

Bahnprivatisierung nach dem Holding-Modell

Anhörung im Deutschen Bundestag am Mittwoch, 9. April 2008

Stellungnahme Bündnis Bahn für Alle

Dr. Winfried Wolf

Vorbemerkung

Das Bündnis Bahn für Alle begrüßt, dass die Parteien der parlamentarischen Opposition zu einer Anhörung zum Thema Holding-Modell der Bahnprivatisierung eingeladen haben. Wir kritisieren, dass die Parteien der Regierungskoalition dazu bisher nicht bereit waren. Die Stellungnahme des Bündnisses Bahn für Alle bezieht sich auf die folgenden vier Komplexe.

1. Demokratie und Bahnprivatisierung
2. Kritik des Holding-Modells bzw. einzelner neuer Formen des Holding-Modells
3. Motive der Bahnprivatisierung. Die Russland-Gazprom-Connection
4. Bahnprivatisierung als Holding-Modell und gesellschaftliche Verantwortung

1 Bahnprivatisierung und Demokratie

Nach Auffassung des Bündnisses Bahn für Alle verstößt das Verfahren zur Bahnprivatisierung gegen elementare Grundsätze der Demokratie.

Dies betrifft das parlamentarische Verfahren (der Weg über den Bundestag wird nur solange beschritten, wie der Widerstand in der Öffentlichkeit noch kaum spürbar war), das von der Bundesregierung gewählte Verfahren (hier dominiert derzeit eine Hinterzimmer- oder "Kabinettpolitik") und das seitens der SPD gewählte Verfahren (die Beschlüsse auf dem SPD-Parteitag in Hamburg werden souverän negiert).

1.1. Parlamentarisches Verfahren

In der aktuellen Debatte wird vielfach davon ausgegangen, bei der Bahnprivatisierung handle es sich um eine logische Fortsetzung der Bahnreform. Tatsächlich gab es bei der Debatte zur Bahnreform 1993 nur die FDP, die offen das Ziel einer materiellen Bahnprivatisierung thematisierte. Alle anderen Bundestagsparteien gingen davon aus, dass die im Januar 1994 neu gegründete Deutsche Bahn AG zu 100 Prozent in Bundeseigentum verbleiben würde. So wurde dies auch im Deutsche Bahn Gründungsgesetz festgehalten.

2000/2001 tat der damals neue Bahnvorstand unter Hartmut Mehdorn erstmals kund, die Deutsche Bahn AG strebe den Börsengang an. Ohne dass es dazu einen Beschluss des Bundestages oder des Kabinetts gegeben hätte, machte sich der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder dieses Ziel zu eigen und propagierte es u.a. im Rahmen der Feiern zum 10. Jahrestag der Bahnreform. Die große Koalition und die Bundeskanzlerin Merkel übernahmen dieses Projekt. Im Oktober 2005 tauchte im Koalitionsvertrag der CDU/CSU-SPD-Regierung das Ziel einer Bahnprivatisierung auf. Gerhard Schröder und Otto Wiesheu waren maßgeblich an der Ausarbeitung dieser Passage des Koalitionsvertrages beteiligt. Der erstere arbeitet heute für eine Tochter des Gazprom-Konzerns; Gazprom wird als Investor bei der DB AG im Fall deren Teilprivatisierung gehandelt. Otto Wiesheu wechselte wenige Wochen nach seinem Engagement in Sachen Koalitionsvertrag in den Vorstand der DB AG.

Der Deutsche Bundestag verabschiedete am 23. November 2006 erstmals einen Beschluss in Form eines Entschließungsantrag (im Rahmen der Debatte zum Haushalt 2007!), wonach der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung aufgefordert wurde, einen Gesetzesentwurf für einen "integrierten Börsengang" zu erarbeiten. Der Gesetzentwurf wurde im März 2007 vorgelegt. Das Bundeskabinett verabschiedete den Gesetzentwurf im Juni und brachte ihn zunächst als Gesetzentwurf der Bundesregierung in den parlamentarischen Prozess ein. Im September übernahmen die Fraktionen von CDU/CSU und SPD diesen 105-seitigen Gesetzentwurf ohne jegliche Änderungen und machten ihn zu einem Gesetzentwurf der beiden Koalitionsparteien. Dadurch wurden die Möglichkeiten des Bundesrats, in das Verfahren der Bahnprivatisierung einzugreifen, drastisch reduziert.

Die erste Lesung dieses Gesetzentwurfs fand am 18. September 2007 statt. Laut Bundestagsbeschluss wurde der Entwurf sodann an mehrere Bundestagsausschüsse zur weiteren Beratung überwiesen. Bisher gab es keine Beratung des Gesetzentwurfs in einem der damit befassten Ausschüsse. Der Gesetzentwurf konkretisiert das Modell eines "integrierten Börsengangs" bzw. den Verkauf von bis zu 49,9 Prozent der Anteile an der Deutschen Bahn AG an private Investoren. Die Fraktionen von CDU/CSU und SPD, der Bundesverkehrsminister und die Bundesregierung haben in einem mehr als eineinhalbjährigen Zeitraum (von Anfang 2006 bis Oktober 2007) der Öffentlichkeit gegenüber dargelegt, dass die mit diesem Gesetzentwurf gefundene Form einer Bahnprivatisierung optimal zur Wahrung der öffentlichen Interessen am Schienenverkehr und zum Ausbau der Schiene im Sinne einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik sei. Gleichzeitig warnten der Bahnvorstand und insbesondere die SPD und die Gewerkschaft Transnet vor jeder Art Holding-Modell, da auf diese Weise der einheitliche Konzern aufgespalten und gegebenenfalls später zerschlagen werden würde.

***Bilanz:* Der vorliegende Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns ist weiterhin im parlamentarischen Verfahren. Es handelt sich um das einzige dem Parlament vorliegende und der Öffentlichkeit bekannte Dokument, das die Bahnprivatisierung konkretisiert. Wenn dieser Gesetzentwurf seit Oktober 2007 stillschweigend fallengelassen wird, dann vor allem aufgrund der heftigen Proteste gegen dieses Bahnprivatisierungsmodell in der Bevölkerung, in den Koalitionsparteien und im gesamten Bundestag und auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007.**

1.2. Keine öffentliche Debatte des Holding-Modells

Das Holding-Modell zur Bahnprivatisierung wird seit November 2007 wie eine geheime Kommandosache behandelt und ausschließlich innerhalb der Exekutive und innerhalb der Führungsstrukturen der Deutschen Bahn AG diskutiert. Warum die Verantwortlichen so verfahren, kann nur gemutmaßt werden. Denn Holding-Modelle zur Bahnprivatisierung als solche sind seit vielen Jahren in Umlauf. Bereits 2002 forderten u.a. die Arbeitgeberverbände BDI und DIHK eine Bahnprivatisierung in Form eines Holding-Modells.

Alle Parteien, auch die Parteien der große Koalition, waren sich bis Herbst 2007 einig, dass eine Bahnprivatisierung auf dem Weg eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens zu erfolgen hat. Darauf orientiert das zitierte PRIMON-Gutachten, das vom Bundestag in Auftrag gegeben und Anfang 2006 öffentlich präsentiert wurde. In diesem Sinn wurde das gesetzgeberische Verfahren eingeleitet.

In diesem, maßgeblich von der Beratergruppe Booz Allen Hamilton verantworteten Gutachten zur Bahnprivatisierung werden fünf Privatisierungsmodelle behandelt. Vier davon beinhalten Elemente eines Holding-Modells. Es handelt sich dabei um das "Eigentumsmodell", um das

“Eigentumsmodell Gestaltungsvariante”, um das Modell “Finanzholding” und um das “Trennungsmodell”. Diese vier Modelle wurden bisher im Parlament und in der Öffentlichkeit deshalb nicht diskutiert, weil seitens der Bundesregierung und seitens der Fraktionen von CDU/CSU und SPD ein Börsengang des integrierten Unternehmens als einzig sinnvolle Form der Teilprivatisierung ausgegeben wurde.

