

AG Verkehr der FDP-Bundestagsfraktion  
15. November 2007

Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem sich der erste Pulverdampf verzogen hat, steht fest, dass wir in der Privatisierungsdiskussion eine völlig neue Lage haben. Alle Privatisierungsmodelle mit Netz - angefangen vom ursprünglichen Integrationsmodell á la Mehdorn, über das Eigentumssicherungsmodell von Tiefensee bis hin zum Volksaktienmodell der SPD - sind vom Tisch. Das Volksaktienmodell ist zwar formal noch Gegenstand des Berichtsauftrags, den der Koalitionsausschuss am 12. November Tiefensee erteilt hat. Dies geschah jedoch nur zur Gesichtswahrung. Es ist chancenlos - weil die Union es ablehnt und die Führung der SPD in Wirklichkeit nicht dahinter steht.

Damit ist nur noch das "Steinbrück-Holdingmodell" im Rennen und dabei handelt es sich um eine Privatisierung ohne Netz. Man muss das noch einige Male betonen, bis wirklich jeder verstanden hat, dass dies eine ganz grundlegende und wesentliche Weichenstellung im jahrelangen Streit um die Bahnprivatisierung darstellt. Die Bahnführung, Transnet und die dieses Lager unterstützenden Kreise im BMVBS haben jahrelang mit allen Mitteln versucht, eine Privatisierung mit Netz durchsetzen und ein Modell ohne Netz zu verhindern. Damit sollte erreicht werden, dass die integrierte Konzernstruktur auf Dauer erhalten und gegen geänderte politische Mehrheiten abgesichert wird. Das ist nun gescheitert.

Gestern hat sich die Bahngewerkschaft Transnet zum Steinbrück-Holdingmodell geäußert und ihre "Bedingungen" formuliert (siehe Anlage). Man muss sich einmal nüchtern vergegenwärtigen, was Transnet-Boss Hansen gestern gesagt hat. Dazu heißt es in der gestrigen Nachrichtmeldung Reuters:

"Der integrierte Konzern und die Mehrheitsbeteiligung des Bundes müssten so gesichert werden, dass dies auch bei einem Regierungswechsel nicht einfach ausgehebelt werden könne" sagte Hansen. Würden solche Sicherungen eingebaut, könnte das Holding-Modell das kleinere Übel gegenüber einem Verbleib im Status quo sein. Angesichts der politischen Machtverhältnisse sei der Status quo ein höheres Risiko, "weil die politische Mehrheit in Deutschland offensichtlich noch immer das Ziel einer Trennung verfolgt", sagte Hansen. Damit bestehe die Gefahr, dass die Gewerkschaften unter anderen Machtverhältnissen eine Trennung von Netz und Betrieb gar nicht mehr verhindern könnten."

Hansen geht also zutreffend davon aus, dass es eigentlich eine politische Mehrheit für die Trennung von Netz und Transport bei der Bahn gibt. Hansen will das nicht nur für den Augenblick nicht akzeptieren, sondern er will darüber hinaus "Sicherungen einbauen", die verhindern, dass eine zukünftige politische Mehrheit eine Entscheidung für die Trennung von Netz und Transport treffen kann. Hansen will durchsetzen, dass die Mehrheitsbeteiligung des Bundes an den Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn festgeschrieben wird und dies selbst durch politische Mehrheiten nicht geändert werden kann. In diesen Forderungen und Bedingungen kommt ein unerhörtes Demokratieverständnis zum Ausdruck. Hansen verlangt hier nicht weniger, als die politischen Gestaltungsmöglichkeiten einer zukünftigen

parlamentarischen Mehrheit zu beschneiden. Das ist ungefähr so, als würde auf einem Gewerkschaftstag beschlossen, dass Hansen auch auf zukünftigen Gewerkschaftstagen mit Mehrheit nicht abgewählt werden kann.

