

Freitag 17

Das ist die Wochenzeitung

25.04.2008

Interview

Die Strucks haben obsiegt

Politik

Kultur

Literatur

Start
Service
Recherche

IM GESPRÄCH ■ *Peter Conradi, SPD, über das Ende der Staatsbahn und die Rückkehr der Basta-Politik*

FREITAG: Auf dem Parteitag in Hamburg waren Sie einer der wichtigsten Gegner der Bahnreform. Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) wollte bis dahin 49,9 Prozent der Bahn verkaufen. Nun sieht der Kompromiss von Parteichef Kurt Beck vor, dass 24,9 Prozent des Güter-, Nah- und Fernverkehrs an die Börse sollen. Sind Sie zufrieden mit Beck? PETER CONRADI: Die Mühe der vergangenen Monate war nicht ganz umsonst, aber das Ergebnis ist unbefriedigend. Die SPD-Führung hat jetzt den Einstieg in die Privatisierung des Bahnverkehrs und die Zerschlagung des Bahnkonzerns beschlossen. Offen bleibt die Frage, wie die Bundesregierung künftig ihre verfassungsgemäße Pflicht erfüllen will. Wie ist noch ein Zugverkehr zu gewährleisten, der sozial und ökologisch ist und dem Wohl der Allgemeinheit dient, wenn private Investoren das im Hinblick auf ihre Rendite ablehnen?

Aber die Macht der Investoren bleibt doch begrenzt. Schließlich sollen sie nicht mehr als fast ein Viertel erhalten. Das reicht Investoren nicht, um Mitglieder in den Aufsichtsrat zu schicken ... Das ist doch Augenwischerei. Ein Aktionär kann seinen Willen auch mit fünf Prozent der Aktien durchsetzen, so wie neulich bei der TUI. Eine andere Mehrheit im Bundestag könnte außerdem weitere Anteile privatisieren, wie das CDU/CSU und FDP bereits ankündigen. Eine verlässliche Sperre gäbe es möglicherweise, wenn sie im Grundgesetz verankert würde. Aber das hat die SPD-Parteispitze strikt abgelehnt.

Kurt Beck hat immerhin durchgesetzt, dass das Schienennetz beim Staat bleibt. Ist das nicht die viel geforderte Trennung von Netz und Betrieb? Das Netz bleibt nicht beim Staat, sondern bei der DB AG. Und sobald Herr Mehdorn sowohl die Holding wie auch die Untergesellschaften führt, erledigt er, was die privaten Investoren fordern: Er wird unrentable Strecken stilllegen und Schienen abbauen lassen.

Letztlich zählen Argumente - und Kurt Beck überzeugte mehr als Zweidrittel der Mitglieder seines Parteirates. Oder sehen Sie das anders? Das Ergebnis war absehbar. Es begann schon in der SPD-Arbeitsgruppe Bahnreform, in die Kurt Beck 14 Befürworter und nur fünf Kritiker einer Privatisierung berief. Im Parteirat bekam er eine Mehrheit, weil er den Vorschlag mit seiner Person verband. Viele wollten den Parteivorsitzenden nicht beschädigen und haben deshalb nur zähneknirschend zugestimmt. Es ging am vergangenen Montag weniger um die Sache als darum, wer in der SPD das Sagen hat: die SPD-Minister und die SPD-Fraktionsführung oder die Partei. Natürlich gibt es kein imperatives Mandat der Minister und Abgeordneten, aber die Steinbrücks und Strucks haben klar gemacht, dass sie ohne Rücksicht auf die SPD entscheiden. Beck hat sich zu den vermeintlich

stärkeren Regimentern geschlagen. Doch an Glaubwürdigkeit hat er dabei verloren. Erst wollte er näher bei den Menschen sein, jetzt sucht er nur noch die Nähe der SPD-Minister und der SPD-Fraktionsführung.

Sie hatten dieser Tage mit Ihrem SPD-Kollegen Lothar Mark einen Sonderparteitag vorgeschlagen. Was wird nun daraus? Den Vorschlag haben nicht wir, den hat Kurt Beck schon auf dem SPD-Parteitag in Hamburg gemacht. Damals drohte der Vorstandsantrag zur Bahnprivatisierung von einer breiten Mehrheit abgelehnt zu werden. Beck sprang in die Bresche: Sollte es nicht möglich sein, ausschließlich stimmrechtslose Vorzugsaktien an die Börse zu bringen, werde die Parteiführung jedwedes andere Modell prüfen. Eine Entscheidung darüber aber sollte ein neuer Parteitag fällen. Das war sein Vorschlag, und dem haben wir vertraut.

Sehen Sie noch einen Weg, den Börsengang aufzuhalten? Nein, in der SPD ist das ausgereizt. Nun werden erneut Tausende Mitglieder austreten und sich viele Wähler von uns abwenden. Vielleicht könnte ein Streit mit der Union die Privatisierung noch stoppen: Etwa wenn die Union verlangt, mehr als die 24,9 Prozent der Bahnaktien zu verkaufen. Aber wer glaubt noch, dass sich die SPD dann querlegt?

Die Reform betrifft auch die Länder. Regt sich dort Widerstand? Möglicherweise, schließlich ist der Fernverkehr akut gefährdet. Und anders als bei Nah- und Regionalzügen zählt im Fern- und Güterverkehr alleine die Rentabilität. Private Miteigentümer werden verlangen, alle Strecken stillzulegen, die keine Renditen erzielen. Etliche Städte werden zukünftig vom ICE/IC-Verkehr abgehängt. Ich hoffe, dass Flächenländer wie NRW, Baden-Württemberg und Bayern das begreifen.

In der SPD gibt es eine Mehrheit gegen einen Börsengang. Warum schweigt sie? An der Basis ist das Echo kritisch, aber die Führung kümmert das nicht. Das ist Basta-Politik wie unter Schröder. Ich hatte gehofft, dass unter Kurt Beck ein Kurswechsel stattfindet, um verlorenes Profil und Vertrauen zurückzugewinnen. Diese Hoffnung habe ich nicht mehr.

Das Gespräch führte Dirk F. Schneider.

Peter Conradi saß von 1972 bis 1998 für die SPD im Bundestag.

 [mail an die Redaktion](#)  [nach oben](#)

[Impressum -](#)

[Archiv &
Recherche -](#)

[Abonnement](#)