

- Bahnprivatisierung -

**Analyse: Vereinbarkeit des neuen „Holdingmodells“
mit dem SPD-Parteitagbeschluss vom 27.10.2007**

Nach dem Bundesparteitag hat sich am 12. November der Koalitionsausschuss erneut mit der Bahnprivatisierung beschäftigt. Im Vorfeld dieser Sitzung wurde ein neues „Holdingmodell“ bekannt, das nun zusammen mit dem Volksaktienmodell Gegenstand eines Prüfauftrages ist. Wolfgang Tiefensee soll Anfang Dezember dem Koalitionsausschuss einen Bericht mit einer Bewertung der Modelle vorlegen. In einem Interview im Deutschlandfunk erklärte Wolfgang Tiefensee am 19.11.2007 folgendes:

„... das Modell, was wir jetzt prüfen, sieht genauso vor, dass es keinen Einfluss von Investoren auf die Holding gibt, sie wird nämlich überhaupt nicht veräußert, und auch keinen Einfluss auf die so genannten Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen, also die Unternehmen, die das Netz in ihrer Bilanz haben. Und das kommt dem Parteitag sehr nahe, dem Parteitagsbeschluss sehr nahe, und so denke ich, könnten wir mit beiden Modellen, wenn wir sie gründlich prüfen, an diesen Kriterien messen, unter Umständen einen Schritt vorankommen. Das wollen wir dann am 10. Dezember in aller Ruhe und nach gründlicher Prüfung besprechen miteinander.“

I. Eckpunkte des neuen „Holdingmodells“

Zu dem neuen „Holdingmodell“ sind bislang erst Grundzüge bekannt geworden, ein detailliertes Konzept gibt es noch nicht. Das „Holdingmodell“ hat folgende Eckpunkte:

- Die Verkehrs- und Logistikbereiche der DB AG (also DB Fernverkehr, DB Regio, DB Railion und Schenker AG) werden in einer Zwischenholding zusammengefasst.
- Privatisiert wird nur die Zwischenholding, nicht die Deutsche Bahn AG. Es werden nicht Vorzugsaktien, sondern normale Stammaktien mit vollem Stimmrecht ausgegeben.
- Die Infrastrukturunternehmen, also die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH, werden in einer zweiten Zwischenholding oder direkt unter der Deutschen Bahn AG zusammengefasst. Die Infrastrukturgesellschaften werden nicht teilprivatisiert.
- Die Vorstände der Deutschen Bahn AG und der Zwischenholdings sollen personenidentisch besetzt werden.
- Ein Privatisierungsgesetz ist nicht erforderlich. Art. 87e Grundgesetz verlangt nur für die Privatisierung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Gesetz, diese werden hier jedoch nicht privatisiert.
- Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung muss nur vertraglich abgeschlossen werden und bedarf keiner gesetzlichen Verankerung.
- Die Beteiligung des Bundesrates ist nicht erforderlich. Dies folgt ebenfalls aus Art. 87e Grundgesetz.

II. Der Inhalt des Parteitagsbeschlusses vom 27. Oktober 2007 (Beschlussübersicht Nr. 45):

Der Parteitagsbeschluss (Volltext siehe Anlage) hat im Wesentlichen folgenden Inhalt:

1. Gewährleistung von Mobilität als Aufgabe der Daseinsvorsorge des Bundes mittels der Deutschen Bahn AG.
2. Erhalt des integrierten Konzerns.
3. Keine Einschränkung der Eigentumsrechte des Bundes, wozu erforderlich ist:
 - „Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben. Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar...Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab.“
 - Übernahme der Infrastruktur in das Eigentum des Bundes, strenge Regelungen zur Besetzung von Aufsichtsräten sowie Satzungsänderungen.
4. Da dem Bundesparteitag bewusst war, dass das Volksaktienmodell vermutlich auf Einwände beim Koalitionspartner treffen werde, wurde nach Diskussion und auf Vorschlag des Parteivorsitzenden folgende Formulierung gefunden:

„Sollte dieses Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien nicht durchgesetzt werden können, dann beauftragt der Parteitag den neu gewählten Parteivorstand nach Beteiligung des Parteirates, der Landes- und Bezirksvorsitzenden sowie der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitiker des Bundes und der Länder jedwede vorgeschlagene Lösung zu beurteilen. Der Parteivorstand wird auch im Lichte der Debatten auf dem Hamburger Parteitag urteilen und diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung übertragen.“

III. Vereinbarkeit des neuen „Holdingmodells“ mit dem Parteitagsbeschluss

1. Der **Parteitagsbeschluss spricht durchgängig von der „Deutschen Bahn AG“**, differenziert also nicht zwischen Infrastrukturbereichen einerseits und Verkehrs- und Logistikbereichen andererseits. Der Parteitagsbeschluss hat nach Sinn, Zweck und Stoßrichtung die Bahn als Gesamtunternehmen im Blick. Es ist ausdrücklich vom „integrierten Konzern“ die Rede. Die „Erreichbarkeit und Mobilität in der Fläche“ wird als „zentrale Aufgabe“ beschrieben, die der Bund mittels der Deutschen Bahn AG in Zukunft erfüllen soll.
2. Das zentrale **Anliegen des Parteitagsbeschlusses** ist darauf gerichtet, den Einfluss von privaten Investoren auf „die Unternehmenspolitik“ zu verhindern. Dieses Anliegen bezieht sich eindeutig nicht nur auf die Infrastrukturbereiche. Wäre nur das die Intention gewesen, hätte dies durch eine entsprechende Formulierung leicht zum Ausdruck gebracht werden können. Dass eine Fokussierung auf den Infrastrukturbereich nicht gemeint ist, ergibt sich auch daraus, dass für den Infrastrukturbereich – zusätzlich zum Instrument der stimmrechtslosen Vorzugsaktie – eine Sicherung durch die „Übernahme von Schienennetz, Verkehrsstationen und der Energieversorgung in das Eigentum des Bundes“ vorgesehen ist. Daraus ergibt sich unzweifelhaft, dass eine doppelte, additive Sicherung vorgesehen ist: generell für alle Unternehmensbereiche soll der Ausschluss des Einflusses von Privatinvestoren gelten, darüber hinaus soll

die Infrastruktur auch dem stimmrechtslosen Eigentum von Privaten entzogen werden.

