



Privatisierungsobjekt Bahn: Wer bestimmt künftig über 34000 Kilometer Gleisanlagen?

PAUL LANGROCK / ZENIT / LAIF

VERKEHR

Richtung Abstellgleis

Eine große Allianz macht Front gegen die Privatisierung der Bahn – Landespolitiker fürchten um ihren Einfluss auf die Strukturpolitik, Rechtsexperten zweifeln an ihrer Verfassungskonformität. Sogar Bundesminister intervenieren. Steht der Börsengang vor dem Aus?

Der Termin war Pflicht, nach dem Geschmack von Hartmut Mehdorn verlief er nicht. Schon der Anfang gestaltete sich merkwürdig: Plötzlich saß der Mann, der seine Inter-City-Züge so gern mit der Abhebegeschwindigkeit eines Flugzeugs zwischen den Metropolen hin und her sausen lässt, in einem Salonwagen, gezogen von einer alten Dampflok. Eine halbe Stunde brauchte der Oldtimer für die kurze Strecke zum Brocken hinauf. Schnecken-tempo statt Hochgeschwindigkeit, Nostalgie statt Zukunft – aus der Sicht des Bahnen-Lenkers verlief auch der Rest des Tages so.

Denn am Ziel, dem Gipfel des Brocken, musste sich Mehdorn die Bedenken der versammelten Landespolitiker anhören, die mit seinen Zukunftsplänen herzlich wenig anfangen konnten. Von der Verant-

wortung des Staates für die Mobilität seiner Bürger war die Rede, von den Sorgen um die Infrastruktur und davon, dass man das Schienennetz nicht leichtfertig Kapitalmarktinteressen opfern dürfe.

Mehdorn hörte geduldig zu, über den Wipfeln des Harzes gab der Mann den Diplomaten. Schließlich war er an jenem Mittwoch im April Gast beim Kamin-gespräch der Verkehrsministerkonferenz, des Gremiums, das ein gehöriges Wort mit-zureden hat bei Mehdorns ehrgeizigstem Projekt – dem Börsengang der Deutschen Bahn und damit dem Verkauf des letzten großen Staatsbetriebs der Bundesrepublik Deutschland.

Der Bahnchef wird noch jede Menge Überzeugungsarbeit leisten müssen. Denn die Bundesländer zeigen wenig Neigung, dem Mehdornschen Privatisierungszug

freie Fahrt zu geben. Als falsche Weichenstellung lehnen viele Länderressortchefs dabei einen Gesetzentwurf aus dem Hause des Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee (SPD) ab, der die Privatisierung regeln soll. Das knapp 100-seitige Kon-volut orientiert sich ihrer Meinung nach mehr an den Interessen potentieller Bahn-investoren als an den Bedürfnissen der Bürger.

Auf den ersten Blick scheint es in dem Streit nur noch um Details eines Gesetz-entwurfs zu gehen. Doch in Wahrheit geht es um sehr Grundsätzliches: um Grund-rechte, um das Recht der Bürger, mobil zu sein, auch wenn sie in entlegenen Winkeln der Republik wohnen. Und um das Selbst-verständnis eines Staates. Welche Kern-aufgaben darf er an Private delegieren und welche nicht?

Deutsche Bahn AG

Gewinn 2006 nach Segmenten, in Mio. Euro

PERSONENVERKEHR

Regionalverkehr.....	690
Stadtverkehr.....	154
Fernverkehr.....	124

968
Veränderung gegenüber dem Vorjahr
▼
+ 249

TRANSPORT und LOGISTIK

Schenker.....	367
Railion.....	226
Stinnes.....	16

609
+ 337

INFRASTRUKTUR und DIENSTLEISTUNGEN

Personenbahnhöfe.....	136
Netz.....	100
Dienstleistungen.....	31

267
- 14

SONSTIGE AKTIVITÄTEN

Energie.....	166
Sonstiges/ Konsolidierungen.....	467

633
+ 553

Gesamt 2477 Mio. € +1125

Quelle: Deutsche Bahn AG

DER SPIEGEL

Kein akademischer Expertenstreit wird da ausgetragen – jeder Bürger ist betroffen, weil es um ganz praktische Fragen geht: Wer darf entscheiden, welche Strecken erhalten und welche stillgelegt werden, welcher Bahnhof saniert oder geschlossen wird? Wer darf künftig über die 34 000 Kilometer Schienen und Gleisanlagen bestimmen, die allein seit 1994 mit 71 Milliarden Euro aus der Staatskasse modernisiert oder neu gebaut wurden?

