# Deutscher Bundestag

**Protokoll Nr. 15/55**

**15. Wahlperiode**

## Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

# Wortprotokoll

**55. Sitzung**

**Berlin, den 29. September 2004, 11:00 Uhr**
**Sitzungsort: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**
**Berlin, Invalidenstraße 44**
**Sitzungssaal: Konferenzraum 1**

**Vorsitz: Eduard Oswald, MdB**

**TAGESORDNUNG:**


**Öffentliche Anhörung zu dem**

**S. 14**

**Tagesordnungspunkt 1a**

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 15/2743

**S. 14**

**Tagesordnungspunkt 1b**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 15/3280

Mittwoch d. 29. Sep. 04 11 00

Öffe. Kuh



**Deutscher Bundestag**

# Anwesenheitsliste

**gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes**

**Sitzung des Ausschusses Nr. 14 (Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)**

| Ordentliche Mitglieder des Ausschusses<br>Abgeordnete(r) | Unterschrift | Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses<br>Abgeordnete(r) | Unterschrift |
|---|---|---|---|
| **SPD** | | **SPD** | |
| Bartol, Sören | | Arnold, Rainer | |
| Beckmeyer, Uwe | | Bindig, Rudolf | |
| Bruckmann, Hans-Günter | | Evers-Meyer, Karin | |
| Danckert Dr., Peter | | Ferner, Elke | |
| Faße, Annette | | Graf (Rosenheim), Angelika | |
| Fornahl, Rainer | | Grasedieck, Dieter | |
| Groneberg, Gabriele | | Herzog, Gustav | |
| Kranz, Ernst | | Irber, Brunhilde | |
| Lucyga Dr., Christine | | Multhaupt, Gesine | |
| Paula, Heinz | | Örtel, Holger | |
| Rehbock-Zureich, Karin | | Reichenbach, Gerold | |
| Scheffler, Siegfried | | Rübenkönig, Gerhard | |
| Spanier, Wolfgang | | Stiegler, Ludwig | |
| Weis, Petra | | Vogelsänger, Jörg | |
| Weis (Stendal), Reinhard | | Weißgerber, Gunter | |
| Wetzel Dr., Margrit | | Westrich, Lydia | |
| Wright, Heidi | | Wittig, Barbara | |
| **CDU/ CSU** | | **CDU/ CSU** | |
| Blank, Renate | | Bauer, Dr. Wolf | |
| Brunnhuber, Georg | | Börnsen (Bönstrup), Wolfgang | |
| Deittert, Hubert | | Dobrindt, Alexander | |
| Ferlemann, Enak | | Dörflinger, Thomas | |
| Fischer (Hamburg), Dirk | | Eichhorn, Maria | |
| Götz, Peter | | Girisch, Georg | |
| Hofbauer, Klaus | | Grübel, Markus | |
| Kuhn (Zingst), Werner | | Heynemann, Bernd | |
| Lintner, Eduard | | Königshofen, Norbert | |
| Minkel, Klaus | | Letzgus, Peter | |
| Oswald, Eduard | | Lippold (Offenbach), Dr. Klaus W. | |
| Sebastian, Wilhelm Josef | | Nitzsche, Henry | |
| Storjohann, Gero | | Nooke, Günter | |
| Strothmann, Lena | | Seib, Marion | |
| Vogel, Volkmar Uwe | | Wittlich, Werner | |
| Wächter, Gerhard | | Wülfing, Elke | |

Deutscher Bundestag

Mittwoch d. 29. Sep. 04 11 00

öffentlich



**Anwesenheitsliste**

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

**Sitzung des Ausschusses Nr. 14 (Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)**

| Ordentliche Mitglieder des Ausschusses<br>Abgeordnete(r) | Unterschrift | Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses<br>Abgeordnete(r) | Unterschrift |
|---|---|---|---|
| **BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN** | | **BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN** | |
| Eichstädt- Bohlig, Franziska | ..... | Behm, Cornelia | ..... ..... |
| Hettlich, Peter | ..... | Hermann, Winfried | ..... |
| Schmidt (Ingolstadt), Albert | ..... | Sowa, Ursula | ..... ..... |
| Steenblock, Rainder | ..... | Vogel-Sperl Dr., Antje | ..... ..... |
| **FDP** | | **FDP** | |
| Friedrich (Bayreuth), Horst | ..... | Goldmann, Hans- Michael | ..... |
| Günther (Plauen), Joachim | ..... | Türk, Jürgen | ..... |
| Otto (Godern), Eberhard | ..... | Winterstein Dr., Claudia | ..... ..... |

Mittwoch d. 29.Sep.04 11 00

-14-
öffentlich

| | Fraktionsvorsitzende: | Vertreter: |
|---|---|---|
| SPD | ..... | ..... |
| CDU/ CSU | ..... | ..... |
| BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN | ..... | ..... |
| FDP | ..... | ..... |

| Fraktionsmitarbeiter: (Name bitte in Druckschrift) | Fraktion: | Unterschrift: |
|---|---|---|
| GERHARD | SPD | Gerhard |
| NEUHOFF | FDP | |
| Odenwald | CDU/CSU | Odenwald |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... |

Mittwoch d. 29. Sep. 04 11 00

| Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift) | Name (bitte Druckschrift) | Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt) | Unterschrift |
|---|---|---|---|
| BMVBW | GÄßLEN | MdB | |
| " | Meyer | Ref | |

| Bundesrat: (bitte Druckschrift) | Unterschrift | Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt) | Land |
|---|---|---|---|

