

CDU gibt sich nicht zufrieden

Für höheren Börsenanteil

Der Streit über die Bahnprivatisierung nimmt kein Ende. Zwar sehen Union und SPD Chancen auf eine Einigung. Aber einige SPD-Linke kämpfen weiter gegen den Vorschlag von Parteichef Beck. Und die Union will jene Punkte verhandeln, die laut Beck nicht verhandelbar sind.

Von Thomas Maron, Berlin

Die SPD-Führung gibt sich zuversichtlich, mit ihrem jüngsten Vorschlag einer Teilprivatisierung der Bahn endlich die Union vor sich hertreiben zu können. Aber der Optimismus, dass sich künftig der Fokus auf Unstimmigkeiten in Reihen der Konservativen richten könnte, scheint verfrüht. Denn noch ist der einstimmige Beschluss einer Arbeitsgruppe unter Leitung von Kurt Beck von keinem Parteigremium bestätigt worden. Erst am Montag stehen die Abstimmungen in Präsidium, Vorstand und Parteirat an.

„Das wird noch spannend“, heißt es an der Parteispitze. Denn die Parteiführung, allen voran der Vorsitzende Kurt Beck, hatte den Delegierten des Hamburger Parteitags im Oktober zugesichert, einen Sonderparteitag einzuberufen, sollte ein anderes Modell als die vom Parteitag geforderte Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien, den sogenannten Volksaktien, mit der Union verhandelt werden. Das ist nun der Fall, aber Beck denkt nicht daran, die Delegierten nach ihrer Meinung zu fragen. Und das aus gutem Grund: drei Viertel aller SPD-Mitglieder sind gegen eine Privatisierung, in welcher Form auch immer. Daran ändert nichts, dass der Erfinder des Volksaktienmodells, Hermann Scheer, in der Arbeitsgruppe dem neuen Modell am Ende zugestimmt hat.

Schon versucht jener Redner, der in Hamburg die Mehrheit der Delegierten in einer emotionalen Rede für seine kritische Position gewinnen konnte, Widerstand zu organisieren. Der Stuttgarter Parteilinke Peter Conradi hat gemeinsam mit dem Mannheimer Bundestagsabgeordneten Lothar Mark einen Brief an die Mitglieder des Parteirats ge-



Am Ende entscheidet der Bundestag darüber, welcher Anteil der Bahn AG an der Börse verkauft werden soll – ein ICE fährt durch den Bahnhof Friedrichstraße in Berlin, im Hintergrund ist das Reichstagsgebäude zu sehen.

Foto AP

schrieben, in dem er an den Parteitagsbeschluss erinnert und die Einberufung eines Sonderparteitags fordert.

Gleichwohl gilt dies als unwahrscheinlich. Denn bei einem Treffen der Landes- und Bezirksvorsitzenden am Sonntag haben dem Vernehmen nach auch die Kritiker zugesichert, zumindest „nicht aktiv“ die außerplanmäßige Einberufung der Delegierten zu betreiben. Die Hürden wären ohnedies hoch. Um einen Sonderparteitag zu erzwingen, müssen ihn drei Viertel der Vorstandsmitglieder oder mindestens acht der 20 Bezirks- und Landesverbände beantragen.

Die SPD hat der Union vorgeschlagen, im Rahmen eines Holdingmodells 24,9 Prozent des Güter- und Personenverkehrs an private Investoren zu verkaufen. Die Bahn AG soll als Dachgesellschaft zu 100 Prozent Eigentum des Bundes bleiben, ebenso das Schienennetz samt den Bahnhöfen. Die Union ist grundsätzlich einverstanden, fordert aber eine Teilprivatisierung von Personen- und Güterverkehr von 49,9 Prozent. Einen sol-

chen Anteil hatte ursprünglich auch Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) vorgesehen. Beck hatte jedoch erklärt, dass der Prozentsatz von 24,9 nicht verhandelbar sei, weil nur so ein strategischer Einfluss der Investoren ausgeschlossen werden könne. Dies war eine der entscheidenden Forderungen des Hamburger Parteitags.

Mit einem Privatisierungsanteil von lediglich 24,9 Prozent lässt sich kein Investor locken.

Klaus Lippold (CDU), der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestags

Die Vizechefin der Partei, Andrea Nahles, die der Parteilinken angehört, versucht denn auch mit Verweis auf die 24,9 Prozent Kurt Beck den Rücken freizuhalten. Der Forderung der Delegierten werde so auch ohne Volksaktie Rechnung getragen, ein Sonder-

parteitag sei überflüssig. Weil die SPD deshalb einen höheren Privatisierungsanteil nicht verkraften würde, versucht die Parteispitze dem Eindruck vorzubeugen, ihr Vorschlag sei nur ein Einstieg. Die Annahme sei „irrig“, dass dieser Prozentsatz nur die erste Tranche sei, sagte Generalsekretär Hubertus Heil. Die 24,9 Prozent müssten in den Verhandlungen mit der Union als Höchstgrenze festgeschrieben werden.

Dies soll ein Beteiligungsvertrag zwischen Bund und der weiterhin staatseigenen Bahn AG garantieren. Außerdem soll der Bund die Bahn AG dazu drängen, den Gewerkschaften einen Tarifvertrag anzubieten, der ebenfalls den Anteil an privatem Kapital festschreibt. Die Gewerkschaften Transnet und GDBA, die sich grundsätzlich für den Vorschlag der SPD-Spitze aussprechen, haben einen solchen Tarifvertrag bereits eingefordert. Die Parteilinke hält diesen Damm allerdings nicht für sonderlich stabil. Mit wechselnden politischen Mehrheiten werde er in kürzester Zeit brechen, so die Kritik.