

# BESCHLUSS

---

des Präsidiums der FDP, Berlin, 24. September 2007

---

**Das Präsidium der Freien Demokratischen Partei hat auf seiner Sitzung am 24. September 2007 beschlossen:**

## **Echter Wettbewerb für mehr Verkehr auf der Schiene**

Die FDP lehnt den Gesetzentwurf der Regierung zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes ab.

Die FDP ist für ein klares Strukturkonzept für den Bahnsektor, das auf eine Effizienzsteigerung durch Wettbewerb und Privatisierung setzt. Dazu ist die Trennung von Netz und Transport unverzichtbar. Auf dieser Basis erfolgt die Privatisierung der DB Transportsparten. Das Netz bleibt als Aktiengesellschaft zunächst im Mehrheitseigentum des Bundes und wird als aktiver, neutraler, europäischer Trassenvermarkter positioniert.

Der vorliegende Gesetzentwurf ist weit von den ordnungs-, verkehrs- und industriepolitischen Zielsetzungen der FDP entfernt. Der Schritt zu einer Wettbewerbsbranche Schienenverkehr wird nicht getan. Die Infrastrukturgesellschaften der DB werden nur „pro forma“ auf den Bund übertragen, das Netz wird weiter von der Bahn betrieben und bilanziert. Damit bleibt alles wie bisher. Dies ist ein offenkundiger Widerspruch, der einem typischen Formelkompromiss der so genannten Großen Koalition geschuldet ist.

Von einer echten Privatisierung wie bei Post, Telekom und Lufthansa kann keine Rede sein, weil nach der von Schwarz-Rot gewählten Lösung in jedem Fall der Bund dauerhafter Mehrheitseigentümer der DB AG bleiben muss. Das ergibt sich bereits aus Art. 87 e Grundgesetz. Der Bund bleibt somit Mehrheitseigentümer eines Unternehmens, das weltweit Transport und Logistik betreibt. Dies bedeutet ein Risiko für die Steuerzahler und stört zudem empfindlich den fairen Wettbewerb auf Märkten, in denen echte Privatunternehmen tätig sind – Märkten, die mit staatlichen Aufgaben nichts zu tun haben. Dies beweist erneut: der Großen Koalition fehlt jeglicher ordnungspolitische Kompass.

Zudem ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung kein geeignetes Instrument zur Wahrnehmung der Infrastrukturverantwortung, denn es besteht ein einseitiger Informationsvorsprung für die Bahn, der Bund besitzt hingegen keine effektiven Möglichkeiten eigener Qualitätskontrollen. Die Sanktionen bei Schlechtleistung sind reine Theorie, weil der Bund immer am kürzeren Hebel sitzt. Die durchgängigen Erfahrungen der Vergangenheit belegen, dass der Bund dem Herrschaftswissen der DB AG nichts entgegen zu setzen hat. Es ist lebensfremd anzunehmen, dass der Bund harte Sanktionen gegen ein Unternehmen durchsetzen wird, das ihm mehrheitlich gehört und das sich stets öffentlichkeitswirksam beruft, der Bund sei für das Netz verant-

wortlich und komme diesen Pflichten nur unzureichend nach. In Zukunft würde der private Miteigentümer dafür sorgen, dass die DB AG alle rechtlichen Möglichkeiten gegen den Bund ausschöpft. Das Privatisierungsgesetz ist in dieser Form außerdem verfassungswidrig. Es verstößt gegen den Schienenwegvorbehalt aus Art. 87 e Abs. 3 GG, wonach der Bund Mehrheitseigentümer der Infrastrukturunternehmen bleiben muss. Da der Bund beim Eigentumssicherungsmodell nur formal Eigentümer ist, seine Eigentümerrechte jedoch an die DB AG abtreten muss, ist die grundgesetzlich geforderte Eigentümerposition des Bundes nicht gewährleistet.

Die Bundesländer sind – wie ein am vergangenen Montag vorgelegtes Gutachten im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz (VMK) ergeben hat - Verlierer dieses Privatisierungskonzeptes. Es steht zu befürchten, dass die Trassen- und Stationspreise für den Regionalverkehr erheblich ansteigen, ohne dass die Regionalisierungsmittel des Bundes für die Länder entsprechend angehoben werden. Damit drohen eine Ausdünnung der Takte und Streckenstilllegungen.

Liberaler setzen darauf, dass echter Wettbewerb auf der Schiene – wie im Bereich der Telekommunikation – die Preise für die Verbraucher senkt und die Qualität des Angebots verbessert.