

Beschluss des Parteirates

10. März 2008, Berlin

Grüne

Bahnprivatisierungspläne der Großen Koalition stoppen!

Im Bundesverkehrsministerium und bei der Deutschen Bahn AG sind die Pläne für eine (Teil)Privatisierung der Deutschen Bahn AG weit fortgeschritten. Wie Medienberichte aufgedeckt haben, existieren sogar schon der Entwurf eines Privatisierungsvertrags zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG und ein detaillierter Zeitplan für die Privatisierung nach dem so genannten Holding-Modell. Sogar die dafür benötigte neue Aktiengesellschaft ist als DB Mobility Logistics AG schon ins Handelsregister eingetragen worden. Von einer bloßen "Prüfung" von Modellen kann keine Rede mehr sein.

Wir sagen klar: die Art und Weise, wie die Bundesregierung das Thema Bahnprivatisierung im Verborgenen vorantreibt, schadet der demokratischen Kultur in Deutschland. Einen Börsengang durch die Hintertür darf es nicht geben. Grundlage einer so weit reichenden Entscheidung wie der Zukunft der Deutschen Bahn AG muss eine offene Debatte und eine breite parlamentarische Mehrheit sein.

Eine vorläufige inhaltliche Bewertung des Holding-Modells kommt zu folgendem Ergebnis:

1. Die Privatisierung von 49,9% der Transportgesellschaften in einer neu zu schaffenden Sub-Holding in einem durch die DB-Holding noch integrierten Konzern ist ein undurchsichtiges Konstrukt ohne Beispiel in der Wirtschaftsgeschichte. Denn neben einem ren-



diteorientierten privatisierten Bereich bleibt der große Bereich der mit Milliardenbeträgen aus Steuergeldern bezuschussten Infrastruktur unter dem gleichen Dach. Damit entsteht im Konzern der falsche Anreiz, so viele Kosten des Eisenbahnbetriebs wie möglich dem Infrastrukturbereich anzulasten, damit die Gewinne für die privatisierten Transportgesellschaften steigen. Die Verluste des Infrastrukturbereichs müssen dann aus Steuergeldern ausgeglichen werden. Eine andere Möglichkeit, die Verluste zu reduzieren, besteht darin, große Teile des regionalen Schienennetzes stillzulegen, in das die DB schon heute kaum mehr Geld investiert.

2. Rund 15 Milliarden Euro Schulden würden in der neuen Konstruktion bei den Infrastrukturgesellschaften abgeladen, während die privatisierten Transportgesellschaften mit 4,3 Milliarden Euro Eigenkapital ausgestattet werden. Im Klartext: Die Schulden werden sozialisiert und die Gewinne privatisiert.
3. Durch die Integration von Netz und Transport unter dem Dach der Holding wird die Diskriminierung der Wettbewerber wieder voll aufleben. Die Netzentwicklung wird daher weiterhin nicht darauf abzielen, den höchsten Nutzen für den gesamten Schienenverkehr zu erzielen, sondern darauf, was den privatisierten DB Transporttöchtern nutzt. Dies lässt sich schon an der negativen Reaktion der DB Netz auf die Regulierungsvorschläge der Bundesnetzagentur ablesen, die mehr Transparenz und Chancengleichheit schaffen sollen.
4. Der teilprivatisierte Transportbereich unter dem Dach einer neuen Sub-Holding verschärft den Renditedruck auf alle Sparten. Besonders der Personenfernverkehr, der bisher kaum zum Ergebnis der DB beiträgt, wird unter Druck geraten. Zahlreiche Fernverkehrsverbindungen, die rote Zahlen schreiben, droht die ersatzlose Streichung. Zudem versprechen globale Logistikaktivitäten weitaus höhere Renditen als z.B. Investitionen in eine neue Generation Intercity-Wagen. Und da sich mit Lkw-Transporten mehr Geld verdienen lässt als mit der Eisenbahn, werden die privaten Shareholder die Gewichte noch stärker in Richtung Straße verschieben. Schon heute besitzt die Deutsche Bahn AG mit DB Schenker den größten Lkw-Spediteur in Europa.
5. Die Konstruktion einer halbstaatlichen Transportgesellschaft ist für den deutschen Steuerzahler hoch riskant. Wenn sich diese Gesellschaft verspekuliert, z.B. weil die Warenströme z.B. als Folge eine Weltwirtschaftskrise einbrechen, haftet der Steuerzahler mit Milliardenbeträgen, wie das Beispiel der Industriekreditbank (IKB) zeigt.

6. Vorschläge, wonach die Bahn verpflichtet werden soll, stets die Mehrheit an der neuen Sub-Holding und bei den einzelnen Transportsparten zu halten, sind absurd. Dies gilt auch für die Verpflichtung, bestimmte Servicedienstleistungen wie Finanzen, Recht und Personal weiter bei der Bahn-Konzernholding einzukaufen. Letzteres dürfte auch einen begründeten Zweifel an der erforderlichen Eigenständigkeit dieser Unternehmenseinheit im DB-Konzern haben. Aus diesem Grund erscheint es den beratenden Anwälten des Verkehrsministeriums auch nicht ratsam, Bahnchef Mehdorn zum Vorstand in dieser neuen Holding zu bestellen. Es wäre ein zu offensichtlicher Verstoß gegen das europäische Trennungsgebot.
7. Der neueste Vorschlag, das Holding-Modell mit dem „Volksaktien-Modell“ zu kombinieren, in dem nur vinkulierte Namensaktien oder nicht stimmberechtigte Vorzugsaktien an Investoren zu verkauft werden, macht den Vorschlag nicht besser, sondern allenfalls komplizierter und teurer.

Fazit: Das Holding-Modell ist ein weiterer untauglicher Ansatz, die Zukunft der Deutschen Bahn AG und des gesamten Schienenverkehrs in Deutschland auf ein gutes Gleis zu setzen. Nach mehr als zwei Jahren Beratungen und unzähligen Gutachten, steht die Große Koalition vor einem bahnpolitischen Scherbenhaufen. Kein Modell, das de facto einen integrierten Konzern an die Börse bringen soll und dafür immer neue Rechtskonstruktionen sucht, wird eine Mehrheit im Deutschen Bundestag finden. Daher auch der beschämende Versuch, die Bahnprivatisierung nun hinter dem Rücken des Parlaments durchzusetzen.

Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gilt ohne Wenn und Aber: Schieneninfrastruktur ist eine öffentliche Aufgabe und darf auch nicht indirekt dem Einfluss von Privatinvestoren ausgesetzt werden.

Wir fordern die Bundesregierung daher auf, die Bahnprivatisierung für gescheitert zu erklären und sofort zu stoppen!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind für mehr und besseren Schienenverkehr zum Wohl der Bahnkundinnen und Bahnkunden und als wirkungsvoller Beitrag zum Klimaschutz. Statt Börsenplänen brauchen wir endlich ein integriertes Bahnkonzept, mit dem mehr Menschen und mehr Güter mit diesem umweltfreundlichen Verkehrsmittel bewegt werden können.

Beschluss: Einstimmig