## Zu der Anhörung am 29. September 2004 (Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) eingeladene Sachverständige

| **Sachverständige** | | **Redebeiträge auf den Seiten:** |
|---|---|---|
| Prof. Dr. Dr. h.c. LL. M. Jürgen Basedow | Vorsitzender der Monopolkommission und Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht | 18, 36, 40 |
| Dr. Eckhard Bremer | LL. M. HOGAN & HARTSON RAUE Rechtsanwälte und Notare | 20, 41, 45 |
| James Evans | | 20, 42 |
| Dirk Flege | Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V. | 23, 24, 42 |
| Horst-Peter Heinrichs | Eisenbahn-Bundesamt | 25, 43 |
| Dr. Martin Henke | Geschäftsführer Güterverkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) | 25, 43, 54 |
| Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. mult. Klaus J. Hopt | Geschäftsführender Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht | 27, 45, 50 |
| Johannes Kruszynski | Vorstand AKN Eisenbahn AG | 28, 47, 54 |
| Hans Leister | Connex Regio Bahn GmbH | 29, 30, 36, 48, 55 |
| Rolf Lutzke | VB Vorsitzender Bereich Politik Transnet-Gewerkschaft | 30, 49, 50, 56 |
| Margret Suckale | Deutsche Bahn AG | 31, 32, 33, 50, 51 |
| Dr. Jan Werner | Verkehrsclub Deutschland (VCD) | 33, 51, 55 |
| Bernhard Wewers | Vorstandsvorsitzender der BAG-SPNV | 35, 53, 55 |

**Schriftliche Stellungnahmen der Sachverständigen**


| | |
|---|---|
| Prof. Jürgen Basedow<br>Vorsitzender der Monopolkommission und Direktor<br>des Max-Planck-Instituts für ausländisches und<br>internationales Privatrecht<br>**Anlage 1** | **S. 58** |
| Dr. Eckhard Bremer<br>LL. M. HOGAN & HARTSON RAUE Rechtsanwälte<br>und Notare<br>**Anlage 2** | **S. 67** |
| Dirk Flege<br>Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V.<br>**Anlage 3** | **S. 121** |
| Horst-Peter Heinrichs<br>Eisenbahn-Bundesamt<br>**Anlage 4** | **S. 142** |
| Dr. Martin Henke<br>Geschäftsführer Güterverkehr,<br>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)<br>**Anlage 5** | **S. 167** |
| Johannes Kruszynski<br>Vorstand AKN Eisenbahn AG<br>**Anlage 6** | **S. 193** |
| Hans Leister<br>Connex Regio Bahn GmbH<br>**Anlage 7** | **S. 197** |
| Rolf Lutzke<br>VB Vorsitzender Bereich Politik Transnet-Gewerkschaft<br>**Anlage 8** | **S. 223** |
| Margret Suckale<br>Deutsche Bahn AG<br>**Anlage 9** | **S. 245** |
| Dr. Jan Werner<br>Verkehrsclub Deutschland (VCD)<br>**Anlage 10** | **S. 330** |
| Bernhard Wewers<br>Vorstandsvorsitzender der BAG-SPNV<br>**Anlage 11** | **S. 359** |

# Fragenkatalog der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen

## 1. Grundsätzliche Fragen

- Stehen die mit der 3. AEG-Novelle getroffenen Regelungen zukünftigen, denkbaren Ordnungsmodellen entgegen, die eine von der DB AG unabhängige gesellschaftsrechtliche Organisation der Infrastruktur vorsehen (z.B. Eigentumsmodell, etc)?

- Wie beurteilen Sie den Gesetzentwurf in einer Gesamtbewertung: Wird der Gesetzentwurf den Vorgaben des EU-Eisenbahnpakets gerecht? Besteht möglicherweise noch Ergänzungsbedarf? Werden bestehende Diskriminierungspotenziale bei dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur mit dem Gesetzentwurf in angemessener Weise ausgeschlossen?

- Wie bewerten Sie die Regelungen des Gesetzentwurfes im Vergleich mit Regelungen in anderen EU-Mitgliedstaaten (einschließlich Schweiz und Norwegen) hinsichtlich ihrer Marktzugangsbedingungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen?

- Verbessern nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Neuregelungen die Wettbewerbsbedingungen des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern? Tragen diese Neuregelungen dem verkehrspolitischen Ziel, „mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen“, Rechnung?

- Wie bewerten Sie das Spannungsfeld zwischen geltendem Aktienrecht einerseits und der europarechtlichen Forderung nach Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers?

- Die den Eisenbahnverkehr regulierenden Vorschriften sind zwischen dem Gesetzgeber (AEG) und dem Verordnungsgeber (insbesondere EIBV) aufgeteilt: Erscheint Ihnen diese Aufteilung sachgerecht und praktikabel? Müsste – mit Blick auf Artikel 80 Abs. 1 GG – Inhalt, Zweck und Umfang der Verordnungsermächtigung im AEG möglicherweise konkreter gefasst werden?

- Halten Sie es für sinnvoll, in § 1 des allgemeinen Eisenbahngesetzes einen allgemeinen Programmsatz anzufügen, der die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Eisenbahnunternehmen in Deutschland fordert und zugleich die zuständigen Behörden des Bundes und der Länder auffordert, dafür Sorge zu tragen, dass wettbewerbsbeschränkende und unlautere Verhaltensweisen ausgeschlossen werden?

