

DB-Kapitalprivatisierung:

Die Weichen sind gestellt

EU kritisiert mangelhafte Unabhängigkeit des Netzes

> Zur Jahresmitte sind alle Weichen für den Verkauf von Anteilen an den Verkehrsgesellschaften der Deutschen Bahn AG bereits gestellt. Bundestag und Parteien haben kaum noch Einfluss auf die Weiterentwicklung des DB-Konzerns. Aber der integrierte Konzern Deutsche Bahn überlebt die Amtszeit von DB-Chef Hartmut Mehdorn nicht lange.

SPD räumt Positionen ...

Der erste Schritt vollzog sich in großer Geschwindigkeit im April: Die SPD zog sich nach und nach von ihrer Position zurück. Auf Druck der Parteilinken sollte der Verkauf von Anteilen an den DB-Verkehrsgesellschaften auf 24,9 Prozent begrenzt und im Fall eines Regierungswechsels abgesichert werden. Damit war bereits Ende April der Weg frei für eine Koalitionsvereinbarung zwischen den Regierungsparteien SPD und CDU/CSU, die am 28. April abgeschlossen wurde. Bei der Begrenzung ist es geblieben, die Absicherung findet aber nur noch verbal statt: in einemeteiligungsvertrag zwischen DB und Bundesregierung.

... und Hansen den Sessel

Die Phase des Rückzugs der SPD endete mit einem Paukenschlag: Der wichtigste Verfechter des integrierten Konzerns innerhalb der SPD mit eigener Machtbasis wech-

selte die Seite: Norbert Hansen ließ sich zum Arbeitsdirektor der DB berufen. Mit Unverständnis und Kopfschütteln reagierten viele Untergliederungen der Transnet.

Alles geht ganz schnell

Schon nach wenigen Tagen wurde am 8. Mai die Koalitionsvereinbarung durch die Regierungsfractionen des Bundestags beraten. Ein Gesetz ist für diese Form der Privatisierung nicht notwendig, sodass Bundestag und Bundesrat kein wirkliches Mitbestimmungsrecht haben. Dies gilt auch für den Beteiligungsvertrag, den die Bundesregierung am 5. Juni vorlegte und am 6. Juni beraten ließ, ohne dass das Parlament etwas beschlossen hatte. Was zu beschließen war, ist von den Regierungsparteien ohne Rücksicht auf Anträge der Opposition beschlossen wurden. Der Aufsichtsrat der DB hat dem Beteiligungsvertrag zugestimmt. Der Weg zum Verkauf der Anteile der DB ist damit frei – eine jahrelange, unfruchtbare Diskussion geht zu Ende.

Der Beteiligungsvertrag

Der Beteiligungsvertrag hat nur ein Ziel: den von der SPD verlangten Rettungsanker zu werfen, der einen dauerhaften Erhalt des DB-Konzerns sichert, und einen Verkauf von mehr als 24,9 Prozent zu verhindern. Die juristische Konstruktion ist so waghalsig wie schon das Konstrukt „Eigentums-

sicherungsmodell“: Die Bundesregierung übernimmt gegenüber der in ihrem Alleineigentum stehenden DB Holding AG Verpflichtungen, die die DB Tochtergesellschaft einfordern können soll, an der sich Kapitalgeber beteiligen dürfen. Die juristische Konstruktion unterstellt, dass die Tochtergesellschaft, in der das Verkehrs- und Logistikgeschäft zusammengefasst wird, einen eigenen Willen hat. Das trifft aber nur zu, solange der Eigentümer sein Eigentumsrecht nicht ausübt – so hat die Regierung Schröder dem DB-Vorstandsvorsitzenden uneingeschränkte Macht verschafft. Nimmt der Eigentümer sein Eigentumsrecht wahr, so hat er genügend Einfluss, um die Änderung von Verträgen zu erreichen. Sobald also die Bundesregierung und die neuen Kapitalgeber sich darüber einig sind, dass der Konzern aufgelöst wird oder weitere Anteile an den Verkehrsgesellschaften verkauft werden, können sie die Verträge ändern – notfalls tauschen sie dafür widerspenstige Vorstände aus. Der Wert des Beteiligungsvertrags wird daher von Beobachtern nur als Beschwichtigungsversuch gegenüber der SPD-Linken, nicht aber als Hindernis für die Auflösung des DB-Konzerns angesehen.

EU mahnt

Unterdessen hat die Europäische Kommission in einem förmlichen Verfahren Auskünfte der Bundesregierung über die Konzernstruktur der DB verlangt. Die Brüsseler



EU-Kommission sieht den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz durch die Konzernstruktur gefährdet. Auch bis Brüssel hat sich herumgesprochen, dass mit dem Beteiligungsvertrag der integrierte Konzern durch die Hintertür gesichert werden soll. Zwar ist Deutschland beim Netzzugang Vorreiter, und in anderen Ländern gibt es nach wie vor größere Defizite – aber in Deutschland gibt es auch mehr wachsame Wettbewerber, die die EU alarmieren, wenn sie ihr Geschäft gefährdet sehen.

