

Von: Neuhoff [Neuhoff@fdp-bundestag.de]

Gesendet: Freitag, 3. April 2009 15:53

Betreff: Neues zur Bahnprivatisierung - Kurzanalyse zur bahnpolitischen Lage

Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben längere Zeit keine Info-Mail verschickt. Sie können aber sicher sein, dass wir nicht untätig waren.

Wie ist die bahnpolitische Lage?

Dazu eine kurze Analyse:

Die von der FDP mitgestaltete Bahnreform Anfang der 90er Jahre hatte klare Ziele und eine klare Strategie. Durch eine Wettbewerbsbranche Schienenverkehr sollte der Marktanteil der Eisenbahn erhöht und die Haushaltsbelastung für den Bund verringert werden. Bei Amtsantritt der Rot-Grünen-Regierung 1998 war die zweite Stufe der Bahnreform in Vorbereitung, nämlich eine Dezentralisierung des Konzerns und eine Verlagerung der operativen Verantwortlichkeiten auf eigenständige Aktiengesellschaften für die verschiedenen Transportsparten. Das nach Antritt der Regierung Schröder SPD-geführte Verkehrsministerium besaß keinerlei strategische Konzeption, wie die Bahnreform weitergeführt werden sollte. Stattdessen hatte man vor allem das Ziel, die CDU-Doppelspitze bei der Bahn zu entfernen, nämlich Dürr als Aufsichtsratschef und Ludewig als Vorstandsvorsitzenden. So kam Ende 1999 Hartmut Mehdorn ans Ruder und damit begann unter billiger Duldung durch die Regierung Schröder das Zurückdrehen der Bahnreform. Der Konzern wurde rezentralisiert und Bahnpolitik bestand fortan nur noch darin, die Interessen des Staatskonzerns DB AG zu befördern. Von den Interessen anderer Akteure auf der Schiene war keine Rede mehr. Schienenverkehr war gleichbedeutend mit „Die Bahn“. Allerdings blieb durch Initiativen von verschiedenen Seiten das Thema „Trennung von Netz und Betrieb“ auf der Tagesordnung. Da sich Union und FDP weiter zu diesem strategischen Schlüsselement bekannten, suchte die Bahnführung gemeinsam mit der Gewerkschaft Transnet nach einer Möglichkeit, den „integrierten Konzern“ abzusichern und die Trennung von Netz und Betrieb auf Dauer zu verhindern. So entstand etwa 2001 der Plan, eine Teilprivatisierung des integrierten Konzerns zu propagieren. Nach einer solchen Teilprivatisierung – so das Kalkül – würde gegen den Willen des privaten Miteigentümers eine Trennung von Netz und Betrieb nicht mehr möglich sein. Und der private Miteigentümer würde in jedem Fall eine Trennung verhindern, weil das Privatisierungskonstrukt vorsehen sollte, den Konzern langfristig von den Kosten der Infrastruktur zu entlasten, ihm aber gleichwohl den Wertschöpfungsbeitrag der Infrastruktur zu sichern.

Vor diesem Hintergrund haben wir uns seinerzeit zu einer 2-Stufen-Strategie entschlossen. Stufe 1 bestand darin, einen Börsengang mit Netz zu verhindern – nicht weil wir gegen Privatisierung waren, sondern weil dieser „Börsengang“ in Wirklichkeit ein Anti-Privatisierungsprojekt war. Denn wegen der Privatisierungssperre des Artikel 87e Grundgesetz wäre in der integrierten Struktur (mit Netz) immer nur eine Teilprivatisierung mit Mehrheitseigentum des Bundes möglich gewesen, mehr nicht. Die erste Stufe unserer Strategie war also darauf gerichtet, unumkehrbare Verhältnisse zu verhindern. In der zweiten Stufe wollten wir dann, sobald die politischen Möglichkeiten dazu bestehen, zum Kurs der Bahnreform zurückkehren und die Weichen in Richtung einer Wettbewerbsbranche Schienenverkehr stellen.

Nach einem jahrelangen Ringen für und gegen die Teilprivatisierung können wir heute feststellen: Der erste Teil unserer 2-Stufen-Strategie ist aufgegangen. Pseudo-Privatisierungsprojekte wie von der SPD und Bahnchef Mehdorn angestrebt, sind vom Tisch. Die SPD will überhaupt keine Privatisierung mehr, weil sie ihr Vorhaben nie den Wählern erklären konnte. Die Gewerkschaften hatten ebenfalls Erklärungsprobleme gegenüber ihren Mitgliedern, denn Hansens Problem als Transnet-Chef bestand darin, dass er seinen Leuten nicht offen und ehrlich sagen konnte, dass es sich bei der Teilprivatisierung nur um ein trickreiches Manöver zum Erhalt des integrierten Konzerns handelte. Denn eine solche klare Ansage hätte die offizielle Darstellung der Bahnführung konterkariert, wonach das Ziel ein kapitalmarktfähiger Logistikkonzern sei. Dazu hätte es nicht gepasst, offen zuzugeben, dass man in Wirklichkeit dauerhaft ein mehrheitlicher Staatskonzern bleiben wollte – obwohl man dabei war, weltweit vormals private Logistikunternehmen aufzukaufen, damit faktisch zu verstaatlichen auf Risiko der deutschen Steuerzahler.

