

Bericht über die Zweite Anhörung im Verkehrsausschuss zur „Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG“ (1. Juni 2006)

Am 1. Juni fand die zweite Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags zur „Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG“ statt. Während bei der ersten Anhörung am 10. Mai – mehr oder weniger unabhängige – Sachverständige geladen waren, waren dieses Mal Verbände geladen, die mehr oder weniger „bahn-affin“ sind oder sein sollen. Wie die Auswahl im einzelnen zustande kam, ist nicht klar – am Ende waren es 24 Verbände, was die Sache eher unübersichtlich machte. Dass die Auswahl weiterhin Interessen gesteuert vorgenommen wurde, zeigt die Tatsache, dass der BUND als der größte Umweltverband nicht geladen war, während VCD, Verbraucherzentrale, Pro Bahn und Pro Mobilität vertreten waren. Die letztgenannten vertraten sehr nah beieinanderliegend die Position „Börsengang ohne Netz“. Der BUND hatte sich in den letzten Monaten deutlich für die Position „Nein zu jeder Privatisierung der DB AG“ entschieden und ist seit dem 1. Juni auch offizielles Mitglied im Bündnis „Bahn für alle“. Das hat vermutlich dazu beigetragen, dass diese Organisation nicht geladen war bzw. dass die Grünen, die traditionell mit dem BUND kooperieren, diese Organisation nicht auf ihr „ticket“ nahmen.

Zum Zeitablauf: Die Anhörung begann um 13h und endete um 21h. Bereits der (vor allem für die Printmedien viel zu späte) Beginn um 13 h war medienfeindlich. Zusammen mit der viel zu großen Zahl geladener Verbände war klar, dass diese Anhörung nicht in größerem Maß in die Medien gelangen würde – und dorthin auch kaum gelangen sollte. Allein die Einleitungen von formal jeweils 5 Minuten dauerten bis kurz vor 16 h. Also bis zu einem Zeitpunkt, wo viele Journalisten ihre Beiträge für die jeweiligen Tageszeitungen fertig erstellen mussten. Im gesamten Zeitraum von 13 bis 21h gab es drei Unterbrechungen von jeweils knapp einer halben Stunde: Die Anhörung war, anders als bei der ersten – auf einen Sitzungstag des Bundestags (Plenardebatte) gelegt worden, weswegen die Abgeordneten bei namentlichen Abstimmungen jeweils in den – rund 700 m entfernten – Plenarsaal eilten (einerseits handelte es sich um politisch wichtige Abstimmungen, andererseits bringt jede Nichtteilnahme an einer namentlichen Abstimmung Abzug von den Diäten).

Winfried Wolf vertrat BsB und stellte, so auch festgehalten in seinem schriftlichen und mündlichen Statement, gleichzeitig das neue Bündnis „Bahn für alle“ vor. Netterweise wurde BsB vom Ausschuss in „Verein BsB“ umgetauft, sodass diese Stellungnahme – bei dem alphabetischen Aufruf für die einleitenden Statements – als drittletzte an der Reihe war. Das Statement lag als Ausschuss-Drucksache vor. Es ging vorab an die Bündnis-Teilnehmer per Rundmail und wurde auf die Homepage von „Bahn für alle“ gestellt.

Bedeutung, Ablauf & Charakter

Insgesamt waren nie mehr als 30 Abgeordnete im Saal (von 36 ordentlichen und einer weiteren größeren Zahl stellvertretenden) Mitgliedern des Ausschusses). Fragen an die Sachverständigen wurden von rund zehn MdBs gestellt (drei aus CDU/CSU, zwei von SPD, zwei von Bündnis 90/Die Grünen, einer aus der FDP und eine von Die Linke). Am Ende waren gerade

noch sieben Abgeordnete im Raum; auch von den Sachverständigen hatten bereits mindestens fünf Adieu gesagt. Das Ganze zeigt, dass das Thema im entscheidenden Fachausschuss nur begrenzt ernst genommen wird. Was auch daran liegen mag, dass die realen Entscheidungen an anderen Stellen fallen dürften (selbst auf reiner Ausschuss-Ebene dürfte bei diesem Thema der Haushaltsausschuss wichtiger sein als der Verkehrsausschuss, da die DB AG dem Bund = dem Finanzminister „gehört“).

Der folgende Bericht ist entsprechend den Schwerpunkten der Diskussion gegliedert.

1. Bahn/Wiesheu

Die DB AG war nicht top-prominent, aber immerhin durch Otto Wiesheu vertreten. Das hatte für den Konzern den Vorteil, dass der Mann immer wieder mal sagen konnte, dass er einige Abläufe, Zahlen usw. nicht im Detail kennen würde, da er erst seit Dezember 2005 im Bahnvorstand tätig sei. Und man doch bald in den Ausschuss den ganzen Bahnvorstand laden sollte, der dann umfassend (und ohne die Anwesenheit kritischer Sachverständiger, so sei hinzugefügt) aussagen würde. Letzteres – eine solche Einladung – scheint (nun) vorgesehen zu sein.

