

DB AG: neues Privatisierungsmodell, alte Probleme

von Hermann Scheer ■ ■

» Wir haben nun eineinhalb Jahre der Diskussion über die Privatisierung der Bahn hinter uns. Im letzten Jahr ist das sogenannte Eigentumssicherungsmodell der Bundesregierung gescheitert. Dieses Konstrukt hätte dem Einfluss von Großaktionären oder Investmentfonds auf die Bahn Tür und Tor geöffnet. Folgerichtig hat der SPD-Parteitag in Hamburg dieses Modell abgelehnt und stattdessen das Konzept der stimmrechtslosen Vorzugsaktie beschlossen. Damit hätten private Anteilseigner keinen Einfluss auf das Unternehmen.

Aus diesem Diskussionsprozess scheinen nicht alle gelernt zu haben. Anders ist es nicht zu erklären, dass jetzt von der Bundesregierung ein neues Modell ins Spiel gebracht wurde, das keine Spur besser ist als das alte. Es firmiert unter dem Namen Holding-Modell und sieht vor, dass die DB AG wie bisher zu 100 Prozent im Besitz des Bundes bleibt. Unterhalb dieser Holding sollen zwei neue Gesellschaften gegründet werden. In einer von ihnen soll die Infrastruktur zusammengefasst werden, in der anderen der komplette Fahrbetrieb und die Logistik. An letzterer sollen dann mit bis zu 49,9 Prozent private Investoren beteiligt werden.

» Dieses Modell zieht es einen genauso langen Rattenschwanz an Problemen und Schwachstellen hinter sich her wie das Eigentumssicherungsmodell im letzten Jahr. Dazu gehört beispielsweise der unauflösbare Widerspruch zwischen den Interessen der Aktionäre und der Sicherstellung einer einheitlichen Konzernleitung.

Je direkter der teilprivatisierte Fahrbetrieb von der Holding gesteuert wird, umso höher wird deren Haftungsrisiko gegenüber den privaten Anteilseignern. Will man dieses Risiko minimieren, geht das wiederum nur um den Preis eines erheblichen Verlustes der Einflussnahme auf den Fahrbetrieb. Hinzu kommt noch folgender Mechanismus: Die am Fahrbetrieb beteiligten Investoren werden selbstverständlich eine hohe Rendite anstreben. Um diese zu erreichen, gibt es unter anderem die Stellschraube der Trassenpreise, die vom Fahrbetrieb an die Infrastruktur für deren Benutzung bezahlt werden müssen. Daher wird innerhalb des Konzerns der Druck wachsen, die Trassenpreise niedrig zu halten oder abzusenken. Die Folgen für das Netz sind, dass es weniger Einnahmen erwirtschaftet, was entweder zu weiteren Mängeln im Unterhalt oder zu höheren Zuweisungen des Bundes führt.

Dieses alles kann man verhindern, wenn man sich endlich dazu bekennt, dass die Kernaufgabe der Bahn in öffentlicher Hand bleiben muss. Dazu gehört der Personenverkehr und die Infrastruktur. Die Speditionen hingegen gehören nicht dazu. Deshalb kann ich mir vorstellen, dass man unterhalb der DB AG drei Töchter schafft: eine für den Personenverkehr, eine für die Infrastruktur und Dienstleistungen, eine für die Logistik. An letzterer könnten dann mit bis zu 49 Prozent private Anteilseigner beteiligt werden. Dies natürlich nur über stimmrechtslose Vorzugsaktien, so wie es im Parteitagbeschluss der SPD vorgesehen ist. Der grundgesetzliche Auftrag den die Bahn für den Bund erfüllt wäre mit diesem 3-Säulen-Modell abgesichert. ■



☞ Dr. Hermann Scheer, ist MdB (SPD) und Präsident von EUROSOLAR, er lebt in Waiblingen (Baden-Württemberg) und Berlin.

Foto: www.spdfraktion.de