

Brief an SPD-Bundestagsabgeordnete

Nach Bekanntgabe der Bahnprivatisierungspläne
Der SPD-Spitze am 15.4.2008"

Liebe Andrea, liebe Genossinnen und Genossen,
wozu braucht es noch Parteitagsbeschlüsse? Der angebliche Bahn-Kompromiss rettet vielleicht Kurt Beck, desavouiert aber den Parteitag und setzt die Frustration der Parteimitglieder fort. Anders als deine Bewertung, liebe Andrea, die ich heute in der FR lese, fällt die Bewertung der FDP aus, die ihr unten findet. Ich bin sicher, die FDP liegt in ihrer Bewertung richtig. So wie jetzt mit dem Parteitag umgegangen werden soll, hat es Gerd Schröder gemacht. Wenn sich nichts ändert, bleibt die Partei ein frustrierter Wahlverein, der langsam ganz kaputt geht. Ich weiß ja, wie das geht: "der Vorsitzende, der Kanzler darf nicht beschädigt werden," die Partei schon? Ich habe den Frust über die Machtlosigkeit der Ortsvereine gerade erst wieder gespürt. Wenn ihr nicht etwas ändert, wird es bald keine aktiven Mitglieder mehr geben.

Viele Grüße
Detlev "

Bewertung durch die FDP

Weitergeleitete Nachricht / Forwarded message -----

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

Infrastruktur-töchtern, 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 Konzernabschluss) ankam. Was die Transportsparten ihr eigenes Ergebnis mindernd

als Aufwand an die Netz AG für die Trassennutzung 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