## 2. Anbieterübergreifende Fahrgastinformationen und Ticketausstellung

- Halten Sie das im Koalitionsvertrag enthaltene „Ziel eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems mit anbieterübergreifender Fahrgastauskunft und einem „Ticket von Tür zu Tür“ als förderlich, um im Zuge des gewünschten zunehmenden Wettbewerbs unter den Anbietern im Schienenpersonenfernverkehr neue Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen?

- Wird Anbietern von Schienenpersonenverkehr mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf ein Rechtsanspruch zum Zugang der Infrastruktur der Fahrgastinformation eingeräumt? Wie könnte ein diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur der Fahrgastinformation geregelt werden

- Welche Rahmensetzungen müsste der Bund treffen, damit sich ein alle Anbieter verpflichtendes Ticketvertriebssystem etabliert, welches dem Kunden unabhängig von der Zahl der genutzten Anbieter ein Ticket von Tür zu Tür offeriert?

- Gibt es im internationalen Vergleich beispielhafte Lösungen für die Umsetzung der Zielsetzung einer anbieterübergreifenden Fahrgastauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür?

**3. Stilllegung und Endwidmung von Eisenbahninfrastruktur**

- Halten Sie die derzeit geltenden Regelungen zur Widmung, Umwidmung und Endwidmung von Eisenbahninfrastruktur im Lichte der bisherigen Praxis für ausreichend?

- Wie beurteilen Sie den Ansatz, betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach dem Regionalisierungsgesetz zuständigen Behörden und die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung nach dem Raumordnungsgesetz am Verfahren zur Endwidmung bzw. Umwidmung von Eisenbahninfrastruktur zu beteiligen?

- Wie beurteilen Sie die heutige Regelung zur Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (§11 AEG) nach der derzeitigen Verfahrenspraxis, insbesondere vor dem Hintergrund möglichst viel Verkehr auf der Schiene abzuwickeln?

- Wie beurteilen Sie unter verkehrlichen und rechtlichen Aspekten den Ansatz, von bundeseigenen Infrastrukturunternehmen nicht mehr wirtschaftlich zu betreibende Schieneninfrastruktur kostenfrei (bei mehreren Bewerbern gegen Höchstgebot) an Dritte Weiterbetreiber zu vergeben?

- Wie beurteilen Sie den Ansatz, über einen allen Netznutzern offen stehenden „Netzbeirat“ alle Fragen des Netzzugangs und der Netzentwicklung zu erörtern und so die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur stärker in die Entscheidungsfindungen der Netzbewirtschaftung einzubeziehen?

**4. Berichtspflicht von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 6 Absatz 3 der EU-Richtlinie 91/440/EWG.**

- Halten Sie es für sinnvoll, den Eisenbahnunternehmen im Rahmen des Gesetzentwurfes eine Berichtspflicht über die eingeleiteten Maßnahmen zur organisatorischen Trennung nach § 9 Abs. 1 c des allgemeinen Eisenbahngesetzes aufzuerlegen?

- Wie kann die Bundesrepublik Deutschland ohne eine Berichtspflicht der Unternehmen ihrer Verpflichtung, den Nachweis anzutreten, dass mit der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht die Ziele der Richtlinie erreicht werden, gerecht werden?

## 5. Verbot von Doppelmandatierungen nach § 9 a Abs. 1 AEG

- Wird die in § 9 a Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 6 AEG vorgenommene Beschränkung der Doppelmandatierung den Europarechtlichen Anforderungen gerecht?

- Sofern Sie der Auffassung sind, dass die im Gesetzentwurf enthaltenden Regelung zum Verbot von Doppelmandatierung nicht ausreichend ist: Auf welche andere Weise könnte das Verbot von Doppelmandatierungen geregelt werden?

## 6. Privilegierung von Netzen für den Stadt- und Vorortverkehr

- Halten Sie die Herausnahme von Netzen, die ausschließlich oder überwiegend den Stadt- und Vorortsverkehrsdiensten dienen, mit den Zielen der Bahnreform für vereinbar?

- Welche Gründe sprechen nach Ihrer Ansicht für eine Privilegierung solcher Netze gegenüber der übrigen Schieneninfrastruktur und welche dagegen?

## 7. Einführung einer Trassenagentur

- Welche Aufgaben sollte die geplante Trassenagentur nach Ihrer Auffassung erfüllen?

- Kann die Trassenagentur diese Aufgabe auf der Grundlage des jetzt vorliegenden Gesetzentwurfs in sachgerechter Weise wahrnehmen?

- Sind die der Trassenagentur bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt eröffneten Eingriffsrechte ausreichend?

- Halten Sie es für sinnvoll, in § 14 AEG eine Priorisierung bei der Trassenvergabe vorzusehen? Wie sollte diese ausgestaltet werden, um möglichst zusätzliche Personen- und Güterverkehre für die Schiene zu gewinnen?

- Halten Sie es für sinnvoll, in § 14 AEG eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufzunehmen, alle Zugangsberechtigte auf Anfrage über die verfügbare Kapazität und die bestehende Kapazitätsauslastung zu informieren?

- Sind Fragen der Trassenqualität, bzw. der Haftung für mangelnde Trassenqualität durch den Infrastrukturbetreiber im vorliegenden Gesetzentwurf ausreichend berücksichtigt? Falls nicht, welche Regelungen wären denkbar?

## 8. Nutzung von Fahrzeugwerkstätten für eigene Zwecke

- Halten Sie die in § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 2 AEG in der Entwurfsfassung getroffene Regelung, die Betriebsanlagen der Eisenbahnen dem diskriminierungsfreien Zugang zu öffnen, für angemessen?