Die Position „integrierter Börsengang“ (genauer: Privatisierung des integrierten Konzerns) wurde von Wiesheu eher defensiv vorgetragen.

Als Gründe für einen (wie auch immer gearteten) Börsengang (und Wiesheu wiederholte dies in mindestens zwei Antworten) konnte er nur sagen: (a) demnächst gibt es einen EU-weiten freien Bahnmarkt; vergleichbares gilt international. Da muss die DB AG „gut aufgestellt“ sein. (b) Für die Option „global player“ brauche man „viel Kapital“. Der Bund habe keines. Also müsse man „Zugang zum freien Kapitalmarkt erhalten“.

Die Position der DB AG wurde im großen und ganzen unterstützt von Transnet (vertreten durch Norbert Hansen) und durch Hommel (GDBA). Hansen und Hommel betätigten sich wie Lautsprecher des Konzerns. Am gleichen Tag hatte es vormittags eine Demonstration von einigen Tausend Transnet-Leuten gegeben. Formal lautete die Parole „Schützt Eure Bahn“. Real war es eine Begleitkampagne zur Position „Privatisierung des integrierten Unternehmens“. Aus gewöhnlich gut informierten Kreisen wurde bekannt, dass diese gesamte Veranstaltung und die vorausgegangene Versammlung von Bahn-Transnet-Betriebsräten von der DB AG gesponsert wurde (Fahrtgelder, Saalmieten, Unterbringung).

Unter den Abgeordneten gab es keinen, der die Position „integrierter Börsengang“ unterstützt hätte.

Die Einschätzung, dass der „integrierte Börsengang“ eher unwahrscheinlich ist, überwiegt derzeit ohne Zweifel. Ob er allerdings „vom Tisch“ ist, sollte weiterhin bezweifelt werden. Man sollte sich vergegenwärtigen, dass für diese Position bisher eintreten

- Mehdorn/Bahnvorstand
- Tiefensee / Verkehrsminister
- Steinbrück / Finanzminister
- Hansen-Transnet (Hommel-GDBA)

In der Anhörung hat sich auch Ludewig – Ex-Chef der DB AG, heute Chef des Verbandes der Europäischen Eisenbahnen (CER) – indirekt für dieses Modell ausgesprochen. Fast alle erfolgreichen Bahnunternehmen in der Welt seien „integriert“, so Ludewig. Später wurde noch festgestellt, dass diese integrierten Unternehmen sich alle in öffentlichem Eigentum befinden – siehe unten. Überall teile sich der Markt ein in einen Marktführer, der rund 85 Prozent des gesamten Marktes kontrolliere, und in einen Rest mit kleineren Konkurrenten. Die DB AG sei nun mal in Deutschland der „anerkannte Marktführer“ und er müsse seine Rolle auch im zukünftig offenen europäischen Bahnmarkt spielen.

Richtigerweise wurde dort auch (u.a. von Ludewig) zitiert, dass Günther Verheugen bei der Einweihung des neuen Berliner Hauptbahnhofs ausdrücklich sagte, dass alle in der BRD diskutierten Modelle einer Bahnprivatisierung mit dem EU-Recht vereinbar seien, was m.E. ausdrücklich heißen sollte (und so bestellt war), dass auch das Modell „integrierte Privatisierung“ als „EU-konform“ gilt.

Im übrigen könnte die Bahnprivatisierung auch auf das „Modell II“, das im PRIMON-Gutachten auch als „Eigentumsmodell – Grundvariante“ bezeichnet wird, hinauslaufen. Darin wird formal gesagt, dass die Trassen beim Bund bleiben (was mit den Bahnhöfen passiert, ist dann noch getrennt zu überprüfen). Faktisch aber bleibt die DB AG über einen Generalvertrag auch für das Netz verantwortlich. Zwischen dieser Variante einer Kapitalprivatisierung und einem integrierten Börsengang wäre der Unterschied nur gering. Auch wird dabei dann gern auf Frankreich verwiesen, wo es angeblich ähnlich geregelt sei. Nur: In Frankreich sind – bisher – beide Gesellschaften, das formal ausgegliederte Netz (RFF) und die Betreibergesellschaft SNCF beide Staatseigentum. (vgl. Stellungnahme Wolf, These 5).

Doch insgesamt gesehen spielte das Thema „Art des Börsengangs“ bei dieser Anhörung eher am Rande eine Rolle. Stattdessen wurde die Anwesenheit von Wiesheu zu *zwei Sonderdebatten* genutzt, die höchstens indirekt mit der Bahn-Privatisierung zu tun hatten.