Am 12. März 2008 wurde der Tagesordnungspunkt “Information zum Holding-Modell der Bahnprivatisierung” von der Tagesordnung des Verkehrsausschusses des Bundestages abgesetzt. Die CDU/CSU-SPD-Mehrheit im Ausschuss verweigerte jede Diskussion über das aktuell intern u.a. im Finanz- und Verkehrsministerium debattierte Bahnprivatisierungsmodell. Die Oppositionsparteien FDP, Linke und Bündnis 90/Die Grünen protestierten geschlossen gegen dieses Vorgehen und sahen in diesem elementare Formen der demokratischen Beschlussfassung verletzt.

Bilanz: Die Durchführung einer Bahnprivatisierung via Holding-Modell bedarf eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens. Tatsächlich ist jedoch geplant, dieses Modell in erster Linie durch Entscheidungen innerhalb des Unternehmens Deutsche Bahn AG umzusetzen. Im Bundestag soll es möglicherweise eine pauschale Abstimmung, jedoch kein gesetzgeberisches Verfahren geben. Es geht bei der Bahnprivatisierung um die Veräußerung eines gesellschaftlichen Vermögens im Wert von Dutzenden Milliarden Euro, das in mehr als 170 Jahren geschaffen wurde und das sich seit knapp 100 Jahren in öffentlichem Eigentum befindet. Ein Vorgehen, diese Vermögen auf Grundlage einer Hinterzimmer- und Kabinettpolitik zu veräußern, muss prinzipiell und politisch kritisiert werden.

1.3 SPD-Parteitag und Bahnprivatisierung

Der SPD-Parteitag vom 26. bis 28. Oktober 2007 in Hamburg sprach sich gegen ein Holding-Modell aus. Gleichzeitig wurde beschlossen wurde, dass jede Bahnprivatisierung, die nicht dem Modell “Volksaktienbahn in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien” entspricht, der Einberufung eines Sonderparteitags bedarf.

In dem Parteitagsbeschluss wird in Punkt 2 verlangt, dass es “keine Zerschlagung der Bahn geben” darf. Weiter: “Wir erhalten den integrierten Konzern Deutsche Bahn AG.” Ein Holding-Modell zielt auf das Gegenteil, auf eine weitreichende Trennung des Konzerns in Transport und Infrastruktur. Punkt 3 des SPD-Parteitagsbeschluss lautet: “Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben.” Dort heißt es nicht, wie inzwischen oft behauptet wird, private Investoren dürften keinen Einfluss “auf die Infrastruktur” nehmen. Gefordert wird der Ausschluss jeglichen Einflusses privater Investoren auf die Unternehmenspolitik. Im Fortgang heißt es im selben Punkt 3 des Beschlusses: “Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar.” Bei dem Holding-Modell erhalten jedoch private Investoren erheblichen Einfluss auf die Unternehmenspolitik. Die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien wird von den Promotoren des aktuellen Modells explizit ausgeschlossen – mit dem Argument, dass solche Aktien weniger Einnahmen erbrächten, da Investoren dann “keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik nehmen” könnten (Peer Steinbrück).

Zum formalen Vorgehen heißt es im SPD-Parteitags-Beschluss. “Sollte dieses Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien nicht durchgesetzt werden können, dann beauftragt der Parteitag den neugewählten Vorstand nach Beteiligung des Parteirats ... jedwede vorgeschlagene Lösung zu beurteilen. Der Parteivorstand wird ... diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung vorlegen.”

Bilanz: Die Beschlüsse des SPD-Parteitags stehen in offenem Widerspruch zu einem Holding-Modell der Bahnprivatisierung. Nach diesen Parteitagsbeschlüssen kann nur ein SPD-Sonderparteitag einer Bahnprivatisierung auf Basis eines Holding-Modell zustimmen. Die Beschlüsse eines SPD-Parteitags sind offenkundig nur für die SPD selbst von Bedeutung.

Doch gilt es zu bedenken, dass die in Hamburg auf dem SPD-Parteitag gegebenen Versprechen öffentlich vorgetragen und von den Medien (so vom TV-Sender Phönix) verbreitet wurden. Wenn führende Vertreter unterschiedlicher Flügel der SPD nun im Rahmen der aktuellen Debatten in der SPD- Bahn-Kommission kundtun, einem Holding-Modell (auch ohne Abhaltung eines Sonderparteitags) zustimmen zu wollen, dann wird damit ein demokratische Grundsätze verletzendes Politikverständnis zum Ausdruck gebracht.

2 Kritik des Holding-Modells

Eine Kritik des Holding-Bahnprivatisierungsmodells wird dadurch erschwert, dass seitens der Bundesregierung oder seitens CDU/CSU und SPD bisher kein ausgearbeitetes Holding-Modell vorgelegt wird. Bahn für Alle nennt im folgenden allgemeine Kritikpunkt an einem sich abzeichnenden Holding-Modell der Exekutive (u.a. Bundesfinanzministerium) und ergänzt dies mit Kritikpunkten an den neuen Holdingmodellen (Kurt Beck und Hermann Scheer).

2.1. Allgemeine Kritik der Holding-Modelle

Erstens - Zerschlagung: Mit dem Holding-Modell kommt es zu einer weitreichenden Trennung zwischen dem Transportbereich (Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr und Logistik einschließlich der ausländischen Beteiligungen) und der Infrastruktur. Diese Trennung erfolgt durch die Zuteilung aller Konzernbestandteile zu zwei unterschiedlichen großen Aktiengesellschaften (oder anderen Kapitalgesellschaften) unter dem Holding-Dach. Die Trennung wird dadurch verstärkt, dass die Anteile an der Transport-Tochter bis zu 49,9 Prozent an private Investoren verkauft werden sollen, wohingegen die Infrastrukturtochter zu 100 Prozent im Eigentum der Dachgesellschaft und damit indirekt zu 100 Prozent in Bundeseigentum verbleiben soll. Damit werden *Sollbruchlinien* für eine spätere komplette Trennung von Infrastruktur und Transport vorgegeben.

Zweitens - Einfluss privater Investoren auf die Bahnpolitik: Das Holding-Modell gibt privaten Investoren die Möglichkeit, auf die Bahn erheblich Einfluss zu nehmen. Aktuelle Beispiele (siehe TUI/Hapag Lloyd; Deutsche Post AG, Telekom AG) verdeutlichen, dass private Investoren bereits bei Anteilen in Höhe von fünf oder zehn Prozent substantiell auf die Entwicklung eines Unternehmens Einfluss nehmen können. Im Fall eines Anteils privater Anteilseigner von 49,9 Prozent an der Transport AG heißt dies, dass diese privaten Investoren die zukünftige Politik dieser Gesellschaft maßgeblich bestimmen werden.

Drittens - Abbau von Infrastruktur und Angeboten. Mit dem Holding-Modell ist ein weiterer Abbau der Schienenverkehrsleistungen verbunden. Private Investoren müssen darauf drängen, dass sich das Unternehmen auf die Bereiche mit den höchsten Gewinnmargen konzentriert, wohingegen Bereiche oder Leistungen mit niedrigerer Rendite reduziert oder abgestoßen werden. Für einen solchen weiteren drastischen Infrastrukturabbau mit der Kappung des Netzes um weitere bis zu 10.000 Kilometer - gibt es bereits konkrete bahinterne Pläne. Gleichzeitig erwächst aus der Logik "Renditemaximierung" ein erhebliches Erpressungspotential der privaten Investoren gegenüber der öffentlichen Hand: die privaten Teileigentümer können mit der Reduktion oder Einstellung spezifischer Leistungen drohen bzw. sie können, um diese zu verhindern, eine Erhöhung der staatlichen Unterstützungszahlungen verlangen oder fortgesetzt höhere Fahrpreise diktieren.

