

**„Die Bahn auf dem Weg zum führenden  
internationalen Mobilitäts- und  
Logistikdienstleister“**

**Vortrag  
bei der Stiftung für Ordnungspolitik**

**am  
3. Februar 2004 in Freiburg**

**es gilt das gesprochene Wort;**

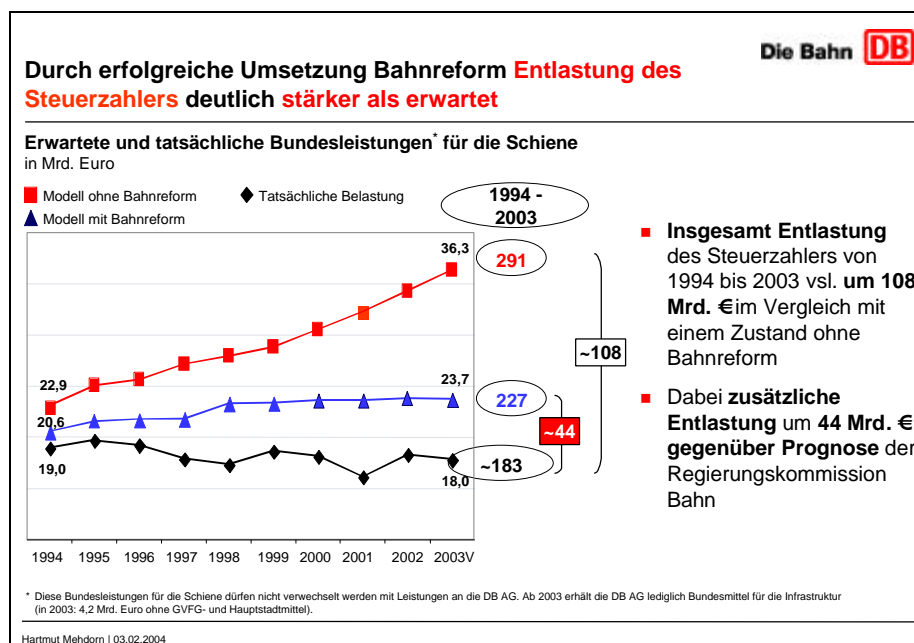
Redemanuskript steht unter [www.bahn.de/vortraege](http://www.bahn.de/vortraege)  
zum Download bereit.

- Sehr geehrte Damen und Herren,
- das deutsche **Bahnsystem** ist etwa **150 Jahre** alt und wurde in all diesen Jahren wie wohl kein anderes Unternehmen Opfer der sogenannten Ordnungspolitik.
- Vielleicht sollten wir besser von **Ordnungsmissbrauch** sprechen. In der Vergangenheit war die Bahn - mal als militärische Waffe, mal als Gemeinwohlversorger, mal als Spielzeug der Herrschenden - aber **immer obrigkeitsgeführt abhängig**.
- Erst in den letzten zehn Jahren konnte sie dank der wohl einmaligen Bahnreform ihre wohl größte und tiefgreifendste Veränderung in die Richtung eines Dienstleisters vollziehen.
- Kaum ein anderes Unternehmen musste nach Jahrzehnten des Stillstandes und zum Teil Rückschritts in planwirtschaftlichen Strukturen in so kurzer Zeit seine Organisation, seine Größe, seine Aufgaben, seine Technik etc. so umfassend neu ausrichten.
- Die Deutsche Bahn AG hat in den vergangenen Jahren einen notwendigen, von der Öffentlichkeit fast unbemerkten, historischen Wandlungsprozess erfolgreich vollzogen:
- **vom Staatsbetrieb zum kundenorientierten Wirtschaftsunternehmen**, das selbständig am Markt bestehen muss und schon heute ohne jede staatliche Subvention auskommt.