# Gemeinsamer Fragenkatalog der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und FDP zur Anhörung am 29. September 2004 des Ausschusses für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, Aufbau Ost

1. Stehen die Regelungen des 3. Änderungsgesetzes eisenbahnrechtlicher Vorschriften im Ein klang mit den Vorgaben des EU- Eisenbahnpaketes (Richtlinien 2001/12/EG; 2.001/13/EG; 2001/14/EG) und welche Regelungen müssen aus Ihrer Sicht konkret geändert werden, um die Vorgaben der EU zu erfüllen?
2. Ist nach den vorgesehenen Regelungen gewährleistet, dass der Betreiber der Eisenbahninf rastruktur die Entscheidungen zur Trassenvergabe diskriminierungsfrei und unabhängig von Holding und von Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG trifft?
3. Ist nach den vorgesehenen Regelungen gewährleistet, dass der Betreiber der Eisenbahninf rastruktur die Entscheidungen über die Ausbaustrategie seines Netzes in eigener Zuständig keit und unabhängig von der Holding und den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG trifft und ist gewährleistet, dass er die Entscheidungen über die Ausbaustrategie sowie Erhal tungspraxis seines Netzes der Zielsetzung einer nutzerneutralen optimalen Vermarktung sei ner jeweiligen Leistungsangebote unterwirft?
4. Sind die Gesetzesänderungen zu Regulierung und Kontrolle (neue Trassenagentur, Eisen bahnbundesamt) ausreichend und kann die DB Netz AG hinreichend gezwungen werden, et waige diskriminierende Praktiken bei der Trassenvergabe zu unterlassen?
5. Sind die Kompetenzen und Aufgaben der Trassenagentur ausreichend und handhabbar und von den Zuständigkeiten des EBA einerseits sowie des Bundeskartellamtes andererseits sinnvoll abgegrenzt?
6. Birgt die Konstruktion, wonach im Vorfeld der Trassenvergabe die Trassenagentur tätig ist (präventiv) und das EBA vorwiegend nachträglich tätig wird (repressiv), nicht die Gefahr von Kompetenzüberschneidungen und damit verbunden Doppelarbeit beider Institutionen in sich? Ist hierbei hinreichend gewährleistet, dass nach einheitlichen Rechtsgrundsätzen entschieden wird?
7. Wäre es sinnvoll, die Bereiche Fahrplanerstellung, Trassenvergabe und Trassenpreisfestset zung aus der DB Netz AG herauszulösen und einer anderen Einrichtung, wie bspw. der Tras senagentur zu übertragen?
8. Ist es sinnvoll, dass die Trassenagentur keiner Pflicht unterliegt, auf Antrag tätig zu werden?
9. Ist es im Hinblick auf die Zielsetzung, rechtswidrigen und wettbewerbsschädlichen Verhaften schnell zu begegnen, sinnvoll, dass Widersprüche gegen Entscheidungen der Trassenagentur aufschiebende Wirkung haben?
10. Wäre es sinnvoll - ähnlich dem Energiewirtschaftsgesetz und dem Telekommunikationsge setz - in dem 3. Änderungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vorschriften einen gesetzlichen Auf trag für die Monopolkommission zu normieren, nach dem alle zwei Jahre ein Gutachten zur wettbewerbspolitischen Lage erstellt wird?
11. Wie ist, das im Entwurf der AEG-Novelle angelegte Spannungsverhältnis zwischen grund sätzlicher Beherrschung einerseits und teilweiser Entherrschung andererseits (Trassenver marktung/TrassenPreisfestsetzung) der DB Netz AG bei fortbestehender Konsolidie rung/Ergebnisabführung an die DB AG (Holding), aus aktien- bzw. konzernrechtlicher Sicht zu beurteilen?
12. Sollte - ähnlich wie in vergleichbaren Gesetzen der Telekommunikation und Energiewirtschaft -Wettbewerb als gesetzgeberisches Ziel normiert werden? Ist es sinnvoll §15 Abs. 2 AEG der veränderten Vergabe Verordnung anzupassen? Ist - angesichts der nach wie vor markanten Marktbeherrschung der DB AG mit über 90% Marktanteil in den einzelnen Transportsparten - eine „asymmetrische Wettbewerbsvergabe" abgesichert im AEG (möglicherweise auch im GWB) sinnvoll?

13. Nach dem Entwurf der Bundesregierung ist vorgesehen, dass es keine Doppelmandatierung beim Aufsichtsrat der DB Holding und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG gibt. Wäre es sinn voll, dieses Verbot der Doppelmandatierung auch auf operativ tätige Funktionen, wie Vorstän de der Holding und Netz AG auszudehnen? Ist die im Entwurf enthaltene Regelung vereinbar mit europäischen Vorgaben, konzernrechtlichen Grundsätzen und mit der Zielsetzung einer Chinese Wall?

14. Kann eine echte Entherrschung der Netz AG von der Holding nicht erst dadurch erreicht wer den, dass eine generelle Personenduplizität von Holdingmitarbeitern bei der Netz AG ausge schlossen wird und ist dies gesellschaftsrechtlich machbar?

15. Das 3. Änderungsgesetz beschränkt die Unabhängigkeit der Netz AG 'von der Holding ledig lich auf die Zuweisung von Zugtrassen und die Festsetzung der Trassenpreise. Wäre es nicht wirkungsvoller, ähnlich wie bei der Energiewirtschaft, die Entflechtung weiter, z.B. auf die Netzausbaustrategie, auszudehnen?