Viertens - Verstärkter Abbau der Beschäftigtenzahl, Zunahme der Arbeitsintensivierung der Noch-Beschäftigten: Im Zeitraum 1994 bis 2007 wurde die Zahl der Arbeitsplätze im Schienenbereich halbiert; zunehmend werden, insbesondere in ausgelagerten Bereichen, prekäre

Beschäftigungsverhältnisse eingeführt. Das reale Einkommen eines durchschnittlichen Bahnbeschäftigten wurde reduziert, Stress und Arbeitsverdichtung nahmen deutlich zu. Die Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen Bahn hat einen Tiefpunkt erreicht, was wiederum wesentlich zum Abbau der Servicequalität beiträgt.

Mit dem Holding-Modell wird die Bahnbelegschaft weiter atomisiert und geschwächt. Bereiche werden verstärkt ausgelagert. Die Zahl prekarisierter Arbeitsplätze wird zunehmen. Wie bei allen Privatisierungsmodellen droht ein nochmals drastischer Abbau der Beschäftigtenzahlen bei der Bahn und in der Bahnindustrie. All diese negativen Folgen für die Beschäftigten kündigte der Bahnchef nach dem Abschluss des GDL-Tarifvertrags im März 2008 offen an. Ein als "streng vertraulich" klassifiziertes Papier aus der Führungsebene der DB AG konkretisiert diese Strategie, die sich gegen die Beschäftigten und gegen die Gewerkschaften richtet.

Fünftens - Indirekte, aber maßgebliche Einflussnahme privater Investoren auf die Infrastruktur. Nach außen wird beim Steinbrückschen Holding-Modell behauptet, die Infrastruktur (Bahnhöfe und Trassen und ggf. Energie) würden beim Bund/Staat bleiben. Das ist nicht einmal die halbe Wahrheit. Die Infrastrukturgesellschaft soll zu 100 Prozent Eigentum der Holding DB AG bleiben, wobei diese Holding zu 100 Prozent beim Bund bleiben soll. Es wäre also – wie bisher - nur ein indirektes öffentliches Eigentum. Und über dieses Eigentum verfügt ein Konzern, der zu einem erheblichen Teil (über die teilprivatisierte andere "Säule") unter dem Einfluss privater Investoren steht. Hinzu kommen die geplanten personellen Verflechtungen auf allen Ebenen des Konzerns und die unauflösbaren finanziellen Verflechtungen und Quersubventionierungen.

2.2. Kritik des Holding-Modells von Kurt Beck ("Nahverkehr bleibt beim Bund")

Der SPD-Parteichef hat das bisher bekannte Holding-Privatisierungsmodell von Peer Steinbrück dadurch modifiziert, dass er den Nahverkehr (DB Regio) aus der Privatisierungsmasse herausgelöst hat und – wie die Infrastruktur – weiterhin als Bundeseigentum strukturiert sehen will. Zunächst trifft hier der oben unter 2.1. "Fünftens" geäußerte Einwand zu, dass es sich bestensfalls um ein indirektes Bundeseigentum handeln würde.

Darüber hinaus ist festzustellen: Der Nah- und Fernverkehr bilden im Rahmen der aktuellen DB AG weitgehend eine Einheit. Das gilt ganz besonders aus Sicht der Fahrgäste. Das wird auch betriebsintern so gehandhabt: Nachdem zunächst unter den Bahnchefs Dürr und Ludewig und in den ersten Mehdorn-Jahren der Nah- und der Fernverkehr auf der Top-Management-Ebene getrennte Verantwortlichkeiten hatten, wurde das aus sachlichen Gründen wieder bei einer Vorstandsperson konzentriert.

Mit dem Vorschlag von Kurt Beck soll diese sinnvolle Zusammenfassung wieder auseinander gerissen werden.

Sodann gilt: Wenn das Ziel eines integralen Taktverkehrs umgesetzt werden (siehe Schweiz; SBB) und wenn nur die jetzige Form der fahrplanmäßigen Vernetzung von Nah- und Fernverkehr erhalten bleiben soll, dann ist diese Anforderung noch dringlicher.

Schließlich gibt es bei diesem Modell eine spezifische finanzielle Problematik: Der Fernverkehr weist derzeit eine Rendite von nur einem bis zwei Prozent aus. Unter zehn Prozent Rendite sind private Investoren nicht zu einem Engagement bereit bzw. sie werden darauf drängen, dass binnen kurzer Frist eine derartige – rund zehn Mal höhere - Rendite erwirtschaftet wird. Wird der Fernverkehr getrennt betrieben (ev. zusammen mit Logistik und Güterverkehr), dann erhöht sich der entsprechende Druck, durch Konzentration auf lukrative Strecken und Angebote und Kürzung und Kappung "defizitärer" Strecken und Angebote diese Rendite zu erzielen.

Nun gab es in diesem Zusammenhang das Argument, der Staat behalte ja dann den wichtigsten profitablen Bereich der DB AG; damit werde irgendwie die Bahnprivatisierung torpediert (da rund ein Drittel des Gesamtgewinns von 2007 auf DB Regio entfiel). Tatsächlich werden die

Regionalisierungsmittel derzeit ohnehin zurückgefahren. Mit den jüngsten Ankündigungen der EU (Infragestellung der DB Regio-Nahverkehrsverträge für Berlin und Brandenburg) drohen der DB AG Sonderverluste in dreistelliger Millionenhöhe. Vor allem würde es im Fall der Realisierung eines solchen Beckschen Holding-Modells schnell Druck dahingehend entstehen, dass der Staat Unterstützungszahlungen an den teilprivatisierten Fernverkehrs-Bereich zahlen soll (um Angebote in der Fläche zu erhalten). Der Staat würde dann erfahrungsgemäß schnell Gelder, die für den Nahverkehr gedacht waren, zum Fernverkehr transferieren. Damit könnte sich der Aspekt "Profitabilität" der einzelnen Schienenbereiche bald völlig anders darstellen.

2.3. Kritik des Holding-Modells von MdB Hermann Scheer

Hermann Scheer hat – zusammen mit anderen SPD-MdBs – ein Drei-Säulen-Holding-Modell vorgelegt. Dieses läuft darauf hinaus, dass die Steinbrücksche zweite Säule (Transport gesamt) nochmals aufgeteilt wird in Personenverkehr und Logistik/Güterverkehr. Sodann soll beim Personenverkehr "nur" eine private Beteiligung in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien, bei der Logistik bzw. beim Güterverkehr jedoch private Anteile in Reinform – mit Stimmrechten – zugelassen werden.

Auf dieses Modell treffen die folgenden Kritikpunkte zu:

Erstens ist die (bereits im Juli 2007 von H. Scheer präsentierte) Konstruktion der "stimmrechtslosen Vorzugsaktie" ein völlig unzureichender Schutz vor dem Einfluss privater Investoren. Spätestens mittels neuer Bundestagsmehrheiten können die privaten Anteilsscheine in solche mit Stimmrechten umgewandelt werden. Darüber hinaus hat die EU jüngst im Fall des VW-Gesetzes demonstriert, wie leicht sie nationale Gesetze zum Schutz vor Fremdeinfluss wegfeigt.