Die Antworten des zuständigen Verkehrsministeriums empfinden die Kritiker als Steilvorlage, weil sie so vieles im Unklaren lassen: Formal soll das Netz Eigentum des Bundes bleiben, de facto aber soll die dann teilprivatisierte Bahn nahezu unbeschränkt darüber verfügen, es mindestens 15 Jahre lang quasi so behandeln dürfen, als gehörte es dem Konzern. Danach kann es der Bund zurückbekommen, allerdings nicht umsonst. Der Steuerzahler, der ohnehin in dieser Zeit die dann teilprivatisierte Bahn mit jährlich 2,5 Milliarden Euro subventionieren soll, müsste das Netz praktisch neu erwerben – was wohl weitere Milliarden kosten würde.

Diese Aussicht hat die Ablehnungsfront wachsen lassen. Die Gegner der Privatisierung wollen das Projekt Börsengang aufs Abstellgleis schieben.

Waren es anfangs eher Verbraucherschützer oder Gruppen wie Attac, die vor dem „Ausverkauf“ des letzten Tafelsilbers warnten, reicht die Allianz inzwischen vom Bundesverband der Deutschen Industrie über Landesminister bis zu einflussreichen Bundestagsabgeordneten aus beiden Regierungsfractionen. Anfang Mai bekam das Bündnis gar allerhöchsten Beistand. Innenminister Wolfgang Schäuble (CDU) und Justizministerin Brigitte Zypries (SPD) haben erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken geltend gemacht: Der Betrieb des Schienennetzes sei eine Staatsaufgabe. Nur Kanzlerin Angela Merkel (CDU) drückt aufs Tempo, sie will das leidige Thema nicht noch im kommenden Jahr auf der politischen Agenda haben, wenn mehrere wichtige Landtagswahlen stattfinden.

Der ursprüngliche Privatisierungsfahrplan ist freilich jetzt schon Makulatur. Eigentlich sollte im März die Bundesregierung zustimmen. Das scheiterte jedoch an Wirtschaftsminister Michael Glos, der eine Vertagung im Kabinett durchsetzte. Der CSU-Mann fürchtet um Benachteiligungen von potentiellen Mitbewerbern, wenn die Bahn unbeschränkt über die Schienen herrschen darf. Am vorigen Mittwoch ließ sich der Verkehrsausschuss des Bundestags von Experten erst einmal über verfassungsrechtliche Bedenken aufklären. Bis auf zwei Expertisen, eine im Auftrag der Bahn, die andere vom Verkehrsministerium initiiert, sind die Gutachten durchweg privatisierungskritisch. Selbst Optimisten im Tiefensee-Ministerium rechnen deshalb mit einer Kabinettsentscheidung frühestens kurz vor der Sommerpause.

Denn der Widerstand wird immer stärker. Unionsfraktionsvize Hans-Peter Friedrich will für den ganzen Privatisierungsakt am liebsten „einen ganz neuen Anlauf“. In der SPD-Bundestagsfraktion machen Linke wie Rechte Front gegen die Tiefensee-Bahn-Allianz: „Eine wie auch immer geartete Öffnung der Deutschen Bahn AG für privates Kapital ist aus unserer Sicht kaum geeignet, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den verkehrlichen Zielen der SPD gerecht zu werden“, heißt es in einem von SPD-Abgeordneten verfassten Schreiben an die Fraktion. Das

Plädoyer „für eine klare Positionierung auch unserer Fraktion gegen die Privatisierungskonzeption“ trägt auch die Unterschrift von Peter Danckert. Der Brandenburger SPD-Bundestagsabgeordnete mobilisiert seit Monaten gegen die Bahnprivatisierung. Jüngst traf er sich mit Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck. Einziges Thema: Wie kann Brandenburg helfen, den Tiefenseeschen Gesetzentwurf zu Fall zu bringen? Manche Sozialdemokraten wittern die Chance, sich mit dem Stopp der Privatisierung wieder als linke Kraft zu profilieren – es wäre auch ein Signal an die Gewerkschaften, die den Börsengang bekämpfen.

Doch in der Koalition gegen den Bahnverkauf haben auch Konservative ihren Platz, die den Staat als Garanten der Mobilität betrachten. Der Düsseldorfer Landtag beschloss mit den Stimmen der regierenden CDU und FDP schon mal vorsorglich, das Land werde der Bahnprivatisierung nur zustimmen, wenn das Schienennetz zu 100 Prozent und nicht nur pro forma im Bundesbesitz bleibt.

Ähnlich ist die Haltung von Sachsen-Anhalt und Hessen. „Der Netzausbau ist die Pflicht, der Börsengang nur die Kür“, stichelt Hessens Wirtschaftsminister Alois Rhiel (CDU). Diese Pflichtübung trauen viele Landespolitiker einer Bahn in Investorenhand nicht mehr zu. Sie fürchten, dass mit der De-facto-Privatisierung des Netzes Zugverbindungen auf der Strecke bleiben und auch der Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsanbietern eher verhindert als gefördert wird.