- **Bundestag und Bundesrat** haben die Bahnreform seinerzeit fast einstimmig beschlossen. Damit wurde ab **Januar 1994** die wohl größte ordnungspolitische Neustrukturierung der deutschen Wirtschaftsgeschichte nach dem Krieg auf den Weg gebracht.
- Eine Unternehmensreform dieser Größe ist auch **auf europäischer Ebene einmalig**.
- Fast zeitgleich mit der Wiedervereinigung Deutschlands wurde die größte Fusion zweier Behörden, der Deutschen **Bundesbahn** und der Deutschen **Reichsbahn** umgesetzt und in eine Aktiengesellschaft – die Deutsche Bahn AG – umgewandelt.
- Es galt, nach Jahrzehnten der Unwirtschaftlichkeit in planwirtschaftlichen Strukturen, ohne Kundenfokus oder unternehmerische Perspektiven, ein neues Unternehmen zu schaffen und mit diesem eine umfassende Sanierung einzuleiten.
- Ein entscheidender Erfolgsfaktor war der ordnungspolitische Beschluss, die DB AG von allen **hoheitlichen bzw. Gemeinwohlaufgaben zu befreien**. Im Nahverkehr wurde die Aufgabenverantwortung auf die Bundesländer übertragen. Zu deren Finanzierung werden den Ländern sogenannte **Regionalisierungsmittel** vom Bund zur Verfügung gestellt.
- Alle anderen Leistungen wie Fernverkehr, Güterverkehr usw. fielen in die unternehmerische Alleinverantwortung der DB AG.
- Das Ziel war: Die Bahn unternehmerisch aufzustellen, so dass sie auf dem Verkehrsmarkt selbstverantwortlich handeln kann – und den Einflüssen des Staates sowie

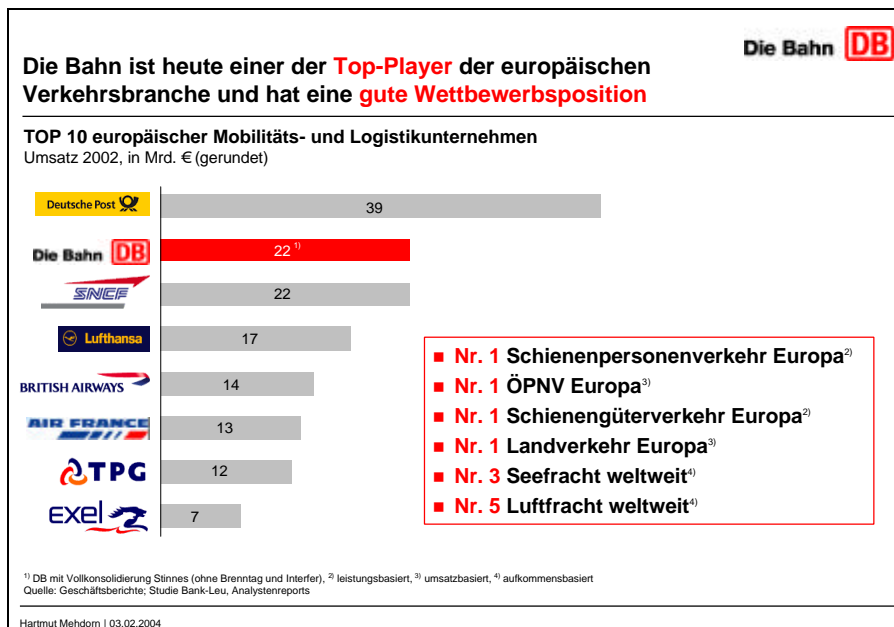
den nicht immer marktkonformen politischen Forderungen oder Weisungen widerstehen kann.

- Heute, nach 10 Jahren, können wir sagen: Wir als Unternehmen haben die gesetzten Ziele im Wesentlichen erreicht.
- Der **Steuerzahler** wurde bis heute nachhaltig **entlastet**. Deutlich stärker als damals prognostiziert. (108 Mrd. € Entlastung, davon 44 Mrd. € mehr als prognostiziert).



