



Peter Friedrich

Dr. Hermann Scheer

Dirk Becker

Kurt Bodewig

Monika Griefahn

Lothar Mark

An alle

Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion

per E-Mail

Berlin, 25. September 2006

Beabsichtigte Privatisierung der Deutschen Bahn AG

Liebe Genossinnen und Genossen,

in der Öffentlichkeit sowie innerhalb unserer beiden Regierungsfractionen wird derzeit kontrovers über Modelle des Bahnbörsenganges diskutiert. Die politische Grundsatzentscheidung, ob die Deutsche Bahn AG überhaupt privatisiert werden soll, ist jedoch nie diskutiert worden – weder im Bundestag noch innerhalb unserer Partei.

Der Koalitionsvertrag thematisiert „die Gestaltung des Börsenganges“. Das suggeriert eine bereits vorangegangene Grundsatzentscheidung. Entsprechend äußern sich auch unterschiedliche Personen, allen voran Bahnchef Hartmut Mehdorn selbst.

Es existiert jedoch *keine Entscheidung des Bundestages*, die die gesetzliche Festlegung der Bahnreform aus dem Jahr 1993, wonach die Bundesrepublik alleinige Aktionärin der Deutschen Bahn AG ist, in irgendeiner Weise einschränken oder aufheben soll. Auch gibt es *keinen Beschluss eines SPD-Parteitages*, der das Ziel der Bahnprivatisierung beinhaltet. Bevor deshalb nun die Entscheidung einer möglichen eigentumsrechtlichen Privatisierung der Deutschen Bahn AG ansteht, sollten wir uns als Fraktion kritisch mit der Frage auseinandersetzen, *ob* wir die Privatisierung der Schieneninfrastruktur überhaupt wollen – und *ob* die damit verbundenen Risiken zu rechtfertigen sind. Dies wiegt umso mehr, wenn man sich den tatsächlichen Wert dieser bislang öffentlichen Infrastruktur und den zu erwartenden Erlös eines Börsenganges vor Augen führt.

Die vorliegenden Modelle unterscheiden sich im Wesentlichen darin, ob die Deutsche Bahn AG als ganzes an die Börse geht oder die Netzsparte mitsamt der gesamten Infrastruktur im Bundeseigentum verbleibt. Das *integrierte Modell mit Rückholoption* sieht vor, dass die Bahn



Peter Friedrich

Dr. Hermann Scheer

Dirk Becker

Kurt Bodewig

Monika Griefahn

Lothar Mark

Seite 2 von 4 Seiten

als gesamter Konzern privatisiert wird, der Bund jedoch nach bis zu 30 Jahren eine wie auch immer geartete Rückübertragungsmöglichkeit bei einem nachhaltigen Verfehlen bestimmter Qualitäts- und Infrastrukturziele des privatisierten Konzerns bekommen soll, ohne dass für diese Rückübertragungsmöglichkeit bislang jedoch ein Konzept existiert. Da der Bundesrepublik durch Artikel 87e unseres Grundgesetzes eine Infrastrukturverantwortung zufällt, müsste die Mehrheit der Aktien jedoch in staatlichem Besitz verbleiben. Beim *Eigentumsmodell* soll der Bund zwar Eigentümer des Netzes bleiben, doch kann im Gegenzug die Deutsche Bahn AG mit ihren verbleibenden Sparten zu 100 Prozent an der Börse veräußert werden. In der *Nießbrauch-Variante des Eigentumsmodells* soll die (dann vollständig privatisierte) Deutsche Bahn AG über die Netzinfrasturstruktur verfügen dürfen, die lediglich formell im Bundeseigentum verbleibt.

Das *Trennungsmmodell*, wonach lediglich das Transportunternehmen privatisiert wird, die Infrastruktur hingegen komplett beim Staat verbleibt, wird nach unseren Informationen offensichtlich nicht mehr weiterverfolgt. Der den Privatisierungsprozess begleitende Lenkungsausschuss der Bundesregierung soll am 28. September 2006 eine Empfehlung über das weitere Vorgehen treffen, dem sich ein baldiger Kabinettsbeschluss anschließen dürfte.