Viele Landespolitiker treibt zudem die Sorge um, an wichtigen strukturpolitischen Entscheidungen ihrer Region zukünftig gar nicht beteiligt zu sein. Wie offen, fragen sie sich, kann eine Bahn, die an der Börse gehandelt wird, noch über ihre Planungen reden? Bestätigt sehen sie sich durch eine ihrer Meinung nach schon jetzt unzureichende Informationspolitik der Bahn AG. Wie es wirklich um den Zustand des Netzes bestellt ist, wissen die zuständigen Verkehrsministerien in der Regel nicht, auch die Verkehrspolitik im Bundestag warten seit Jahren vergeblich auf einen Zustandsbericht der Bahn. Dass das Streckennetz trotz zweistelliger Milliardeninvestitionszahlungen des Bundes mancherorts keineswegs den Sicherheitsstandards entspricht, erfuhren Landespolitiker wie Parlamentarier jüngst aus einem Papier des Bundesrechnungshofs. Die Prüfer monierten verrostete Ankerschrauben an den Signalfüßen, vergamelte Brückengeländer, überwucherte Gleise und defekte Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen. Die Bilanz der Kontrolleure ist ernüchternd: Allein in den Jahren



Partner Tiefensee, Mehdorn*: Hand in Hand

* Bei der Premierenfahrt des ICE 3 von München nach Nürnberg am 13. Mai 2006.

2001 bis 2005 wurden Schäden in Höhe von 1,5 Milliarden Euro nicht beseitigt. Arbeiten für knapp eine Milliarde Euro blieben liegen.

Die Nachlässigkeit, so vermuten intime Kenner, habe System. „Die Bahn“, so Berlins Finanzsenator Thilo Sarrazin (SPD), „fährt ihre Anlagen auf Verschleiß, damit erhöht sie kurzfristig ihre Gewinne.“ Sarrazin, selbst einmal Bahnvorstand, hat Mehdorns Bilanz des Jahres 2006 kritisch unter die Lupe genommen. Sein Fazit: Hätte die Bahn ordentlich saniert, wäre ihr Jahresgewinn 2006 von 2,5 Milliarden Euro um mindestens 600 Millionen niedriger ausgefallen. Sarrazins Vorwurf: „Mit dem auf Dauer nicht nachhaltigen Instandhaltungsniveau sollen offenbar die Zahlen für den erhofften Börsengang schön gemacht werden.“ Auch sonst, so Sarrazins Verdacht, trickse Mehdorns Management, um die Bilanz für die Investorenakquise aufzuhübschen:

- ▶ Die Gleisanlagen, deren Wert brutto bei 130 Milliarden Euro liege, würden bewusst unterbewertet, um die Abschreibung gering zu halten und höhere Gewinne ausweisen zu können;
- ▶ der Nahverkehr der Bahn sei „eine staatlich finanzierte Cash Cow“. Mehr als jeder zweite Euro des Umsatzes von knapp 8,3 Milliarden Euro in diesem Geschäftszweig komme über die sogenannten Bestellerentgelte „unmittelbar



Stillgelegter Bahnhof*: Vom Verkehr abgekoppelt

aus der Bundeskasse“, also aus Zahlungen an die Bahn für den Nahverkehr;

- ▶ Umsatz generiere der Konzern vorwiegend mit bahnfremden Geschäftszweigen, die in der Vergangenheit für Milliarden hinzugekauft wurden. 44 Prozent des Konzernumsatzes würden allein durch die Großspedition Schenker erzielt, die zur Bahn gehört. Die Bahn weist alle Vorwürfe, die Bilanz zu manipulieren, zurück.

Sarrazin, bislang weder als Traditions-Sozialdemokrat noch als Etatist aufgefallen, kommt zu einem erstaunlichen Schluss: Wenn der Bund schon privatisieren wolle, dann solle er einfach Schenker

verkaufen. Der Logistikbereich der Bahn sei schließlich keine „Staatsaufgabe“. Außerdem ließe sich mit dem Verkauf ein „Erlös von vier bis sechs Milliarden Euro“ erzielen. Das Geld könnte die Bahn dann für den Schuldenabbau und Investitionen in den Zugbetrieb verwenden. Eine Teilprivatisierung der Bahn inklusive Netz lehnt der Berliner Finanzmann dagegen ab. Profitieren würden davon nur die Investoren, denen der Börsengang wegen der staatlichen Finanzierungsgarantien eine hochattraktive, risikoarme Kapitalanlage bescheren werde.