16. Macht es Sinn, dass auch ausschließlich regional tätige Bahnunternehmen die „Unabhängig keitskriterien" erfüllen müssen oder sollten diese von vornherein davon ausgenommen werden und welche wirtschaftlichen Folgen ergeben sich aus einer solchen Regelung für diese Unter nehmen?

17. Wird durch die gesetzliche Auflage zur Erfüllung der Unabhängigkeitskriterien auch durch kleinere, großkonzernunabhängige Bahnunternehmen die gewünschte Mittelstandsförderung ausreichend gesichert und bleibt der Anwendervorteil gerade dieser Unternehmen mit ihrer schlanken und kostengünstigen Aufwandsstruktur erhalten, um das verkehrspolitisch ange strebte Ziel der Schienenverkehrsstärkung aufgrund von Konkurrenzfähigkeit und Preiswür digkeit zu erreichen?

18. Wird durch den Gesetzentwurf eine effektive Abgrenzung („Chinese Wall") zwischen Holding und Netz AG erreicht?

19. Eine Zielsetzung der Task Force „Zukunft Schiene" war, das Verhältnis der DB Netz AG zur DB AG transparenter zu gestalten. Wird diese Zielsetzung durch das 3. Änderungsgesetz rea lisiert?

20. Die Task Force „Zukunft Schiene" hielt in ihrem Abschlussbericht fest, dass es zur Vermei dung einer Transfervermutung öffentlicher Gelder zwischen Netz und übrigen Gesellschaften bzw. Holding sinnvoll wäre, dass
    > alle Leistungsbeziehungen zwischen DB-Gesellschaften, insbesondere zwischen DB Netz AG und anderen DB- Gesellschaften wie unter fremden Dritten (vertragliche Grundlage, Defi nition der Rechte und Pflichten der Vertragpartner) gestaltet werden
    > konzerninterne Leistungsverrechnungen transparent dargestellt werden, so dass sie für ei nen fremden Dritten in einem angemessenen Zeitrahmen nachvollziehbar sind
    > Preisfindungsmechanismen, Kostenstrukturen und Leistungsumfang im Rahmen der Wirt schaftsprüfung dargelegt werden und dem Vergleichsmarktprinzip genügen.

    Werden diese Zielsetzungen der Task Force „Zukunft Schiene" mit dem Entwurf zum 3. Ände rungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vorschriften umgesetzt?

21. Ist die Herstellung der Diskriminierungsfreiheit für die Nutzung von Infrastrukturnebenanlagen, wie Tankanlagen, Bahnstromversorgung, Auf- und Abstellanlagen, Verladeeinrichtungen, Rampen usw. durch die Neuregelung hergestellt und gegeben? Wie sind Fahrplanauskunft und Fahrplantarife anbieterübergreifend sicherzustellen?

22. Wird das 3. Änderungsgesetz nachhaltig zu mehr intramodalen Wettbewerb führen, so dass sich die Marktanteile der DB AG von gut 90% im Schienenpersonennahverkehr und im Güter verkehr sowie fast 100% im Schienenpersonenfernverkehr zu Gunsten der vorhandenen und potentiellen Wettbewerbern verringern werden?

**Vorsitzender:** Meine Damen, meine Herren, ich begrüße Sie alle herzlich zu dieser 55. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Anhörung zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, die Ihnen als Drucksache vorliegen. Ich darf Sie auch im Namen der stellvertretenden Vorsitzenden, Frau Abg. Annette Faße, begrüßen, die zwischendurch diese Sitzung leiten wird. Jetzt möchte ich Ihnen die Sachverständigen vorstellen und herzlich begrüßen: Ich begrüße Herrn Prof. Dr. Jürgen Basedow, den Vorsitzenden der Monopolkommission und Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht. Ich begrüße Herrn Dr. Eckhard Bremer von den Rechtsanwälten und Notaren Hogan & Hartson Raue und begrüße Herrn James Evans, der Generalsekretär des European Real Infrastructur Management war, und kürzlich in den Ruhestand getreten ist. Herrn Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Herrn Horst-Peter Heinrichs vom Eisenbahn-Bundesamt, Herrn Dr. Martin Henke, den Geschäftsführer Güterverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Herrn Prof. Dr. Klaus Hopt, den Geschäftsführenden Direktor am Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, dann Herrn Johannes Kruszynski, Vorstand der AKN Eisenbahn AG, Hans Leister, Connex Regio Bahn GmbH, Herrn Rolf Lutzke, Gewerkschaft Transnet, Frau Magret Suckale von der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Jan Werner vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Herrn Bernhard Wewers, der etwas später kommt. Ich danke allen Sachverständigen, Sie haben uns eine schriftliche Stellungnahme übermittelt. Ich begrüße vonseiten der Bundesregierung Frau Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens. Der Bundesminister hat nicht ausgeschlossen, dass er auch noch kurz vorbeikommen will. Meine sehr verehrten Damen und Herren, als wir die heutige Anhörung beschlossen haben, konnten wir zwar nicht ahnen, dass wir zum gleichen Zeitpunkt auch die Debatte mit Hartmut Mehdorn haben, aber wir konnten es schon in irgendeiner Weise spüren und insofern ist das eine ungeheuere Aktivität, in der wir uns im Augenblick befinden. Die tägliche Berichterstattung in den Medien haben sie alle verfolgt. In der heutigen Anhörung geht es zwar weder um die aktuellen Fragen eines Börsengangs noch um die aktuellen Probleme der Finanzierung der Infrastruktur, aber es geht auch hier neben der Umsetzung des EU-Eisenbahnpaketes vor allem um eine Kernfrage der Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland, nämlich um den Wettbewerb im Schienenverkehr. Und dieses Thema zieht sich wie ein roter Faden durch die Fragenkataloge, der im Bundestag vertretenen Fraktionen, die Ihnen vorliegen. Und der Bedeutung und der Komplexität des Themas angemessen, sind diese Fragen sehr umfangreich, so dass ich sie nicht einzeln aufrufen werde. Wir sollten die Zeit vor allem nutzen, um die Information der Sachverständigen in wichtigen Punkten noch weiter zu vertiefen, sie erläutern, ergänzen zu lassen, und die Setzung der Schwerpunkte möchte ich dabei natürlich den Fraktionen, den Abgeordneten, überlassen, damit jeder die Informationen abrufen kann, die ihm nach dem Lesen der schriftlichen Stellungnahmen besonders wichtig erscheinen. Um noch möglichst viele Informationen zu gewinnen, bitte ich Sie alle sehr dringend und herzlich, mich dadurch zu unterstützen, dass alle sich auf das Wesentliche konzentrieren bei den Antworten, und den Fragen ohnehin. Fast alle Sachverständigen haben vorab umfangreiche schriftliche Stellungnahmen übermittelt, dafür möchte ich mich ausdrücklich bei Ihnen bedanken. Und jetzt meine ich, dass es sinnvoll wäre, wenn wir mit einer Fragerunde bei den Fraktionen beginnen, so dass dann die entsprechenden Sachverständigen das Wort haben. Ich beginne zunächst für die Fraktion der Sozialdemokraten mit Frau Kollegin Karin Rehbock-Zureich und für die Fraktion der CDU/CSU, Kollege Eduard Lintner. Bitteschön, Frau Kollegin Karin Rehbock-Zureich!