Erstens wurde seitens CDU (Fischer) und SPD (Beckmeyer) „skandalisiert“, dass die DB AG einen großen Teil wertvoller Immobilien nicht bei Station & Service oder der Netz AG, sondern bei der Holding verbucht habe. (Siehe die aktuellen Zeitungsberichte dazu). Der Sinn ist klar: Netz AG und Bahnhofs-AG werden auf diese Weise „arm“ gerechnet. Da dort, vor allem beim Netz, ein Großteil (15 von 25 Mrd. Euro) der Schulden liegt, wurde in die Bahnstruktur eine Art „Giftpille“ zur Erschwerung und Verteuerung des Modells „Börsengang ohne Netz“ verpackt. Wiesheu hatte für diese pfiffig-kreative Buchführung allerlei Erklärungen (u.a. dass alle Gelände, die für die „21er Projekte“ wichtig gewesen wären, bei der Holding verbucht worden seien!). Da der Bahnvorstand aber tags zuvor eingelenkt hatte, war aus dem Thema teilweise die Luft raus.

Zweitens wurde von den Grünen das Thema „Bahn verschrottet Waggons und Loks“ eingebracht. Zunächst ging es um Güterwaggons – was bereits zu erheblichem Unmut führte. Bald kam das Thema „Verschrottung von Reisezugwagen“ hoch, vor allem von InterRegio-Wagen. Hierzu zeigten die Grünen (kurz) Photos von der Verschrottungsaktion vor Ort (in Chemnitz?). Hier gab es ausgesprochen heftige Proteste. Die Grünen und Sachverständige aus dem Bereich Privatbahnen nutzten das Thema als „Beleg“ dafür, dass die DB AG ein böser Monopolist sei, dass diese Waggons doch „von unseren Steuergeldern bezahlt“ seien – und dass deshalb die Lösung „Privatisierung ohne Netz“ und möglichst viel Wettbewerb auf demselben die richtige sei. Wiesheu seinerseits widersprach, argumentierte, es sei das gute Recht der Bahn, so zu verfahren. Im übrigen seien die Wagen niemals mit öffentlichen Mitteln finanziert worden, sondern eigenwirtschaftlich durch die Bundesbahn.

In den Händen des Grünen-MdB Winfried Hermann konnten der Fakt des Zerstörungsaktes und die dazu gehörenden Fotos als Plädoyer für eine Privatisierung ohne Netz genutzt werden. Man hätte dies natürlich auch anders aufgreifen können – als Beispiel für den Abbau der Flächenbahn; man hätte auf die Fahrt des letzten IR verweisen können. Und man hätte dann darauf verwiesen können, dass private Bahnbetreiber erst recht so handeln würden bzw. dass der Bund als Eigentümer der DB AG selbstverständlich solche zerstörerischen Akte unterbieten könnte – wenn er nur wollte. Im übrigen, so hätte man argumentieren können, gäbe es bei einem integrierten Unternehmen in öffentlichem Eigentum auch den Aspekt, dass das Netz ausgelastet sein muss, dass Trassengelder einen wichtigen Teil der Einnahmen darstellen und dass so gesehen auch ein Fahren zu Null Rendite Sinn machen könnte bzw. dass es die Rendite-Orientierung ist, die bereits bei der Deutschen Bahn AG vorherrscht, die diese art zerstörerische Akte mit-bewirkt.

2. Gewerkschaften Transnet / GDBA und „80.000 Jobs weg“

Relativ viele Debattenbeiträge kreisten um die Position von Transnet und GDBA, wonach ein Börsengang ohne Netz zu einem Arbeitsplatzverlust von 80.000 Mitarbeitenden führen würde. Seitens SPD (Beckmeyer), CDU/CSU und Grünen gab es hier bohrende Fragen. Hansen/Hommel konnten die Zahl nur unzureichend belegen.

Einschub: Die Zahl erscheint durchaus realistisch – doch sie könnte sich auch im Fall eines Börsengangs mit Netz als zutreffend erweisen. Jede Art Privatisierung könnte dazu führen, dass in den ersten zehn Jahren nach diesem Schnitt viele Zehntausende Jobs (von derzeit noch 180.000) wegfallen. Schließlich wurde mit der „Bahnreform“ auch die Mitarbeiter-Zahl der DB AG von 1994 bereits bis 2003 halbiert bzw. es wurden in diesem Zeitraum sogar mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze, nämlich 180.000, vernichtet. Auch dies hatte 1994 niemand auch nur als worst case prognostiziert. Im Bereich der privatisierten Telekom liegt der Belegschaftsabbau eher noch höher.

