

SPD/Volksaktien

Kritik eingebunden

von Winfried Wolf

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erklärte am 21. August, er sehe eine „Volksaktie bei der Bahn als einen interessanten Vorschlag“. Tags zuvor hatte der SPD-Parteivorstand die SPD-Bundestagsfraktion dazu aufgefordert, „ein Volksaktienmodell mit nicht stimmberechtigten Vorzugsaktien zu prüfen“. Wie passt das zusammen? Die SPD-Mehrheit im Bundestag betreibt seit rund einem Jahr das Modell einer besonders weitreichenden Bahnprivatisierung: 49,9 Prozent des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG – die Infrastruktur faktisch inbegriffen – sollen für schlappe 10 Milliarden Euro an private Investoren gehen. Ein vehementer Verfechter dieses Modells ist Tiefensee, der dabei nur von Bahnchef Hartmut Mehdorn und dem Transnet-Vorsitzenden Norbert Hansen übertroffen wird. Das Volksaktien-Modell jedoch wurde von den SPD-Linken Hermann Scheer und Andrea Ypsilanti mit dem Argument in die Debatte eingebracht, damit würde die Bahn vor dem Zugriff privater Investoren geschützt.

Leider erweist sich das Volksaktienmodell als Instrument, mit dessen Hilfe der in der SPD weit entwickelte Widerstand gegen die Bahnprivatisierung geschwächt, wenn nicht integriert werden könnte.

Zunächst ist das „Volksaktienmodell“ als solches untauglich. Volksaktien haben – siehe Telekom – zu Recht einen schlechten Ruf; sie in den Wochen der allgemeinen Finanzturbulenzen anzupreisen, ist kühn. Sodann sind Volksaktionäre eben zuallererst Aktionäre: Sie wollen eine akzeptable Dividende und akzeptable Aktienkurse sehen. Nun weist aber die Bahn dann keine Gewinne aus, wenn die Methoden der kreativen Buchführung durchschaut werden. Ihre aktuellen Gewinne entstehen, weil erstens auf Substanz gefahren wird (was sich rächt), weil zweitens der Staat jährlich mehr als zehn Milliarden Euro an die Bahn zahlt (womit Volksaktionäre mit staatlichen Subventionen alimentiert würden) und weil drittens ein sehr großer Teil des Anlagevermögens der Deutschen Bahn AG – so alle Neubaustrecken – nicht in der Bilanz auftaucht (womit viel zu geringe Abschreibungen vorgenommen, die Gewinne auf ein zu niedriges Kapital bezogen und künstlich überhöhte Renditen vorgegaukelt werden). Wenn Private Anteile an der DB AG übernehmen wollen, dann macht das Sinn, wenn Kosten (bei Personal und Angeboten) massiv reduziert, staatliche Subventionen gnadenlos abgegriffen und die 34.000 km Trassen und die 5.000 Bahnhöfe als Steinbruch zur Selbstbedienung begriffen werden. Die zur Debatte stehenden Investoren wollen just dies. Nun sagen Scheer/Ypsilanti: Die Volksaktionäre haben ja kein Stimmrecht; und der Bund soll mit seinen 51 Prozent der Anteile eine „gute Bahnpolitik“ machen. Gute Bahnpolitik heißt aber, kaum Gewinne zu erzielen bzw. vorhandene Gewinne im Interesse der Fahrgäste zu reinvestieren. Eine solche Politik missfällt arabischen und russischen Investoren ebenso wie den Volksaktionären.

Das Volksaktienmodell Bahn ist, wie zuvor vergleichbare Modelle bei VW, Veba und Telekom, irreführend, weil damit Volkseigentum vorgetäuscht, in Wirklichkeit aber der Ausverkauf öffentlichen Eigentums betrieben wird. Die Deutsche Bahn AG gehört längst dem Volk. Sie befindet sich zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes. Dafür wurden in den vergangenen 100 Jahren von den Steuerzahlenden riesige Beträge aufgewandt.

