

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Abgeordnete,

die Entscheidung über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn ist eine Chance. Eine Chance für die Rückkehr zu einer eigenständigen Bahnpolitik des Bundes.

Einer der am 10. Mai geladenen Sachverständigen hat es professoral vornehm ausgedrückt. Die Bahnpolitik des Bundes habe sich in den vergangenen Jahren durch „Passivität“ ausgezeichnet, heißt es in der Stellungnahme von Prof. Rothengatter.

Wir von der Allianz pro Schiene formulieren es etwas deutlicher: Der Bund hat keine bahnpolitische Strategie. Schlimmer noch: Der Bund hat nicht einmal eigenständige bahnpolitische Ziele – weder quantitative noch qualitative. Kein Modal-Split-Ziel, kein Tonnenkilometerziel.

Kann man in solch einer Situation eine so weit reichende Strukturentscheidung treffen, in welcher Form der bundeseigene Anbieter des Schienenverkehrs privatisiert werden soll? Wir meinen „nein“. In der Wirtschaft gilt der Grundsatz „Structure follows Strategy“. Diesen Grundsatz sollte auch die Politik beherzigen. Wir müssen wegkommen von einer Modelldiskussion hin zu einer Strategiediskussion.

Nun könnte man ja fragen „Reicht denn eine Unternehmensstrategie der bundeseigenen DB AG nicht?“ Klare Antwort auch hier: Nein, das reicht nicht.

Eine kapitalprivatisierte Deutsche Bahn gehorcht den Gesetzen des Marktes, auch bei der Infrastruktur. Ich werfe es dem Management der DB nicht vor, dass das Schienennetz in Deutschland schon jetzt stark schrumpft. Bei verzerrten Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger mögen Stilllegungen betriebswirtschaftlich folgerichtig sein.

Aber wollen wir das? Wollen wir in Zeiten steigender Öl- und Spritpreise, dass der energieeffiziente Verkehrsträger Schiene der einzige Verkehrsträger in Deutschland mit schrumpfender Infrastruktur ist?

Unabhängig von der Modellwahl und auch bei einem Verzicht auf eine materielle Teilprivatisierung der Infrastruktur ist eine Konkretisierung des Gemeinwohlauftrags in Bezug auf das Schienennetz dringend erforderlich.

Genau hier sehen wir die Chance in der gegenwärtigen Debatte über die Kapitalprivatisierung. Wenn Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, es mit der Privatisierung Ernst meinen, müssen Sie den Investoren und der Bevölkerung sagen, welches Schienennetz Sie in Deutschland in den nächsten Jahren und Jahrzehnten haben wollen. Eine fortdauernde Laisser-Faire-Politik wäre – egal bei welcher Modellvariante – verantwortungslos und nicht im Sinne des Grundgesetzes.

Was können wir Ihnen als Allianz pro Schiene für die anstehende Gestaltungsaufgabe und die anstehenden Grundsatzentscheidungen mit auf den Weg geben?

Keine einfachen Wahrheiten, aber immerhin den Konsens aller Non-Profit-Organisationen in Deutschland, die sich aktiv für die Stärkung des Verkehrsträgers einsetzen. Von den Gewerkschaften über die Fahrgastverbände bis hin zu den Umweltverbänden. Berücksichtigt haben wir auch die Bandbreite unserer 70 Fördermitglieder, die unsere Arbeit finanzieren:

Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer

am 1. Juni 2006 während der Öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
zum Thema „Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“

Das Spektrum reicht von unserem größten Beitragszahler, der DB AG, deren Förderbeitrag übrigens aktienrechtlich gesprochen unterhalb der Sperrminoritätsgrenze liegt, über Veolia bis hin zu Arriva und der Bahn- und Bauindustrie.

Mit auf den Weg geben möchten wir Ihnen fünf verkehrspolitische Eckpfeiler, an denen wir jede Privatisierungsentscheidung messen werden. Diese Eckpfeiler für die Politik lauten im Telegrammstil:

1. Mehr Verkehr auf die Schiene, wobei dieses Ziel prinzipiell mit verschiedenen Privatisierungsvarianten realisierbar ist. Keinesfalls darf die Privatisierungsdiskussion ausschließlich unter den Gesichtspunkten des intramodalen Wettbewerbs oder finanzwirtschaftlicher Aspekte geführt werden. Beides wird dem Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ nicht oder nur bedingt gerecht.
2. Weitere Netzschumpfung verhindern, wobei in allen Strukturmodellen eine gleichwertige Notwendigkeit besteht, Bestandsnetzinvestitionen durch den Gesetzgeber über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abzusichern. Diese

Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer

am 1. Juni 2006 während der Öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
zum Thema „Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG“

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung muss jetzt unverzüglich auf den Weg gebracht werden. Sie ist die Voraussetzung für die anstehenden Entscheidungen.

3. Klare Verantwortlichkeiten. Das jährlich wiederkehrende Schwarze-Peter-Spiel zwischen Bund und DB über die Ursachen der unvollständig abgerufenen Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur muss schnellstmöglich durch klare Verantwortlichkeiten und richtige Anreize beendet werden.
4. Die Korrekturmöglichkeiten müssen erhalten bleiben, d.h. die Modellwahl darf nicht unumkehrbar sein.
5. Der Verkehrsträger Schiene braucht starke Unternehmen, die Angebote im gesamten Spektrum des Schienenverkehrs machen können. Die Deutsche Bahn ist ein solches starkes Bahnunternehmen und muss es auch nach einer Kapitalprivatisierung bleiben.

Eine wahllose Herauslösung einzelner Unternehmensteile und deren direkten Verkauf an Großinvestoren je nach Kassenlage des Bundes lehnt die Allianz pro Schiene ab.

Wenn der Bund die Signale bei der Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG auf Grün stellt, dann bitte nur mit einer eigenständigen bahnpolitischen Strategie, die über die Unternehmensstrategie der DB AG oder die Forcierung des Wettbewerbs der Bahnen untereinander hinausgeht. Ohne Gemeinwohl darf es kein Börsenwohl geben.

Für das Börsenwohl ist die Deutsche Bahn AG verantwortlich. Für das Gemeinwohl der Deutsche Bundestag.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.