Es ist nicht ganz deutlich, weswegen dieses Thema in der Anhörung so „hochgezogen“ wurde. Wohl um die Position „integrierter Börsengang“ zu erschüttern und mehr Zustimmung für eine Position „Börsengang ohne Netz“ zu gewinnen. Wobei diese Debatte vor allem für die SPD-Leute wichtig ist, da viele SPD'ler gewerkschaftsnah sind (und wohl auch zwei Ausschuss-Mitglieder der SPD Transnet-Mitglieder sind).

Transnet-Chef Hansen betonte, dass seine Gewerkschaft, damals GdED, 1994 Ja zur Bahnreform gesagt habe. Dabei sei den Gewerkschaften „viel abverlangt“ worden. Jetzt gehe es darum, dass die DB AG „den bisherigen Erfolgsweg fortsetzt – als integriertes Unternehmen.“ Im Transnet-Papier zur Anhörung findet sich eine Art einleitende Generalabsolution, die wie folgt lautet:

„Um es klar festzustellen: Transnet fordert keine Privatisierung der Deutschen Bahn AG! Auch eine Erfolg versprechende Weiterentwicklung der DB AG in rein öffentlicher Anteilseignerschaft wäre unter der Bedingung, dass der Konzern die notwendigen Eigenmittel erhält, um auf den liberalisierten europäischen Märkten bestehen zu können, möglich. Diese Grundsatzentscheidung liegt ausschließlich in der Verantwortung der Politik. Das Ergänzungsgutachten wurde unter dem Primat der Privatisierung in Auftrag gegeben. Im Koalitionsvertrag ist festgeschrieben, dass es nicht mehr um das 'ob', sondern nur noch um das 'wie' einer Bahnprivatisierung gehen soll. Das Primat der Politik in dieser Grundsatzfrage wird von Transnet respektiert.“ Im folgenden geht das Transnet-Papier dann nur noch von einer solchen realen Privatisierung aus, um „konkrete Bedingungen an die Kapitalprivatisierung der DB AG“ zu stellen und darzulegen, weswegen eine Privatisierung ohne Netz abgelehnt wird.

3. „Wettbewerb“ / Privatisierung ohne Netz

Die übergroße Mehrheit der Sachverständigen bzw. der vertretenen Verbände plädierte für eine Privatisierung ohne Netz. Dabei wurden – z.B. seitens der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr – munter die „großen Fahrgastgewinne“ im SPNV (die natürlich 1 : 1 aus den fragwürdigen Statistiken ohne kritisches Hinterfragen dieser Zahlen referiert wurden) auf die Schiene insgesamt extrapoliert. Naheliegend war, dass diese Position von privaten Unternehmen (wie dem Vertreter von „Rail4Chem“) vorgebracht wurde. Interessant war, dass und wie der BDI (vertreten durch Dr. Lindemann) diese Position vortrug und begründete. Der BDI will, so der Eindruck, durchaus ein funktionierendes Schienennetz. Er will dies jedoch primär für den Güterverkehr. Und er will auch, dass das Netz beim Bund bleibt und sich möglichst in einem gutem Zustand – bezahlt von den Steuerzahlenden – befindet. Wenn der BDI-Vertreter von der „Kundenperspektive“ sprach, dann meinte er in der Regel die „verladende Industrie“. Lindemann/BDI sagte auch, was 2001-2003 die rot-grüne Bundesregierung sagte, was die EU-Kommission im Weißbuch 2001 andeutet und was in den USA Realität ist: dass der Güterverkehr auf Schienen sich „mehr als verdoppeln“ könnte. Das könnte sich als realistisch erweisen – und gleichzeitig als problematisch. Realistisch, wenn das Projekt „(weitgehend) getrennte Netze“ im Güter- und Personenverkehr verwirklicht wird. Problematisch, weil es sich hier vor allem um einen Güterverkehr im Interesse der größten EU-Konzerne mit EU-weiten arbeitsteiligen Transporten handeln würde, während gleichzeitig die regionalen Strukturen und Schienenverkehre zerstört werden. In ähnlicher Richtung diskutierte Matthias Raith von Rail4chem, der eindrucksvoll darstellte, wie diese private Eisenbahn-Güterverkehrsgesellschaft längst einen europaweiten Güterverkehr praktiziert. Auf die wiederholten Aussagen, wonach es in der EU ab 1.1.2007 einen solchen grenzüberschreitenden Verkehr geben würde, antwortete Raith lächelnd mit der Aufzählung einer Liste von mehr als einem Dutzend EU-weiten Güterverkehrsverbindungen, die Rail4chem heute bereits fahren würde – „und zwar täglich“. (Siehe dazu auch These 5 in der BsB-Stellungnahme).