Zweitens läuft die Ausgliederung und Teilprivatisierung einer "dritten Säule" darauf hinaus, dass der komplette Schienengüterverkehr (Railion), der rund die Hälfte des Schienenumsatzes (und ein Viertel des gesamten DB AG-Umsatzes) ausmacht, weitgehend unter private Kontrolle geraten würde. Das heißt nicht nur, dass der Einfluss der Politik auf den Schienengüterverkehr dann gegen Null tendiert (was bereits aus Umwelt- und Klimaschutzgründen fatal wäre). Eine solche Abspaltung hat auch massive negative Rückwirkungen auf das gesamte System, weil die Synergie zwischen Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr massiv geschwächt würde.

Drittens gilt die grundsätzliche Kritik: Weder gibt es ein bisschen schwanger noch ein bisschen privatisiert. Wenn nur eine Aktie des bundeseigenen Unternehmens Bahn an private Anteilseigner geht, dann ist die DB AG nach EU-Recht ein privates Unternehmen. Das hat weitreichende Konsequenzen – u.a. bedroht das generell in der EU geltende Verbot von "Beihilfen" dann die Beibehaltung der hohen staatlichen Unterstützungszahlungen. Im übrigen widerspricht das Scheer-Modell beiden zentralen Elementen des Hamburger SPD-Parteitags (siehe oben).

Viertens haben die Erfahrungen mit anderen teilprivatisierten öffentlichen Unternehmen – exemplarisch im Fall der Berliner Wasserbetriebe – gezeigt, dass in den öffentlich-privaten Mischkonzernen Gewinne über Unterverträge und interne Regelungen immer in Richtung der Renditeverpflichtung gelenkt, die Risiken hingegen auf die der öffentlichen Hand zugeordneten Unternehmensteile verlagert werden.

3. Motive für die Bahnprivatisierung

In der Öffentlichkeit werden seitens derjenigen, die eine Bahnprivatisierung in Form des Holding-Modells betreiben, unterschiedliche Motive für dieses Projekt genannt. Interessanterweise taucht dabei als Ziel kaum mehr auf, die Schiene müsse gestärkt und deren Anteil am Verkehrsmarkt deutlich erhöht werden. In der Regel wird “nur” noch behauptet, die Bahn benötige “frisches Kapital”, der Bundeshaushalt benötige Sondereinnahmen und die Bahn müsse in ihrer Rolle als Global Player gestärkt werden.

3.1. Frisches Kapital für die DB AG durch Privatisierung?

Ein Unternehmen in öffentlichem Eigentum kann mit einer “schwarzen Null”, also ohne Rendite oder auch als Verlustgeschäft, betrieben werden. Ein Unternehmen mit privaten Investoren kann sich nur dann am Markt halten, wenn es eine marktübliche Rendite abwirft. Die privaten Eigentümer steigen bei der Bahn nicht ein, um Kapital zuzuschießen, sondern um Gewinne zu machen und gegebenenfalls Kapital zu entziehen. SPD-Vorstandsmitglied Hermann Scheer rechnete vor, dass bei Realisierung des Holding-Modells Aktionäre auf ihre Stammaktien eine jährliche Rendite von 1,125 Milliarden Euro verlangen würden. Die Ausgabe einer Anleihe in einer Höhe entsprechend der erwarteten einmaligen Einnahmen eines Börsengangs würde nach dieser Berechnung bei den aktuellen Marktzinsen jährlich 563 Millionen Euro Zinskosten verursachen. Demnach kommt hinsichtlich der Zuführung von frischem Kapital ein Börsengang doppelt so teuer wie eine klassische Anleihe.

Der Gang an die Börse oder der Versuch, private Investoren zum Einstieg zu gewinnen, ist im übrigen angesichts einbrechender Aktienkurse immer weniger attraktiv. Ob die ins Auge gefassten Investoren zum Zeitpunkt eines Börsengangs noch solvent sind, ist offen. Selbst die vom Bahnvorstand für den Börsengang bereits ausgewählte Großbank UBS ist durch ihre Engagements im US-Immobilienmarkt schwer angeschlagen.

Umso wichtiger ist die Suche nach alternativen Finanzierungsquellen. Eine aktuelle Berechnung zur Gewinnung von Finanzen durch Einsparmöglichkeiten bei lediglich fünf aktuellen Schienenbau-Großprojekten der Deutschen Bahn ergibt ein Potential von 4,5 Milliarden Euro. Dieser Betrag liegt ungefähr auf der gleichen Höhe wie die Summe, die der Deutschen Bahn AG im Fall eines Bahnbörsengangs zufließen würde.

***Bilanz:* Wenn die DB AG “frisches Kapital” benötigt, dann ist der Weg einer Bahnprivatisierung dafür denkbar ungeeignet und zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausgesprochen riskant. Bisher wurden zumindest zwei andere Wege, die deutlich mehr Kapital bringen, identifiziert: Das Ausreichen einer Anleihe und Einsparungen bei Großprojekten.**

3.2. Bahnprivatisierung um Sondereinnahmen für den Staatshaushalt und eine dauerhafte Entlastung der staatlichen Finanzen zu erzielen?

Einmalige Sondereinnahmen: Der Bund kann im Fall einer 49,9-prozentigen Bahnprivatisierung in Form des Holding-Modell nach eigenen Angaben mit einmaligen Sondereinnahmen in Höhe von 5 bis 10 Milliarden Euro rechnen. In Wirklichkeit dürfte der Betrag – auch vor dem Hintergrund der Finanzmarkturbulenzen – deutlich niedriger liegen. Im Fall einer Privatisierung via Holding-Modell fließen die entsprechenden Einnahmen zunächst der Dachgesellschaft DB AG zu. Hier müsste zunächst geklärt und (u.a. mit Blick auf das EU-Recht) abgesichert werden, dass diese Gelder tatsächlich zu einem größeren Teil dem Bund zufließen können. Im übrigen wurde vereinbart,

dass ein großer Teil der Einnahmen in jedem Fall in der DB AG verbleiben bzw. in die Transport-Gesellschaft übergeleitet werden soll. Real geht es also um mögliche Sondereinnahmen des Bundes im unteren einstelligen Milliarden-Bereich.

Schließlich ist unklar, inwieweit die 13-14 Milliarden Euro Schulden, mit denen derzeit die beiden Infrastrukturgesellschaften Netz und Station & Service belastet sind, im Fall der Realisierung des Holding-Modells nicht zu Schulden des Bundes werden (können). Schließlich befindet sich dann die Dachgesellschaft DB AG zu 100 Prozent in Bundeseigentum, während die Infrastrukturgesellschaft hundertprozentiges Eigentum der DB AG sein wird.

Laufende staatliche Unterstützungszahlungen für die Schiene nach der Bahnprivatisierung: Nach der Privatisierung in Form des Holding-Modells muss der Bund weiterhin – weitgehend wie bisher - jährlich rund 15 Milliarden Euro für das System Schiene als Ganzes und knapp zehn Milliarden Euro an die dann teilprivatisierte DB AG bezahlen. So gibt es auch in Zukunft die Ausgaben für den Nahverkehr (Regionalisierungsgelder), die auf einer Höhe von rund sechs Milliarden Euro stabilisiert werden sollen. Die staatlichen Zahlungen für die Infrastruktur sollen im Rahmen einer parallel mit der Teilprivatisierung zu vereinbarenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) festgeschrieben werden. Es ist zwar eine stufenweise Reduktion dieser Ausgaben vorgesehen. Doch die Bundesleistungen für die Infrastruktur (Ersatz, Ausbau und Neubau) dürften dennoch grob gerechnet bei jährlich mindestens 2,5 Milliarden Euro liegen. Hinzu kommen jährliche – allerdings bald deutlich rückläufige - Ausgaben des Bundes für das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Höhe von bisher gut vier Milliarden Euro, von denen die DB AG weiter – wenn auch in deutlich abnehmendem Umfang – profitieren wird. Auch wenn die staatlichen Unterstützungsgelder formal weitgehend dasselbe Niveau wie bisher haben, so gibt es nach Realisierung einer Teilprivatisierung der Bahn in Form des Holding-Modells doch einen qualitativen Unterschied. Während diese Gelder bisher überwiegend einem Unternehmen in Bundeseigentum zufließen, werden sie in Zukunft einem Bereich zukommen, in dem private Investoren zunehmend das Sagen haben. In einem solchen teilprivatisierten Sektor können diese privaten Investoren dann erheblichen Druck auf den Staat ausüben, die Unterstützungszahlungen in den verschiedenen Bereichen kontinuierlich zu erhöhen. Im Fall der britischen und der schwedische Bahnprivatisierung kam es auf diese Weise zu einer Verdopplung beziehungsweise zu einer Verdreifachung der staatlichen Zahlungen für die Schiene.

