

Börsengang-Aufschub:

# Zeit zum Nachdenken

## Bisherige Diskussion über „Netz und Verkehr“ war einfalllos

➤ Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Verschiebung des Börsengangs der Deutschen Bahn AG, die der Aufsichtsrat am 22. September beschlossen hat, und fordert die Politik auf, die Form des Börsengangs des größten deutschen Verkehrsunternehmens neu zu überdenken. Die bisherige Diskussion für und gegen den Börsengang war einfalllos. Die Verschiebung gibt Gelegenheit, die Frage zu überdenken, ob und in welcher Form Schienenwege und Grund und Boden der Bahnhöfe privatisiert werden sollen.

Die Bahnreform von 1994 wollte die DB AG nach einer Übergangszeit in mehrere Gesellschaften aufspalten und vernetzen. Hartmut Mehdorn wollte das Gegenteil in der unternehmerisch richtigen Erkenntnis, dass das Schienennetz ein Schlüssel zur wirtschaftlichen und politischen Macht ist. Daher wurde die Diskussion um die Frage, wie das Schienennetz organisiert werden sollte, nur darüber geführt, ob die Bahnreform nach den Vorgaben von 1994 vollendet wird oder nicht. Von Mehdorn kam immer das Argument, dass mit dem Börsengang „die Bahnreform vollendet“ werden sollte, und von der Gewerkschaft Transnet war wiederholt zu hören, mit einer Tren-

nung von Netz und Verkehr werde „das System Schiene zerschlagen.“ Doch das eine Argument ist so falsch wie das andere.

### Grundgesetz gegen vollständige Netz-Privatisierung

Völlig aus dem Blick der politischen Diskussion geraten ist das Grundgesetz. Im Rahmen der Bahnreform 1994 haben die Bundesländer durchgesetzt, dass der Bund das Schienennetz zu maximal 50 Prozent privatisieren darf. In Artikel 87e Absatz 2 des Grundgesetzes heißt es:

#### Zitat

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt aufgrund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetze geregelt.“

Das bedeutet: Würde der Konzern DB AG an die Börse gebracht, so dürfte der Bund maximal 50 Prozent der Aktien verkaufen. Damit wäre die Bundesregierung auf Dauer dem Gemeinschaftseigentum und der Zusammenarbeit mit privaten Anlegern ausgeliefert, auch hinsichtlich der Verkehrsunternehmen. Zwar hat der Bund auch die Aktien von Post und Telekom noch nicht vollständig verkauft, aber bei diesen Unternehmen ist das nur eine Frage der Zeit. Die

Folgen eines dauerhaften „Joint Venture“ zwischen Anlegern und Staat bei den Verkehrsunternehmen der Bahn sind bisher nicht ernsthaft durchdacht worden. Die Lösung würde früher oder später in der Aufspaltung der Holding gesucht.

### Bundestag und Bundesrat haben die Verkaufsgewalt

Hartmut Mehdorn hat seit seinem Amtsantritt den Eindruck erweckt, er sei derjenige, der bestimmt, wann die DB an die Börse geht. Dass weder er noch die Regierung das entscheiden, ist anscheinend aus seinem Blickfeld verschwunden. Nach dem vorgenannten Artikel 87e des Grundgesetzes entscheiden Bundestag und Bundesrat durch Gesetz. Beim Bundestag hat sich Mehdorn Schritt für Schritt die Zustimmung verschertzt. Ein gescheitertes Preissystem, der Ausgabenstopp, zwei Preiserhöhungen in diesem Jahr, der rüde Umgang mit Kritikern bis hin zum Prozess wegen kritischer Äußerungen des FDP-Bundestagsabgeordneten Horst Friedrichs – das hat selbst die regierungstreuen SPD-Abgeordneten auf Gegenkurs gebracht. Die Beschlüsse des Verkehrsausschusses im Mai und des Bundestags-Plenums im Juni, mit denen die Bundesregierung zur Prüfung von Alternativen des Börsengangs des Gesamtkonzerns aufgefordert wurde, und die Forderungen nach Mehdorns Rücktritt bei der Sondersitzung des Verkehrsausschusses, unmittelbar nachdem die Zurückstellung des Börsengangs bekannt wurde, sprechen eine deutliche Sprache. Auch der Bundesrat muss dem Börsengang zustimmen – und damit ist kaum zu



**Modell Mehdorn:  
Macht über Züge  
und Stationen**

Der Sony-Tower, die DB-Machtzentrale, hinter dem Eingang zum Bahnhof.



**Realität:  
Trennung von Netz und Verkehr**

Der Metronom fährt nur auf DB-Gleisen. Gleiches Recht für alle?

rechnen. CDU und FDP dominieren die Länderkammer und haben inzwischen eindeutig Position gegen die Privatisierung des Netzes bezogen. Aber nicht nur das: Bei den Ländern sitzt der Groll gegen die DB tief. Sie hat zwar noch in vielen Ländern „große“ Verkehrsverträge erhalten, aber nur teils aufgrund ihrer ungeheuren Machtposition aus Arbeitgeber und Investor, teils aufgrund der Tatsache, dass nur die DB über genügend Lokomotiven und Wagen verfügt.

