

# Gebremster Ausverkauf

**Bundesregierung verschiebt Bahnprivatisierung um einen Monat nach hinten.**

**Neue Chancen für Widerstand**

von **Winfried Wolf**

Seit einigen Tagen gibt es eine neue Situation beim geplanten Verkauf der Deutschen Bahn AG. Resultierend aus einem Treffen vom 24. August zwischen Bundeskanzlerin Angela Merkel und den drei Ministern für Wirtschaft (Michael Glos), Verkehr (Wolfgang Tiefensee) und Finanzen (Peer Steinbrück) hat sich der Zeitplan geändert: Nicht am 29. September, sondern »erst« am 27. Oktober soll der Bundestag eine erste Grundsatzentscheidung bei der Bahnprivatisierung treffen. In dieser Runde wurde beschlossen, daß »nur noch« zwei Privatisierungsvarianten jeweils mit einer Untervariante verfolgt werden. Ebenso verantwortlich für die neue Situation ist ein Treffen von Vertretern mit den bereits genannten drei Ministerien und den verkehrspolitischen Sprechern von CDU/CSU und SPD am 29. August. Der Gesprächskreis hat sich weitgehend darauf geeinigt, nur noch eine Grundform des Börsengangs der Bahn, nämlich das sogenannte »Eigentumsmodell« mit einer formellen Trennung von Netz und Betrieb, zu verfolgen.

Blickt man hinter die Kulissen des parlamentarischen Betriebs, wird deutlich, daß die nunmehr auf Ende Oktober datierte Parlamentsentscheidung lediglich einen Auftrag an die Bundesregierung enthalten wird, einen Gesetzgebungsprozeß zum (Teil-)Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG einzuleiten. Kommt es zu diesem Auftrag, so wird dies der Öffentlichkeit als »Grundsatzbeschuß« verkauft werden - so wie ihr seit vier Jahren zu verstehen gegeben wird, die Privatisierung der Bahn sei eigentlich längst beschlossene Sache.

Festzuhalten bleibt jedoch zweierlei: Erstens befindet sich die Deutsche Bahn AG weiterhin zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Es gibt keinerlei Vorentscheidung des Bundestages, dieses Eigentum aufzugeben. Zweitens wäre der angedachte Beschluß des Bundestages Ende Oktober keine definitive Entscheidung. Vielmehr würde dann die Bundesregierung einen umfangreichen Gesetzgebungsprozeß einleiten, bei dem frühestens Mitte 2007 eine reale Entscheidung über die Bahnprivatisierung getroffen werden könnte. Diese Entscheidung läge erneut beim Bundestag.

Die »Kampagne gegen die Bahnprivatisierung« stellt vor diesem Hintergrund fest: Der Termin Ende Oktober ist zwar außerordentlich wichtig. Es muß alles getan werden, einen solchen Freibrief für die Privatisierung von Gemeineigentum im Bundestag zu verhindern. Für dieses Ziel bestehen realistische Chancen. Gleichzeitig ist aber auch klar, daß im Fall eines solchen Beschlusses die konkrete inhaltliche Entscheidung erst Mitte 2007 fällt. Es muß also auf einen entsprechend langen Atem orientiert werden.

## **Teilerfolg: ein Monat mehr Zeit**

Die Verschiebung der Grundsatzentscheidung ist brisant. Ganz offensichtlich ist viel Sand ins Ausverkaufsgetriebe gekommen. Es geht dabei nicht allein darum, daß sich die Koalition auf kein spezifisches Modell der Privatisierung einigen kann. Es geht durchaus auch darum, daß im öffentlichen und im parlamentarischen Raum die Frage aufgeworfen wird, warum die Bahn überhaupt an private Investoren verkauft werden soll. Wo liegen die Vorteile für die Veräußerung? Überwiegen nicht die Nachteile? Das ist - wenn dies bisher auch nicht zugegeben wird- durchaus ein Erfolg derjenigen, die im Rahmen von »Bahn für Alle« seit Mai dieses Jahres eine Kampagne zur grundsätzlichen Ablehnung einer Bahnprivatisierung führen.