***Bilanz:* In einer Zeit, in der die öffentliche Hand ohne größeren öffentlichen Aufschrei Beträge im zweistelligen Milliarden Euro-Bereich zur Rettung angeschlagener Banken (IKB/KfW; NordLB, BayernLB, WestLB, SachsenLB) aufbringt, kann der Hinweis auf mögliche einmalige Sondereinnahmen im Bereich von zwei bis fünf Milliarden Euro nicht überzeugen. Das Gegenteil des Behaupteten trifft zu: Insgesamt gesehen verschlechtert sich die finanzielle Situation der öffentlichen Hand mit einer Bahnprivatisierung, da erstens erhebliche finanzielle Risiken auf den Bund zukommen (ungeklärte Schuldenproblematik bei den Infastrukturgesellschaften), da zweitens die laufenden finanziellen Unterstützungszahlungen für das System Schiene nicht geringer werden und da drittens das Risiko, dass private Investoren von der öffentlichen Hand größere Unterstützungszahlungen abpressen, enorm ist.**

3.3. DB AG als Global Player

Bei der immer wieder vorgetragenen Behauptung die DB AG “benötigt frisches Kapital” ist zu klären: Für welche Zwecke benötigt die DB AG frisches Kapital? Der Vorstand der DB AG gab mehrmals zu erkennen, dieses Kapital für den fortgesetzt expansiven Kurs im Ausland einsetzen zu wollen. Gleichzeitig sind die Pläne zum Abbau von Angeboten und Leistungen im Binnengeschäft und vor allem im Schienenbereich bekannt. Damit stellt sich die Frage, inwieweit die Finanzierung

einer Global Player-Orientierung Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann.

Im Jahr 2007 lag der Umsatz des inländischen Schienenverkehrs (Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr) bei gut der Hälfte des gesamten Umsatzes der DB AG. Knapp die Hälfte des Umsatzes entfiel auf das Logistikgeschäft, das Lkw-Speditionsgeschäft und auf ausländische Beteiligungen, wobei die letzteren wiederum überwiegend außerhalb des Schienenverkehrs liegen. Die hohe Verschuldung der DB AG (Ende 2007: 18 Milliarden Euro) kam zu einem großen Teil zustande durch den Rückkauf der ehemaligen Bundesbahntochter Schenker und durch den Aufkauf von Unternehmen im Ausland bzw. von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen. Der Ausbau der DB AG zu einem international tätigen Logistik-Konzern war verbunden mit einem Verkauf bahnaffiner Bestandteile, so der Eisenbahnreklame und der Anteile an der Fährgesellschaft Scandlines.

Diese Expansionsstrategie muss dreifach kritisch bilanziert werden. Damit wurde – *erstens* - ein zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindliches und zu einem erheblichen Teil mit öffentlichen Unterstützungsgeldern kofinanziertes Unternehmen in seiner Struktur qualitativ verändert, ohne dass es darüber eine öffentliche Debatte, geschweige denn eine parlamentarische Entscheidung gegeben hätte. Der Eigentümer Bund zahlt – *zweitens* - weiterhin jährlich rund 10 Milliarden Euro an die Deutsche Bahn AG, Gelder, die aus Sicht der Steuerzahlenden für die Schiene im Inland gedacht sind, mit denen jedoch teilweise die aggressive Expansionsstrategie im Ausland finanziert wird. Engagements im weltweiten Logistikbereich haben – *drittens* - in der Regel niedrige Gewinnmargen. Vor allem sind diese Engagements mit hohen Risiken verbunden. Im Februar 2008 musste die Deutsche Post AG beschließen, ihr US-Logistikgeschäft aufzugeben, was mit äußerst hohen Verlusten verbunden ist.

Bilanz: Faktisch finanzierte die öffentliche Hand bereits bisher den aggressiven Expansionskurs der DB AG im Ausland – bei gleichzeitigem Abbau der Infrastruktur im Inland. Das wäre bei einer Realisierung des Holding-Modells verstärkt der Fall. Die Finanzierung einer auf den Weltmarkt gerichteten Konzernstrategie kann jedoch nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein. Im übrigen geht der Bund auf diese Weise enorme finanzielle Risiken ein.

3.4. Holding-Modell und die Russland-Gazprom-Verbindung

Wenn einige Verantwortliche in der Bundesregierung und an der Spitze der beiden Koalitionsparteien trotz all der erwähnten Risiken das Projekt Bahnprivatisierung als Holding-Modell derartig engagiert und unter Nichtbeachtung vieler Risiken vorantreiben, dann spricht einiges dafür, dass andere, „höhere“ und strategische“ Interessen im Spiel sind. Tatsächlich werden als mögliche Investoren im Fall der Privatisierung der DB AG russische Adressen genannt: die russische Staatsbahn (RZB), russische staatliche Banken und der staatliche russische Energiekonzern Gazprom. Diese Verbindung würde auch das heute bestehende besondere Engagement des Altkanzler Gerhard Schröder für die Bahnprivatisierung erklären. Es könnte auch eine Rolle spielen bei dem Einsatz des Aufsichtsratsvorsitzenden der DB AG, Werner Müller, für die Bahnprivatisierung, der als Vorstandsvorsitzender von Evonik (ehem. Ruhrkohle AG) seinerseits im Fall der geplanten Privatisierung von Evonik Gazprom als einen interessanten möglichen Investor sieht.

Schließlich ist in diesem Zusammenhang auf das von Bahnchef Mehdorn und von den Verantwortlichen der russischen Staatsbahn RZB vorangetriebene Großprojekt einer schnellen Güterschienenverbindung zwischen Deutschland und China über russisches Territorium zu verweisen. Möglicherweise spielt dieses Vorhaben sogar eine maßgebliche Rolle bei dem aktuell vorangetriebenen Projekt einer Bahnprivatisierung via Holding-Modell. Die neue Holding-Variante,

primär den Güterverkehr bei der DB AG auszuklinken (Scheer-Modell) würde dieses Vorhaben noch fördern.

Der Grundgedanke bei dem Vorhaben einer schnellen Schienengüterverkehrsverbindung Deutschland-Russland-China lautet: Diese landgebundene Güterverkehrsverbindung bringt im Vergleich zur Verbindung per Hochseeschifffahrt eine Reduktion der Transportzeit von China nach Westeuropa um mehrere Tage. Dieser strukturelle Vorteil mache das Milliardenprojekt rentabel. Diese Kalkulation ist äußerst riskant.

Erstens dürften die Kosten für den Ausbau einer solchen Schienenverbindung im zweifachen Milliarden-Euro-Bereich liegen. Russische Investoren bei der DB AG würden sich – auf unter Einsatz ihrer Möglichkeiten als neue Anteilseigner - darum bemühen, dass die deutsche Seite einen möglichst großen Teil dieser Kosten trägt.