4. Position gegen jeden Börsengang

Die Position „gegen jede Art Börsengang“ wurde bei dieser zweiten Anhörung von mehr Sachverständigen vorgetragen als bei der ersten. Während diese Position am 10. Mai „nur“ von Karl-Dieter Bodack vertreten war, positionierten sich am 1.6. mehr oder weniger deutlich in dieser Weise:

- Manfred Schell (GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer)
- Kollege Heimlich von verdi
- Winfried Wolf / BsB

GDL-Chef M. Schell hat seine Position gewissermaßen „neu justiert“ und tritt inzwischen – zusammen mit dem Gesamtverband GDL – für die Position ein: die DB AG ist „derzeit“ für keine Art Privatisierung „börsenfähig“. Maßgebend für diesen Sinneswandel (oder auch: für dieses Aktualisieren einer alten, lange Zeit in Vergessenheit geratenen GDL-Position), war die Anhörung im Verkehrsausschuss am 10. Mai und dabei das Gutachten von Karl-Dieter Bodack. Die GDL hat auf ihrer jüngsten Generalversammlung (in Fulda; vom 30.5.2006) eine vierseitige Resolution beschlossen, die sich in weiten Teilen explizit (positiv) bezieht auf die Stellungnahme von Karl-Dieter Bodack aus der vorangegangenen ersten Anhörung. In diesem GDL-Beschluss heißt es u.a.: Aus Sicht der GDL „gab Professor Karl-Dieter Bodack ... die tiefste Stellungnahme ab“. Der Beschluss zitiert dann ausführlich Bodacks Stellungnahme vom 10. Mai und mündet in den Sätzen:

„Unter Berücksichtigung des derzeitigen Diskussionsstandes ist das Unternehmen (DB AG) ... derzeit nicht börsenfähig. Sollte der Börsengang dennoch vom Eigentümer beschlossen werden, hat das Netz in der Verfügungsgewalt des Eigentümers zu verbleiben. Damit ist eher gewährleistet, dass 'unrentable' Strecken nicht den Renditeerwartungen der Investoren zum Opfer fallen.“

Diese GDL-Position ist neu im Vergleich zu den veröffentlichten Positionen im letzten halben Jahr. Bisher hieß es: Man habe ja 1994 die Bahnreform als erste Form der Privatisierung abgelehnt. Es habe sich auch bestätigt, dass dies richtig gewesen sei – siehe die schlechte Performance der DB AG und der massive Belegschaftsabbau. Allerdings sei damals bereits die wesentliche Entscheidung pro Privatisierung gefallen – es habe jetzt wenig Sinn, sich der materiellen Privatisierung entgegenzustellen. Auf alle Fälle sei es falsch, wie Transnet dies tut, zu behaupten, dass nur ein integrierter Börsengang Arbeitsplätze verteidigen bzw. die andere Form einer Privatisierung, ein Börsengang ohne Netz, zu „80.000 vernichteten Arbeitsplätzen“ führen würde. Das sei „Panikmache“.

Die aktuelle Position sagt eigentlich, dass die GDL (inzwischen wieder) jede Art Börsengang / Privatisierung ablehnt („nicht börsenfähig“). Wobei sie im Fall, dass es doch zu einem Börsengang bzw. zum Verkauf des Bundeseigentums an der DB AG kommt, dafür plädiert, dass das Netz in Bundesbesitz bleiben müssen, gewissermaßen, dass eine Privatisierung ohne Netz“ das kleinere Übel sei.

Es ist zweifellos offen, ob die GDL aus dieser Position, gewissermaßen „back to the roots“, etwas macht – ob sie aktiv wird. Die Resolution ist in jedem Fall ein guter Ansatzpunkt, auf den man zurückkommen sollte.

Auch der verdi-Vertreter lehnte eine Bahn-Privatisierung ab. Er referierte in seiner mündlichen Stellungnahme, die sich mit einem aktuellen vierseitigen schriftlichen Positionspapier deckt, entscheidende allgemeine Kritikpunkte hinsichtlich der Privatisierung öffentlicher Unternehmen. Er verwies darauf, dass auch „in finanzieller Hinsicht der Börsengang keinen Sinn“ machen würde. Betont wird, dass auch ein 49-Prozent-Anteil eines privaten Investors massive negative Auswirkungen hätte. Im folgenden liegt dann der Akzent vor allem auf der Ablehnung einer Privatisierung der Infrastruktur.

Diese Positionierung ist deshalb wichtig, weil diese Gewerkschaft, die im Bahnbereich nur in Randbereichen (bei den NE-Bahnen) engagiert ist, damit weitere Börsengang-kritische Positionen in das Gewerkschaftslager und hier in die DGB-Gewerkschaften hineinträgt. Transnet-Chef Hansen reagierte mehrmals verhalten aggressiv und höhnisch auf den Vortrag des verdi-Vertreters. Auch wenn verdi nur wenige tausend Mitglieder im Bahnbereich haben dürfte, so handelt es sich doch auch um die größte Einzelgewerkschaft. Da verdi vor allem im Bereich der privaten Bahnen Mitglieder hat (und offiziell – nach DGB-interner Abgrenzung) im Bereich der DB AG keine haben darf) läge es im Fall einer vergleichbaren Orientierung am eigenen Terrain, wie Hansen bzw. Transnet dies tut, durchaus nahe, wenn verdi für einen Börsengang ohne Netz plädieren würde. Doch just dies vermeidet verdi.