Ein konkretes Beispiel dafür, wie Argumente aus dieser Kampagne in der öffentlichen Debatte übernommen wurden: Bis Mai gab es keinerlei öffentliche Kritik an den unterschiedlichen Modellrechnungen, wonach die Deutsche Bahn AG als integrierter Konzern (Netz, Bahnhöfe und Transportgesellschaften) bei einem »Börsengang« - sprich: bei einem Verkauf an private Investoren - Erlöse in einer Höhe von 15 bis 25 Milliarden Euro erbrächte. Am 10. Mai gab es die erste Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestages zur Bahnprivatisierung. Auf ihr präsentierte Professor Karl-Dieter Bodack, Mitglied der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und aktiv in der Kampagne »Bahn für Alle«, erstmals eine Expertise, wonach die Bahn in Wirklichkeit zwischen 100 und 150 Milliarden Euro wert sei. Seither taucht diese Zahl, teilweise konkretisiert mit »138 Milliarden Euro«, immer wieder auf, unter anderem in Erklärungen der SPD-Bundestagsfraktion, mit der ein »integrierter Börsengang« abgelehnt wird.

Allerdings kann nicht übersehen werden, daß es in der »Bahnverkaufsrallye« nur zu einem »Boxenstopp« kommt - wegen qualmender (Eisenbahn-)Räder, das heißt wegen rauchender Köpfe. Gleichzeitig einigten sich die Topvertreter der Koalitionsparteien darauf, in Zukunft nur noch zwei grundsätzliche Modelle für eine Bahnprivatisierung zu untersuchen, wobei offensichtlich das zweite Modell längst favorisiert wird.

Modell 1, das zumindest laut Beschluß der Gesprächsrunde vom 24. August der Form halber weiter debattiert wird, lautet: Verkauf des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG. Real geht es um den Verkauf von bis zu 49 Prozent des Bundeseigentums an der gesamten Deutschen Bahn AG (einen mehrheitlichen Verkauf der Bahn einschließlich des Netzes schließt bei diesem Modell bisher Artikel 87e des Grundgesetzes aus, wobei der bei den bestehenden Mehrheitsverhältnissen im Bundestag natürlich auch geändert und damit die Bahn als Ganzes verscherbelt werden kann). Die Untervariante des Modells 1 lautet verkürzt »Rückholoption«. Sollte es zu diesem Rückkauf kommen - was Kritiker dieses Modells befürchten, weil die privaten Investoren das Netz verkommen und auf Verschleiß fahren lassen können -, würde der Bund im Rahmen von »zuvor vertraglich geregelten Bedingungen« das Netz in Bundeseigentum zurückführen.

Modell 2, auf das sich die Runde vom 29. August offensichtlich geeinigt hat, trägt verkürzt den Titel »Eigentumsmodell«: An private »Investoren« verkauft werden (zu 49 Prozent, eventuell auch zu 100 Prozent) alle Transportgesellschaften der Bahn (DB Regio, DB Reise & Touristik, Stinnes-Schenker mit DB Railion). Die Infrastruktur - Bahnhöfe und Trassen - wird

in eine neue Gesellschaft eingebracht, die Eigentum des Bundes ist (daher die Bezeichnung »Eigentumsmodell«). Gleichzeitig aber bleibt die dann ganz oder weitgehend privatisierte Deutsche Bahn AG »operativ für die Infrastruktur verantwortlich«. Die Wartung des Netzes oder Entscheidungen über konkrete neue Investitionen in das Netz bleiben Angelegenheit der (privatisierten) Deutschen Bahn AG. Allerdings könnten auf die neue bundeseigene Infrastrukturgesellschaft auch Aufgaben wie Regelung des Zugangs zu den Trassen übertragen werden.

Die Untervariante des Modells 2 heißt »Nießbrauch«: Noch mehr als beim »Eigentumsmodell« würde die privatisierte Deutsche Bahn AG über die Infrastruktur mittels der gesetzlichen Konstruktion eines »Nießbrauchrechtes« verfügen. Die Infrastruktureinrichtungen wären nur per Grundbucheigentum als Bundeseigentum ausgewiesen. Ein langfristiger Vertrag - die Rede ist von 30 Jahren - würde jedoch die Deutsche Bahn AG mit Rechten ausstatten, die weitgehend identisch wären mit den eigentlichen direkten Eigentumsrechten.

Für »Modell 1 pur« tritt bekanntlich Bahnchef Hartmut Mehdorn - und der Chef der Eisenbahnergewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, ein. Die Untervariante von Modell 1 soll vom Bundesfinanzminister Peer Steinbrück unterstützt werden. »Modell 2 pur« wird vom Bundeswirtschaftsminister Glos propagiert und findet Unterstützung bei fast allen maßgeblichen Verkehrspolitikern von CDU/CSU (Dirk Fischer), SPD (Uwe Beckmeyer), FDP (Horst Friedrich) und Bündnis 90/Die Grünen (Winfried Hermann). Für die Untervariante von Modell 2 tritt Verkehrsminister Tiefensee ein.