Zweitens ist die Hochseeschifffahrt extrem leistungsstark, preisgünstig und in hohem Maß subventioniert – und sie wird noch stärker subventioniert werden (siehe die Elbvertiefung als Teil des sich abzeichnenden schwarz-grünen Koalitionsprogramms in Hamburg).

Drittens schließlich spielen Zeitgewinne bei den internationalen Transporten angesichts der enormen Subventionierungen und der konkurrenzlos niedrigen Transportkosten eine relativ geringe Rolle: Siehe die Schifffahrtswege von China an die US-Ostküste via Suezkanal: der drei Mal längere Weg (anstatt der Passage durch den Panamakanal) ist lohnend, weil dann 12.000 TEU-Container-Schiffe anstelle von 8.000 TEU-Container-Schiffe eingesetzt werden können. Siehe die Tatsache, dass inzwischen mehr als 40 Prozent des innereuropäischen Güterverkehrs per Küstenschifffahrt abgewickelt wird, womit im Vergleich zum Lkw und zur Schiene oft doppelt und drei mal solange Transportzeiten in Kauf genommen werden.

Bilanz: Grundsätzlich dürfte sich der mögliche Einstieg von russischen Investoren bei der Deutschen Bahn AG vergleichbar negativ auf den Schienenverkehr auswirken wie der Einstieg eines anderen, zum Beispiel deutschen privaten Investors. Im Kontext des bereits konkret angegangenen Projektes einer landseitigen, schienengebundenen Güterverkehrsverbindung Deutschland-Russland-China sind damit jedoch spezifische (im übrigen auch politische) Risiken verbunden. Das Projekt Bahnprivatisierung und Holding-Modell würde auf diese Weise mit staatlicher Förderung zum Teil eines spezifischen Projekts einer aggressiven Global Player-Strategie. Das kann jedoch nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein. Mehr noch: Der Bund darf nicht Milliarden Euro an Steuergelder für eine derartig riskante Unternehmensstrategie einsetzen. Die gewaltigen Engagements, die in jüngerer Zeit Banken in öffentlichem Eigentum oder Banken mit großen Anteilen der öffentlichen Hand auf den internationalen Kapitalmärkten eingegangen sind, wurden bis Anfang 2007 damit begründet, dass auf diese Weise für die öffentliche Hand erhebliche Einnahmen erzielt würden. Doch binnen weniger Monate wurden daraus Verluste im zweistelligen Milliarden-Euro-Bereich.

4. Bahnprivatisierung (Holding-Modell) und gesellschaftliche Verantwortung

Die im Bündnis Bahn für Alle zusammengefassten 15 Organisationen* lehnen eine Bahnprivatisierung im allgemeinen und das Holding-Modell im besonderen nicht nur aus verkehrspolitischen und finanziellen Gründen ab. Wir sehen in einer Bahnprivatisierung, konkretisiert mit dem Holding-Modell, einen grobe und historisch kaum wieder gut zu machende Verletzung der gesellschaftlichen Verantwortung, die die Politik und die Verbände gegenüber den Eisenbahnen, den Beschäftigten bei den Schienenverkehrsunternehmen, den Fahrgästen und späteren Generationen haben.

4.1. *Verfassung*

Artikel 87e des Grundgesetzes lautet: “Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.”

Dieser GG-Artikel enthält keineswegs nur ein “Infrastrukturgebot” des Bundes, wie dies in der vorherrschenden Fachliteratur behauptet wird. Vielmehr verpflichtet er den Bund auch dazu, auf diesem Schienennetz für (ausreichende) *Verkehrsangebote* zumindest im Personenfernverkehr, wenn nicht auch im Güterverkehr “Rechnung zu tragen” - und zwar “zum Wohle der Allgemeinheit”, insbesondere orientierend an “den Verkehrsbedürfnissen”. (Der Personennahverkehr wird in dem GG-Artikel ausgeklammert, da dieser seit 1994 Ländersache ist. Dabei wird der Schienenpersonennahverkehr noch eindeutiger als der Fernverkehr als Teil der Daseinsvorsorge definiert).

Jede Bahnprivatisierung widerspricht damit der verfassungsrechtlichen Verpflichtung: Private Investoren orientieren sich grundsätzlich nicht an einem “Wohl der Allgemeinheit” und nicht an den “Verkehrsbedürfnissen”. Für sie gib es allein das Kriterium der “auskömmlichen Rendite”. Interessanterweise wurde der zitierte Artikel 87e erst 1993 in das Grundgesetz eingefügt. Damit sollten Befürchtungen entkräftet werden, die damalige “Bahnreform” würde auf eine materielle Privatisierung der Eisenbahnen hinauslaufen.

Bilanz: Eine Bahnprivatisierung widerspricht den Vorgaben der Verfassung. Das Grundgesetz weist den Eisenbahnen eine wichtige Rolle für die Daseinsvorsorge zu – sowohl im Bereich der Schieneninfrastruktur, als auch bei den Verkehrsangeboten. Das Holding-Modell würde just die Anforderung der Verfassung, auch bei den Angeboten im Schienennetz dem Allgemeinwohl und den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen, widersprechen.

4.2. *Bahnprivatisierung und Umwelt- und Klimaschutzpolitik*

Das verkehrspolitische Umfeld hat sich in den letzten Jahren durch die gravierenden Energie-, CO₂- und Klimaprobleme erheblich verändert. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik darf sich wegen der besonderen Umwelt-, Klima- und Kostenrisiken des Auto- und des Flugverkehrs nicht mehr vorrangig auf den Straßen- und den Luftverkehr und den Ausbau der dafür erforderlichen Infrastrukturen stützen. Erforderlich ist stattdessen die Entwicklung einer alternativen Verkehrspolitik, in welcher die Vermeidung und die Verlagerung von Verkehren und Transporten an erster Stelle stehen.

Hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung spielen bei den motorisierten Verkehrsarten der schienengebundene Verkehr im allgemeinen und die Eisenbahn im besonderen die entscheidende Rolle. Die Schiene weist gegenüber dem Straßenverkehr (Pkw, Lkw, oft auch Bussen) und der Luftfahrt (bei Inlandsflügen und hinsichtlich eines großen Teils der innereuropäischen Verbindungen) eine erheblich günstigere Klima-, Umwelt- und Kostenbilanz aus. Dies gilt für alle relevanten Teilbereiche – für den Personenfernverkehr, für den Personennahverkehr, für den Güterfern- und für den Güternahverkehr. Diese Bilanz wird heute auch von der offiziellen Verkehrspolitik vorgenommen. Grundlage dafür ist das Wissen um die “externen Kosten des Verkehrs”.

Wenn diese Grundannahmen akzeptiert werden, dann folgert daraus die Notwendigkeit, den schienengebundenen Verkehr allgemein zu fördern, die Schienen-Infrastruktur auszubauen und in moderne Schienenfahrzeuge zu investieren. Ziel muss eine deutliche Steigerung des Anteils der Schiene am gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen respektive an der Verkehrs- und Transportleistung sein.

Eine Bahnprivatisierung und die Umsetzung des Holding-Modells zeitigen entgegengesetzte Resultate. Alle Bahnprivatisierungsmodelle – auch das aktuell debattierte Holding-Modell - gehen davon aus, dass die Anteile der Schiene im Fernverkehr rückläufig sind und dass sie im Nahverkehr nicht relevant wachsen. Während in diesen Wochen teilweise mit Titelschlagzeilen nachgerechnet wird, dass die CO₂-Ziele der Bundesregierung durch den Ausfall der “Biospritbeimengungen” gefährdet seien, finden sich kaum vergleichbare Argumentationen, wonach die Bahnprivatisierung zum weiteren Anstieg der Anteile des Straßen- und des Luftverkehrs und dadurch zu deutlich gesteigerten CO₂-Emissionen beiträgt.

