



Stellungnahme

zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

anlässlich der Anhörung des Ausschusses für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages

am 1. Juni 2006.

Bonn/Berlin, den 30. Mai 2006

BWVL-Stellungnahme zur Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung:

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. vertritt die Interessen deutscher Industrie- und Handelsunternehmen im Bereich Transport und Logistik. Insoweit wird in der Stellungnahme der Fokus auf die Sichtweise dieser Unternehmen gelegt. Die Unternehmen setzen eigene Lkw-Flotten ein, beauftragen als Verladener Transport- und Speditionsunternehmen mit der Durchführung von Transport- und Logistikleistungen und setzen dabei grundsätzlich alle Verkehrsträger ein. Einige Industrieunternehmen sind an privaten Eisenbahnunternehmen beteiligt.

1. Transport und Logistik sind tragende Säulen des Standortes Deutschland und haben für das weitere Wirtschaftswachstum zentrale Bedeutung. Hier spielt auch die zentrale Lage Deutschlands im Herzen Europas eine entscheidende Rolle.

Das gegenwärtige Umsatzvolumen in Transport und Logistik beträgt allein in Deutschland rund 170 Mrd. Euro, die zu ungefähr gleichen Teilen auf Logistikdienstleister und die Eigenherstellung in Industrie und Handel entfallen. Aufgrund der sich weiter verstärkenden horizontalen und vertikalen Arbeitsteilung in der Europäischen Union und der gesamten Welt weist dieses Volumen eine stetig steigende Tendenz auf. Hieran haben sich auch Speditions- und Logistikdienstleister – wie auch die Deutsche Bahn AG – bei der Aufstellung ihrer Strukturen zu orientieren.

2. Dem Staat obliegt dabei die Aufgabe, den Mobilitätsbedarf von Personen und Gütern durch eine entsprechende Bereitstellung effizienter Infrastruktur zu gewährleisten. Hierzu besteht auch ein grundgesetzlicher Auftrag. Diese Infrastrukturbereitstellung hat durch den Bund neutral und ohne Wettbewerbsverzerrungen, orientiert an dem Bedarf und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger, zu erfolgen.

Es geht daher bei der gegenwärtigen Diskussion nicht nur um die reine Kapitalprivatisierung der Bahn AG, sondern um eine grundsätzliche Ausrichtung der deutschen Infrastrukturpolitik und der Rolle des Verkehrsträgers Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger und im europäischen Umfeld.

3. In den vergangenen 60 Jahren hat man immer wieder versucht, den Verkehrsträger Schiene, insbesondere aber die Deutsche Bahn, durch ordnungspolitische Eingriffe gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern zu bevorzugen. Alle nicht auf Wettbewerb gerichteten Maßnahmen blieben letztlich ohne Erfolg.

Mit der Bahnreform 1994 sollte alte Taktiererei aufgegeben und mit einem „großen Wurf“ die Finanzprobleme der Deutschen Bahn gelöst und ihr die Möglichkeit gegeben werden, sich stärker als in der Vergangenheit unternehmerisch als Logistikdienstleister zu betätigen und mehr Güterverkehre als bisher zu akquirieren. Zur Zielerreichung sollte bereits zum damaligen Zeitpunkt eine Trennung von Fahrweg und Betrieb erfolgen bzw. Schieneninfrastruktur, Betriebsinfrastruktur und Betriebsführung aus der DB AG ausgegliedert werden. Diese Maßnahmen wurden jedoch nicht konsequent durchgehalten. Entsprechend blieb die Reform im Ergebnis hinter den Erwartungen zurück und weißt nicht die Erfolge auf, die letztlich hätten erreicht werden können.

4. Dem oben angesprochenen Dienstleistungsgedanken folgend hat sich die Deutsche Bahn AG jedoch seit der Bahnreform deutlich stärker unternehmerisch betätigt und sich international als Logistikdienstleister aufgestellt. Hierzu gehören auch die Unternehmensakquisitionen auf dem deutschen und internationalen Logistikmarkt. Diese Ausrichtung kann auch aus Sicht unserer Mitgliedsunternehmen nur positiv beurteilt und auf Fortsetzung gehofft werden. Das Schienennetz hat seitdem aber in der Unternehmensstrategie der DB AG eine zunehmend nachrangige Bedeutung, insbesondere was die Bereiche angeht, in denen Gewinne erzielt werden.

