

IG Metall lehnt Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG ab

Zur Zeit gibt es eine heftige Auseinandersetzung über die geplante Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG. Die IG Metall lehnt eine Kapitalprivatisierung der Bahn ab. Sie hätte mehr Risiken als Vorteile. Das gilt für die Beschäftigten der Bahn und Bahnindustrie ebenso wie für verkehrspolitische Gestaltungsmöglichkeiten. Und auch rechtlich wäre eine Kapitalprivatisierung problematisch. Das Grundgesetz sieht vor, dass die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur beim Staat liegt. Sie darf nicht an Private übertragen werden. Aus Sicht der IG Metall ist es notwendig, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den öffentlichen Mobilitätsbedarf auch in der Fläche sicherzustellen. Geboten ist der Aufbau eines integrierten europäischen Schienenverkehrssystems. Das lässt sich nur unter öffentlicher Verantwortung erreichen.

Bahn muss öffentliches Eigentum bleiben

Die IG Metall lehnt eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG - auch in Form einer Teilprivatisierung - ab. Die Deutsche Bahn AG muss als integriertes Unternehmen vollständig in öffentlichem Eigentum verbleiben. Dies ist aus wirtschafts-, verkehrs-, industrie-, umwelt- und gesellschaftspolitischen Erwägungen erforderlich,

- um die Ziele der Bahnreform von 1994 („Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“) zu erreichen;
- um die Lösungspotentiale des Schienentransportsystems effizient zu nutzen für die Bewältigung der Herausforderungen der europäischen Integration, der logistischen Bewältigung zunehmender Handelsströme, des Klimawandels und der Ressourceneffizienz, des Umweltschutzes und der Begrenzung des Flächenverbrauchs sowie nicht zuletzt des sozialen Zusammenhalts der Gesellschaft durch bezahlbare Mobilität;
- um den Beschäftigten im Bereich des Schienenverkehrs und der Bahnindustrie eine gesicherte Zukunftsperspektive zu eröffnen.

Die IG Metall wehrt sich dagegen, dass ein weiterer Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge für den Zugriff privater Kapitalverwertungsinteressen geöffnet wird. Die IG Metall wird sich auf europäischer Ebene für eine Intensivierung der Debatte um die Sicherung und den Ausbau öffentlicher Bereiche der Daseinsvorsorge im Zusammenhang mit der europäischen Integration einsetzen.

Die Hintergründe ...

Mit der Bahnreform von 1994 wurde eine formale Privatisierung der Bahn vollzogen, die Deutsche Bahn wurde in eine Aktiengesellschaft in vollständigem Bun-

deseigentum umgewandelt. Seit Jahren existiert eine Debatte darüber, die DB AG entweder vollständig oder zum Teil auch „materiell“ zu privatisieren, d.h. Anteile an private Eigner zu veräußern, also eine Kapitalprivatisierung vorzunehmen. Prinzipiell wären hierzu zwei Wege denkbar: Entweder ein Börsengang oder eine sogenannte institutionelle Privatisierung, bei der Anteile ohne Einschaltung der Börse direkt an private Eigner veräußert werden.

Eine politische Grundsatzentscheidung über die Kapitalprivatisierung der Bahn existiert nicht

Eine direkte politische Entscheidung über eine materielle Privatisierung ist niemals gefällt worden. Auch die Bahnreform von Anfang der neunziger Jahre schreibt keine materielle Privatisierung vor. Dennoch kreiste die Debatte der letzten Jahre lediglich um die Frage des „wie“ der Kapitalprivatisierung. Die grundlegende Debatte, „ob“ überhaupt eine solche Kapitalprivatisierung erfolgen sollte, wurde allenfalls in Randbereichen geführt. Der Deutsche Bundestag hatte dabei mit Beschluss vom 17. Juni 2004 (ohne vorhergehenden Grundsatzbeschluss über die Frage der Kapitalprivatisierung) die Bundesregierung beauftragt, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten) dem Parlament eine Entscheidungshilfe zur Verfügung zu stellen. Dieses Gutachten wurde Anfang 2006 veröffentlicht (allerdings mit teilweise aus Datenschutzgründen geschwärtzten Passagen). Dabei lässt keine der untersuchten Privatisierungsvarianten erwarten, dass im Zuge einer Privatisierung mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird.

...Bahninfrastruktur ist Sache des Bundes

Jeglicher Privatisierungsansatz steht vor der Notwendigkeit, widersprüchliche Anforderungen zu erfüllen. Denn zum einen schreibt das Grundgesetz in Artikel 87e vor, dass die Infrastrukturverantwortung im Eisenbahnbereich (Netz) beim Bund liegt und nicht an Private übertragen werden darf. Auf der anderen Seite erfordert ein leistungsfähiges Transportsystem unter

verkehrs- und industriepolitischen sowie unter sicherheitstechnischen Erwägungen eine Integration von Netz und Transport.

Der Deutsche Bundestag hat am 24. November 2006 in einer Entschließung das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgefordert, bis Ende März 2007 einen Entwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen. Auch in dieser Entschließung wird die Notwendigkeit der Kapitalprivatisierung nicht begründet. Die in der Entschließung genannten Zielsetzungen und Gesichtspunkte sind inhaltlich widersprüchlich und unvereinbar. Dies betrifft insbesondere die wichtige Frage der Eigentumsrechte an der Schieneninfrastruktur. Die anvisierte Aufteilung in grundbuchrechtliches und wirtschaftliches Eigentum wird von Expertenseite als nicht tragfähig bezeichnet, da der Bund seinen Infrastrukturauftrag weder als Sicherungsnehmer noch als weisungsabhängiger Treuhänder erfüllen könnte.