Hunderttausende Bahnbeschäftigte haben in den vergangenen Jahrzehnten für das gesellschaftliche Eigentum Bahn geackert. Warum soll „das Volk“ dafür nochmals bezahlen? Weil die Bahn Geld braucht? Wofür? Um hierzulande Schienen abzubauen und eine

Schientrasse Deutschland – Russland – China zu realisieren? Bräuchte die Bahn Kapital, um den Schienenverkehr im Inland zu verbessern, könnte sie ihre schienenfremden Engagements verkaufen und ihr Anlagevermögen richtig, nämlich weit höher als bisher, bewerten. Die Behauptungen, man betreibe das eine oder andere Privatisierungsmodell, um an „frisches Kapital“ zu kommen, entpuppen sich als haltlos. Die aktuelle Bahn genießt ein optimales Rating und zahlt relativ niedrige Kreditzinsen. Jede Aufgabe des 100-prozentigen Bundeseigentums muss das Rating verschlechtern und die Kapitalkosten erhöhen. Doch alle Debatten über das Volksaktienmodell als solches sind sekundär. Entscheidend ist seine erklärte Kompatibilität mit dem Bahnprivatisierungsgesetz der Bundesregierung. Im zitierten Beschluss des SPD-Parteivorstand heißt es, das Volksaktienmodell solle „im Rahmen der vom Bundeskabinett beschlossenen Bahnprivatisierung“ geprüft werden. Im ursprünglichen Papier von Ypsilanti/Scheer steht, der Vorschlag sei „weitgehend kompatibel mit dem Bahnprivatisierungsgesetz“. Das Volksaktienmodell beinhaltet damit, wie der Gesetzentwurf der Bundesregierung, das grundsätzliche Ja zur Aufgabe des 100prozentigen Eigentum des Bundes an der Bahn. Gleichzeitig wird der derzeit ernsthaft gefährdete Zeitplan für den Bahnausverkauf weitgehend akzeptiert: Die erste Lesung des Gesetzesentwurfs soll direkt nach der Sommerpause stattfinden. Angestrebt ist eine Schlussabstimmung im Bundestag „bis Mitte Oktober“, so Fraktionschef Peter Struck, der damit den am 26. Oktober beginnenden SPD-Parteitag im Blick hat.

Um Klartext zu reden: „Der Weg in den Ausverkauf der Bahn, so wollen es seine Befürworter, sei unumkehrbar. Es könne deshalb nicht mehr über das Ob, sondern allenfalls über das Wie diskutiert werden. Angesichts der weitreichenden Folgen und der Werte, um die es bei dieser Privatisierungsentscheidung geht, muss aber die Debatte über ... die Strategie der Bahn geführt werden ... Wir lehnen eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Das Unternehmen muss vollständig in öffentlichem Eigentum bleiben.“ Als Hermann Scheer diese Sätze in seinem „Memorandum“ im März 2007 veröffentlichte, sah es so aus, als könnten sich die Privatisierer die Beute Bahn weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit aneignen. Das hat sich seither grundsätzlich geändert – auch dank des Engagements von Hermann Scheer. Zwei Drittel der Bevölkerung lehnen laut Umfragen von Forsa und Emnid die Bahnprivatisierung ab. Die Massenmedien greifen das Thema erstmals breit auf. Im Bundesrat meldeten mehrere Länder weitreichende Opposition gegen den Regierungsentwurf an. Zwei Landesparteitage der SPD reichten Anträge an den SPD-Bundesparteitag ein, die auf ein Nein zur Bahnprivatisierung hinauslaufen; drei weitere Landesparteitage lehnen das Privatisierungsgesetz ab. Diese Chancen müssen genutzt werden. Das aber heißt zuallererst, zum vorliegenden Bahnprivatisierungsgesetz und zu dem provokativ undemokratischen Zeitplan der Bundesregierung beim Bahnausverkauf Nein zu sagen.

Winfried Wolf ist Sprecher der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn und aktiv im Aktionsbündnis Bahn für Alle, zu dem sich 13 Organisationen, darunter attac, BUND, Grüne Jugend, Naturfreunde, Eurosolar, Robin Wood und ver.di zusammengeschlossen haben.