In der gegebenen Situation wäre wichtig zu prüfen: Ist im Gewerkschaftslager die Position „Nein zur Privatisierung der Bahn“ als eine mehrheitsfähige durchsetzbar? Außer verdi gibt es bei den DGB-Gewerkschaften noch die Position des Branchenausschusses Bahntechnik in der IG Metall, die strikt Nein zu einer Bahn-Privatisierung sagt. Zusammen mit der GDL-

Position (die GDL ist nicht Teil des DGB), scheint sich eine spannende Konstellation zu ergeben.

5. Position BsB

Seitens BsB lag als Ausschussdrucksache (Nr. 16(15)327) eine sechszehnteilige Stellungnahme vor, in der in zehn Thesen die Position der Gruppe zusammengefasst wurde. Diese wurde eingangs in den Zusammenhang mit dem neuen Aktionsbündnis „Bahn für alle“ gestellt und dargelegt, dass die BsB-Position „gleichzeitig in ihren wesentlichen Aussagen den Positionen“ dieses Bündnisses entsprechend würde. Winfried Wolf fasste die Thesen in den dafür zur Verfügung stehende fünf, real wohl sieben Minuten so gut es ging zusammen. Der Eindruck, den man von der Tribüne vermittelt bekam, war, dass die Position insbesondere bei den SPD-MdBs auf erhebliches Interesse stieß, dass dort die Thesen aufmerksam registriert wurden.

Gleich in der ersten Fragerunde wurde das hiermit angeschnittene Thema aufgegriffen. So fragte ein CDU-Sprecher Wiesheu und den BDI-Vertreter, ob tatsächlich „der Status quo beibehalten“ werden könne. Die Antwort war klar: „Natürlich drängt die Industrie auf Privatisierung. Es gehe eben nicht mehr um das Ob, sondern allein um das Wie, so Lindemann vom BDI. Ähnlich natürlich Otto Wiesheu, der allerdings erneut blauen Dunst von sich gab und meinte, die DB AG müsse sich angesichts des Wettbewerbs „vernünftig aufstellen“ und „zügig an den Kapitalmarkt.“

6. Besondere Beobachtungen

Charakter der „Allianz“: Der Vertreter der „Allianz pro Schiene“ vollführte eine Art Eier-tanz, was der Breite dieses Zusammenschlusses (u.a. mit der DB AG, Transnet, BUND, VCD) entspricht. Er ließ aber keinen Zweifel daran, dass grundsätzlich eine Kapitalprivatisierung sinnvoll sei. In der schriftlichen Stellungnahme heißt es einerseits: „Die öffentliche Hand ist fürs Schienennetz verantwortlich – dieser Grundsatz muss auch nach einem Börsengang der DB AG gelten.“ Andererseits heißt es: „Eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist ohne starke Bahnunternehmen, die Angebote im gesamten Spektrum des Schienenverkehrs machen können, nicht zu erreichen. Die Deutsche Bahn AG ist ein solches starkes Bahnunternehmen und muss auch nach einem Börsengang ein starkes Bahnunternehmen bleiben.“ Ersteres liest sich wie ein Plädoyer für einen Börsengang ohne Netz, letzteres wie eine Position „keine Zerschlagung der DB AG“. Zu fragen wäre, wie sich die kaum verhüllte Parteinahme der „Allianz“ pro Börsengang verträgt mit der Ablehnung eines solchen durch die Mitgliedsorganisation BUND. Bisher hatten Vertreter der „Allianz“ erklärt, sie würden aufgrund des breiten Charakters ihres Bündnisses nicht zum Thema Börsengang Stellung nehmen.

Dirk Flege von „Allianz“ hob im übrigen positiv hervor, wie „die Fahrgäste das unselige PEP-Preissystem“ abgelehnt und zu Fall gebracht hätten. Dass die Allianz dieses System ein gutes Vierteljahr lang in Wort und Tat unterstützt hatte, blieb unerwähnt.