Als erste Zwischenbilanz bleibt festzuhalten: Eine komplette Trennung von Infrastruktur und Transport (»Betrieb«) steht im parlamentarischen Raum nicht mehr zur Debatte. Damit sind eigentlich diejenigen Privatisierungsvarianten vom Tisch, die von FDP und Bündnis 90/Die Grünen mit dem Argument propagiert werden, es komme bei ihrem Privatisierungsmodell zu »einem echten und fairen Wettbewerb im Netz«, der »den Fahrgästen zugute kommen wird«. Die noch in der Debatte befindlichen Privatisierungsmodelle laufen allesamt darauf hinaus, daß die Deutsche Bahn AG auch über die Infrastruktur bestimmen wird; sei es absolut (im Modell 1), sei es minimal abgeschwächt (in der Untervariante von Modell 1), sei es umfassend, wenn auch indirekt (Modell 2), oder sei es umfassend und zugleich so gut wie direkt (Untervariante Modell 2). In all diesen Modellen zeichnet sich bereits jetzt ab, daß das staatliche Monopol auf den Schienenverkehr in ein privates übergehen soll und daß man alle idyllischen Vorstellungen von einem lebhaften Wettbewerb in einem neutral verwalteten Netz vergessen kann- wie man ja zuvor bereits bei der Privatisierung der Energieversorger erleben konnte. Trotz dieser neuen Situation wechselten FDP und Bündnis 90/Die Grünen nicht ins Lager der grundsätzlichen Kritiker der nunmehr debattierten Privatisierungsmodelle der großen Koalition. Vielmehr fechten diese nun für Modell 2/Grundvariante. Damit wird deutlich, daß es auch diesen Parteien primär um die Privatisierung, also um den Verkauf von Bundeseigentum, geht, und daß der Rekurs auf die »Interessen der Fahrgäste« oder gar die »Notwendigkeit der Stärkung der Schiene« den Charakter von »Nebelwerferei« hat.

Wie sehen nun die Vor- und Nachteile der verbliebenen Modelle zur Bahnprivatisierung aus? Aus meiner Sicht ist das Privatisierungsmodell für den integrierten Konzern seit geraumer Zeit sehr unwahrscheinlich geworden. Dies gilt erst recht nach der Vorentscheidung am 29. August. Dennoch wird dieses Modell weiterhin von maßgeblichen Kräften - so von Mehdorn, Hansen und den Neubestallten Schlichtern im Bahntarifkonflikt, Altkanzler Schröder und Ex-Ministerpräsident Biedenkopf - massiv verfolgt. Daher ist es sinnvoll, auch dieses Modell darzustellen und zu kritisieren.

### **Integrierten Konzern privatisieren**

Bei dem von Mehdorn und Hansen befürworteten Modell gibt es drei spezifischen Negativfaktoren:

Bis dato größte Verschleuderung von gesellschaftlichem Eigentum: Die 34000 Kilometer Trassen, 5500 Bahnhöfe und das gesamte rollende Material des Nah-, Fern- und Güterverkehrs sind zwischen 120 und 200 Milliarden Euro wert. Der Bund rechnet bestenfalls mit Einnahmen in Höhe von 15 Milliarden Euro, von denen er dann noch einen Teil wieder der teilprivatisierten Bahn zukommen lassen will.

Zu erwartende größtmögliche Grundstücksspekulationen: Private Investoren hätten Zugriff auf unvorstellbar große Flächen, darunter viele Filetstücke in Citylagen. Am Ende würde es nur zum Teil um die Privatisierung des Bahnbetriebs und vor allem um einen gewaltigen Grundstücksdeal gehen.

Entstehen eines gewaltigen privaten Monopolisten: Die Erwartung, es gebe dann - zum Vorteil der Fahrgäste - »mehr Wettbewerb«, ist trügerisch. Tatsächlich wird die weitgehend privatisierte Deutsche Bahn AG den Schienenverkehrsmarkt beherrschen. Sie wird kleinere (öffentliche und private) Betreiber noch mehr als bisher diskriminieren. Und sie wird noch arroganter als bisher gegenüber den Fahrgästen und den Beschäftigten agieren.