**Abg. Karin Rehbock-Zureich:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich möchte den Experten für ihr Kommen danken und auch Ihnen ganz herzlich danken für die ausführlichen Informationen, die wir im Vorfeld erhalten hatten. Vielleicht war es am schwierigsten für Transnet, die durch Krankheit hier spontan und kurzfristig eingesprungen sind, weil ein Sachverständiger der SPD-Fraktion aus Krankheitsgründen ausfallen musste. Der Gesetzentwurf setzt die europäischen Vorgaben der Richtlinie 12 – 14 EG durch. Wichtig ist, dass vonseiten der Sachverständigen noch mal deutlich gemacht wird für uns Parlamentarier: Werden diese Vorgaben der EU in dieser AEG-Novelle durchgesetzt? Ist dies unanfechtbar? Ich wäre von meiner, von unserer Seite an Ihren Ausführungen sehr interessiert. Die Eingriffsmöglichkeiten der Aufsichtsgremien wurden gestärkt bzw. mit der Trassenagentur wurde ein neues Gremium geschaffen, was das Diskriminierungspotenzial aus unserer Sicht sicher verringern wird. In diesem Gesetzentwurf werden keine Entscheidungen für künftige Organisationsstrukturen getroffen. Es ist auch, wie Sie in Ihren Statements und Unterlagen dargelegt haben, nicht vorweg genommen, dass Veränderungen in der Organisationsstruktur der DB AG verunmöglicht wären. Dies wird durch die Novelle nicht behindert. Sie wissen

ja, wir haben auch die Diskussion Börsengang, mögliche Kapitalmarktfähigkeit, auf der Tagesordnung. Wir haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, die dies vor dem Hintergrund aller Möglichkeiten klärt. Sie haben in Ihren Statements dargelegt, das sind die Gemeinsamkeiten der Gutachter, dass dies eben nicht eine Verhinderung ist, hier alle Möglichkeiten noch einmal zu überprüfen. Wir stehen hier als Parlamentarier immer, und das ist auch gut so, in diesem Spannungsfeld einerseits des geltenden Aktienrechts andererseits auch des Interesses, die Unabhängigkeit des Netzes zu sichern und auch die Unabhängigkeit bei der Entscheidung, was Trassenpreise und Zugang zu diesem Netz bewirkt. Im Bereich der Marktöffnung – und da hätte ich gerne Statements Ihrerseits, es gibt hier Untersuchungen – nimmt Deutschland im europäischen Vergleich wohl eine führende Stellung ein, was die Marktöffnung angeht. Es wird auch darauf hingewiesen in einem Gutachten von IBM, dass man die Marktöffnung Deutschlands und den Regulator in England quasi als bench marking bewertet. Im Bereich dieser Marktöffnung, in der wir einen vorderen Platz einnehmen, Ihre Bewertung. Ich hätte aber noch einige Zusatzfragen an Sie. Einerseits werden die Aufsichtsmöglichkeiten gegen Diskriminierungstatbestände in der Novelle erweitert. Zweitens wird auch die Wettbewerbssituation durch die Novelle verbessert. Wie ist Ihre Einschätzung? Wie ich schon angedeutet habe, bitte noch einmal Ausführungen: Werden durch die Novelle Festlegungen getroffen, Strukturen geschaffen, die der Entscheidung einer Veränderung möglicher Organisationsstrukturen entgegenstehen? Wir haben uns als Fraktionen auch vorgestellt, dass wir einen möglichen Netzbeirat installieren könnten. Ich hätte aus Ihrer Sicht gerne die Rückmeldung: Wie schätzen Sie diesen Netzbeirat ein? Es geht für mich und für uns auch noch um die Kompetenz der Aufsichtsbehörden. Die jetzige Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, und zukünftig die Trassenagentur, hat eine präventive Aufsicht. Auch hier hätte ich gern noch einmal die Differenzierung Ihrerseits dargelegt, die präventive Aufsicht der Trassenagentur, die Rolle des Eisenbahn-Bundesamtes. Wie sehen Sie dies, als Spannungsfeld oder als wichtige Ergänzung? Immer wieder werden uns von Mitbewerbern, Wettbewerbern, Klagen angetragen, die ein Interesse daran haben, Netze, Teilnetze zu übernehmen, die aber dann darunter leiden, dass z. B. gerichtliche Verfahren angestrengt werden können, dass also die aufschiebende Wirkung auch bei der Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt greift, so dass oftmals ein Zeitrahmen für Mitbewerber entsteht durch diese aufschiebende Wirkung. Dies werde dann so uninteressant. Ich will es diesmal bei der ersten Fragerunde so belassen und möchte Sie bitten, hierzu Stellung zu nehmen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank, Frau Kollegin! Ich wäre dankbar, wenn man beim Weiteren auch immer vielleicht den Versuch unternimmt, Einzelne direkt anzusprechen, dann weiß ich, wen man besonders aufrufen sollte. Jetzt bitte Kollege Eduard Lintner für die Fraktion der CDU/CSU!