Mit dem Abgang von Bahnchef Mehdorn geht in der Strukturdiskussion alles zurück auf Start. Wir als FDP und das Wettbewerbslager können mit dieser Entwicklung sehr zufrieden sein. Natürlich sind zehn Jahre verloren gegangen, aber es gab nun einmal aufgrund der politischen Mehrheitsverhältnisse für uns keine eigenen Gestaltungsmöglichkeiten. Was wir tun konnten, war eine unumkehrbar falsche Entwicklung zu verhindern und das haben wir erreicht. Was die aktuelle Diskussion um Konzernstruktur und was die diesbezüglichen Forderungen der Gewerkschaften betrifft, können wir ganz gelassen bleiben. Diese Bundesregierung kann nur für sich, aber nicht für eine künftige Bundesregierung sprechen. Zusagen, es werde bei der jetzigen Struktur bleiben, sind nichts als Absichtserklärungen, die sich sehr schnell überholt haben können. Man denke nur daran, dass bis vor kurzem langfristige vertragliche Absicherungen zum Erhalt des integrierten Konzerns in Rede standen und ursprünglich sogar die endgültige Unumkehrbarkeit durch eine Teilprivatisierung mit Netz erreicht werden sollte. Jetzt gibt es nichts von alledem. Über die Struktur des Konzerns und über die weiteren Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr in Deutschland werden zukünftige politische Mehrheiten entscheiden. Dabei ist es ganz selbstverständlich, auf die Interessen der Beschäftigten und der Gewerkschaften Rücksicht

zu nehmen. Aber es kann nicht sein, dass Interessengruppen ihre Bedingungen einer demokratisch legitimierten Regierung aufzwingen.

Der neue Bahnchef wird zunächst in einer Doppelfunktion Vorsitzender der Holding und der DB ML AG. Besser wäre in der Tat schon jetzt eine Doppelspitze gewesen, um die spätere Trennung zu erleichtern. Es schadet aber nicht, wenn dies erst zu einem späteren Zeitpunkt geschieht. Falls zukünftige politische Mehrheiten den Willen haben, den Konzern zu entflechten, werden sie dies jederzeit tun können, z.B. indem dann die Doppelspitze eingerichtet und Beherrschungsverträge aufgelöst werden. Das Gleiche gilt für zukünftige Privatisierungsstrategien. Die gleichzeitige Privatisierung aller Transportsparten in einem gemeinsamen Korb wäre unsinnig, weil es sich de facto um völlig verschiedene Märkte (vom Bus-Nahverkehr in Baden-Württemberg bis zur Luftfracht in den USA) handelt, zwischen denen keinerlei Synergien bestehen. Man wird sich deshalb die einzelnen Sparten sorgfältig auf das richtige Privatisierungsumfeld und den richtigen Zeitpunkt anschauen müssen.

Jetzt geht es erst einmal darum, einen Neuanfang zu gestalten. Die Abgänge von Hartmut Mehdorn und Diethelm Sack sind dazu der erste Schritt. Nach unserer Einschätzung ist in der Datenaffäre noch kein Boden zu sehen. Wir werden Ihnen dazu in der nächsten Zeit noch eine genauere Einschätzung liefern. Im Augenblick steht jedenfalls schon mal fest, dass sich die von uns seit Monaten erhobenen Vorwürfe bewahrheitet haben. Das gilt besonders bei der Überwachung der E-Mail-Verkehre. Als die FDP-Fraktion im Juni 2008 eine Befassung des Verkehrsausschusses mit den damals erstmals in der Presse aufgetauchten Berichten über eine Datenaffäre bei der Bahn beantragt hatte, war kaum abzusehen, welcher Stein damit ins Rollen gebracht wurde. Ohne die von uns initiierten Befragungen im Verkehrsausschuss, die dann im Januar und Februar 2009 fortgesetzt wurden, lägen der Aufsichtsrat der DB und die Gewerkschaften noch heute im Dornröschenschlaf. Erst nach der entscheidenden Befragung von Herrn Schuppensteiner durch unsere Abgeordneten kam die entscheidende Dynamik ins Thema (Massenscreenings). Erst dadurch fühlten sich Aufsichtsrat und Gewerkschaften unter Handlungszwang.

Fazit: Aus liberaler Sicht können wir mit den Entwicklungen der Bahnpolitik sehr zufrieden sein. Soviel für heute.

Freundliche Grüße

Lothar Neuhoff

RA Lothar Neuhoff  
FDP-Bundestagsfraktion  
Tel.: 0 30/2 27-5 34 78  
Fax: 0 30/2 27-5 68 74