All diese Bedenken kennt Sozialdemokrat Tiefensee, um den es in der Sache langsam einsam wird. Er sei guten Mutes, die Kritiker des Börsengangs zu überzeugen, beteuert der Verkehrsminister. Die Vorwürfe versucht er zu entkräften: „Entscheidend ist, das Schienennetz wird nicht privatisiert. Der Bund behält das Eigentum am Netz und wacht über den Einsatz von Steuergeldern.“

Tiefensee treibt das Vorhaben Hand in Hand mit Mehdorn voran. Als der Bahnchef den ersten Entwurf des Privatisierungsgesetzes im Januar studierte, missfiel ihm der. Das Papier orientierte sich noch streng an den Vorgaben des Bundestagsbeschlusses vom November vergangenen Jahres. Damals hatte das Parlament Zustimmung signalisiert, falls dem Verfassungsauftrag, wie er in Artikel 87e, Absatz 4 geregelt ist, entsprochen werde. Darin heißt es: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz (...) Rechnung getragen wird.“

Mehdorn sah durch den Entwurf den Börsengang gefährdet. In einem persönlichen Brief forderte er Tiefensee am 24. Januar zur Korrektur auf. „Die DB AG ist mit diesem Entwurf nicht privatisierungsfähig.“ Im Anhang schickte Mehdorn seine Änderungswünsche. Wohl um die Arbeit zu erleichtern, waren die zentralen Kritikpunkte mit kleinen Bomben am Seitenrand markiert. Solch Signum zierte zum Beispiel eine Stelle, an der detaillierte Bedingungen für weitere Zahlungen des Bundes an die Bahn fixiert waren. Mehdorns Sprengsätze wurden entschärft. Der Gesetzentwurf, den Tiefensee Anfang März zur Stellungnahme an seine Kabinettkollegen verschickte, hatte die wesentlichen Änderungswünsche des Bahnchefs aufgenommen.

MATTHIAS BARTSCH, ANDREA BRANDT, JÖRG SCHMITT, ANDREAS WASSERMANN

KINDERSCHUTZ

Früher, schneller, präziser

Justizministerin Brigitte Zypries plant eine Neuausrichtung des Kindschaftsrechts: Der Staat soll stärker über das Kindeswohl wachen.

Die Bremer Polizisten fanden den zweieinhalbjährigen Jungen im Kühlschrank. Sein toter Körper war kaum 90 Zentimeter groß; der Kopf verletzt, der linke Oberschenkel gebrochen, ebenso das rechte Schienbein und ein Arm. Wahrscheinlich hat ihm das alles sein Ziehvater angetan, den die Staatsanwaltschaft jetzt wegen Mordes angeklagt hat.

Aber Kevins Tod ist mehr als das traurige Ende eines jener Familiendramen, in denen sich meist total überforderte Eltern an ihren Kindern vergehen. Das Schicksal des Jungen hat die Republik vergangenen Oktober auch deshalb schockiert, weil er sein Martyrium quasi unter den Augen des Jugendamts durchleiden musste.

An Hinweisen, wie schlecht es Kevin ging, hatte es nicht gemangelt: Der Kinderarzt, der Chef einer Kindernotaufnahme, das Familiengericht, ja selbst der Bremer Bürgermeister Jens Böhrnsen (SPD) hatten darauf gedrungen, den Jungen in eine Pflegefamilie zu geben. Doch als das Jugendamt endlich die Polizei in die Wohnung schickte, war es zu spät.

Es war nicht das erste Mal, dass ein Jugendamt zu viel Zeit verstreichen ließ. „Die Jugendhilfe“, so das bittere Fazit von Bernd-Rüdiger Sonnen, Vorsitzender der Deutschen Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen, „kommt entweder zu spät oder gar nicht.“ Dass in Jugendämtern Menschen mitunter nachlässig arbeiten, ist indes nur ein Teil des Problems – bislang mangelt es auch an ausreichenden rechtlichen Möglichkeiten, frühzeitig entschlossen eingreifen zu können. Und genau deshalb feilt Bundesjustizministerin Brigitte Zypries (SPD) nun an einem „Gesetz zur Erleichterung familiengerichtlicher Maßnahmen bei Gefährdung des Kindeswohls“.

Es geht dabei um nicht weniger als eine Neuausrichtung des Kindschaftsrechts: War das im Grundgesetz fixierte „natürliche Recht“ der Eltern auf „Pflege und Erziehung der Kinder“ bislang nahezu unantastbar, so soll nun das ebenfalls in der Verfassung festgeschriebene Wächteramt des Staates über das Kindeswohl deutlich gestärkt werden. Der Staat „muss dafür sorgen, dass jedes Kind eine Chance für die Zukunft bekommt“, fordert die Minis-

* In Großbodungen, Thüringen.