**Abg. Eduard Lintner:** Herr Vorsitzender, vielen Dank! Zunächst einmal ist es natürlich schwierig, bei den allgemeinen Fragen zu differenzieren. Also ich kann nur sagen: „Who make my concern“. Das müssen dann die Sachverständigen sozusagen entscheiden, ob sie sich dazu äußern wollen. Die erste Frage betrifft die Geschichte „Wettbewerb“ in diesem AEG. Man hat ja, wenn man die Gutachten durchliest, den Eindruck, dass von vielen der Wettbewerb so, wie der da geregelt ist, als nicht gewährleistet angesehen wird, insgesamt die Regelung also nur halbherzig sei. Das geht schon damit los, dass beispielsweise im Gegensatz zum Telekommunikationsgesetz, § 1, hier in diesem Gesetz offenbar absichtlich darauf verzichtet worden ist, eine allgemeine Wettbewerbsklausel aufzunehmen, die natürlich – und das ist meine Frage – für die Auslegung des Gesetzes dann im Streitfall bis hin vor das Gericht natürlich ihre praktische Bedeutung hätte. Sehen Sie das auch so oder meinen Sie, man könnte auf eine solche allgemeine Klausel verzichten? Das Zweite bezieht sich auf die Problematik der „Entherrschung“. Überwiegend, wenn ich das richtig sehe, wird die bezüglich der Doppeltmandate getroffene Regelung als ziemlich wirkungslos angesehen. Insofern handelt es sich offenbar um etwas, was man reingeschrieben hat, und man täuscht sozusagen damit eine praktische Wirkung vor, die in der Praxis nicht gegeben sein wird. Sehe ich das so richtig, wenn ja, kann man mit solchen Klauseln überhaupt etwas Substanzielles in Sachen „Entherrschung“ erreichen? Das Dritte betrifft jetzt die Stellung der Trassenagentur. Insgesamt scheint mir die Stellung zu schwach zu sein, das kommt in vielen Gutachten auch zum Ausdruck. Ich will es mal festmachen: in drei Dingen. Ich hätte damit die Frage verbunden, ob Sie das auch so sehen oder meinen, dass meine Bedenken hier nicht angebracht seien, nämlich sie darf beispielsweise nur auf Antrag tätig werden. Das ist natürlich schon eine Einschränkung in der Bedeutung, die unter Umständen in der Praxis wesentlich sein kann. Widersprüche haben aufschiebende Wirkung, d. h. man kann auf den Faktor „Zeit“ spielen, wenn man betroffen ist, und das kann soweit gehen, dass diese Zeit im Grunde genommen sozusagen obsolet machen kann, was in der

Vergangenheit an anderen Stellen auch schon so passiert ist, etwa bei Verfahren vor Gerichten. Die Arbeit der Trassenagentur ist nicht öffentlich angelegt. Warum eigentlich, muss ich sagen? Wenn es um Kontrolle geht, ist – wie wir alle wissen – die Öffentlichkeit natürlich immer eine helfende Hand. Einen weiteren Fragekomplex betrifft die Netzmängel, also Mängelhaftung im Grunde genommen. Da fällt auf, dass zwar für die Notfälle, also wenn mal Unpünktlichkeit passiert usw., eine Regelung vorhanden ist, aber das offenbar absichtlich nicht geregelt ist – im Gegensatz zur europäischen Ebene – der Fall, dass Netzmängel ständig vorliegen. Mängel im Netz, die nicht behoben werden, die dann sozusagen zum Zustand des Netzes gehören. Solche Mängel sind offenbar nicht entschädigungspflichtig. Ich halte das auch für eine Einschränkung, die nicht gerechtfertigt ist. Schließlich betrifft ein weiterer Fragenkomplex die Kooperationszwänge, die in diesem Gesetz mehr oder weniger nur schwach ausgeprägt sind. Wir wissen alle – und das kommt in den Gutachten generell zum Ausdruck –, dass natürlich die praktische Wirksamkeit des Wettbewerbs auch sehr davon abhängt, dass derjenige, der ganz überwiegend den Betrieb beherrscht, dass der auch zur Kooperation mit anderen gezwungen sein muss. Fahrplanauskunft – ein Stichwort, oder Nutzung von bestimmten Einrichtungen bis hin zu Werkstätten oder Loks zum Abschleppen und dergleichen. Meinen Sie, dass das AEG in diesem Punkt ergänzungsbedürftig ist, ja oder nein? Schließlich betrifft eine letzte Frage den § 15 Abs. 2. Da geht es um die Vergaberegelung. Dass eine Vorschrift dort enthalten ist, die nach unserer Auffassung möglicherweise dem europäischen Recht sogar widerspricht, wo es auch schon Auseinandersetzungen gegeben hat. Meinen Sie also, dass es hilfreich wäre, diesen § 15 Abs. 2 ersatzlos zu streichen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Lintner für die Unionsfraktion! Für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Kollege Albert Schmidt!

