

Memorandum des BahnBeirats

Am 8. Oktober 2002 wurde in Berlin der BahnBeirat gegründet. Seine Mitglieder sind Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Wirtschaft. Anliegen des BahnBeirats ist die erfolgreiche Fortführung der deutschen Bahnreform, für die in der kommenden Legislaturperiode besondere Weichenstellungen notwendig sind. Der BahnBeirat wird das Unternehmen in dieser entscheidenden Phase konstruktivkritisch begleiten.

Der BahnBeirat erklärt:

1. Gemeinsames Verständnis ist, dass ohne marktorientierte und leistungsfähige Schienenangebote keine effiziente, sichere und umweltverträgliche Mobilität in Deutschland und Europa – insbesondere unter Berücksichtigung der anstehenden Osterweiterung der Europäischen Union – gesichert werden kann. Hierzu muss die Schieneninfrastruktur wettbewerbs- und nachfragegerecht ausgebaut werden. Sollten aus politischen Gründen Kapazitäten gefordert werden, die über die Finanzierungsfähigkeit der Bahn hinausgehen, so muss auch künftig die Bereitstellung der erforderlichen öffentlichen Mittel bedarfsgerecht und planbar sichergestellt werden.
2. Als entscheidenden Meilenstein zur Vollendung der Bahnreform muss die Deutsche Bahn AG das Ziel der Kapitalmarktfähigkeit erreichen. Wichtige Sanierungsschritte sind bereits erfolgreich bewältigt. Die Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit eröffnet der Bahn neue wichtige unternehmerische Spielräume, die im Hinblick auf die nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit von zentraler Bedeutung sind.
3. Das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit ist entscheidende Voraussetzung für eine materielle Privatisierung des DB Konzerns. Notwendige Bedingung für einen erfolgreichen Börsengang ist eine sachgerechte Verknüpfung von Netz und Transportbetrieb.
4. Der faire und diskriminierungsfreie Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Verkehrsträgern ist die Grundlage für stetige Innovationen und dauerhafte Effizienzverbesserungen im Verkehrsmarkt. Die

Deutsche Bahn AG stellt sich diesem Wettbewerb in Deutschland und auch in Europa. Allerdings bestehen sowohl innerhalb des Eisenbahnsektors als auch zwischen den Verkehrsträgern politische Handlungsdefizite. Unabhängig davon ist die Leistungsfähigkeit des Unternehmens für effiziente und marktorientierte Angebote im Güter- wie im Personenverkehr kontinuierlich zu steigern. Nur so sind Marktanteile gegenüber anderen Verkehrsträgern zu gewinnen.

5. Sowohl in Deutschland als auch in Europa hat die Bahn im Wettbewerb nur dann eine Chance, wenn sie unternehmerisch geführt wird. Die wettbewerbpolitischen Rahmenbedingungen müssen entsprechende unternehmerische Handlungsspielräume respektieren; insbesondere eine offene oder verkappte Re-Verstaatlichung des Öffentlichen Personennahverkehrs sind abzulehnen.
6. Die Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte muss durch die Europäische Union in allen Mitgliedstaaten gleichwertig und gleichzeitig durchgesetzt werden. Deutschland ist mit einer zunehmenden Zahl von Bahnen (über 200) auf dem Netz der DB AG Vorreiter.
7. Effizienz und Qualität des Schienenverkehrs müssen vor allem im grenzüberschreitenden Güterverkehr und im ÖPNV in Ballungszentren substantiell verbessert werden; hierfür sind Wettbewerb, aber auch Kooperationen und Unternehmenszusammenschlüsse wichtige Instrumente.
8. Im Rahmen der EU-Osterweiterung sind massive Güterverkehrszuwächse absehbar. Zur Bewältigung dieses Verkehrswachstums sind Investitionen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Beitrittsstaaten unabdingbar. Darüber hinaus ist eine verkehrsträgerübergreifend abgestimmte Planung des Infrastrukturausbaus dringend erforderlich.