Schweiz = integriert, erfolgreich und öffentlich: Beim Vortrag von Ludewig/CER war der Hinweis interessant, wonach es sich bei dem „Schweizer Modell“ einerseits um ein sehr erfolgreiches Modell handeln würde und andererseits die Schweiz „in Europa die am meisten integrierte Bahn darstellen“ würde. In der späteren Debatte wurde Ludewig von einem Sachverständigen gewissermaßen „zurecht gewiesen“, dass die Schweiz inzwischen auch ein Trennungsmodell vornehmen würde. Darauf antwortete Ludewig, aufgrund des „Drucks

durch die EU“ sei zwar formal eine Infrastrukturgesellschaft ausgegliedert worden. Dies sei aber bisher „ohne größere Relevanz“; diese Gesellschaft habe „zehn oder zwölf Mitarbeiter, von denen ich (Ludewig) alle gut kenne“. Man wird in Zukunft das „Modell Schweiz/SBB“ noch näher ansehen müssen; dass die EU auch Einfluss auf die Struktur der SBB nimmt, war bisher kaum bekannt. Bekannt ist allerdings, dass die EU massiven Einfluss auf die Transitregelungen nimmt und ein Teil des sündhaft teuren NEAT-Programms (mit Gotthard- und Lötschberg-Tunnel) Resultat dieses an Erpressung grenzenden Drucks sind.

Aktuelle Strukturen der Bahnen in Europa und anderswo: Ludewig hütete sich, mit Blick auf die SBB, die er als derart erfolgreich darstellte, etwas von „öffentlichem Eigentum“ zu sagen. In der schriftlichen Stellungnahme seines Verbandes befindet sich jedoch eine interessante Tabelle zu allen europäischen und einigen anderen Eisenbahngesellschaften, in der nach „integriert / getrennt“ und nach „privat / öffentlich“ unterschieden wird. Danach sind in den folgenden Ländern die Eisenbahnen „privat“ und zugleich „integriert“: „Estland, USA (Güterverkehr), Japan (Personenverkehr) und Lateinamerika“. Ansonsten gibt es als privates Modell noch „Großbritannien (operating companies)“, wo es allerdings ein „vollständig getrenntes“ System (Trennung Netz und Betrieb) geben würde.

Alle anderen Eisenbahnen werden in dieser Tabelle weiter als „in öffentlichem Eigentum“ befindliche aufgeführt. Als da sind im Bereich „öffentlich/integriert“: „Österreich, Belgien, Schweiz, Kroatien, Deutschland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Litauen, Lettland, Ungarn, Polen, Italien, Serbien Montenegro, Bosnien-Herzegowina“. Als „öffentliche und teilweise integrierte/getrennte Eisenbahngesellschaften“ werden aufgeführt: „Frankreich, Tschechische Republik, Finnland, Slowenien“. Als „öffentlich/vollständig getrennt“ werden aufgelistet: „Bulgarien, Dänemark, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Spanien, Slowakische Republik, Schweden, Großbritannien (Infrastruktur)“.

Die Auflistung zeigt, wie wenig Eisenbahnen bisher privat betrieben werden. Und wie sehr eine Privatisierung der DB AG in diesem europaweiten und z.Tl. weltweiten Kontext sich auch als ein Durchbruch im negativen Sinn erweisen könnte.

Zustand Netz: Herr Arthur-Iren Martini (vom „Netzwerk Privatbahnen e.V. / Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen) teilte mit, sein Verband habe den Netzzustand untersucht. Zuvor habe Mehdorn mitgeteilt, es gebe derzeit im gesamten Netz nur 250 Langsamfahrstellen (Las). Ihre Recherche habe ergeben: Allein im Bereich Süd (wohl: BaWü und Bayern) hätte es 2004 250 Las gegeben; 2005 seien es bereits 350 gewesen. 15 Prozent der Las seien dann „mit dem Fahrplanwechsel verschwunden“ – sie wurden in den Fahrplan „eingebaut“, also real nicht beseitigt. Rund 40 Prozent der Las seien „älter als 12 Monate“.

Ausbildungsplätze private Bahnen: Auf die Frage von Beckmayer, SPD, wie viele Ausbildungsplätze denn alle privaten Bahnen auszuweisen hätten, wurde präzise von dem Vertreter der privaten Bahnen geantwortet: 18 im Bereich der reinen Transportgesellschaften – bei insgesamt 1000 Mitarbeitenden. Dies wurde, richtigerweise, in einen Kontrast zur DB AG gestellt, die eine weit höhere Ausbildungsrate aufweist.

Warum will die DB AG mit Netz an die Börse? Diese Frage versuchte Dr. Fischer, pro Mobilität, wie folgt zu beantworten: (a) Damit werde „dem Bundestag vorgemacht, dass ein integrierter Börsengang mehr bringt.“ Real allerdings sei ein Einzelverkauf ertragreicher. (b) Nur über ein solches „Paket“ habe das Thema „Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung – LuFV) „ins Gespräch gebracht und verankert werden können. Das sei „für potentielle Investoren eine wichtige Absicherung“. (Anmerkung: Bei der LuFV handelt es sich um die gesetzlich festgeschriebenen staatlichen Unterstützungen, die nach einer Kapitalprivatisierung weiter in

das System Schiene fließen sollen). (c) Die globale Expansion der DB AG solle „auch mit den Mitteln aus der LuFV finanziert werden“ Das stünde so „auch im Morgan Stanley-Gutachten drin“. Wiesheu protestierte gegen diese Einschätzung vernehmlich.

