

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)281-D
53. Sitzung am 19.10.2011
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



Frankfurt am Main, 14.10.2011

Stellungnahme der

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

zur Öffentlichen Anhörung

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages

am 19. Oktober 2011

zu den Anträgen:

- Antrag der SPD
Deutschland braucht im ganzen Land einen verlässlichen und sicheren Schienenverkehr Drucksache 17/4428
- Antrag der Fraktion DIE LINKE
Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren
Drucksache 17/4433
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Für eine konsequente Strukturreform der Deutschen Bahn AG
Drucksache 17/4434

Grundsätzliche Anmerkungen

Verstärkt durch zurückliegende Störungen des Betriebes der Deutschen Bahn AG, die auf technische Mängel, Personalreduzierungen und Witterungseinflüsse zurückzuführen sind, wird in der Bundesrepublik Deutschland zum wiederholten Male über eine Neuauflage der Bahn-Strukturreform debattiert. Hinzu kommt, dass die Verhandlungen des Europäischen Parlaments zum Recast des 1. Eisenbahnpaketes und auch die Ankündigung der Europäischen Kommission, im Jahre 2012 über eine stringentere Trennung von Netz und Betrieb zu beraten und zu entscheiden, auch in Deutschland eine nochmalige Debatte über die Zerschlagung des DB-Konzerns ausgelöst hat. Darüber hinaus ist im Frühjahr 2012 mit einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zur anhängigen Klage der EU-Kommission bezüglich unterstellter Vertragsverletzungen und damit zu grundsätzlichen Fragen wie etwa der Einheit von Netz und Betrieb zu rechnen.

In den Anträgen der Bundestagsfraktionen SPD, Die LINKE und Bündnis 90 / Die Grünen vom Januar 2011 beklagen diese zu Recht, dass das bundeseigene Unternehmen im 17. Jahr der Bahnreform aufgrund unternehmenspolitischer Fehler aber insbesondere auch aufgrund fehlenden investitionspolitischen Engagements der Bundesregierung Anzeichen einer Strukturkrise aufweist. Die EVG begrüßt von daher grundsätzlich, dass sich der Deutsche Bundestag diesem Thema widmet. Es geht zum einen um die grundgesetzlich Verpflichtung des Bundes zur Daseinsvorsorge und zum anderen um die Verantwortung für über 230 000 Beschäftigten der Deutschen Bahn AG allein in der Bundesrepublik Deutschland.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG hat in den zurückliegenden Jahrzehnten im Zusammenhang mit der Bahnreform und deren Zielsetzungen, ein wettbewerbsfähiges Eisenbahnverkehrssystem zu ermöglichen und damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, konstruktiv-kritisch die damit verbundenen politischen Prozesse mitgestaltet und begleitet. Ohne Frage nahmen und nehmen dabei die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine herausragende Stellung ein.

Die zurückliegende Debatte um eine Teilprivatisierung der DB AG und die diskutierten Modelle haben bis heute allerdings, und dieses ist äußerst kritisch anzumerken, zu keinem einheitlichen politischen Verkehrskonzept der Bundesrepublik geführt. Insbesondere die Arbeit der derzeitigen Regierungskoalition lässt einen sowohl auf ökonomische als auch auf ökologische Anforderungen ausgerichteten verkehrspolitischen Ansatz bisher vermissen.

Die EVG fordert deshalb eine generelle Debatte über ein zukunftsfähiges, auf die ökologischen und ökonomischen Erfordernisse und Fragestellungen wie etwa den Klimawandel, die Energiekrise und ebenso zu berücksichtigende Gerechtigkeitsaspekte gerichtetes Gesamtkonzept. Am Ende dieser Debatte muss ein *Masterplan Verkehr* für die Bundesrepublik stehen, der die Maßnahmen in den unterschiedlichen politischen Teildisziplinen zur Erreichung dieser Ziele in einem gesamthaften Ansatz vereinigt.

Dabei spielt die Rechtsform der DB AG aus Sicht der EVG nicht die entscheidende Rolle. Festzustellen ist allerdings, dass sich in Folge des Votums des Deutschen Bundestages im Jahre 1993, die beiden Staatsbahnen DB und DR in eine Aktiengesellschaft zu überführen, die DB AG als integrierter Konzern sowohl in der nationalen Betrachtung als auch im europäischen Vergleich ökonomisch positiv entwickelt hat. Ursächlich dafür waren ohne Frage das Festhalten am Konzernverbund, aber auch die grundsätzliche Klärung des bis dato ungeklärten finanzpolitischen Verhältnisses zwischen Bundeseisenbahnen und Eigentümer. Es liegt nun in der Gestaltungsfreiheit der Bundespolitik, sich für die Fortsetzung dieses Prozesses zu entscheiden, und zwar – wie von der EVG gefordert – auf der Basis eines nicht ideologisch geführten Diskussionsprozesses, oder aber im Wege der Umsetzung praxisferner Lehrbuch-Modelle den bisherigen pragmatischen und deswegen im Kern erfolgreichen Politikansatz zu torpedieren.