Das Grundgesetz trifft eine klare Regelung darüber, welche Privatisierungen im Bahnbereich möglich sind und welche nicht. Artikel 87e Absatz 3 Grundgesetz verlangt eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes ausschließlich für den Infrastrukturbereich. Die Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn können nach dem Grundgesetz vollständig privatisiert werden. Dazu bedarf es nach dem Grundgesetz nicht einmal eines Gesetzes. Es gibt keine Pflicht zur Privatisierung, aber eine Regierungsmehrheit kann sie beschließen.

Eine Bindung der zukünftigen Gesetzgeber bzw. Regierungen, wie Hansen sie verlangt, könnte nur durch eine Grundgesetzänderung erreicht werden, Eine zweidrittel Mehrheit in Bund und Ländern müsste dann beschließen, dass der Bund Mehrheitsgesellschafter nicht nur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen bleibt. Abgesehen davon, dass sich eine solche Mehrheit mit Sicherheit nicht finden wird, wäre eine solche Grundgesetzänderung auch inhaltlich kompletter Unsinn. Es gibt nicht den geringsten Grund dafür, dass der Bund auf Dauer Mehrheitsgesellschafter von Unternehmen sein soll, deren Geschäftsgegenstand nichts mit staatlichen Aufgaben zu tun hat. Hansen verlangt hier eine vollkommene ungerechtfertigte Privilegierung gegenüber Privatunternehmen, die nicht den Schutz der staatlichen Konkursfestigkeit genießen.

### **Wie viel Macht und Einfluss hat die Transnet eigentlich?**

Zu Macht- und Einflussmöglichkeiten der Transnet folgende Einschätzung:

1. Die Transnet leidet seit langem unter einem dramatischem Mitgliederschwund. 1990 gehörten ihr noch 320.000 Mitglieder an. Inzwischen sind es nur noch rund 250.000 Mitglieder. Davon dürfte sich aber bereits ein gutes Drittel bereits im Ruhestand befinden.
2. Die Transnet hat sich unter der Führung Norbert Hansen im DGB isoliert. Dies betrifft insbesondere die Privatisierungspolitik Hansens. Die Transnet wird im Netzbereich von der IG Metall und in den Transportbereichen von Verdi und der GDL attackiert. Eine stetige Mitgliederabwanderung zu diesen Konkurrenzgewerkschaften ist die Folge.
3. In der letzten Zeit gab es diverse Berichte über die Finanzlage der Transnet. Dies ist die logische Folge aus der rückläufigen Mitgliederzahl und des zunehmenden Anteils von Ruheständlern. Transnet war auf ihrem Gewerkschaftstag im August diesen Jahres gezwungen, die Mitgliedsbeiträge von 0,8 % auf 1 % der Bruttolöhne zu erhöhen. Damit ist die Transnet diejenige unter den drei Bahngewerkschaften mit dem am Abstand höchsten Mitgliedbeiträgen. In Medienberichten wurden u.a. auch auf Schulungseinrichtungen und Transnet-nahe Vereine wie den Mobilitätsverband mobifair hingewiesen. Es wurde die Frage gestellt, in wie weit hier Einrichtungen der Transnet von der Deutschen Bahn AG finanziert werden.
4. Das wichtigste Pfund, das Norbert Hansen in den Händen hielt, hat er vor zwei Jahren verloren: den unmittelbaren Kontakt zum Bundeskanzleramt. Hansen und Schröger kennen sich aus gemeinsamen JUSO-Zeiten. Es heißt, dass Hansen nur zum

Telefonhörer zu greifen brauchte, um den Bundeskanzler unmittelbar sprechen zu können. Damit ist Schluss. Die Transnet unterhält traditionell enge Beziehungen zur SPD. Insbesondere auch zur SPD-Bundestagsfraktion, aber kaum zur Union. Das Problem der Transnet besteht darin, dass sie in ihren politischen Einwirkungsmöglichkeiten dramatisch abstürzen wird, sobald die SPD einmal nicht mehr in der Regierung sitzt.

