

Herrn Ralph Moser
info@mundlcomputing.de

Berlin, 2. September 2008
HH_0B2465

Sehr geehrter Herr Moser,

die Vorsitzende der Christlich Demokratischen Union Deutschlands, Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 25. August 2008 zum Thema Privatisierung der Deutschen Bahn. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Um eine erfolgreiche und bürgernahe Politik gestalten zu können, sind wir für Hinweise und Anregungen dankbar. Aufgrund der großen Zahl von Bürgern, die sich mit Fragen und Vorschlägen an uns wenden, bitte ich um Verständnis dafür, dass wir nicht auf jede Anfrage individuell und detailliert eingehen können.

Gerne will ich einige grundsätzliche Anmerkungen zur notwendigen Vollendung der Bahnreform machen. Die Teilprivatisierung der Bahn ist die Fortsetzung der 1994 begonnenen Reform, deren Ziele seither bis heute unbestritten gültig sind: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Die CDU hat sich immer zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Art. 87e GG zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur wie auch der Verkehrsangebote auf dem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. € pro Haushaltsjahr wahr.

Die mit breiter politischer Mehrheit beschlossene Bahnreform war von Beginn an in Stufen angelegt. Wir stehen nach der Organisationsprivatisierung und der erfolgreichen Konsolidierung zu einer wettbewerbsfähigen DB AG, vor einer neuen Stufe, nämlich der Beteiligung privater Kapitalgeber an den Betriebsgesellschaften. Der Bund allein kann die notwendigen Kapitalerhöhungen für die weltweit angelegten Logistikaktivitäten des Unternehmens nicht leisten.

Seit dem 1. Januar 2007 gibt es einen gemeinsamen europäischen Schienengütermarkt. Ab dem 1. Januar 2010 werden wir auch im Personenfernverkehr einen komplett freien europäischen Markt haben. Um die Chancen durch die Öffnung der europäischen Eisenbahnmärkte nutzen zu können, benötigt die Deutsche Bahn den Zugriff auf den Kapitalmarkt.

Bei den Überlegungen zur Teilprivatisierung der DB AG haben Parlament und CDU-geführte Bundesregierung sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes berücksichtigt. Darüber hinaus haben finanz- und haushaltspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und

ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle gespielt.

Mit der jetzt getroffenen Entscheidung für das sog. „Holdingmodell“ hat sich eine vernünftige Variante der Teilprivatisierung auf Basis der Beschlusslage der Union durchgesetzt. Wir haben immer darum gekämpft, dass das Eigentum an der Infrastruktur beim Staat bleibt, dass also nicht das Schienennetz privatisiert wird, sondern der Bahnbetrieb. Die Infrastruktur - also Schienen, Bahnhöfe und Energieversorgung - bleiben voll in staatlicher Hand. Der Bereich Verkehr und Logistik wird zum Teil privatisiert.

Im ersten Schritt werden 24,9 Prozent dieser Sparte an private Investoren veräußert; die ursprünglich geplante und wirtschaftlich sinnvolle Privatisierungshöhe von 49,9 Prozent ist mit der SPD zur Zeit nicht zu machen. Aus dem Erlös kann eine Offensive für das deutsche Schienennetz, für Elektrifizierung, Bahnhofssanierung und Lärmschutz, finanziert werden, die wegen der Begrenzung der Teilprivatisierung auf 24,9 Prozent leider kleiner ausfallen wird als erhofft.

Die DB AG hat in den letzten Jahren jede Menge Logistikunternehmen weltweit aufgekauft, die mit deutschem Schienenverkehr überhaupt nichts zu tun haben. Dies ist zwar unternehmerisch in einem globalen Markt ein wichtiger Aspekt, doch es ist nicht Aufgabe des deutschen Staates und des deutschen Steuerzahlers, das damit verbundene unternehmerische Risiko zu tragen. Aufgabe des deutschen Staates ist es, Schieneninfrastruktur, d.h. Gleise, Bahnhöfe, Weichen und Energie den Bahnunternehmen zur Verfügung zu stellen, nicht aber, im Ausland Logistik zu betreiben. Bildlich gesprochen, holen wir mit der Hereinnahme privaten Kapitals das Geld zurück, das von der DB AG in den letzten Jahren für Tochterunternehmen von Amerika bis Osteuropa ausgegeben wurde.

Seit Beginn der Bahnreform stehen die Bahnkunden im Mittelpunkt, die die Eisenbahn als leistungsfähiges, pünktliches, kostengünstiges und serviceorientiertes Verkehrsmittel nutzen wollen, ob als Geschäftsreisende oder als Familien, im Nah- und Fernverkehr; aber auch die Unternehmen, die auf der Schiene Güter transportieren. Die DB AG von heute ist nicht mehr die Behördenbahn von gestern - zum Vorteil der Fahrgäste. Die konsequent vorangetriebene unternehmerische Ausrichtung der DB AG hat dazu geführt, dass Qualität und Service deutlich besser geworden sind. Kundenorientierung steht heute eindeutig im Vordergrund.

Um diesen eingeschlagenen Weg zum Wohle des Kunden weiterzuentwickeln, benötigen wir eine stärkere Wettbewerbsausrichtung. Diese wird mit der Teilprivatisierung ermöglicht. Die Bahnkunden profitieren von geringeren Kosten des Systems Schiene und Investitionen in ein attraktives Angebot. Die Kunden im Logistikbereich profitieren vom weiteren Ausbau des weltweiten Logistiknetzes.

Eine gute Infrastruktur ist Basis für einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene. Allerdings darf diese Infrastruktur nicht im alleinigen Eigentum eines einzelnen Bahnunternehmens stehen. Der Zugang muss uneingeschränkt allen Wettbewerbern ermöglicht werden. Das gebietet auch das EU-Recht aus gutem Grund, z. B. um zu verhindern, dass Trassenpreise und Netzzugang von Monopolisten diktiert werden. Nach Auffassung der CDU muss die Position der Bundesnetzagentur gestärkt werden, um für kostengerechte Preise und fairen Wettbewerb zu sorgen.

Durch die Hereinnahme privaten Kapitals werden Entscheidungen des Vorstands vom Kapitalmarkt kontrolliert und bewertet. Finanzielle Engagements der DB AG, wo auch immer auf der Welt, werden dadurch der Effizienzkontrolle von Investoren unterzogen und haben positive Auswirkungen auf den Aktienkurs und die Rendite, von der auch das

Bundesunternehmen DB AG als Hauptanteilseigner profitiert. Die DB AG erhält durch die Gewinnausschüttungen neue finanzielle Spielräume zur weiteren Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Deutschland.

Die Struktur des Holdingmodells hat zur Folge, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten bleibt und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden kann. Damit wird den 230.000 Beschäftigten Arbeitsplatzsicherheit gegeben. Das ist ein wichtiges Anliegen der Union und Grundlage für entsprechende Vereinbarungen zwischen Bahnvorstand und Gewerkschaften.

Die mit der Beteiligung Dritter möglichen Erlöse sollen für eine groß angelegte Schienenoffensive in Deutschland eingesetzt werden: Netz, Bahnhöfe, Lärmschutz und Technik sollen modernisiert werden. Das kommt den Bahnkunden zugute, aber auch den durch starken Lärm belasteten Anwohnern an den Eisenbahnstrecken.

Mit freundlichen Grüßen

Heribert Hennemann

CDU-Bundesgeschäftsstelle
Bereich Politische Programme und Analysen
Fachbereich Wirtschaftspolitik
Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin
Tel (030) 22070-324 - Fax (030) 22070-319
E-Mail heribert.hennemann@cdu.de