- Die **Verkehrsleistung** im Personenverkehr wurde seit 1994 um 11%, im Güterverkehr um 21% gesteigert.
- Im Jahr 2003 hat die Bahn 1,85 Mrd. Menschen und 78 Mrd. Tonnenkilometer Fracht transportiert – mehr als jede andere europäische Bahn.
- Sauberkeit, Sicherheit, **Service** sowie das Erscheinungsbild der Züge und Bahnhöfe wurden stark verbessert.


- Mit einem jährlichen Volumen von ca. 8 Mrd. € ist die Bahn ist der größte **Investor** der Republik und damit wesentlicher Konjunkturmotor.
- Gleichzeitig ist die Bahn mit 245.000 **Mitarbeitern** und 8.000 **Auszubildenden** der größte Arbeitgeber und einer der größten Ausbilder des Landes.
- Die **Leistungsfähigkeit** des Unternehmens wurde nachhaltig verbessert.
- Die Mitarbeiterproduktivität hat sich um mehr als 160% gesteigert; die operative Performance – EBITDA - um durchschnittlich 500 Mio. € pro Jahr.
- Die Bahn ist heute der größte europäische Mobilitätsanbieter insgesamt. Im Logistikbereich gemessen am Umsatz (2002) liegt die Bahn mit ca. **22 Milliarden Euro Umsatz** auf **Platz 2**, hinter der Deutschen Post.



- Unser strategisches Ziel ist es, einer der international führenden Mobilitäts- und Logistikanbieter zu werden – der aus eigener Finanzkraft seine Zukunft gestaltet.

## RAHMENBEDINGUNGEN


- Unternehmerisch sind wir gut aufgestellt. Wir haben seit der Bahnreform deutliche Fortschritte gemacht. Aber: wir vermissen einen ordnungspolitischen Rahmen, der Wettbewerbsbedingungen national und international harmonisiert.
- Die **Rahmenbedingungen** haben erhebliche Auswirkungen auf die Marktposition der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger Straße, Binnenschifffahrt und Luft. Sie wirken unmittelbar auf Marktanteile und den wirtschaftlichen Erfolg der Deutschen Bahn.
- Wir fordern eine ausgewogene ordnungspolitische Ausgestaltung des Verkehrsmarktes mit gleichen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger – auf nationaler und europäischer Ebene.
- Dazu stehen der Politik entscheidende **Stellhebel** zur Verfügung, die aktiv genutzt werden können:
  - **Infrastrukturinvestitionen** in Straße und Schiene sind Investitionen in Wohlstand und Fortschritt. Sie sind im Grundgesetz als Verpflichtung des Staates geregelt und müssen verstetigt fortgeführt werden.
  - **Wegekosten** müssen nach dem Verursacherprinzip gerecht angelastet werden.
  - Die **Umwelt- und Sicherheitsvorteile** der Schiene müssen sich positiv in den Rahmenbedingungen niederschlagen.
  - **Steuerpolitische Nachteile für die Schiene** müssen national und europäisch beseitigt werden.

**Die Bahn** 

**Die aktuelle Steuersituation in Deutschland benachteiligt die Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern in Deutschland**

	DB	Flugzeuge	Binnenschiffe
<b>Mineralölsteuer (einschl. Ökosteuer)</b>	<b>Regelsatz: 47 Cent/Liter Nahverkehr: 41 Cent/Liter</b>	Befreit, Wettbewerbsvorteil im Jahr 2002: 435 Mio. €	Befreit, Wettbewerbsvorteil im Jahr 2002: 240 Mio. €
<b>Ökosteuer (Anteil an Mineralölsteuer)</b>	<b>Regelsatz: 15 Cent/Liter Nahverkehr: 9 Cent/Liter</b>	Befreit	Befreit
<b>Mehrwertsteuer im Internationalen Verkehr</b>	<b>16 % innerhalb Deutschlands</b>	Befreit	entfällt