„Der integrierte Konzern ist gescheitert“

S o zitierte das „Handelsblatt“ am 26. Juni ein namentlich nicht genanntes Vorstandsmitglied einer DB-Tochtergesellschaft und berichtet ausführlich über die Befürchtungen von DB-Mitarbeitern aus höheren Hierarchieebenen über ein Auseinanderdriften des Konzerns. Tatsächlich ist es angesichts der gegensätzlichen Interessen von Netz und Verkehrsgesellschaften fraglich, wie lange es Vorstandsmitglieder geben wird, die in Personalunion Posten in beiden Teilen des Konzerns innehaben werden. Es ist ein

offenes Geheimnis, dass die Netzgesellschaften im Konzern finanziell und personell ausgeblutet sind und dass die Verkehrsgesellschaften ein großes Interesse daran haben, die Leistungen des Netzes möglichst billig einkaufen zu können. Das kann einerseits positiv gesehen werden, weil so mehr Verkehr auf die Schiene kommt, aber andererseits auf Dauer nicht durchgehalten werden, wenn die Netzgesellschaft aus Gründen der Konzerndisziplin mundtot gemacht wird.

Alles wird gut?

Ja und nein. Einerseits haben sehr viele Organisationen die Entscheidung begrüßt, dass das Schienennetz vollständig in staatlicher Hand bleiben soll. Darum hat PRO BAHN seit Jahren gekämpft und die jetzige Entwicklung bestätigt die Auffassung immer mehr.

Andererseits ergibt sich daraus, dass die DB-Holding mit dem Schienennetz nicht an private Kapitalgeber verkauft wird, noch lange nicht, dass das Schienennetz wirklich in staatlicher Regie genommen wird, um damit politische Ziele zu erreichen und den Standort Deutschland zu stärken. Es gibt in

der Bundesregierung und in den Regierungsparteien immer noch keine Mehrheit, die bereit ist, den Fehler der Bahnreform 1994 zu korrigieren, die das Schienennetz zu einem nicht staatlich kontrollierten Unternehmen gemacht hat. Lediglich die Finanzierung erfolgt weit überwiegend aus der Staatskasse, aber hinreichender Einfluss wird über die Finanzierung nicht ausgeübt. Im Gegenteil: Die Bundesregierung will auch im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der DB keine wirklich spürbaren Leistungsaufgaben machen, und der zweite Sockel der Zahlungen aus der Bundeskasse – die Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr – werden über so weite Umwege geleitet, dass kein Geldgeber wirklich Einfluss darauf hat, was mit dem Geld geschieht.

Was sich verbessert hat, ist die Chance, dass sich daran etwas ändert. Die Chancen nehmen umso schneller zu, je schneller der DB-Konzern auseinanderdriftet und zerfällt.

Bis dahin erwartet diejenigen, die sich für die Schiene einsetzen und die sie benötigen, noch eine lange Durststrecke und viel Überzeugungsarbeit.

(re)



Vor 50 Jahren war es ein Bestseller. Heute ist das Kursbuch eine Randerscheinung, weder amtlich noch verlässlich, wiegt aber das Dreifache.

■ Für das Fahrplanjahr 2008/2009 gibt die Deutsche Bahn AG letztmals das Kursbuch in gedruckter Form heraus. Sozusagen „zum Abschied“ wird eine „Luxusausgabe“ in besonderer Ausstat-

Das letzte DB-Kursbuch

tung und limitierter Auflage für 99 Euro (zuzüglich 6 Euro Versandkosten) erscheinen. Vorbestellt werden kann diese letzte gedruckte Ausgabe bis 31. August 2008 per E-Mail an kursbuch@bahn.de. Die elektronische Form des Kursbuchs wird weiterhin neben der bekannten Fahrplanauskunft erstellt und im Internet zur Verfügung stehen (zu finden unter „Reiseauskunft“ in der rechten Spalte). Dort können einzelne Streckentabellen, ganze Kursbuchbände und aktualisierte Tabellen heruntergeladen werden. Vom nächsten Fahrplanjahr an soll das elektronische Kursbuch auch auf der CD-ROM „Reise-Service“ mitgeliefert werden.

Die DB gibt an, dass das Kursbuch zuletzt in einer Auflage von 20.000 Stück gedruckt wurde. Diese Auflage ist nach

Auffassung von PRO BAHN immer noch hoch genug, um einen Druck auf Papier zu rechtfertigen. Es gibt auch nach wie vor Interessenten, die auf gedruckte Fahrpläne angewiesen sind oder sie gern nutzen möchten, und das nicht nur als Blattsammlung aus dem eigenen Drucker.

PRO BAHN geht davon aus, dass sich private Verlage für Nachdruckerlaubnisse einsetzen – ein Verfahren, das auch schon in anderen Ländern praktiziert wird, in denen die Staatsbahnen nicht mehr selbst als Herausgeber auftreten. Ein Informationsmonopol des Unternehmens DB über Fahrpläne der Züge, die auf einer staatlich finanzierten Infrastruktur fahren, ist für PRO BAHN nicht akzeptabel.