Die Untervariante dieses Modells ist eher Satire. Wenn der Bund nach zehn oder mehr Jahren erkennen sollte, daß das Netz heruntergewirtschaftet ist, bringt eine Rückholoption wenig. Dann steht der Bund, wenn er tatsächlich das Netz wieder verstaatlicht, vor riesigen Investitionen für die Instandsetzung - und wird dafür kein Geld haben bzw. behaupten, diese Summen nicht (mehr) aufbringen zu können. So war es in Großbritannien 2001/2002. Nach der Pleite der privaten Netzgesellschaft Railtrack und der Rückverstaatlichung der Infrastruktur hätten »eigentlich« 50 Milliarden britische Pfund investiert werden müssen, um das Netz wieder in einen einigermaßen passablen Zustand zu bringen. Dafür aber hat die Regierung in London nicht das Geld, bzw. sie findet es wichtiger, mit vergleichbaren Summen ein Besatzungsregime im Irak zu finanzieren.

### **Eigentumsmodell mit Nachteilen**

Dieses Modell, auf das sich die Koalitionsspitzen offensichtlich konzentrieren, zeichnet sich durch zwei gravierende Nachteile aus.

Verschleuderung von gesellschaftlichem Vermögen und Neuverschuldung des Bundes: Das rollende Material kann auf einen Wert von 20 bis 30 Milliarden Euro geschätzt werden. Der Bund wird bestenfalls Einnahmen von sieben Milliarden Euro haben. Vor allem aber werden dann die 15 Milliarden Euro Schulden, die bereits trickreich auf die Deutsche Bahn Netz AG gebucht wurden, auf den Bund übertragen. Das heißt, die Neuverschuldung liegt doppelt so hoch wie die Einmalgewinne. Hinzu kommt, daß sehr wertvolle Immobilien (etwa die Hauptbahnhöfe Frankfurt/Main, Hamburg und Berlin) nicht bei der Netz AG, sondern bei der Holding verbucht sind und nach dem bisherigen Bilanzierungsstand auch privatisiert würden.

Die privatisierte Deutsche Bahn AG verfügt weitgehend über das Netz: Trotz der formellen Trennung von Infrastruktur und Transport soll bei allen Eigentumsmodellen die Bahn für das Netz verantwortlich bleiben. Wartung und Investitionen wären dann ganz oder weitgehend unter Kontrolle eines weitgehend privaten Unternehmens- mit vergleichbar negativen Folgen, wie beim Integrationsmodell bereits beschrieben.

Bei der »Untervariante Nießbrauch« verstärken sich die genannten negativen Faktoren nochmals. Der Unterschied zum Integrationsmodell/Untervariante »Rückholoption« ist äußerst gering.

Bei den aufgeführten spezifischen Nachteilen der zwei Privatisierungsmodelle darf nicht vergessen werden: Alle Privatisierungsmodelle haben gemeinsame gravierende Nachteile.

Verlust von Steuerungsmöglichkeiten in einem strategischen Bereich: In einer Zeit von Klimawandel und Umweltzerstörung gibt die öffentliche Hand ohne Not und ohne materielle Gewinne einen (verkehrs-)politischen Einfluß auf den Schienensektor auf, der für eine Politik der Verkehrswende strategisch ist. Gleichzeitig werden in diesem wichtigen Bereich »Scheunentore« für private Investoren geöffnet, die bahnfremde Interessen haben. Oft werden solche »Heuschrecken« dem Schienenverkehr konträre Interessen verkörpern (solche von Fluggesellschaften, der Autoindustrie oder von Busverkehrsgesellschaften).

Es entsteht im Wortsinn ein Verschiebeparkplatz für Unsummen von Steuergeldern hin zu privaten Profiteuren: Auch bei einer teilprivatisierten Bahn soll der Bund jährlich rund zehn bis zwölf Milliarden Euro im Jahr für das System Schiene bezahlen- dann überwiegend an private Eigentümer. Diese jährliche Summe schlüsselt sich wie folgt auf: 2,5 bis drei Milliarden Euro pro Jahr sollen in einer »Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung« für Investitionen ins Netz festgeschrieben werden. Weitere sieben Milliarden Euro sind bereits für staatliche Ausgaben als »Regionalisierungsgelder« für den Nahverkehr festgeschrieben. Weitere zwei bis drei Milliarden Euro müssen jährlich für das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgewendet werden, das die Einkommen der verbliebenen Bahnbeamten bezahlt und dafür von der Deutschen Bahn AG nur einen Teilausgleich in Höhe der »marktüblichen Gehälter« erhält. In einem Jahrzehnt werden so Steuergelder in Höhe von 100 bis 130 Milliarden Euro in Bereiche transferiert, die primär von privaten Investoren kontrolliert werden.