Stand: 2003; \* Quelle: 18. Subventionsbericht  
Hartmut Mehdorn | 03.02.2004

**Die Bahn** 

**Steuerbelastungen der Bahn im internationalen Vergleich**

	DB	FS Italien	ÖBB	SNCF
<b>Mineralölsteuer (einschl. Ökosteuer)</b>	<b>Normalsteuersatz 47 Cent/Liter</b>	Befreit, Normalsteuersatz 38 Cent/Liter	7 Cent/Liter, Normalsteuersatz 28 Cent/Liter	8 Cent/Liter statt Normalsteuersatz 37 Cent/Liter
<b>Ökosteuer</b>	<b>seit April 1999</b>	Entfällt	Entfällt	Entfällt
<b>Mehrwertsteuer</b>	<b>Bahnkunde zahlt im Fernverkehr 16 %, im Nahverkehr bis 50 km 7 %</b>	10 % statt 20 % Normalsteuersatz	10 % statt 20 % Normalsteuersatz	6 % statt 19,6 % Normalsteuersatz

(Stand 2003)  
Hartmut Mehdorn | 03.02.2004

- **Illegale Praktiken und Sozialdumping im Straßengüterverkehr** müssen stärker geahndet werden
- Die **Öffnung der Schienennetze** in Europa muss beschleunigt verwirklicht werden.
- Lassen Sie mich einige dieser Themen kurz vertiefen, da die Bahn ohne einen ausgewogenen ordnungspolitischen Rahmen im wachsenden Mobilitätsmarkt nicht erfolgreich sein kann:

## INFRASTRUKTUR

- Seit Ende des Krieges ist vom Staat einerseits massiv in die Straßeninfrastruktur investiert worden (durchschnittlich über 10 Mrd. € p.a.) und andererseits die Schiene stark vernachlässigt worden (durchschnittlich unter 3 Mrd. € p.a.). Mit diesen Mitteln wurden seit Kriegsende 300.000 km Straße, aber nur ca. 400 km Schiene gebaut.



- Zur Zeit kämpfen wir wegen der Engpässe im Bundeshaushalt um das jährlich notwendige Budget von 4,2 Mrd. €, die wir sowohl zum Erhalt als auch als Neuinvestition benötigen.
- Und die Bundesregierung hat sich klar dazu bekannt, dass die weitere Modernisierung des Schienennetzes ihre Aufgabe bleibt.