Wenn sich die Deutsche Bahn AG –richtigerweise- als internationaler Logistikdienstleister aufstellt, ergibt sich keine Notwendigkeit mehr, aus vermeintlich nationalem Gesamtinteresse Infrastruktur und Betrieb in einem Unternehmen zu integrieren. Es käme letztlich ja auch keiner auf die Idee, der Deutschen Lufthansa die deutsche Flughafeninfrastruktur samt Slotverwaltung oder einer Großspedition des Straßengüterverkehrs das Autobahnnetz zuzuschlagen.

5. Die Auswirkungen einer integrierten Lösung auf den Bundeshaushalt und damit auf die Infrastrukturentwicklung aller Verkehrswege wären erheblich. Dies liegt darin begründet, dass langfristige Zusagen von Investitionszuschüssen und Regionalisierungsmitteln Voraussetzungen für einen Börsengang wären, um eine angemessene Kapitalrendite zu erzielen. Eine Mittelverwendungsentscheidung durch den Bahnvorstand könnte als Freibrief gesehen werden, der letztlich zu Lasten der Wettbewerber auf dem Netz und der anderen Verkehrsträger ginge. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Bahn AG ihr zugewiesene Investitionsmittel bisher nur in einem einzigen Jahr wirklich verbraucht hat.

Votum

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen, insbesondere der Bahn als international tätiger Logistikkonzern, der Förderung des Bahnanteils am Modalsplit über mehr Wettbewerb und einer Beurteilung des Haushaltsrisikos, ergibt sich – auch nach ausführlichem Studium des vorliegenden Gutachtens von Boz/Allen/Hamilton – unser eindeutiges Votum für das Trennungsmodell.

Nur durch eine Trennung des Netzes mit staatlicher Verwaltung in einer Infrastrukturgesellschaft ist der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienenverkehrsnetz wirklich gewährleistet. Auf diese Art und Weise wird der gezielte Wettbewerb von privaten Dienstleistungsunternehmen – auch wenn Wunder nicht erwartet werden sollten – zumindest mehr Verkehr auf die Schiene verlagern können als dies bisher der Fall ist. Auf diese Entlastung ist auch unsere überlastete Straßenverkehrsinfrastruktur dringend angewiesen.

Auch aus dem vorliegenden Gutachten geht auch klar hervor, dass die Trennungsvariante zum höchsten Wachstum im Schienenbereich führen würde.

Bei der Trennungsvariante in den Hintergrund treten müssen unseres Erachtens geringfügige Nachteile beim zeitlichen Ablauf der Privatisierung und dem Privatisierungserlös, sowie Trennungskosten und der Verlust von Teilen von Synergieeffekten. Gemessen am Gesamtvolumen treten diese Werte in den Hintergrund.

Wenn die Politik ein Interesse daran hat, im Maße des möglichen dem Schienengüterverkehr künftig wieder eine höhere Bedeutung zukommen zu lassen, dann gehört dazu ein leistungsfähiges Netz für diesen Schienengüterverkehr, einschließlich der Umschlagseinrichtungen, das im Interesse aller Nutzer nachfragegerecht ausgebaut wird und über eine Trennung von der Bahn AG eine völlig neutrale diskriminierungsfreie Nutzung durch alle Dienstleister zulässt. Entscheidungen über die Stilllegung von Strecken, aber auch deren Ausbau etc., die für alle Eisenbahnunternehmen von strategischer Bedeutung sind, könnten sich sonst letztlich nur an den Interessen der DB ausrichten.

Auch ein transparentes und nachvollziehbares Trassenpreissystem lässt sich nur über eine Trennungslösung wirklich realisieren.

Dieser Prozess ist natürlich EU-weit für alle Eisenbahngesellschaften anzustreben.