

12.02.2008 19:20 Uhr

[Deutsche Bahn](#)

## Nur die Unterschriften fehlen

**Die Privatisierung der Bahn ist weiter gediehen, als das Verkehrsministerium zugibt. Insgesamt sind Erlöse von bis zu 12,5 Milliarden Euro drin.**

*Von Michael Baumüller, Klaus Ott*

Wenn es um die Privatisierung der Deutschen Bahn (DB) geht, des letzten großen Staatsunternehmens, werden das Bundesverkehrsministerium und führende Sozialdemokraten derzeit oft einsilbig. Vorschläge würden "geprüft", heißt es dann. Und an der SPD vorbei, die beim Parteitag im Herbst starke Vorbehalte gegen den Börsengang geäußert hatte, werde ohnehin nichts laufen, versichert das vom Genossen Wolfgang Tiefensee geleitete Verkehrsressort.

De facto aber sind die Beamten schon wesentlich weiter. Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* ist inzwischen bis ins Detail geplant, wie die Bahn **möglichst schnell teilweise privatisiert** werden kann - theoretisch auch am Bundestag vorbei. Noch in diesem Jahr sollen Investoren bei einer neuen Holding einsteigen, die den Personen- und Güterverkehr umfasst. Ein Entwurf für einen Privatisierungsvertrag zwischen Bahn und Bund ist nach Angaben aus Regierungskreisen schon fertig. In den kommenden Wochen und Monaten soll es Schlag auf Schlag gehen.

Nach Angaben aus der Konzernspitze der Bahn ist vorgesehen, dass der Aufsichtsrat Ende März die Ausgliederung des Personen- und Güterverkehrs in die neue Holding sowie Eckpunkte für deren Privatisierung beschließt. Ende Mai soll die Holding in das Handelsregister eingetragen werden. Und für den Juli ist eine Sondersitzung des Aufsichtsrats geplant, bei der die teilweise Privatisierung des Personen- und Güterverkehrs endgültig beschlossen werden soll. Den finanziellen Wert dieser Konzernsparten schätzt die Bahn nach Angaben aus der Konzernspitze auf 20 bis 25 Milliarden Euro. Bei einem Verkauf von maximal 49,9 Prozent an der Holding ergäbe das Erlöse bis zu 12,5 Milliarden Euro.

### Erlös soll teilweise bar fließen

Der Entwurf aus dem Verkehrsressort für den **Privatisierungsvertrag** sieht vor, dass die Bahn ihre Unternehmensbereiche Nah- und Fernverkehr sowie ihr gesamtes Gütertransport-Geschäft in eine vorhandene, aber nicht mehr aktive Tochterfirma einbringt, die Stinnes AG. Das ist dann die Holding, die unter einem neuen Namen teilweise an Investoren veräußert werden soll. In den Bahn-Konzern soll diese Holding über eine "6. Vermögensverwaltungsgesellschaft" eingegliedert werden, so der Plan. Der Erlös des Börsengangs soll dann teils in bar an den Bund fließen, teils bei der Bahn selbst bleiben. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt seien durch das so genannte Infrastruktursicherungsmodell "nicht zu erwarten", heißt es in einem Rechtsgutachten des Ministeriums.

Die Bahn ihrerseits macht ebenfalls Druck. Vorstandschef Hartmut Mehdorn, der die Privatisierungs-Debatte seit seinem Amtsantritt forciert, will das Thema ganz schnell vom Tisch haben. Der Konzernspitze ist klar: Bekommt sie die Teilprivatisierung in diesem Jahr nicht mehr über die Bühne, wird vor der nächsten Bundestagswahl im Herbst 2009 gar nichts mehr geschehen.

Nach den Plänen des Bundes bestünde die Bahn aus zwei großen Töchtern. Die eine betreibt das Netz und gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn. Die andere betreibt Züge und Logistik und wird zu maximal 49,9 Prozent privatisiert. Auch eine

Vereinbarung über die Instandhaltung des Netzes soll Bestandteil des Vertragswerks sein. In ihr garantiert der Bund jährliche Überweisungen von 2,5 Milliarden Euro für das Schienennetz. Anders als bisher geplant könnte dieser Betrag ab einem bestimmten Zeitpunkt abschmelzen. Die Rede ist dem Vernehmen nach von jährlich drei Prozent.

### **Weniger Macht für Mehdorn**

Gleichzeitig sollen Sanktionen sicherstellen, dass die Bahn mit dem Netz ordentlich verfährt. Hält sie etwa die Schienen nicht in Ordnung, kann der Bund ihr die Verantwortung entziehen und die Infrastruktur selbst betreiben. Den Angaben zufolge soll der Bund dafür eine "Call-Option" erhalten. Auch könnte der Bund die Zuschüsse für das Netz in den ersten vier Jahren streichen, sollte die Bahn sie nicht vernünftig einsetzen.

Offen ist bisher noch, ob die beiden Sparten vom gleichen Vorstand geführt werden können. In einem Gutachten für das Verkehrsministerium warnt eine Rechtsanwaltskanzlei vor einer "vollständigen Personenidentität". Demnach sollten allenfalls die Vorstände für Personenverkehr und Logistik sowohl der Muttergesellschaft als auch der Transporttochter angehören. Andernfalls drohten Interessenkollisionen und erhöhte Haftungsrisiken sowohl für den Bund als auch für die Vorstände. Die Macht von Bahnchef Hartmut Mehdorn würde so erheblich eingeschränkt.

Ob das Vorhaben gelingt, hängt vor allem von der SPD und den Gewerkschaften ab. Die SPD-Linken hat bereits Vorbehalte gegen das Modell geäußert. Es sei "nicht akzeptabel", schreiben Parlamentarier in einem Brief an die Parteispitze, dass ohne Wissen der Basis "bereits in den kommenden Tagen und Wochen daran gegangen werden soll, im Aufsichtsrat der DB AG Fakten zu schaffen". Die Grünen wollen an diesem Mittwoch einen entsprechenden Antrag einbringen, Titel: "Keine Bahnprivatisierung am Parlament vorbei".

Die Haltung der Gewerkschaften wird davon abhängen, inwieweit die neue Konzernstruktur eine spätere Abspaltung von Unternehmensteilen zulässt. Regierungskreisen zufolge soll dies mit einem eigenen Passus im Privatisierungsgesetz festgeschrieben werden. Ob das ausreicht, müsse noch geprüft werden, heißt es in Gewerkschaftskreisen.

(SZ vom 13.02.2008/mah)

[Artikel drucken](#) | [Fenster schliessen](#)