

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

sehr geehrte Damen und Herren,

die SPD hat sich auf ein Privatisierungsmodell verständigt - witzigerweise genau auf den Vorschlag, den wir als FDP am Samstag ins Spiel gebracht hatten. Rainer Brüderle und Horst Friedrich hatten am Samstag vorgeschlagen, die Privatisierung zunächst auf 24,9% zu begrenzen, den Nahverkehr jedoch nicht auszunehmen. Dies soll aus unserer Sicht selbstverständlich nur der Einstieg, nicht der Endzustand sein.

Nach unserer Einschätzung werden sich SPD und Union jetzt schnell verständigen. Die Union wird die Bedingungen der SPD und der Transnet akzeptieren, also langfristige Zusagen für den Erhalt des integrierten Konzerns und die Mehrheitsbeteiligung des Bundes machen. Grund zur Beunruhigung besteht trotzdem nicht. Mit dem Einstieg in die Privatisierung wird ein Pfad eingeschlagen, der mittelfristig unweigerlich zu der Aufstellung führt, die von uns und den anderen Wettbewerbsbefürwortern schon immer propagiert worden ist: die schrittweise Privatisierung der Verkehrsbereiche des DB-Konzerns ohne Netz bis hin zur Vollprivatisierung und damit der endgültigen Trennung von Netz und Betrieb. Die vertraglichen „Sicherungsmaßnahmen“ gegen diese Entwicklung sind nur „weiße Salbe“ für SPD-Linke und Transnet. Sobald beispielsweise Kapitalerhöhungen notwendig werden, wird der Bund nicht mitziehen können und deswegen weitere Anteile veräußern.

Die vorläufige Beschränkung der Investoren auf 24,9 % ist unschädlich, weil die Spielregeln des Kapitalmarktes sofort greifen. Der Bund kann angesichts des Risikos von Gewinnwarnungen und Kursverlusten keine kapitalmarktwidrigen Entscheidungen durchsetzen. Damit steht der mit einer Privatisierung gewollten Stärkung von Effizienz, Kostensenkung und Innovation nichts im Wege.

Auch wenn manche das schon wieder vergessen haben: die jahrelange Streitfrage zwischen Bahnvorstand, Transnet und ihren Helfern im BMVBS einerseits und dem "Wettbewerbslager" andererseits war immer, ob die Privatisierung mit oder ohne Netz erfolgen soll. Das große Gutachten im Auftrag der Bundesregierung hatte nicht umsonst den Titel: PRIMON = Privatisierung mit und ohne Netz. Hinter dem Börsengang mit Netz stand der Plan, die Integration des Netzes unumkehrbar zu machen. Dieses Vorhaben ist gescheitert und das ist ein Riesenerfolg, wenn man bedenkt, welcher mächtiger Apparat dieses Vorhaben betrieben hat. Die Bahn wird jetzt also ohne Netz privatisiert. Das hätten wir schon vor 5 Jahren haben können, wenn Bahnvorstand und Transnet diesen Weg nicht jahrelang blockiert hätten.

Der integrierte Konzern ist bald schon nur noch eine Fiktion. Neben der DB AG entsteht mit der Verkehrs- und Logistik AG ("VuL AG") das eigentliche Kraft- und Finanzzentrum im Bahnkonzern. Zwischen DB AG und VuL AG wird es keinen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geben, Doppelmandate im Vorstand müssen aus aktienrechtlichen Gründen stark begrenzt werden. In der Bahn entstehen zwei Lager: auf der einen Seite die DB AG mit den Infrastrukturtöchtern, die per Beherrschungsvertrag angebunden sind. Auf der anderen Seite die VuL AG. Sie trennt nicht nur das Aktienrecht, sondern vor allem die unterschiedlichen Interessenslagen. Anders als bisher wird es zwischen Infrastruktur- und Verkehrssparten der Bahn nicht mehr das "linke-Tasche-rechte-Tasche-Prinzip" geben. Die daraus folgenden Konsequenzen dürften die SPD-Funktionäre, die parteipolitisch über eine hochkomplizierte Sachfrage entscheiden mussten, nicht im Ansatz verstanden haben. Bisher war es so, dass es der DB auf die Rechnung unter dem letzten Strich (= dem Konzernsbeschluss) ankam. Was die Transportsparten ihr eigenes Ergebnis mindernd als Aufwand an die Netz AG für die Trassenutzung gezahlt haben, war beim Netz ergebniswirksamer Ertrag. Da alle Töchter mit Ergebnisabführungsverträgen an die DB AG gebunden sind, war der Interessensgegensatz zwischen Netz (= Interesse an hohen Trassenpreisen) und Verkehrssparten (= Interesse an niedrigen Trassenpreisen) leicht aufzulösen. Genau das wird sich ändern. Die privaten Investoren werden darauf drängen, das Ergebnis der VuL AG, an der sie beteiligt sind, zu optimieren. Am Ergebnis der DB AG hingegen haben mangels Beteiligung kein Interesse. Der Interessensgegensatz wird vor allem für die Vorstandsmitglieder unauflösbar, die gleichzeitig im Vorstand der bundeseigenen DB AG und der teilprivatisierten VuL AG sitzen. Die Folge ist, dass die Zentrifugalkräfte immer stärker werden und zwar auf jeder Ebene: sowohl zwischen DB AG und VuL AG als auch zwischen den einzelnen Spartengesellschaften der VuL AG, wo der Druck steigen wird, die Infrastrukturkosten verursachungsgerecht anzulasten. Die Fliehkräfte werden immer stärker auf die Sollbruchstelle

drücken: die Mehrheitsbeteiligung der DB AG an der VuL AG. Obendrein wird der Kapitalbedarf vor allem des Logistikbereichs dazu führen, dass die VuL AG weiteres Eigenkapital benötigt. Da die bundeseigene DB AG Kapitalerhöhungen nicht finanzieren können, wird es zur Veräußerung weiterer Anteile kommen. Am Ende des Tages knackt die Sollbruchstelle: Private werden die Mehrheit an der VuL AG übernehmen (und deren Beteiligungsportfolio bereinigen), wodurch endgültig die Trennung von Netz und Betrieb erfolgt. Das ist gut, denn dann kann sich die bundeseigene DB AG mit ihren Infrastrukturtöchtern auf das konzentrieren, was ihre Aufgabe ist: die Infrastruktur optimal und neutral zu vermarkten und so im Interesse des Bundes den Kostendeckungsanteil, der im System Schiene selbst generiert wird (über Trassengebühren) zu erhöhen, damit der Bund seinen Zuschuss zum Netz senken kann.

An die politischen Absichtserklärungen einer früheren Regierung und eines früheren SPD-Parteichefs wird sich niemand mehr gebunden fühlen. Entgegenstehende Gesetze werden geändert, ebenso Satzungen und Verträge (der Bund sitzt auf beiden Seiten der Verträge).

Eine zusammenfassende Bewertung zeigt daher: der jetzige Einstieg in die Privatisierung führt in die richtige Richtung. Entwicklungen im Eisenbahnwesen muss man immer in längeren Zeiträumen betrachten. Auch die Bahnreform liegt jetzt schon 15 Jahre zurück. Solange werden wir jetzt nach dem Einstieg nicht mehr warten müssen.

Freundliche Grüße

Lothar Neuhoff

FDP-Bundestagsfraktion