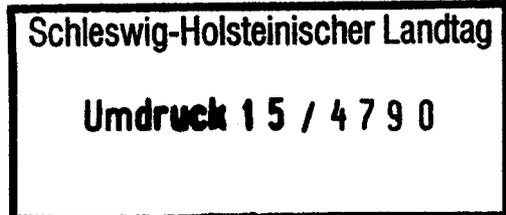


Frau
Roswitha Strauß, MdL
Vorsitzende des Verkehrsausschusses
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70

24105 Kiel



Frankfurt (M), 06.08.2004

Sehr geehrte Frau Strauß,

ich schreibe Ihnen diesen Brief weniger in meiner jetzigen Funktion vielmehr als einer, der von 1976 bis 1994 Verkehrspolitik im Deutschen Bundestag mitgestaltet hat, so u.a. von 1980 - 1994 als verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Berichterstatter für den damaligen Bahnreform-Prozess.

Im Jahr 1993 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat in enger Abstimmung auch mit der Bahn-Gewerkschaft GdED (heute TRANSNET) die Bahnreform über die parlamentarischen Hürden gebracht. Ein wichtiger Erfolgsfaktor und Eckstein für die zur Grundgesetzänderung erforderliche 2/3- Mehrheit war damals der nachhaltige Verbund von Netz und Transport unter dem Dach der DB AG-Holding.

Die heute wieder diskutierte Trennung von Netz und Transport bedeutet die Zerschlagung der Deutsche Bahn AG und damit das Ende eines großflächigen Schienenangebots. Denn die Rosinenpicker stehen bereits vor der Tür.

Hinzu kommt, dass im Kampf um die knapper werdenden Finanzmittel manche die Bahn als unliebsamen Konkurrenten ausschalten wollen.

Dies ist der tatsächliche Hintergrund der aktuellen Diskussion um die Deutsche Bahn AG.

Der Börsengang der DB AG ist kein neues Ziel, sondern die konsequente Vollendung der Bahnreform. Er entspricht dem Geist des grundlegenden Kabinettsbeschlusses der Regierung Helmut Kohl vom 15.07.1992.

Heute haben wir die Chance, dieses Ziel zu realisieren, zum Nutzen des Steuerzahlers, der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene und zur Sicherung

des Wirtschaftsstandorts Deutschland und seiner Beschäftigten. Diese Chance darf nicht vertan werden.

Wenn die Deutsche Bahn AG als starkes deutsches Unternehmen in die Lage versetzt werden soll, an den sich bietenden Wachstumschancen im nationalen und europäischen Verkehrsmarkt teilzuhaben, müssen wir die Beteiligung privaten Kapitals am Unternehmen ermöglichen. Nur so kann angesichts der zunehmenden Finanzprobleme der öffentlichen Hand weiter in hohem Umfang investiert und Beschäftigung gesichert - und gleichzeitig der Steuerzahler entlastet werden.

Natürlich ist es Sache der Deutschen Bahn AG, die unternehmerischen Voraussetzungen für den Börsengang zu erfüllen. Diese Arbeiten sind auf einem guten Weg.

Folgende Motive bestimmen m.E. das Vorgehen der Bundesregierung:

- Der Börsengang ist die konsequente Vollendung der Bahnreform: Klare Positionierung der Bahn als unternehmerisch geführtes modernes Dienstleistungsunternehmen in einem sich öffnenden europäischen Wettbewerb.
- Die Gewinnung zusätzlichen privaten Kapitals im Rahmen der grundgesetzlich möglichen Spielräume (bis zu 49 %, Bund bleibt Mehrheitseigentümer) schafft die Voraussetzungen für notwendige Investitionen, um in diesem Wettbewerb erfolgreich zu sein. Dies kann nachhaltig die öffentliche Hand nicht leisten.
- Die Erschließung von Marktpotentialen in Europa trägt wesentlich zum Erreichen des politischen Ziels "Mehr Verkehr auf die Schiene" bei.
- Ein Verzicht auf das Projekt Börsengang hätte fatale Folgen: Die mit Hochdruck betriebene Konsolidierung der DB AG käme zum Erliegen, als Folge müsste der Bund mit erheblichen finanziellen Belastungen rechnen, statt mittel- und langfristig den Steuerzahler weiter zu entlasten. Die Alternative zum Börsengang wäre ein dauerhaft vom Staat abhängiges Unternehmen ("zurück zur Behördenbahn").

Die Firma Morgan Stanley hat im Auftrag der Bundesregierung ein Gutachten erstellt. Ziele waren insbesondere die Erstellung einer objektiven und neutralen Analyse der Aussichten eines Börsengangs und eine kritische Bewertung der betriebswirtschaftlichen Situation der Deutschen Bahn AG.

Das vorliegende Gutachten ist höchst sorgfältig und fundiert. Nachfolgende zusammenfassende Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens sind:

- Ein Börsengang ist grundsätzlich möglich und sinnvoll, wobei aus Kapitalmarktsicht das Unternehmen als Ganzes von höherem Interesse ist. (Keine Trennung von Netz und Betrieb, wie von der Opposition im Deutschen Bundestag gefordert.)
- Die Mittelfristplanung der DB AG zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit ist ambitioniert, aber erreichbar.
- Die Investitionen in das Bestandsnetz auf einem Niveau von jährlich 2,5 Mrd. Euro gehalten, erhalten die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Schiene.
- An einigen Punkten muss zur Beherrschung von Risiken unternehmerisch nachgesteuert werden, z.B. Einbrüche im Fernverkehr, Begrenzung der Marktanteilsrückgänge im Regionalverkehr, Entwicklung des Cash Flow.
- Die erfolgreiche Einhaltung der von der DB AG in der Mittelfristplanung vorgezeichneten Entwicklung - wie in den zurückliegenden Jahren - ist essentiell.

- Erst mit einer Überprüfung der Performance der Jahre 2004 und 2005, mindestens jedoch der des ersten Halbjahres 2005 kann eine abschließende Entscheidung über den angestrebten Zeitraum bzw. Zeitpunkt eines Börsengangs getroffen werden.
- Eine Reihe von Bedingungen sind gemeinsam mit der Bundespolitik noch zu gestalten. Dazu zählen z.B. die Regularien zur Infrastrukturfinanzierung.

Die Bundesregierung will die begonnenen Arbeiten fortsetzen. Sie hat zugesagt, dabei auch das im Entschließungsantrag des Deutschen Bundestags geforderte Ergänzungs-Gutachten zeitnah zu vergeben.

Bundeskanzler Schröder hat sich mehrfach deutlich und unmissverständlich für das Integrationsmodell ausgesprochen. Ich bin ihm dafür dankbar. Es gibt viele gute Sachargumente, die ihm Recht geben.

Sollten Sie die parlamentarische Sommerpause für weitere Informationen nutzen wollen, ich stehe gern jeder Zeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