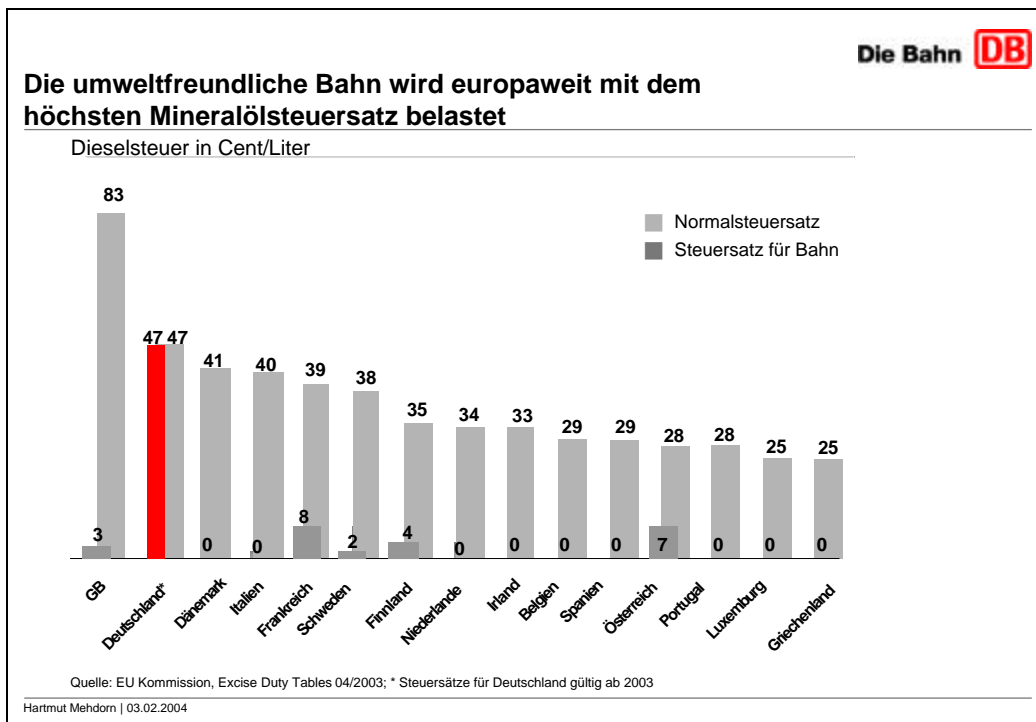
## WEGEKOSTEN

- Auf dem gesamten Schienennetz haben wir seit 1994 eine funktionierende "Eisenbahnmaut".
- Es werden schon heute für jeden gefahrenen Kilometer Trassenpreise erhoben.
- Den Status der Lkw-Maut im Jahre 2004 kennen Sie sicherlich selbst.
- Nur wenn über Rahmenbedingungen sichergestellt ist, dass die Verursachergerechte Anlastung der Wege- und deren Folgekosten geregelt ist, wird es schrittweise gelingen, die Straßen zu entlasten und freie Kapazitäten auf der Schiene zu nutzen.
- Eine schrittweise Einführung einer Straßenverkehrsmaut sichert gleichberechtigten Wettbewerb.

## MINERALÖLSTEUER

- Die Mineralölsteuer ist im preissensiblen Transportmarkt besonders wettbewerbsrelevant.
- Die Preise von Binnenschiff und Flugzeug werden durch die **Mineralölbefreiung** (Steuermindereinnahmen des Bundes im Jahr **2002** laut Subventionsbericht der Bundesregierung für gewerblichen **Luftverkehr = 435 Mio. €** gewerbliche **Binnenschiffahrt = 240 Mio. €** seit Jahrzehnten subventioniert.
- Diese Subventionen für das Flugzeug und das Binnenschiff müssen im innerdeutschen Verkehr – europäisch auch in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht - abgebaut werden.

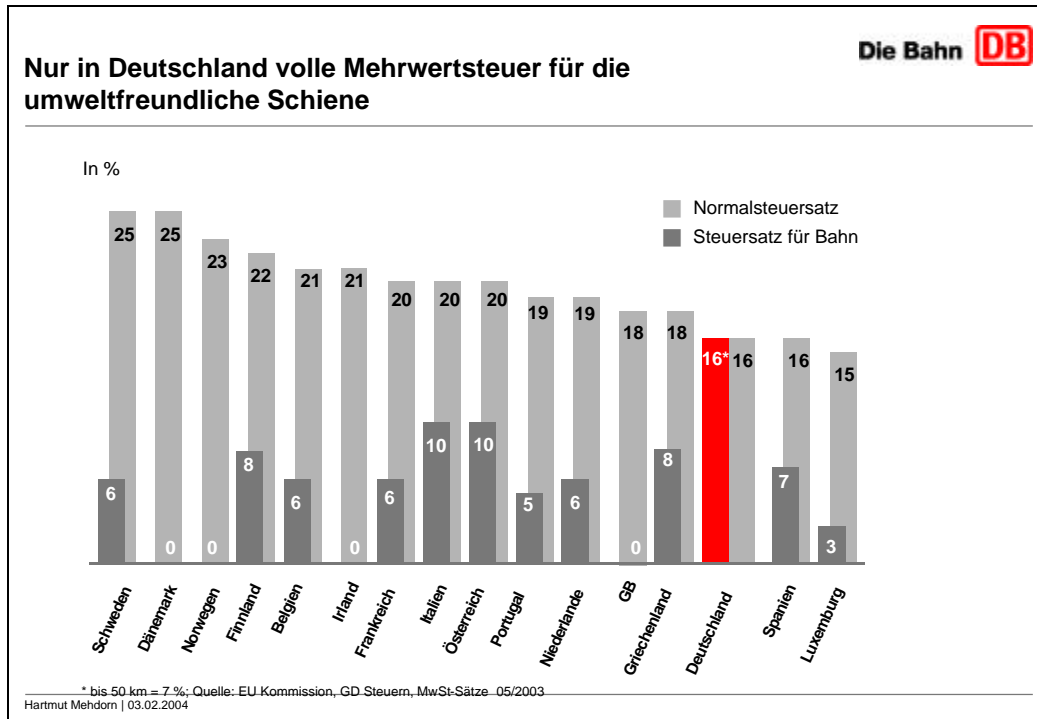
- **Modellrechnungen zeigen, dass sich pro Fluggast und pro einfacher Strecke durch die ungleiche Steuerbelastung folgende Subventionen für den einzelnen Fluggast ergeben:**
  - Berlin – München: **25 €**
  - Berlin – Köln: **23 €**
  - Berlin – Frankfurt: **21 €**
- Das macht deutlich: die von den sogenannten „Billigfliegern“ angebotenen Schnäppchenpreise werden erst durch die Befreiung der Fluggesellschaften von der Kerosinsteuer und somit durch staatliche Subventionen ermöglicht.



