundeskabinett beschlossen und soll Bundestag und Bundesrat vorgelegt werden. Praktisch gleichzeitig hat SPD-Chef Beck die SPD-Linke zum Einlenken in der Privatisierungsfrage gebracht. Schlüsseltermin ist eine Mitte Juli vorgesehene Sitzung des DB-Aufsichtsrats, in der über das Angebot von Aktien entschieden werden soll. Bis Ende November soll dann der Verkauf durchgeführt sein.

■ Vertrag soll Konzern sichern

Völlig richtig haben alle, die sich zum Holding-Modell geäußert haben, erkannt, dass das der Einstieg in die Trennung von Netz und Verkehr sein kann. Deshalb möchte man durch einen Vertrag absichern, dass diese Trennung nicht stattfindet.

Die DB soll vertraglich verpflichtet werden, auf eine solche Trennung zu verzichten und den bahninternen Arbeitsmarkt und die Beschäftigungsgarantie aufrechtzuerhalten.

■ **Ohne Zustimmung des Bundestages?**

Die bisher von der Bundesregierung verfolgte Privatisierung mit Netz war Gegenstand heftiger Diskussionen zwischen Regierung und Bundestag, der den Verkauf hätte billigen müssen. Auch im Bundesrat wäre eine Zustimmung erforderlich gewesen. Doch dort signalisierten die Bundesländer Mitte des Jahres eindeutig Ablehnung, indem sie ein Gutachten erstellen ließen, das die Gefahren der Privatisierung mit Netz beschrieb.

Nun ist der Verkauf der Anteile ganz ohne Mitwirkung der parlamentarischen Gremien möglich. Darüber regen sich jetzt einige Parlamentarier auf. Doch sie haben mit der Bahnreform 1994 die Verfügungsgewalt über die Verkehrsunternehmen der DB abgegeben. Diese wiederum sind ein Teil des Staatsvermögens, über das der Finanzminister, ebenso wie über die noch beim Fiskus vorhandenen Aktien anderer Staatsbetriebe, allein wacht. Nur mit einer Zweidrittelmehrheit könnten Bundestag und Bundesrat die Verfügungsgewalt zurückholen.

Die Bundesregierung kann also handeln, gleichgültig was Bundestag oder Parteitage beschließen. Das Kabinett soll aber einen Gesetzesentwurf beschließen haben. Eine offizielle Erklärung der Regierung liegt hier noch nicht vor.

■ **Korsett oder Skandal?**

Während das Magazin „Wirtschaftswoche“, das im Februar Einzelheiten der Planung an die Öffentlichkeit brachte, die Pläne als „beißendes Korsett“ bezeichnete, weil der Vertrag die unternehmerische Freiheit der DB entscheidend einschränke, reagierte der Grünen-Bundestagsabgeordnete Toni Hofreiter mit der Bezeichnung „Skandal“.

Von den Privatisierungsgegnern kommen zahlreiche Argumente, die schon aus der Debatte über die „Privatisierung mit Schienennetz“ bekannt sind.

■ **Den Ist-Zustand zementieren?**

Die Privatisierungsgegner müssen sich zunächst fragen lassen, ob ihnen daran liegt, den Ist-Zustand zu zementieren. Eigentlich wollen sie das nicht, denn sie hätten gern „eine

andere Bahn“. „Bahn für alle“ und „Bürgerbahn“ sind Schlagworte, die zeigen, dass die DB nicht gefällt, wie sie ist. Doch gibt es eine Chance auf Veränderung, wenn sich private Kapitalgeber nicht an der Deutschen Bahn beteiligen dürfen? Mit dieser Frage wird in aller Schärfe der Gegensatz zwischen idealer politischer Forderung und realer Politik sichtbar. Außerparlamentarische Gruppen neigen dazu, sich auf die Formulierung von Idealvorstellungen zu beschränken, ohne sich über die Umsetzbarkeit in der praktischen Politik Gedanken zu machen. Aktive Politiker hingegen kennen den Unterschied gut – beispielsweise vom Kontrast zwischen Parteiprogramm und Koalitionsvereinbarung – und wissen, wie man das Mögliche möglich machen kann.

■ **Politische Chancen für Veränderung der DB?**

Welche Partei, welche Bundesregierung würde die derzeitige Politik so ändern, dass die DB als Staatsbahn so wird, wie wir uns das vorstellen?

Die Linke würde dazu „Na, wir!“ sagen. Auch die Grünen würden es wohl tun, wenngleich sie es in der Regierung Schröder nicht zuwege gebracht haben, aber vielleicht haben sie dazugelernt. Mit der SPD ist das schon viel schwieriger. Hier steht der Einfluss der Gewerkschaften im Vordergrund, deren Interessen nicht unbedingt mit den Nutzerinteressen identisch sind. Die zögerliche Haltung der SPD bei den Fahrgastrechten und die Blockadehaltung bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr zeigen das deutlich.

CDU/CSU und FDP stehen hingegen nicht für einen Kurs, der Staatsbetriebe zu verbraucherfreundlichen Unternehmen macht – sie setzen vielmehr auf die heilenden Kräfte des Wettbewerbs, aber auch auf einen ordnenden Verbraucherschutz. Kaum eine der Parteien würde nach der nächsten Bundestagswahl allein regieren können. Wie wird dann die Bahnpolitik möglicher Koalitionen aussehen?

Nur für eine Koalition aus CDU/CSU und FDP kann mit großer Wahrscheinlichkeit gesagt werden, dass sie entweder das Holding-Modell oder sogar die Zerlegung des DB-Konzerns durchziehen würde. Alle anderen Varianten einer Regierungskoalition würden aufgrund unterschiedlicher Auffassungen die Bahnpolitik aller Voraussicht nach auf der Stelle treten lassen. Die Diskussion über die Zukunft des DB-Konzerns würde sich für weitere Parlamentsperioden im Kreis drehen und es würde sich nichts bewegen. Stillstand aber hieße: Börsenbahn ohne Börse.

■ **Fazit der realpolitischen Bewertung**

Das Fazit einer realpolitischen Bewertung: Es ist wenig sinnvoll, Wunschvorstellungen von einer anderen Bahn nachzulaufen, wenn sie keine Chance auf eine Mehrheit haben. Bahnpolitik ist kaum ein Wahlkampfthema und schon gar keines, das Bundestagswahlen entscheidet. Es gilt, nüchtern die Chancen und Risiken abzuwägen und daraus Schlüsse zu ziehen.

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.