Wie verhindert man einen „Flickenteppich“ im Fall eines Börsengang ohne Netz? Diese Frage von Winfried Hermann (Die Grünen) wurde vor allem von Dr. Krawinkel von der Verbraucherschutz-Zentrale wie folgt beantwortet: Notwendig seien ein zentral geregeltes Fahrkartensystem und ein zentral aufgestellter Fahrplan. Er erwies dabei positiv auf das „Beispiel Großbritannien“. Vorbildlich wirke dort das System eines „watch dogs“. Bisher fiel das britische System nur dadurch auf, dass es eben zu einem solchen „Flickenteppich“ gekommen war.

Gibt es MdBs gegen jede Art materielle Privatisierung? Angesichts des Verlaufs der Debatte können keine belastbaren Aussagen über die Positionen unter den MdBs gemacht werden. Faktisch ergriffen fast nur die opinion leaders, insbesondere die vier Obleute der Parteien das Wort. Klar ist, dass FDP und die Grünen seit geraumer Zeit für eine Privatisierung ohne Netz eintreten; die beiden Koalitionsparteien haben sich im Koalitionsvertrag auf einen Börsengang geeinigt und dabei klargestellt, dass es dabei nicht mehr um das „Ob“, sondern allein um das „Wie“ gehen würde. Dies wurde entsprechend in den Beiträgen von Dirk Fischer (CDU) und Beckmeyer (SPD) deutlich. Die Position der Fraktion Die Linke ist bekannt – Ablehnung jeder Art Börsengang. Gewissermaßen etwas „außer der Reihe“ meldete sich erst spät am Abend der SPD-Abgeordnete Christian Carstensen. Er sagte, dass er „jede Art Börsengang“ ablehnen würde. Es ist unklar, ob es sich hier um einen Einzelfall handelt. Es scheint aber auch die Möglichkeit von Überraschungen zu geben.

7. Bilanz der beiden Anhörungen

Drei Aspekte hinsichtlich einer vorsichtigen ersten Bilanz der parlamentarischen Befassung mit dem Thema „Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG“:

A Von den bisher aufgeborenen fast 40 Sachverständigen in den zwei Anhörungen gab es außer dem Vertreter der Deutschen Bahn AG selbst nur die zwei Gewerkschaftsvertreter von Transnet und der GDBA, die explizit für einen integrierten Börsengang eintraten. Obgleich man diese Art umfassender Privatisierung weiterhin nicht komplett ausschließen sollte, ist es doch wichtig festzuhalten, dass kaum ein neutraler Geist es wagt, diese Form des Totalausverkaufs bzw. einer Heuschreckenfütterung zu propagieren. Es lässt sich auch sagen, dass diese Position im bisherigen Verlauf der öffentlichen Debatte und parlamentarischen Befassung deutlich an Boden verlor.

B Die Position „Nein zu jeder Art (weiterer) Privatisierung“ ist rein quantitativ gesehen ebenfalls und ähnlich minoritär. Es ist allerdings erstmals gelungen, überhaupt die Frage des „Ob“ wieder in eine breitere gesellschaftliche Debatte zu bringen. Dazu haben Sachverständige aus den Reihen von „Bahn für alle“ beigetragen. In den letzten acht Wochen haben drei wichtige gesellschaftliche Verbände die Position „Nein zu jeder Form Privatisierung der Deutschen Bahn AG“ aufgegriffen bzw. übernommen: Der BUND, verdi und die GDL.

C Es ist nicht absehbar, ob es vor der für September geplanten entscheidenden Debatte im Bundestags-Plenum noch eine weitere parlamentarische Befassung mit dem Thema Bahn-Privatisierung gibt, die öffentlichkeitswirksam ist. Zweifellos wird es noch eine Befassung im

Haushaltsausschuss geben; allerdings ist bisher nicht bekannt, ob es hier auch eine Anhörung mit Sachverständigen geben wird. Fußball-WM und Sommerpause dürften das Thema in den nächsten – sehr wichtigen – Wochen gefährlich „dämpfen“. Möglicherweise fallen die wichtigen Entscheidungen nun in den maßgeblichen Fraktionen, insbesondere in den zwei Parteien, die die Große Koalition bilden. In jedem Fall ist es jetzt wichtiger denn je, **eine Bewegung von außen zu entwickeln**, die in die Öffentlichkeit dringt und die von dieser entscheidenden Ebene her, Einfluss nimmt und jede Art Verkauf des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG „skandalisiert“.