3. Die **Festlegung auf die „stimmrechtslose Vorzugsaktie“** auch für die **Verkehrsbereiche** im Parteitagsbeschluss ergibt sich daraus, dass gerade die Verkehrsbereiche Funktionen erfüllen, bei denen eine Ausrichtung auf private Aktionärsinteressen schädlich und eine Stimmrechtsausübung durch Aktionäre deshalb vermieden werden muss:
 - Im **Personenfernverkehr** geht es darum, dass Abkoppeln weiterer Städte und Regionen zu verhindern. Seit Jahren wird das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG ausgedünnt. Diese Tendenz würde sich im Holdingmodell nochmals verschärfen. Es ist klar, dass die Einbeziehung geographischer Randlagen betriebswirtschaftlich immer unattraktiver ist als eine Beschränkung auf die Ballungsgebiete. Im Holdingmodell hingegen würden Privatinvestoren sich nicht an verkehrs-, umwelt-, struktur- und sozialpolitischen Interessen, die auf ein möglichst großes Fernverkehrsnetz gerichtet sind. Privatinvestoren im Holdingmodell würden deshalb ihre Stimmrechte einsetzen, um eine Unternehmensstrategie zu erzwingen, die auf eine betriebswirtschaftliche Optimierung des Verkehrsangebotes gerichtet ist.
 - Im **Regionalverkehr** geht es um eine klassische Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Deutsche Bahn AG wird noch auf lange Jahre der dominierende Anbieter von Nahverkehrsleistungen bleiben. Sie wird als verlässlicher Partner der Länderinteressen aber nur dienen können, wenn auch im Regionalverkehr keine einseitige Orientierung auf Gewinninteressen eintreten wird. Genau das steht aber zu befürchten, wenn im Holdingmodell Privatinvestoren das Sagen bekommen.
 - Für das verkehrspolitische Ziel, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist der **Güterverkehr** von zentraler Bedeutung. Die einzelnen Marktsegmente des Schienengüterverkehrs sind jedoch sehr unterschiedlich profitabel. Ganzzugsverkehre, mit denen wenige Punkte miteinander verbunden werden, sind hochprofitabel. Der Wagenladungsverkehr, mit dem die Fläche bedient wird, ist dagegen unprofitabel. Bereits in den letzten Jahren wurde der Einzelwagenverkehr der Deutschen Bahn stark eingeschränkt. Es ist aber klar, dass sich diese Tendenz im Holdingmodell nochmals dramatisch verschärfen wird, da dort private Aktionäre stimmberechtigt sind. Auch hier gilt: private Aktionäre mit vollem Stimmrecht werden nicht ein Allgemeininteresse an der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene im Auge haben, sondern ausschließlich die Profitabilität. Damit wird aber eine interne Quersubventionierung unrentabler Güterverkehre durch hochprofitable Ganzzugsverkehre in Zukunft entfallen.
4. Durch die **Personenidentität** der Vorstände von Deutscher Bahn AG (im Alleineigentum des Bundes) und der Verkehrs-Holding (privatisiert), schlägt der Einfluss der privaten Aktionäre unweigerlich auch auf die Deutsche Bahn AG und damit auf die Infrastrukturtöchter durch. Das „Sagen“ in dem ganzen Konglomerat haben die Privaten – sonst würden sie gar nicht erst einsteigen.
5. Das „Holdingmodell“ ist eine **Rutschbahn in Richtung einer Vollprivatisierung** der Verkehrs- und Logistikbereiche. Dies folgt daraus, dass eine Privatisierungsgrenze im Grundgesetz für diese Bereiche nicht vorgesehen ist. Deshalb ist es nur eine Frage der Zeit, bis aus der zunächst vorgesehenen Teilprivatisierung eine Vollprivatisierung dieser Bereiche wird. Dann jedoch werden ausschließlich die privaten Aktionärsinteressen die Strategie des Unternehmens bestimmen. Es ist offenkundig, dass der zentrale Satz des Parteitagsbeschluss „Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben“ in diesem Fall völlig konterkariert wäre.

IV. Zusammenfassung und Ergebnis

Das neue „Holdingmodell“ und der Parteitagsbeschluss vom 27.10.2007 sind miteinander unvereinbar. Dies zeigt ein Vergleich der Eckpunkte des Holdingmodells mit den Kernaussagen des Parteitagsbeschlusses. Beim Holdingmodell würde private Investoren über ihr Stimmrecht massiven Einfluss auf die Unternehmenspolitik der Verkehrsbereich an der Deutschen Bahn erlangen. Gerade die Funktionen dieser Verkehrsbereiche im Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr und deren Bedeutung für eine sozialdemokratische Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik ist jedoch die Intention des Parteitagsbeschlusses.

Sollte der Koalitionsausschuss gleichwohl das neue „Holdingmodell“ beschließen wollen, wäre nach einer Beteiligung der sozialdemokratischen Parteigremien eine Beschlussfassung durch einen Parteitag unverzichtbar.