Von daher begrüßt die EVG die Lösungsansätze der SPD-Bundestagsfraktion und deren Antrag „Deutschland braucht im ganzen Land einen verlässlichen und sicheren Schienenverkehr“. Die EVG begrüßt ebenfalls das Bemühen der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen um eine ökologisch ausgerichtete Verkehrspolitik und die stärkere Einbeziehung des Verkehrsträgers Schiene in ein Gesamtkonzept. Gleichwohl lehnt die EVG die eigentumsrechtliche Zerschlagung des Konzernverbundes in einen infrastrukturellen und einen verkehrlichen Teil strikt ab.

Im Einzelnen bezieht die EVG zur Trennungsfrage wie folgt Position:

Konzernverbund

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG die im Antrag von Bündnis90/Die Grünen geforderte eigentumsrechtliche Separierung von Infrastrukturgesellschaften einerseits und Konzern-Verkehrsgesellschaften andererseits sowie die Beendigung des heutigen Finanzregimes im Verhältnis der Holding zu den Infrastrukturgesellschaften strikt ab. Die deutschen als auch die internationalen Erfahrungen lehren uns: Eine eigentumsrechtliche Trennung dieser Bereiche ist weder eine notwendige Voraussetzung für die Durchsetzung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs der Verkehrsgesellschaften untereinander noch bewirkt sie eine Stärkung des gesamten Systems Schiene. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall: Als größtes und finanzstärkstes Unternehmen mit einem technischen Erfahrungshorizont von beinahe 200 Jahren ist die DB AG das einzige Schienenunternehmen, das eine insbesondere technologische „Treiberfunktion“ für die gesamte Schienenverkehrsbranche wahrnehmen und ausüben kann. Für den Fall einer Abtrennung blieben diese Produktivitätssprünge im gesamten Schienenverkehr aufgrund der dann fehlenden Anreize bzw. Bündelung und Abstimmung auch und gerade im Rahmen der Investitionsplanung sowohl der Infrastruktur- als auch Verkehrsgesellschaften allerdings weitestgehend aus. Die Infrastruktur würde bloß „verwaltet“.

Zwar könnte die Politik im Rahmen eines solchen Modells Ziele vorgeben, die Ausübung der Rolle des technologischen Treibers kann sie aufgrund des fehlenden Know-hows nicht wahrnehmen. Technischen Fortschritt kann man nicht verordnen! Damit aber gingen die zwingenden Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung hin zu einem nicht nur in den klassischen Segmenten konkurrenzfähigen Verkehrsträger verloren.

Derzeit und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch langfristig ist nur der Verbundkonzern DB AG in der Lage, die skizzierte technologische Vorreiterrolle für das Rad-Schiene-System wahrzunehmen. Davon profitieren gerade die mit dem Bahnkonzern konkurrierenden Unternehmen, die als Nachfrager von Leistungen des größten deutschen Fahrwegbetreibers an den mit der Verbundproduktion einhergehenden Effizienzvorteilen ebenso partizipieren, ohne jedoch – was sie im Übrigen gar nicht könnten – das Planungs-, Investitions- und Auslastungsrisiko tragen zu müssen.

Der Konzernverbund ist zudem die Voraussetzung, um dauerhaft an einem herausragenden Instrument der Beschäftigungssicherung festhalten zu können: am konzernweiten Arbeitsmarkt. Er erleichtert den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wirtschaftlich notwendige und persönlich gewünschte Arbeitsplatzwechsel und verhindert somit lange Suchphasen oder gar den Fall in die Arbeitslosigkeit. Gerade in der zurückliegenden Krise mit ihren erheblichen Einbrüchen bei der Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen hat sich dieses Instrument in hervorragender Weise bewährt und eine soziale Verschärfung der Krisenauswirkungen für den Standort Deutschland verhindert. Diese Effekte erhalten Gesellschaft und Eigentümer quasi „frei Haus“. Derartige Gestaltungselemente, die sich auch über verkehrspolitische Aspekte hinaus überaus positiv auf gesamtgesellschaftliche Stabilität und ökonomische Sinnhaftigkeit politischen Handels auswirken, würden ohne den Fortbestand des Konzernverbundes ersatzlos entfallen und somit zusätzliche Kosten verursachen.

Zusammenfassend fordert die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG eine Beendigung der völlig fruchtlosen Diskussion um eine eigentumsrechtliche Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften aus dem Konzernverbund DB AG.