Es wird im Personenverkehr einen Abbau von Schienenverkehr geben: Private Investoren haben primär Interesse an hochrentablen Strecken und Angeboten. Sie werden Verbindungen streichen und das Netz weiter abbauen. Ein konkreter Streckenabbau von mindestens 5000 Kilometern (von derzeit 34000 Kilometer) ist im Gespräch- womit das Bahnnetz auf den Stand von 1878 gebracht werden würde. Bereits heute zeichnet sich bahntern die Einstellung der Zuggattung Intercity/Eurocity (IC/EC) ab. Sie hatte 2004 ähnlich viel Fahrgäste, nämlich 53,3 Millionen, wie der Intercity Express (ICE) mit 63,7 Millionen Fahrgästen.

Es kommt zu einem Flickenteppich bei Tarifen und Fahrplan: Je mehr »Wettbewerb« es im Schienenverkehr geben wird, desto weniger werden Fahrpläne und Tarife aufeinander abgestimmt sein. Was bereits heute bei einem Vergleich der privaten Betreiber mit der Deutschen Bahn AG zu beobachten ist.

Die Deutsche Bahn AG wird weiter zerlegt; die Beschäftigtenzahl massiv abgebaut, der Streß für die Nochbeschäftigten erhöht. Alle Privatisierungen hatten diese negativen Folgen für die Situation der Beschäftigten, was auch zu einem verschlechterten Service beiträgt. Es ist unzutreffend, daß die Privatisierung eines »integrierten Konzerns« einen Schutz für die Bahnbelegschaft darstellt. Bereits die in Bundesbesitz befindliche »integrierte Deutsche Bahn AG« hat seit 1994 und bis 2005 die Belegschaft halbiert und den Arbeitsstreß für die Nochbeschäftigten massiv erhöht. Dieser Kurs wird sich mit der materiellen Privatisierung verschärfen.

## **Beifall für Widerstand**

Wie so oft bei den neoliberalen Privatisierungsprojekten ist die Bilanz eindeutig: Am Ende bezahlen die Fahrgäste, die Umwelt und spätere Generationen eine teure Zeche. Kurzfristig profitieren wenige private »Investoren«, die sich faktisch als »Destruktoren« erweisen. Im Bundestag stehen derzeit alle Parteien außer der Linkspartei für die eine oder andere Variante dieses Bahnausverkaufs, also rund 90 Prozent der Abgeordneten. Allerdings rumort es unter ihnen, insbesondere in der SPD-Fraktion. In der Bevölkerung unterstützt, so eine Umfrage von Infratest, veröffentlicht im Stern, nur eine Minderheit von 28 Prozent eine Privatisierung der Bahn - eine deutliche Mehrheit ist dagegen. Auch wenn die Mehrheit Auto fährt, so gibt es in der Bevölkerung, anders als im Fall der Privatisierungen im Energiesektor, doch eine nostalgische Bindung an die Bahn, die immerhin eine gesellschaftliche Aufbauleistung von 170 Jahren verkörpert. Seit das Bündnis »Bahn für Alle«, bestehend aus ATTAC, BUND, Naturfreunden, Bürgerbahn statt Börsenbahn, bahn von unten (in Transnet), UMKEHR e.V. und Robin Wood im Mai die Kampagne gegen jede Art Bahnprivatisierung startete, wurden mehr als 70000 Flyer »Ihr Reiseplan - Höchste Eisenbahn - Stoppt die Börsenbahn« in Zügen und in Bahnhöfen verteilt. Die dritte Auflage dieses Faltblatts, eine Art Plagiat des in den Zügen ausliegenden Faltblatts »Ihr Reiseplan«, ging dieser Tage in Druck. Die Erfahrungen in der Kampagne sind durchweg positiv. Fahrgäste und Zugpersonal unterstützen überwiegend die Ziele der Kampagne. Als Robin-Wood-Kletterer am neuen Berliner Hauptbahnhof am 21. Juli 2006 das Transparent gegen die Bahnprivatisierung anbrachten, waren die Reaktionen des Publikums dieselben wie wenige Wochen später, als eine vergleichbare Aktion im Leipziger Hauptbahnhof durchgeführt wurde: Passanten und Fahrgäste klatschten Beifall. Vom 9. bis 24. September soll nun in zwei Aktionswochen die Kampagne gegen die Bahnprivatisierung verstärkt werden. Gegenwärtig wird ein Film zur Bahnprivatisierung erstellt - vom gleichen Team, das den Film zur Wasserprivatisierung (»Wasser unterm Hammer«) sehr erfolgreich realisierte. Es besteht eine gute Chance und die Bürgerpflicht, noch weit mehr Sand ins Getriebe derjenigen zu streuen, die den Ausverkauf der Bahn betreiben.

**Den Artikel finden Sie im Internet unter: <http://www.jungewelt.de/2006/08-31/062.php>**