Bilanz: Angesichts des Klimawandels ging die Bundesrepublik Deutschland – zuletzt auf der Umweltkonferenz im Dezember 2007 in Bali - weitreichende Verpflichtungen hinsichtlich einer nachhaltigen Politik ein. Diese erfordern eine Förderung des Schienenverkehrs. Eine Privatisierung der Bahn konterkariert alle diesbezüglichen Verpflichtungen. Sie trägt zur Steigerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei.

4.3. “Bahn der Zukunft” widerspricht Bahnprivatisierung und Holding-Modell

Bahn für Alle argumentiert nicht nur gegen eine Bahnprivatisierung und gegen das Holding-Modell. Das Bündnis entwickelte auch das Modell für eine “Bahn der Zukunft” als Alternative zur Bahnprivatisierung und zur aktuell real existierenden DB AG. Die fünf zentralen Elemente dieser Alternative stehen in direktem Gegensatz zur Bahnprivatisierung via Holding-Modell.

Öffentliches Eigentum: Eine Bahn der Zukunft kann nur dann dem Gebot der Verfassung entsprechen und der gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden, wenn sie sich zu hundert Prozent in öffentlichem Eigentum befindet. Dies steht offenkundig in Widerspruch zu allen Bahnprivatisierungsmodellen. Aufgrund der oftmals berechtigten Kritik an der bestehenden Bahn und aufgrund guter Erfahrungen in der Schweiz und bei einigen kleineren Bahnen in Deutschland muss dabei geprüft werden, inwieweit eine Kombination von Bundes-, Länder- und gegebenenfalls kommunalem Eigentum (eine Kombination von Bundesbahnen, Länderbahnen und Kreisbahnen) sinnvoll ist. Eine solche weitreichende und abgestufte Dezentralisierung ist dann im Sinne von Bürgernähe angebracht, wenn begleitend elementare Bestandteile für den bundesweiten, teilweise auch europaweiten Schienenverkehrs verankert wurden: U.a. hinsichtlich der Existenz eines abgestimmten, bundes- und teilweise europaweiten Fahrplans, hinsichtlich fester Vorgaben für die Tarife und die Standards für Sicherheit und Service. Der Erfolg der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beruht zu einem guten Teil darauf, dass die schweizerischen “Privatbahnen” (die sich im Eigentum der Kantone befinden) im gesamten Bahnsystem des Landes eine zentrale Rolle spielen. Auch in Deutschland gibt es Erfolgsgeschichten von regionalen Bahngesellschaften in öffentlichem Eigentum oder – als Töchter der DB AG oder - in indirektem öffentlichem Eigentum (Usedomer Bäderbahn, SüdOstBayernBahn, Karlsruher Verkehrs-Betriebe).

Flächenbahn: Notwendig ist ein erneuter deutlicher Ausbau des Schienennetzes; hinsichtlich der Summe der im Betriebsnetz vorgehaltenen Schienenkilometer um mindestens 10.000 Kilometer, womit das Netz lediglich auf den Stand von 1990/91 gebracht werden würde. Dabei geht es einerseits um die neuerliche Integration von Regionen in das Schienennetz und andererseits um die Beseitigung von Kapazitätsengpässen. Alle bisher geplanten Großprojekte sind zu überprüfen und gegebenenfalls durch kostengünstigere und hinsichtlich der Gesamtplanung sinnvollere Alternativen zu ersetzen. Auch diese Anforderung an eine Bahn der Zukunft steht im Gegensatz zum Holding-Modell, mit dem ein weiterer Abbau der Schieneninfrastruktur verbunden ist.

Neue Fernverkehrszuggattung für die Erschließung der Regionen: Im Fernverkehr muss die Zuggattung InterRegio – oder eine Gattung, die die Funktionen dieser bis zum Jahr 2000 erfolgreichen Zuggattung übernimmt - erneut eingeführt und zum Träger des Fernverkehrs in den

Regionen und für das Segment der preissensiblen Fahrgäste werden. Eine solche Zuggattung könnte auch optimal den berechtigten Anforderungen nach Fahrradmitnahme im Fernverkehr und den Forderungen der Behindertenverbände (u.a. nach fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen) gerecht werden. Die im Fall einer Bahnprivatisierung nach dem Holding-Modell verbundene verstärkte Orientierung auf eine hohe Rendite widerspricht dieser Zielsetzung diametral und verspricht vielmehr, dass weitere Regionen vom Fernverkehr abgehängt werden.

Integraler Taktverkehr: Bei Verwirklichung einer Bahn der Zukunft sind alle Anschlüsse durch landesweite integrale Taktfahrpläne zu optimieren und dort, wo dies zur Zeit aufgrund von Streckenführung und qualitativer Mängel nicht möglich ist, mit entsprechenden Investitionen ins Netz zu ermöglichen. In allen Verkehrsarten muss die Anzahl der Verbindungen erhöht werden: Alle Stationen sollen wenigstens im Stundentakt, Mittel- und Oberzentren im Halbstundentakt erreichbar sein. Der integrale Taktverkehr hat vor schnellen Verbindungen zwischen Metropolen Vorrang. Entsprechend zählt nicht eine hohe Reisegeschwindigkeit zwischen großen Zentren. Ziel ist vielmehr eine relativ hohe "Netzgeschwindigkeit". Demgegenüber orientiert eine Bahnprivatisierung via Holding-Modell auf die verstärkte Orientierung auf Höchstgeschwindigkeit, Metropolen-Verbindungen bei gleichzeitiger Vernachlässigung der Fläche. Der integrale Taktverkehr gehört definitiv nicht zu den Essentials einer Bahnprivatisierung.

Transparentes und attraktives Tarifsysteem: Das Preisniveau für Fahrten im Schienenverkehr muss so gestaltet sein, dass es gegenüber dem Straßenverkehr und gegenüber dem Luftverkehr auf kürzeren Distanzen konkurrenzfähig ist. Familien- und Partnerfreundliche Elemente im Tarifsysteem sind auszubauen bzw. erst (wieder) einzuführen. Dazu dient die Einführung und Weiterentwicklung von Netzkarten für Länder und Regionen sowie für Jahres- und Monatszeiträume. Mit ihnen wird ein attraktiver Zugang zum System Bahn geschaffen und ein Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Pkw beseitigt. Vor allem muss das Tarifsysteem der Schiene transparent sein und durch seine Einfachheit bestechen. In Deutschland und weltweit kann man beobachten: Je stärker der Weg zur Börse und in die Privatisierung gegangen wurde, desto undurchschaubarer, komplizierter und kundenfeindlicher wurden und werden die Tarifsysteme.

Der Schienengüterverkehr muss regionale Wirtschaftskreisläufe fördern und dem Lkw im Kernsegment zur Konkurrenz werden. Die durchschnittliche Transportweite im gesamten deutschen Güterverkehr liegt bei 120 km. Doch die durchschnittliche Transportweite im Schienengüterverkehr liegt bei über 300 km. Während erstere weitgehend auf dem gleichen Niveau verharret, erhöht sich die letztere kontinuierlich. Diese Entwicklung folgt keinem Naturgesetz, sondern resultiert aus konkreten Infrastrukturvorgaben. So wurde im Zeitraum 1994 bis 2007 die Zahl der Gleisanschlüsse (Industriegleise) von 14.000 auf rund 4000 reduziert. Jede Art Bahnprivatisierung, das Holding-Modell und insbesondere ein Modell, primär den Güterverkehr und die Logistik der DB AG aus der DB AG auszugliedern, zielt darauf ab, den Schienenverkehr noch mehr ausschließlich im Fernverkehr und im kontinentalen Verkehr einzusetzen und das entscheidende Segment des Güterverkehrs dem Lkw zu überlassen. Damit aber hat die Schiene keine Chance, ihren Anteil am modal split nennenswert zu erhöhen.