Sie verunsichert auf Dauer Mitarbeiter und Konzernführung, torpediert klare Planungsgrundlagen und sät Unruhe in einer Branche, die im europäischen Vergleich durch steigende Marktanteile und unternehmerische Erfolge mittlerweile Spitzenränge einnimmt. Man kann Erfolge auch „kaputt diskutieren“. Allein wage „Verdachtsmomente“ wie etwa in der Befürchtung der Monopolkommission, dass ein Festhalten am Konzernverbund Diskriminierungspotentiale bewirken könnte, zum Ausdruck kommt, reichen nicht nur nicht als Grundlage für politische Entscheidungen aus, sie verstellen tatsächlich den Blick für die Fakten. Sofern zur Stärkung der Nichtdiskriminierung Nachjustierungen im Rahmen des Regulierungsregimes erforderlich sind, wird die EVG die mehrheitlich für erforderlich erachteten Maßnahmen unterstützen. Die Instrumente zur Durchsetzung der Diskriminierungsfreiheit sind vorhanden. Dazu bedarf es keines weiteren, völlig

unverhältnismäßigen und im Ergebnis schädlichen Eingriffs in die derzeitigen eigentumsrechtlichen Strukturen bei der DB AG.

In jedem Falle ist diese Nachjustierung ein weitaus kostengünstigeres Instrument als die Infragestellung eines grundsätzlich funktionierenden Systems, das möglicherweise bloß im Detail fortzuentwickeln ist, um die vollständige Nichtdiskriminierung im Wettbewerb zu erreichen.

Führung der Eisenbahnen des Bundes in öffentlich-rechtlicher Form

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG kann sich eine Führung der Eisenbahnen des Bundes – und zwar als Konzernverbund (!) – in öffentlich-rechtlicher Form durchaus vorstellen. Die Überführung der Eisenbahnaktivitäten in privatrechtliche Gesellschaften zu Beginn des Jahres 1994 war keine gewerkschaftliche Forderung. Jedoch erachten wir die positive Gestaltung der Rahmenbedingungen, und zwar für alle Eisenbahninfrastruktur- und verkehrsunternehmen, als den eigentlich entscheidenden Faktor für eine positive Fortentwicklung der Unternehmen.

Es ist unbestritten, dass nach dem Vollzug der 1. Stufe der Bahnreform die gesamte Branche einschließlich der Bahnindustrie mit großen Anpassungsschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Zum Teil wirken diese Probleme bis heute nach. Jedoch darf nicht übersehen werden, dass auch eine öffentlich-rechtliche Bahn kaum mehr in der Lage ist, politisch gewünschte Entwicklungen zu ermöglichen, wenn es an der notwendigen politischen Unterstützung fehlt. So etwa konnte in den 50er bis 70er Jahren auch „die Staatsbahn“ in Westdeutschland nicht verhindern, dass großflächig Strecken stillgelegt wurden. Zudem fehlte es an Netzausbau-Initiativen, da entsprechende Mittel durch den Eigentümer nicht bereitgestellt wurden. Allein die Möglichkeit, dass eine privatrechtliche Eisenbahn ohne eine entsprechende Ausstattung mit Finanzmitteln „Pleite gehen“ kann, hat den politischen Verantwortungsträgern die Konsequenzen ihres eigenen Handels vor Augen geführt. Somit brachte ausgerechnet die Bahnreform die schon lange zuvor notwendige Klärung des insbesondere finanzpolitischen Verhältnisses zwischen Bundeseisenbahnen und Eigentümer. Die Bereitstellung von Mitteln über die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs oder auch die Vereinbarung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Bereich der Infrastruktur belegen, dass noch stärker als die Frage der Rechtsform die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen das Wohl und Wehe des Schienenverkehrs beeinflusst.

Beseitigung bestehender Wettbewerbsverzerrungen

Ungelöst ist weiterhin das Problem der nach wie vor bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, die bis heute einem größeren Anteil der Schiene am Modal-Split in allen Verkehrsbereichen entgegenstehen. Neben den bekannten steuerlichen und investitionspolitischen Fragestellungen

kritisieren die Fraktionen zu Recht die Belastung des Bahn-Konzerns mit aus Sicht der EVG kontraproduktiven Belastungen durch die Abführung einer Dividende an den Eigentümer.

Der Weg des Konzerns, nach vielen Jahrzehnten des finanzwirtschaftlichen Dahinsiechens der Staatsbahnen endlich eine gesunde Kapitalstruktur bei gleichzeitig vergleichsweise hohem Investitionsvolumen aufweisen zu können, wird durch diese Mittelabflüsse behindert und zeitlich gestreckt. Ein Verbleib dieser Mittel im Konzern und gegebenenfalls deren Zweckbindung an politisch gewünschte Verwendungen, die durch die Nutzung der Verbundpotentiale des integrierten Konzerns für alle Schienenverkehrsunternehmen mit sonst nicht zu realisierenden produktiven Vorteilen verbunden wären, stellen in jedem Falle die bessere Alternative dar – und zwar für das Gesamtsystem Schiene.