In der Diskussion um mögliche Privatisierungsvarianten bleiben zentrale Fragen offen oder sind objektiv nicht verantwortlich zu lösen. So ist bei Realisierung eines wie auch immer ausgestalteten integrierten Modells ein Automatismus unübersehbar, der große finanzielle Verpflichtungen des Bundes erwarten lässt: Da der Staat mit seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung mehrheitlicher Anteilseigner des börsennotierten Konzerns bleiben muss, ziehen Kapitalerhöhungen – die ja eine erklärte Absicht des Börsengangs zur Schöpfung von Investitionsgeldern sind – immer einen Investitionsbedarf des Bundes nach sich, selbst wenn der Bund im Aufsichtsrat von Arbeitnehmervertretern und Vertretern des privaten Kapitals überstimmt werden könnte. Gleiches wäre aus Kapitalerhöhungen abzuleiten, die vor dem Hintergrund möglicher Unternehmenszukäufe der Deutschen Bahn AG zur Verbesserung ihrer Marktpositionierung angestrebt sind.

Wenn wir die Bahn mitsamt ihrer Netzinfrasturstruktur privatisieren, entledigen wir uns unserer Haushaltskontrolle, ohne jeweiligen Sinn und Zweck der Investitionsrichtung entscheiden zu können. Die Haushaltsrisiken liegen weit über den erwarteten einmalig erfolgenden Haus-



Peter Friedrich

Dr. Hermann Scheer

Dirk Becker

Kurt Bodewig

Monika Griefahn

Lothar Mark

Seite 3 von 4 Seiten

haltseinnahmen aus dem Börsengang. Diesen könnte man sich nur entziehen durch eine volle Privatisierung, also auch durch eine Veräußerung der verbliebenen Bundesanteile. Zu vermuten ist, dass dies auch die unausgesprochene Absicht hinter dem integrierten Modell ist. Der breite Infrastrukturauftrag der Bahn mit ihrer Verantwortung für die Fläche würde Zug um Zug den Renditeerwägungen des Kapitalmarktes geopfert.

Diese zentralen Problempunkte, aber auch die Probleme der anderen Modelle, werfen die Frage auf, *ob* eine wie auch immer geartete Privatisierung überhaupt sinnvoll ist.

Die Frage drängt um so mehr, je deutlicher man sich den vergleichsweise geringen finanziellen Erlös einer Bahnprivatisierung in Relation zu dem Wert der Bahninfrastruktur vor Augen führt: Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene PRIMON-Gutachten der Bahn, geht je nach Variante von 7,8 bis 23,3 Mrd. Euro „positiver Haushaltseffekte“ aus, die eine Veräußerung der Deutschen Bahn AG mit sich bringen würde. Dieser eher schön gerechnete Erlös stünde dem Bruttoanlagewert alleine des Netzes der Bahn in Höhe von mindestens 130 Mrd. Euro gegenüber. Gleichzeitig wären vor einer Privatisierung beträchtliche Schulden des Bahnkonzerns zu begleichen, so dass etwa der Berliner Finanzsenator Sarrazin den wirklichen Erlös einer Privatisierung auf nur etwa 2 Mrd. Euro taxiert. Diesem marginalen Erlös stünden zudem weitere Investitionsverpflichtungen des Bundes für die kommenden zehn Jahre in Höhe von etwa 25 Mrd. Euro gegenüber, die jedoch in der Realität deutlich höher ausfallen dürften, ohne dass der Bund im Aufsichtsrat mehrheitlich über die Verwendung dieser Gelder entscheiden könnte.

Unser verkehrspolitisches Ziel besteht darin, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Diesem Ziel lässt sich am besten durch eine Erhöhung des Wettbewerbs verschiedener Bahnunternehmen in Deutschland erreichen. Um der Infrastrukturverantwortung gerecht zu werden, muss dieser Wettbewerb in einen klaren gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmen eingebettet werden.

Infrastrukturverantwortung heißt, dass das „natürliche Monopol“ des Netzes vollständig in öffentlichem Eigentum und Verfügungsmacht bleiben muss. Wenn wir die Bahn mitsamt ihrem Netz und ihrer sonstigen Infrastruktur privatisieren, entledigen wir uns jedoch auf irre-



Peter Friedrich

Dr. Hermann Scheer

Dirk Becker

Kurt Bodewig

Monika Griefahn

Lothar Mark

Seite 4 von 4 Seiten

versible Weise unserer politischen, wirtschaftlichen und sozialen Gestaltungsmöglichkeiten – für den Preis eines geradezu lächerlichen Erlöses.

Lasst uns deshalb bitte gemeinsam die beabsichtigte Privatisierung der Schieneninfrastruktur noch einmal überdenken – und möglichst bald im Rahmen eines fraktionsoffenen Abends diskutieren. Einen solchen Abend regen wir hiermit an und halten ihn vor einer Verabschiedung im Bundeskabinett für zwingend erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Friedrich

Dr. Hermann Scheer

Dirk Becker

Kurt Bodewig

Monika Griefahn

Lothar Mark