- Das Problem verschärft sich bei internationalen Verkehren durch die Mehrwertsteuer.

## MEHRWERTSTEUER:

- Im Gegensatz zu anderen europäischen Bahnen muss die Deutsche Bahn als einzige den vollen Mehrwertsteuersatz zahlen und ist damit schon heute im innereuropäischen Wettbewerb benachteiligt.



- Dagegen ist der grenzüberschreitende **Flugverkehr** – zusätzlich zur **Mineralöl-** und **Ökosteuern** – noch zusätzlich von der **Mehrwertsteuer befreit**.
- Am Beispiel einer **Reise Berlin - Paris - Berlin** wird deutlich, wie stark die unterschiedlichen steuerlichen Rahmenbedingungen die Preise beeinflussen:
  - **Der Bahnkunde muss für eine Hin- und Rückfahrkarte** alleine Mehrwertsteuern in Höhe von **35 Euro** mit dem Ticket entrichten.
  - Ein **Fluggast** zahlt gar **keine Mehrwertsteuer**.

- Wenn sie uns in Berlin besuchen wollen und den Flughafen Basel als Ausgangspunkt der Rechnung nehmen, dann ergibt sich folgender Wettbewerbsvorteil für das Flugzeug:

### **Basel - Berlin:**

Befreiung Mehrwertsteuer: ca. 24 €

keine Öko-/Mineralölsteuer ca. 34 €

**ca. 58 €**

- Das heißt, ein Bahnfahrer zahlt für eine einfache Fahrt 1. Klasse 175 €, welche einen Steuernachteil von 58 € beinhalten – allein der steuerliche Nachteil macht bei diesem Beispiel ca. ein Drittel des Ticketpreises aus.

## **ILLEGALE PRAKTIKEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR**

- Durch Lohn- und Sozialdumping im Straßenverkehr verschaffen sich insbesondere ausländische Fuhrunternehmen durch Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten etc. einen Wettbewerbsvorteil von 5-8%, was einer Einsparung von ca. 6 Cent je Fahrkilometer bedeutet.
- Die durch das Bundesamt für Güterverkehr im Jahr 2002 durchgeführten Kontrollen von über 600.000 **Fahrzeugen** in Deutschland haben ergeben, dass jedes fünfte Fahrzeug gegen die Vorschriften verstößt.
- Heißt im Klartext: Verstöße lohnen sich. Die Bußgeldregelungen haben keine abschreckende Wirkung.
- Wollte man das geltende Recht wirklich durchsetzen, müssten die Bußgelder drastisch erhöht werden.

