

Thomas Walcher  
80339 München

Strukturreform der Bahn

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 30. November 2006 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen,
- b) den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben.

#### Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird gefordert, im Hinblick auf die Privatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) eine eigenständige Gesellschaft für die Betreibung des Schienennetzes zu bilden.

In der öffentlichen Petition, die von 843 Mitzeichnern unterstützt wird, wird im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Nach Pressemeldungen über die Vorgehensweise bei der bevorstehenden Privatisierung der DB AG verfestigte sich die Sorge, dass die deutsche Politik im Begriff sei, einen Fehler zu wiederholen, der bereits bei den großen Privatisierungen der letzten Jahre gemacht worden sei.

Beispielhaft sei insbesondere die Privatisierung der Energieversorgungsunternehmen zu nennen. Die Geschäftsgrundlage dieser Unternehmen sei sowohl das Betreiben des infrastrukturell und damit volkswirtschaftlich wichtigen Netzes als auch die Verteilung der Waren bzw. Dienstleistungen über dieses Netz. Die Energieversorger bildeten damit ein Oligopol, das annähernd einem Kartell gleichkomme. Die Folge seien enorme Preissteigerungen für Verbraucher und Unternehmen mit entsprechenden volkswirtschaftlichen Schäden gewesen, so zum Beispiel die Schließung des Hamburger Aluminiumwerks in den letzten Wochen.

Nach Ansicht des Petenten wäre es besser gewesen, die Netzbetreiber von den Stromerzeugern und -vermarktern zu trennen und als eigenständige Unternehmen aufzustellen. Wegen der volkswirtschaftlich enormen Bedeutung der Netzbetreiber wäre es am besten gewesen, diese Gesellschaften als 100%ige staatliche Unternehmen ohne Gewinnauftrag („Schwarze Null“) zu betreiben. Dies hätte dem Staat in diesem sensiblen Bereich mehr politischen Handlungsspielraum gelassen.

Aber auch ein oder mehrere privatisierte reine Netzbetreiber würden allein durch die greifenden Marktmechanismen einen weitaus besseren Wettbewerb gewährleisten, als dies momentan der Fall sei.

Ziel der Petition sei es daher zu erreichen, eine Wiederholung dieser Fehler bei der Privatisierung der DB AG zu vermeiden. Diese Überlegungen sollten in den anstehenden Debatten zur Privatisierung der DB AG im Deutschen Bundestag berücksichtigt werden. Der Deutsche Bundestag dürfe nicht dem Druck der Bahn und anderer Lobbyisten erliegen.

Eine staatliche Gesellschaft, deren Geschäftsgrundlage der Bau, die Wartung und die Vermarktung des Schienennetzes innerhalb Deutschlands sein sollte, würde zumindest den Wettbewerb auf der Schiene erleichtern. Die faire Behandlung aller Wettbewerber durch einen reinen Schienennetzbetreiber gewährleiste natürlich auch in diesem Fall nicht der freie Markt allein; die staatliche Kontrolle könnte durch das Bundeskartellamt erfolgen und wäre somit bedeutend einfacher und kostengünstiger. Dieser Vorteil wäre natürlich auch bei einer rein staatlichen Gesellschaft gegeben.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung einer zur Petition erbetenen Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wie folgt dar:

Seit Mitte 2003 prüft das BMVBS als federführendes Ressort unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi), welche Voraussetzungen im Unternehmen DB AG und bei den rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen geschaffen werden

müssen, um im Wege eines Börsengangs zusätzliches privates Kapital zur Stärkung der Bahn zu gewinnen.

Im Zusammenhang mit der Entscheidung des Eigentümers über den Börsengang der DB AG ist auch über die vom Petenten angesprochene Frage zu entscheiden, ob die DB AG mit oder ohne Schienennetz an die Börse gehen sollte. Die entscheidende Prämisse hierbei ist die Beibehaltung der in Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes verankerten Gemeinwohlverpflichtung des Bundes hinsichtlich Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie der Verkehrsangebote auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen.

Der Deutsche Bundestag hat am 17. Juni 2004 die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Drucksache 15/3268, kann über Internet [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de) aufgerufen werden) angenommen und damit die Bundesregierung u. a. aufgefordert, vor einer Grundsatzentscheidung über eine mögliche Teilprivatisierung der DB AG die verkehrs-, finanz- und haushaltspolitischen Chancen und Risiken der in Frage kommenden Privatisierungsmodelle unter Einbeziehung externen Sachverständigen umfassend und ergebnisoffen zu prüfen.

Das hierzu von BMVBS und BMF an die Booz Allen Hamilton GmbH vergebene Gutachten wurde dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 17. Januar 2006 vorgelegt. Die Gutachter haben darin fünf Organisationsmodelle für einen Bahn-Börsengang hinsichtlich ihrer verkehrs-, finanz- und haushaltspolitischen Auswirkungen untersucht sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Privatisierungsvarianten dargestellt. Das Gutachten ist unter [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) im Internet veröffentlicht.

Auftragsgemäß liefert das Gutachten keine finale Empfehlung für oder gegen ein bestimmtes Strukturmodell sondern stellt eine wichtige Grundlage für eine sachliche Diskussion dar. Die Bundesregierung hat mitgeteilt, der Bewertung der Gutachtenergebnisse durch den Deutschen Bundestag in keiner Weise vorzugreifen. Gleichwohl will sie in einem sorgfältigen Prüfprozess ihre Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen des Gutachtens ziehen, dazu eine zwischen den beteiligten Ressorts

(BMVBS, BMF, BMWi) abgestimmte Position erarbeiten und diese Position konstruktiv in die mit dem Deutschen Bundestag, den Ländern, Verbänden und Unternehmen zu führenden Diskussionen einbringen. Bundesregierung und Parlament streben eine Entscheidung über die Privatisierungsvariante im Herbst 2006 an.

Der Petitionsausschuss empfiehlt in diesem Zusammenhang, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen, damit sie in die Überlegungen einbezogen werden kann. Ferner wird sie den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis gegeben, weil sie als Anregung für parlamentarische Initiativen geeignet erscheint.