

Deutsche Bahn: Keine Alternative zur Privatisierung

Der Bahn-Beirat der Deutschen Bahn DB vertritt in einem Thesenpapier die Meinung, dass es zum eingeschlagenen Weg der Privatisierung keine Alternative gebe. Als konsequente Fortsetzung des 1994 eingeläuteten Sanierungskurses sieht er den Börsengang, der gleichzeitig den Schlusspunkt der Bahnreform darstellen soll. Unter anderem hält der Beirat weiter fest, dass die Privatisierung nur unter Beibehaltung der integrierten Konzernstruktur, also in Verbindung mit der Infrastruktur, erfolgreich sein kann.

Weitere Informationen:

Deutsche Bahn DB

www.bahn.de

19.12.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Thesenpapier des Bahn-Beirats 18. November 2003

1. Die Bahnreform verläuft erfolgreich und erhält mit dem Börsengang das Gütesiegel des Kapitalmarktes

Die Bahn hat seit 1994 einen erfolgreichen Sanierungskurs in allen Bereichen des Unternehmens eingeschlagen. Privatwirtschaftliche Strukturen wurden etabliert und die gesamte Organisation auf Effizienz und Qualität ausgerichtet. Auf diese Weise konnten die primären Ziele der Bahnreform erreicht werden, den Steuerzahler zu entlasten und mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Auch im europäischen Vergleich war die Bahnreform erfolgreich: Die Produktivität der DB AG hat sich von einer durchschnittlichen zu einer Spitzenposition entwickelt. Ein Börsengang stellt die konsequente Fortsetzung und gleichzeitig den Abschluss der Bahnreform dar.

2. Zur materiellen Privatisierung der Bahn gibt es keine Alternative

Schon das Ziel, sich kapitalmarktfähig aufzustellen, hat zu einer deutlichen Steigerung der Produktivität und Effizienz im Unternehmen geführt. Diese Entwicklung muss mit einem Börsengang fortgesetzt werden, damit unter den Anforderungen und der Kontrolle des Kapitalmarkts wettbewerbsfähige Kostenstrukturen und durch ein kundenorientiertes Angebot letztlich auch eine solide Ertragskraft dauerhaft gesichert werden. Daneben ist das Nutzen von Wachstumschancen durch eine breitere Eigenkapitalbasis von zentraler Bedeutung, wenn sich die Bahn im europäischen und weltweiten Wettbewerb erfolgreich behaupten soll.

3. Zur Strukturdiskussion besteht auch im Rahmen eines Börsengangs kein Anlass

Eine Privatisierung der Bahn kann nur unter Beibehaltung der integrierten Konzernstruktur, d. h. in Verbindung mit der Infrastruktur erfolgen. Aufgrund der Verbundvorteile werden vertikal integrierte Schienenverkehrsunternehmen am Kapitalmarkt besser bewertet. Vor diesem Hintergrund wird mit der integrierten Bahn ein möglichst

werthaltiges Unternehmen an die Börse gebracht. Nicht zuletzt sichert die integrierte Bahn operative Vorteile für alle Nutzer und den gesamten Verkehrsträger Schiene.

4. Der Infrastrukturauftrag des Bundes kann durch eine vertragliche Vereinbarung abgesichert werden

Erfahrungen aus anderen Sektoren (z. B. der Wasserwirtschaft) belegen, dass die Erfüllung von Aufgaben der öffentlichen Hand nicht Eigentum an der Infrastruktur voraussetzt. Die Einflussnahme des Bundes auf die DB AG zur Sicherstellung des grundgesetzlich verankerten Infrastrukturauftrags erfolgt schon heute nicht über die Gesellschafterfunktion des Bundes, sondern über Finanzierungsverträge. Mit der Entwicklung einer verbindlichen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und entsprechenden Sanktionsmechanismen kann auch in Zukunft die Erfüllung des Auftrags des Bundes abgesichert und durchgesetzt werden. Mit einer solchen langfristigen Vereinbarung werden gleichzeitig die Anforderungen des Kapitalmarkts hinsichtlich eines berechenbaren Infrastrukturbeitrags des Bundes zum Bestandsnetz befriedigt.