### Gewerkschaft macht Angst

Es wäre längst an der Zeit gewesen, über alternative Modelle des Börsengangs und der Verwaltung des Schienennetzes nachzudenken. „Zerschlagung des Systems“ war das Schlagwort. Doch das Schlagwort taugt nicht viel. Hans-Heinrich Grauf vom Eisenbahnbundesamt (*Eisenbahntechnische Rundschau 2004 (Heft 9) S. 546 ff*) kommt zu dem Ergebnis: „Die technisch-physikalischen Zusammenhänge, die die Grundlage des Systems Bahn bilden, haben sich nicht geändert. Neu sind lediglich Schnittstellen organisatorischer Art zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen. Sicherheitsprobleme [...] können nur dann entstehen, wenn das etablierte Regelwerk von einzelnen Beteiligten in Frage gestellt wird ...“ Doch im politischen Raum mochte sich niemand mit den Gewerkschaften anlegen, die die Diskussion darüber durch Angst machende Schlagworte blockierten. Immerhin hat Mehdorn die Chance, dass er selbst die Börsenbahn vor die Wand fährt und nachweist, dass es so nicht geht.

### Grund und Boden als Machtfaktor

Hartmut Mehdorn hat erkannt, dass Grund und Boden des Schienennetzes ein wichtiger Machtfaktor ist. Grundstücke sind nicht nur die Grundlage der Kredit-

gewährung an private Unternehmen. Infrastruktur mit Monopolcharakter ist darüber hinaus ein politischer Machtfaktor. Die Industrie hat diese Machtstellung durch die rigorose Stilllegung von Gleisanschlüssen und Zulaufstrecken schon zu spüren bekommen (*siehe Seite 6 in dieser Ausgabe*). Dort konnte die Erkenntnis, dass man es bei DB-Netz mit einem Monopol-Zulieferanten zu tun hat, am ehesten reifen. So ist es kein Wunder, dass es dem BDI-Präsidenten Michael Rogowski vorbehalten blieb, gegen die Privatisierung des Netzes einzutreten, um der Industrie die politische Einflussnahme auf das Netz sicherzustellen (*siehe Seite 7 in dieser Ausgabe*).

### Alternativen der Organisation

Es gibt zahlreiche alternative Organisationsmodelle für die Gestaltung eines neuen Unternehmens „Bahn“. Kern jeder Alternative muss sein, dass Grund und Boden der Infrastruktur in staatlicher Hand bleiben. Darauf hat PRO BAHN bereits im 11. Oktober 2000 in einer Anhörung vor dem Deutschen Bundestag hingewiesen. Dort sagte PRO BAHN-Vorstandsmitglied Joachim Kemnitz (*PRO BAHN Zeitung 4/2000, Sonderheft zur Anhörung*):

#### Zitat

*Einen weiteren möglichen Lösungsansatz sieht PRO BAHN darin, dass der Grund und Boden, auf dem sich Eisenbahnlinien befinden, im unmittelbaren Staatsbesitz verbleibt, während die Ausstattung und Bewirtschaftung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen einer – stark kontrollierten – Infrastrukturgesellschaft übertragen wird, die auch Betreiber des Verkehrs sein kann. Diese Aufteilung ist bereits bei einigen regionalen Eisenbahnen in Deutschland, die vor 1994 von der öffentlichen Hand erworben werden konnten, erfolgt und hat sich be-*

- währt. Diese Trennung bietet die Möglichkeit
- von Wettbewerb auch beim Netzerhalt (zeitlich begrenzte Vergabe, Ausschreibung, Kündigung des Nutzungsverhältnisses bei Unzuverlässigkeit),
- der Durchsetzung von politischen Aufträgen auch gegen den Netzbetreiber,
- von unterschiedlichen Lösungen für regionale und überregionale Bahnlinien.

Die DB selbst hat bereits zahlreiche Schienestrecken verpachtet, ohne dass jemand daran Anstoß genommen hat. Die wichtigsten Beispiele sind die Strecken von Karlsruhe nach Freudenstadt und Heilbronn, auf denen die Albtal-Verkehrsgesellschaft erfolgreich Personen- und Güterverkehr betreibt. Dabei ist die Sanierung der Strecken ungleich effizienter und preiswerter erfolgt als bei DB-Strecken. Richtungsweisend ist aber auch die Organisation von Schönbuchbahn und Ammertalbahn, wo Zweckverbände das Eigentum an der Strecke innehaben, aber private Unternehmen den Unterhalt besorgen.

### Gute Gründe zum Nachdenken

Der Staat kann sich aus der Finanzierung des Schienennetzes nicht zurückziehen. PRO BAHN hält daher eine klare Trennung von staatlichen und unternehmerischen Interessen für notwendig. Mit der bisher diskutierten Börsenbahn ist das nicht zu erreichen. Die Privatisierung des Schienennetzes in Großbritannien ist bereits gescheitert, das sollte zu denken geben. Dort hat der Steuerzahler die Privatisierung und die Rückführung des Schienennetzes an den Staat viermal bezahlt (*siehe der Fahrgast 2/2004 S. 5 ff*). Bahnhöfe und Bahnlinien sind Infrastruktur von öffentlichem Interesse wie Schulen und Rathäuser und dürfen nicht zum Spielball von Anlegerinteressen werden.

#### Modellhaft: Grund und Boden in Staatshand



*Die Ammertalbahn (hier in Pfäffingen) steht im Eigentum eines Zweckverbandes. Auf den Schienen fahren DB-Züge.*

#### Britische Erfahrung: Gemeinnütziges Netz in Staatshand



*Nach der Pleite zurück an den Staat: das britische Eisenbahnnetz. Ein Class-168-Dieseltriebwagen der Chiltern Railways, die u. a. die Verbindung von London nach Birmingham bedienen.*