## LIBERALISIERUNG

- In Deutschland ist Wettbewerb auf der Schiene schon lange Realität.
- Seit 1991 wurden entsprechende EU-Richtlinien mit am Markt spürbaren Wirkungen in Deutschland umgesetzt.
- Und die vollständige Marktöffnung im Schienenverkehr wird von der Deutschen Bahn unterstützt.
- Der Wettbewerb auf der Schiene hat in den letzten Jahren spürbar zugenommen: Die **DB Netz AG** hat heute schon mehr als **280 Kunden**, die Trassen nachfragen. Damit fahren in Deutschland mehr Eisenbahnunternehmen als in jedem anderen europäischen Land.
- Nach der Leistungskennzahl **Trassenkilometer** hat in den letzten 5 Jahren die Leistung Dritter auf dem Netz um rd. **39% p.a.** zugenommen.
- Wobei gerade die **Wettbewerber** im Regionalverkehr selten Privatbahnen sind, sondern **vor allem Landes- und Kommunalbahnen** (ca. 2/3 !).
- Zunehmend drängen auch **staatliche Verkehrskonzerne anderer europäischer Länder** nach Deutschland.
- Wir können feststellen, dass dies deutliche Zeichen dafür sind, dass der Wettbewerb auf der Schiene wie in keinem anderen europäischen Land funktioniert.
- Die Bahn belegt damit als einziges europäisches Unternehmen, dass sich diskriminierungsfreier Wettbewerb sehr wohl auch **ohne** eine **Trennung** von Netz und Transport wirtschaftlich erfolgreich realisieren lässt.

- In anderen europäischen Ländern sind Marktzugangsmöglichkeiten nur unzureichend oder noch gar nicht gegeben. Hier müsste die europäische Ordnungspolitik Abhilfe schaffen.
- **Wir brauchen Rahmenbedingungen, die es den Bahnen erlauben,**
  - Effizienz
  - Leistungsbereitschaft
  - und Innovationsfähigkeit und
  - Kundennähe
  - zu fördern und nicht, wie in der Vergangenheit, zu behindern.
- Zur Zeit wird auf europäischer und nationaler Ebene an der Novellierung des Eisenbahngesetzes gearbeitet, in welchem an vielen Stellen staatliche Regulierung (wie auch bei Strom und Telekommunikation) anstelle von klaren ordnungspolitischen Rahmenbedingungen gestellt wird.
- Derzeit ist z.B. geplant, den Zugang zu Bahnwerkstätten zu regulieren, durch zusätzliche Mitspracherechte die Fahrplanerstellung zeitlich zu verlängern und noch eine deutsche Behörde zur Kontrolle der Bahn (Trassenagentur) zu installieren.
- Wir müssen **verhindern**, dass Gesetze zu **mehr Bürokratie** und weniger Markt- und Kundennähe führen.

## ZUSAMMENGEFASST:

- **Was wir brauchen:**
  - **Europäische Ordnungspolitik** – gleiche Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen im (Schienen)-Verkehr
  - Ausgeglichene **Rahmenbedingungen** zwischen den Verkehrsträgern
  - **Den Mut**, unzeitgemäße Regelungen und **Gesetze auch abzuschaffen**
    - z.B. "**Verfallsdatum** für Gesetze"
    - Bei Einführung eines neuen Gesetzes das alte abschaffen
  
- **Was wir nicht brauchen:**
  - Gesetzliche **Eingriffe in Unternehmensstrukturen** wie Organisation, Berichtssysteme etc.
  - Populistische **Eingriffe** des Staates und Unterbinden unternehmerischen Handelns (z.B. falsch verstandener Verbraucherschutz)
  - Zusätzliche Regulierungsbehörden und Bürokratie
  - Neue Staatsbahnen als Wettbewerber
  
- Die Deutsche Bahn, aber auch alle Bahnen Europas, kommen traditionell aus einem Behördendasein und werden letztendlich nur kundenfreundlichen Service liefern, wenn sie kundennah organisiert im Markt tätig

sind.

- Dies wird uns nur gelingen, wenn wir einen ordnungspolitischen Rahmen haben, der
  - europaweit Wettbewerb sichert und erlaubt,
  - wirtschaftliche Nachteile verhindert
  - steuerliche und technische Barrieren beseitigt

Daran arbeiten wir.

Vielen Dank!