***Bilanz:* Die entscheidenden Charakteristika einer "Bahn der Zukunft" können im Fall einer Bahnprivatisierung via Holding-Modell nicht nur nicht verwirklicht werden. Das Holding-Modell konterkariert vielmehr alle diese Ziele.**

4.4. Ein letztes Mal: Bahnprivatisierung und Demokratie

Eine Politik der Verkehrswende und eine Bahn der Zukunft erfüllen nicht nur umwelt- und klimapolitische Anforderungen. Sie werden auch elementaren demokratischen Grundsätzen gerecht. Die große Mehrheit der Bevölkerung hat die übergeordneten Anforderungen erkannt und fordert eine Bahn in öffentlichem Eigentum.

Seit Frühjahr 2006 gab es vier repräsentative Umfragen zum Thema Bahn (Mai 2006 durch Forsa; November 2006 durch Emnid, Juli 2007 erneut durch Forsa und März 2008 durch Emnid). Drei dieser Umfragen wurden von Bahn für Alle in Auftrag gegeben.

Dabei wurde die Zustimmung zu einer Bahn in öffentlichem Eigentum von rund 50 Prozent im Mai 2006 auf rund zwei Drittel bei den Umfragen im November 2006 und Juli 2007 und auf 70 Prozent im März 2008 gesteigert. In anderen repräsentativen Umfragen, die das Thema "Privatisierungen" allgemeiner ansprachen, gab es vergleichbare Werte. Grundsätzlich verstärkte sich in der Bevölkerung in den letzten Jahren die Kritik am Abbau von Daseinsvorsorge und an den Privatisierungen bisher öffentlich vorgehaltener Dienste (siehe der Volksentscheid in Freiburg/Bsg. gegen die Privatisierung der kommunalen Wohnungen 2006, siehe der Volksentscheid in Leipzig gegen eine Privatisierung öffentlicher – kommunaler – Unternehmen vom Februar 2008).

Im Fall der Bahnprivatisierung ist der Widerspruch zwischen der Mehrheitsmeinung in der Bevölkerung und der Position der Parteien respektive der Bundestagsabgeordneten besonders deutlich. Der Grund, weshalb die Fraktionen von CDU/CSU und SPD den vorliegenden Gesetzesentwurf zur Bahnprivatisierung nicht weiter betreiben und weshalb sie eine Bahnprivatisierung in Form eines Holding-Modells wie eine geheime Kommandosache vorantreiben, resultiert aus diesem Widerspruch. Inzwischen kann eine Bahnprivatisierung kaum mehr auf dem "ordentlichen" Weg, durch ein gesetzgeberisches Verfahren, realisiert werden. Die relativ lange Dauer eines solchen Verfahrens würde in einem anwachsenden und für die genannten Parteien peinlichen, im Verlust von Wählerstimmen mündenden Protest münden. Daher soll das Holding-Modell weitgehend verborgen vor der Öffentlichkeit durchgezogen werden. Das erklärt auch die Absicht, den Verkauf von ersten Bahnaktien noch bis Herbst 2008 durchzusetzen: So wie erfolgreich versucht wurde, das Thema Bahnprivatisierung zwischen November 2007 und Anfang März 2008 (aufgrund der Landtagswahlen in Hessen, Niedersachsen und Hamburg und aufgrund der Kommunalwahlen in Bayern) "einzufrieren", so soll nun alles getan werden, die Bahnprivatisierung schnell durchzuzocken und zu verhindern, dass die Bahnprivatisierung zu einem Thema im Bundestagswahlkampf 2009 wird.

***Bilanz:* Die deutliche Mehrheit der Bevölkerung hat offenkundig die Erwartung, dass die Politik auf eine Bahn der Zukunft orientiert und dass die Bahn in öffentlichem Eigentum verbleibt. Einer Mehrheit in der Bevölkerung geht es dabei um mehr. Das Institut für Demoskopie Allensbach, das im September 2007 die bisher umfassendste Untersuchung zu den "Deutschen und ihre Bahn" durchführte, gelangte zu dem Schluss: "Es ist anzunehmen, dass das Gefühl, die Deutsche Bahn sei ein zentraler Bestandteil der kulturellen Identität Deutschlands, auch den Widerstand der Bevölkerung gegen die Privatisierungspläne der Bundesregierung begründet."**

Literatur / verwandte Quellen

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes", Drucksache 16/6383 vom 18.9.2007.

Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags "Parlamentarische Zustimmungserfordernis beim 'Indischen Modell' -Beteiligung des Bundestages bei der Privatisierung der Deutschen Bahn AG, Dezember 2007

SPD-Parteitagbeschluss "Beschlussübersicht Nr. 45"; Film von Kern-Film "Becks Versprechen. Holding-Modell und SPD-Parteitag in Hamburg vom Oktober 2007"; Kern Film / Hermann Lorenz, März 2008.

Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG - "mit und ohne Netz", PRIMON-Gutachten, Booz Allen Hamilton, Januar 2006

Juristisches Gutachten aus dem Verkehrsministerium mit dem Titel "Teilprivatisierung Deutsche Bahn AG - Infrastruktursicherungsmodell (Holding Modell)

Prof. Karl-Dieter Bodack, "Gewinn aus Finanzmitteln für den Ausbau der Infrastruktur", März 2008

Bundestagsdebatte vom 2.Dezember 1993 zur Bahnreform

Externe Kosten des Verkehrs, Studie, erstellt von den Instituten IW, Karlsruhe, und INFRAS, Bern, Karlsruhe – Bern 2004..

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth) u.a. und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107

Perspektiven für die Deutsche Bahn nach dem Tiefensee-Gesetz, Prof. Wolfgang Hesse, Kassel, 1.11.2007

Winfried Wolf, Die sieben Tugenden einer alternativen Verkehrsorganisation, in: W. Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007, S. 372ff.

Winfried Wolf, In den letzten Zügen. Bürgerbahn und Börsenwahn, Hamburg 2006

Winfried Wolf, Strukturen der Verkehrsindustrie – Wirtschaftsinteressen und Verkehrspolitik, in: Schöller / Canzler / Knie (Hrsg.), Hamburg Verkehrspolitik, Wiesbaden 2007, S.405ff.

Winfried Wolf, „Das Beste wäre: Verzicht auf die Bahnprivatisierung“, in: Orientierungen zur Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik 109 (3/2006), herausgegeben von der Ludwig-Erhard-Stiftung, Bonn

Professor Karl-Dieter Bodack, "Die Deutsche Bahn – Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung", März 2008

Institut für Demoskopie Allensbach, "Die Deutschen und ihre Bahn", eine Dokumentation des Beitrags von Dr. Thomas Petersen, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 19.September 2007

Forsa, Manfred Güllner, "Privatisierung staatlicher Leistungen – Was wollen die Bürger?"; 19.9.2007

Bahn für Alle, Bahnprivatisierung stoppen - "Bahn der Zukunft" entwickeln! 20-Punkte-Katalog zur Zukunft der Bahn, März 2008

Bahn für Alle, Die wahre Bilanz 2007 der Deutschen Bahn AG. Kritische Betrachtung der DB Bilanz anlässlich der Bilanzpressekonferenz, März 2008

** Träger des Bündnisses "Bahn für Alle" sind mit Stand März 2008 die folgenden 15 Organisationen: Attac, Bahn von unten, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Eurosolar, Grüne Jugend, Grüne Liga, IG Metall, Jusos, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, Umkehr, VCD Brandenburg und Verdi.*

Anfang April 2008 beschloss die Jahresmitgliederversammlung des BBU (Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz), Mitglied im Bündnis „Bahn für Alle“ zu werden.