5. Die Transnet-Führung hat sich auf einen "Kuschelkurs" mit dem Bahnvorstand begeben, insbesondere bei der Frage der Teilprivatisierung. Hintergrund ist die gemeinsame strategische Idee, über eine integrierte Teilprivatisierung die Integration von Netz und Betrieb unumkehrbar zu machen. Da diese strategische Absicht aber nie offen zu gegeben wurde, blieb und bleibt bei der Basis der Transnet der Eindruck hängen, die Führung sei "für die Privatisierung". Auch wenn bisher die Proteste der Basis verhalten geblieben sind, dürfte eine zunehmende Distanzierung von Transnet-Basis und Transnet-Führung Tatsache sein. Da die Transnet seit jeher eine straff geführte Organisation ist, bei der ein "Aufmucken" der Basis unüblich ist, konnte dies noch nicht an die Oberfläche gelangen.

Zusammengefasst spricht vieles dafür, dass Macht- und Einflussmöglichkeiten der Transnet deutlich schwinden werden. Eine weitere Schwächung wird sich darauf ergeben, dass die GDL voraussichtlich als Sieger aus dem jetzigen Tarifkonflikt mit der Bahn hervorgehen wird. Am Ende dieses Tarifkonflikts dürfte nach jetziger Einschätzung ein eigenständiger Tarifvertrag für die GDL stehen und vermutlich auch materielle Verbesserungen. Nach unserem Eindruck ist es längst so, dass die Mehrheit der Eisenbahner und der Transnet-Mitglieder den Arbeitskampf der GDL zumindest klammheimlich unterstützt. Denn die Unzufriedenheit an der Basis ist gewaltig angesichts der realen Einkommensverluste von rund 10 % in den letzten zehn Jahren und zahlloser organisatorischer Umstrukturierungen, deren Sinn nicht erkennbar bzw. nicht gegeben war. In Wirklichkeit dürfte davon auszugehen sein, dass sich die Transnet in einer Krise befindet, in die sie von ihrem jetzigen Vorsitzenden Norbert Hansen hineinmanövriert wurde. Im Grunde ist die Transnet an allen Fronten isoliert. Sobald ihr durch ein Ausscheiden der SPD aus der Regierung der Kontakt zur Regierungsmacht verloren geht, wird es bei der Transnet ein böses Erwachen geben.

Abschließend noch zur heutigen Sondersitzung des Aufsichtsrates: der Aufsichtsrat hat bei seiner heutigen Sondersitzung beschlossen, den Kurs des Bahnvorstands gegenüber der GDL im Tarifkonflikt zu unterstützen. Das ist nicht weiter verwunderlich. Der Aufsichtsrat besteht fast zur Hälfte aus Transnet-Mitgliedern. Es ist bekannt, dass die Position der Bahn gegenüber der GDL von taktischen Rücksichtnahmen auf die Transnet geprägt ist.

Der Aufsichtsrat hat ferner erklärt, das Steinbrück-Holdingmodell sei unter bestimmten Voraussetzungen ein praktikabler Weg. Es müsse der Konzern in seiner integrierten Struktur erhalten bleiben, eine Privatisierung der Verkehrssparten dürfe maximal 49 % betragen und die Arbeitnehmerinteressen müssten geschützt bleiben. Auch dieser Beschluss trägt die Handschrift der Transnet. Nützen wird das allerdings nichts. Eine Festlegung zukünftiger Regierungen und Gesetzgeber auf eine Mehrheitsbeteiligung der Transportsparten ist - wie dargestellt - nur mit einer Grundgesetzänderung möglich (oder eben über eine integrierte Teilprivatisierung mit Netz - die aber gescheitert ist). Alle anderen Beschlüsse und Absprachen sind änderbar bzw. aufkündbar. Solche Erklärungen des Aufsichtsrats mögen daher zur Beruhigung der Transnet dienen. Weitergehende Wirkungen haben sie nicht.