Uns liegt ein Brief des Generalsekretärs der SPD mit dem Zwischenergebnis der SPD Arbeitsgruppe Bahnreform vor [PDF – 88 KB]. Wenn dort richtig notiert ist, was als Rest an strittigen Problemen bleibt, dann sieht es erwartungsgemäß düster aus. Im zweiten Spiegelstrich auf der Seite 2 des Ergebnisberichts wird der Eindruck erweckt, es sei nur noch strittig, ob DB Regio und/oder Fernverkehr der neuen Verkehrs- und Logistik AG (VuL) zugeordnet werden soll. Das ist doch nicht das Kernproblem. Auch wenn der Güterverkehr teilprivatisiert ist, haben fremde Investoren den Fuß in der Tür und bestimmen mehr und mehr, was bei der Bahn geschieht. Schon heute ist es ja glatt die Unwahrheit, was auf der gleichen Seite unten unter 3 steht: „Die DB AG hält mindestens 50,1% der Aktien an der VuL AG und sichert damit den beherrschenden Einfluss des Bundes." Albrecht Müller

Schon heute hat der Bund seine Macht über die Bahn weitgehend an Personen aus der Wirtschaft abgetreten. Wer beherrscht denn den Aufsichtsrat? Werner Müller von der Ruhrkohle AG als Aufsichtsratsvorsitzender und ein Kreis anderer Wirtschaftsführer. Wie kommt es, dass der Bahnchef seine Interessen mithilfe einer von ihm organisierten und von der Bahn bezahlten Lobby gegen den Eigentümer durchsetzen kann? Die Teil-Privatisierung verschärft diesen unguten Zustand.

Ansonsten ist interessant, wie bei der Formulierung der Ziele und beim angehängten Innovations- und Investitionsprogramm der Bahn darauf geachtet worden ist, die für die Zustimmung wichtigen Einzelinteressen wie Ökologie und Länderinteressen zu befriedigen, praktisch aus der Gegnerfront heraus zu kaufen.

Welchen Sinn die Teilprivatisierung der Bahn machen soll, ist auch aus diesem Papier nicht erkennbar. Am kommenden Montag soll trotzdem endgültig entschieden werden. Das wird vermutlich zugleich ein Tag der Dokumentation dessen, dass man die SPD als Kraft, die für unsere gemeinsamen Interessen eintritt, endgültig vergessen kann.

Dass die Bahn entgegen allen Argumenten teil-verscherbelt und privaten Interessen überlassen wird, obwohl alle Sachargumente und die Erfahrungen zum Beispiel in Großbritannien für einen integrierten Konzern im Bundesbesitz sprechen, ist offensichtlich als Teil eines makabren Deals zu sehen.
Zur Rekapitulation: es spricht vieles dafür, dass sich Bundesfinanzminister Steinbrück und Bundesaußenminister Steinmeier ihre (angebliche, muss man sagen) Loyalität gegenüber Kurt Beck in der Auseinandersetzung um die Öffnung gegenüber der Linken haben von Beck abkaufen lassen. Er zahlt mit seiner Zustimmung zur Privatisierung eines Teils der Bahn.

Dieser Deal wird vermutlich als einer der jämmerlichsten Deals in die Zeitgeschichte eingehen.