... Haushaltsrisiken liegen über erwarteten Privatisierungserlösen

Die Haushaltsrisiken liegen weit über den zu erwartenden Privatisierungserlösen. Risiken für den Bundeshaushalt ergeben sich durch mögliche spätere Kapitalerhöhungen auf Wunsch eines privaten Anteilseigners und durch unzureichende Einflussmöglichkeiten des Bundes auf die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Vor allem die Frage des Rückfalls bzw. Rückkaufs der vollständigen Eigentumsrechte birgt erhebliche Unwägbarkeiten. Wenn der Bund eine notwendige Eigenkapitalaufstockung der DB AG selbst durchführen würde statt zusätzliche Mittel über eine Kapitalprivatisierung zu beschaffen, wären die Haushaltsrisiken für den Bund kalkulierbarer.

... Private Profitinteressen gefährden Arbeitsplätze und soziale Sicherheit

Bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG würden die Interessen privater Anteilseigner an einer möglichst hohen Rendite in den Vordergrund rücken. Bereits der Verkauf eines Minderheitenanteils an einen privaten Investor bzw. an private Investoren würde diese Wirkungsmechanismen in Gang setzen. Die Hebel hierfür sind insbesondere verschärfte Kostensenkungen und Produktivitätserhöhungen. Wie die Erfahrungen aus zahlreichen anderen privatisierten Unternehmen zeigen, stehen die Beschäftigten zuerst im Mittelpunkt aller Bemühungen um Effizienzgewinne. Durch Personal- und Arbeitszeitpolitik werden Arbeitseinsatz und Kapazitätsauslastung optimiert, die Produktivität gesteigert und die Arbeitskosten gesenkt. Gleichzeitig steigen die Leistungsanforderungen und kollektive Schutz- und Sicherungsniveaus werden abgebaut.

... Öffentlicher Mobilitätsbedarf nicht sichergestellt

Die Folge einer kapitalprivatisierten DB AG wäre die weitgehende Ausrichtung auf die ertragsstärksten Bereiche und die Gefährdung des gesamten Schienen-

verkehrs einschließlich der Infrastruktur, insbesondere außerhalb der Ballungsräume. Dies bedeutet nicht mehr, sondern weniger Verkehr auf der Schiene und widerspricht damit den Zielen der Bahnreform. Zudem sind negative Auswirkungen auf zahlreiche Regionen und Wirtschaftsräume zu befürchten. Weiterhin besteht die Gefahr, dass einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen von der Mobilität ausgeschlossen werden.

Für den Güterverkehr besteht die Gefahr, dass durch die zu befürchtende Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs erhebliche Verkehrsanteile auf die Straße verlagert werden. Für den Schienenpersonenverkehr droht ein weiterer Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche. Für die Schieneninfrastruktur drohen weitere massive Stilllegungen. Schon heute befindet sich das Schienennetz durch die Orientierung des Bahnmanagements auf eine Kapitalprivatisierung und durch die Kürzung öffentlicher Schieneninfrastrukturmittel in einem bedenkenswerten Zustand (Langsamfahrstellen nehmen seit einigen Jahren wieder deutlich zu). Das Netz entspricht zudem in seiner Ausrichtung nicht den raumordnerischen und verkehrspolitischen Erfordernissen der Gegenwart und Zukunft, z.B. für die Hinterlandanbindung der Seehäfen oder den Aufbau eines leistungsfähigen Logistiknetzes in Ost-West- wie in Nord-Süd-Richtung. Dies gefährdet nicht nur Arbeitsplätze bei der DB AG, sondern auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

... Privatisierung beeinträchtigt Qualität der Bahninfrastruktur

Darüber hinaus steht zu erwarten, dass die negativen Effekte einer Kapitalprivatisierung dazu führen würden, dass das unter verkehrs- (Mobilitäts- und Transportangebot) und umweltpolitischen (Klimaschutz, Ressourceneffizienz) Gesichtspunkten erforderliche Investitionsvolumen unterschritten würde, mit negativen Folgewirkungen auch und gerade für die hochleistungsfähige und innovative einheimische Bahnindustrie. Insgesamt würde bei einer Kapitalisierung die zentrale Rolle des Schienenverkehrs bei der Entwicklung eines intelligenten, integrierten und intermodularen Verkehrssystems deutlich beeinträchtigt werden.

... Notwendig:

Europäisches Schienenverkehrssystem

Diese Überlegungen gelten nicht nur auf der nationalen Ebene. Eine nachhaltige Vernetzung der Schienenverkehrssysteme und die Abwicklung eines leistungsfähigen transnationalen Schienentransports im Zusammenhang mit der europäischen Integration wird sich nicht über eine Privatisierung der Eisenbahnen und den Versuch einer Simulation von Wettbewerb im Schienentransport erreichen lassen. Geboten ist vielmehr die Eröffnung einer Debatte über den Aufbau eines öffentlichen europäischen Schienenverkehrssystems.