5. Unternehmerische und politische Voraussetzungen schaffen

Zum heutigen Zeitpunkt ist der DB Konzern nicht kapitalmarktfähig. Es bedarf einer - in jedem Fall notwendigen - Verbesserung des Ergebnisses. Das Unternehmen sollte diese Verbesserung bis 2005 erreichen. Parallel sollten die politischen und gesetzlichen Voraussetzungen für einen Börsengang des DB Konzerns vom Eigentümer geschaffen werden.

6. Leistungsqualität nachhaltig steigern

Zur erfolgreichen Weiterführung der Bahnreform ist eine nachhaltige Steigerung der Qualität in allen Produktgruppen unerlässlich. Aus Sicht des Kunden ist neben der Zuverlässigkeit insbesondere die Pünktlichkeit der Bahn von Bedeutung. In der öffentlichen Wahrnehmung werden die Gründe für die mangelnde Pünktlichkeit, die oftmals die Folge der für die Streckeninstandsetzung und -modernisierung erforderlichen

Baumaßnahmen sind, nicht ausreichend kommuniziert und deshalb kaum wahrgenommen. Entscheidend ist das „Pünktlichkeitsversprechen“ der Bahn in Form ihres Fahrplans. Um höhere Pünktlichkeit gewährleisten zu können, ist eine Verbesserung des Fahrplanerstellungsprozesses geboten.

7. Offenen Kommunikationsstil pflegen

Das hohe öffentliche Interesse an der weiteren Entwicklung des Unternehmens ist einerseits motivierend, stellt aber andererseits für die externe und interne Unternehmenskommunikation eine große Herausforderung dar. In diesem Zusammenhang sollten auch öffentlich wahrgenommene Schwachstellen im Leistungsangebot der Bahn zusammen mit entsprechenden Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung offen thematisiert werden, um Vertrauen und Glaubwürdigkeit sicherzustellen.

8. Qualität der Finanzkommunikation sicherstellen

Im Vorfeld des Börsengangs gewinnt die Kommunikation mit den Partnern auf den Finanzmärkten stark an Bedeutung. Da Finanzmärkte extrem schnell und sehr sensibel reagieren, stellt dies hohe Anforderungen an die fachliche Qualität der Kommunikation sowohl bezüglich des Inhalts als auch des umgehenden Agierens und Reagierens.

gez. **Prof. Dr. Gerd Aberle**
Justus-Liebig-Universität Gießen

gez. **Prof. Dr. Horst Albach**
ehem. Direktor des WZB und
Präsident der Akademie der
Wissenschaften

gez. **Prof. Dr. Thomas Ehrmann**
Universität Münster

gez. **Dr. Michael Frenzel**
Vorstandsvorsitzender TUI AG

gez. **Prof. Dr. Sylvius Hartwig**
Bergische Universität Wuppertal
Point GmbH

gez. **Dr. Volker Hauff**
Senior Vice President Bearing

Presse-Information

176/2003

gez. **Hans Jochen Henke**
Staatssekretär a.D.
Partner Ernst & Young AG

gez. **Prof. Dr. Peter Hommelhoff**
Universität Heidelberg

gez. **Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner**
Humboldt-Universität zu Berlin
Bahnindustrie

gez. **Dr. Dieter Klumpp**
Vizepräsident Verband der

gez. **Prof. Dr. Ernst Otto Krasney**
Vizepräsident Bundessozialgericht a.D.
Bertelsmann Stiftung

gez. **Prof. Dr. Dr. Heribert Meffert**
Vorsitzender Präsidium

gez. **Prof. Dr. Rüdiger Pohl**
Präsident
Institut f. Wirtschaftsforschung Halle

gez. **Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher**
Universität Ulm

gez. **Prof. Dr. Werner Rothengatter**
Universität Karlsruhe

gez. **Prof. Dr. Joachim Schwalbach**
Humboldt-Universität zu Berlin

gez. **Prof. Dr. Wulf Schwanhäuser**
Universität Aachen

gez. **Prof. Jürgen Siegmann**
Technische Universität Berlin

gez. **Horst Stuchly**
Präsident Eisenbahnbundesamt a.D.

gez. **Dr. Jürgen Warnke**
Bundesverkehrsminister a.D.

gez. **Dr. Jürgen Weber**
Aufsichtsratsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG

gez. **Ulrich Weiß**
Präsident Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.

gez. **Dr. Wendelin Wiedeking**
Vorstandsvorsitzender Porsche AG