

## Das „Eigentumsmodell“

### Oder: Die schiefe Ebene zur Totalprivatisierung

**Seit einigen Tagen präsentiert die Große Koalition das „Eigentumsmodell“ als mögliche konkrete Form der Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Das Aktionsbündnis „Bahn für Alle“ erkennt darin eine versteckte Form der Totalprivatisierung.**

Das „Eigentumsmodell“ soll es (fast) allen recht machen: Das Netz bleibt staatlich. Also angeblich keine „irreversible Entscheidung“. Der Transport ist zwar weitgehend privatisiert. Doch es gibt eine Art „Generalvertrag“, mit der die DB AG für die Bewirtschaftung des Netzes verantwortlich bleibt. Also angeblich keine Zerschlagung des Konzerns.

Zunächst stellen sich drei Fragen:

*Erstens:* Ist die neue, staatliche Infrastrukturgesellschaft nur identisch mit der Netz AG? Wo bleiben die in der AG Station & Service zusammengefassten rund 5500 Bahnhöfe? Bleiben letztere bei der teilprivatisierten DB AG, dann verfügt diese über Hunderte Filet-Immobilien in Citylagen, in die in den letzten 150 Jahren umgerechnet Dutzende Milliarden Euro an öffentlichen Gelder flossen.

*Zweitens:* Was ist mit den „falsch verbuchten Immobilien“? Laut Bundesrechnungshof hat die DB AG eine größere Zahl wertvoller Bahnhöfe und Trassen nicht, wie gesetzlich erforderlich, bei den entsprechenden Infrastrukturgesellschaften, sondern bei der Holding bilanziert. Bekannt wurde, dass dies auf die Hauptbahnhöfe in Frankfurt/M. und Hamburg und auf die Trassen im Berliner Hauptbahnhof. Bleibt es dabei, würden diese Grundstücke mit teilprivatisiert.

*Drittens:* 15 Milliarden Euro Verbindlichkeiten von insgesamt 25 Milliarden Euro Bahnschulden lasten auf dem Netz. Wenn das Netz als eine Bundesgesellschaft weiter geführt wird, übernimmt der Bund 60 Prozent der gesamten Schulden, die die DB AG im Zeitraum 1994 bis 2006 anhäufte. Allein die Übernahme dieser Bahnschulden läge beim Doppelten dessen, was die Privatisierung der Rest-DB-AG erbringt.

Entscheidend aber ist: Das „Eigentumsmodell“ wird sich in der Praxis kaum von der Totalprivatisierung des integrierten Unternehmens unterscheiden. Die DB AG bleibt faktisch Herrin über das Netz. Sie wird auch die aus Steuermitteln bezahlten Investitionen für das Netz kontrollieren. Das Eigentumsmodell wird sich als großer Verschiebebahnhof für gewaltige Transfers öffentlicher Gelder erweisen.

Letzten Endes stellt das Eigentumsmodell eine schiefe Ebene dar, sodass alle Formen einer Radikalprivatisierung vorstellbar werden. So sieht das auch Horst Friedrich, der verkehrspolitische Sprecher der FDP: „An der FDP soll das nicht scheitern.“

**Bilanz: Mit dem „Eigentumsmodell“ wird zunächst die entscheidende Frage „Warum überhaupt privatisieren?“ ausgeblendet. Sodann wird der Kernbereich dessen, was in die Hände der privaten Heuschrecken gelangt, erneut entschuldet. Schließlich werden die Schleusen für eine Radikalprivatisierung geöffnet.**