**Abg. Albert Schmidt:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte mich in der ersten Fragerunde auf einige wenige Komplexe beschränken und will auch kein Grundsatzstatement abgeben, weil wir ja in erster Linie daran interessiert sind, Sie zu hören, darum heißt es ja auch Anhörung. Nachdem nun Terminierung und Modell einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG offen sind, wie wir seit einigen Tagen wissen, ist meine Frage in erster Linie an die Vertreter der DB AG selbst, oder genauer gesagt, Vertreter der Gewerkschaft, Allianz pro Schiene aber auch an die Vertreter privater Betreiber, ob nach Ihrer Einschätzung das AEG, die Novelle, wie sie bis jetzt auf dem Tisch liegt, kompatibel ist, mit möglichen künftigen verschiedenen Strukturmodellen. Oder ob es dort Festlegungen gibt, die dann nur den einen oder anderen Weg zuließen. Sie gestatten, dass ich jetzt nur Fragen stelle, die im Wesentlichen noch nicht in unserem Fragenkatalog drin waren, denn die Antworten konnten wir ja nachlesen. Die zweite Frage ist grundsätzlich verkehrspolitischer Art. Das interessiert mich jedenfalls im Wesentlichen von den Betreibern vom Schienenverkehr selbst. Um das Generalziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ zu ermöglichen, reichen da die Anreize, die jetzt auf das AEG in dieser Novellierung gegeben werden, aus, um hier tatsächlich mehr Schienenverkehr zu induzieren, sowohl im Güterbereich als auch im Personenbereich? Dann hab ich eine sehr konkrete Frage an Herrn Heinrichs vom Eisenbahn-Bundesamt: Halten Sie die Befugnisse, die das Eisenbahn-Bundesamt erhält oder erhalten soll, im Sinne dieser proaktiven Wettbewerbsaufsicht, so wie es der Kollege Lintner ja auch schon angesprochen hat, halten Sie diese Befugnisse für ausreichend? Und damit eng verknüpft ist die zweite Frage: Ist denn auch die Ausstattung ausreichend? Oder fragen wir umgekehrt: Welche Ausstattung personeller und sachlicher Art brauchen Sie mindestens, um dieser Aufgabenstellung gerecht zu werden? Dann möchte ich ganz konkret die Vertreter der privaten Betreiber hier noch einmal ansprechen. Was halten Sie von dem Vorschlag des Netzbeirats? Der Netzbeirat ist ja eine Einrichtung, die jetzt sicherstellen sollte, dass die Bedürfnisse privater Betreiber auf dem Netz ebenfalls beim Ausbau, Rückbau, Umbau von Infrastruktur Berücksichtigung finden. Die Frage geht natürlich auch an Sie, Herr Dr. Henke, Sie nicken ja ohnehin schon, nämlich die Bedarfe, dass also einerseits einseitig am Bedarf von DB-Unternehmen ausgerichteter Streckenrückbau zum Beispiel nicht so ohne weiteres stattfinden kann. Andersherum aber auch dass Ausbaumöglichkeiten, an denen private Betreiber besonders interessiert sind, eine Chance haben. Ein Netzbeirat wäre praktisch eine Veranstaltung, wo die privaten Betreiber zusammenkommen und ihre Bedarfe immer wieder mit DB Netz austauschen, um damit klarzustellen, was sein kann und was nicht sein kann oder was man sich wünscht. Und was dann vielleicht auch umsetzbar ist. Zuletzt noch zwei aktuelle Fragen: Die will ich ein bisschen allgemeiner adressieren. Wer immer sich angesprochen fühlen mag. Insbesondere auch Herrn Dr. Werner würde ich da gerne ansprechen. Wir erleben nun eine Diskussion um die Regulierung im Bereich der Post und Telekommunikation und des Energierechtes. Wir haben Erfahrungen damit und die Frage heißt: Wie bewerten Sie die Regulierungsansätze dieser AEG-Novelle im Vergleich

mit diesen anderen monopolistisch strukturierten Märkten und den dort getroffenen Regulierungsauflagen, insbesondere zugleich mit dem neuen Energiewirtschaftsgesetz. Das wird ja eine Rolle spielen im Parlament in den nächsten Wochen. Letzte Frage, auch Aktuellerweise: Was halten Sie von dem Vorschlag des Reisebüro- und Reiseveranstalterverbandes, ähnlich der Postuniversaldienstleistungsverordnung, eine Mindestanzahl stationärer Vertriebsstellen für den Schienenverkehr festzuschreiben, um eine Mindestversorgung gerade auch in der Fläche sicherzustellen. Analog – Sie wissen, das gibt es für den Postdienst – um gerade jetzt in diesen aktuellen Diskussionen dem möglicherweise flächendeckenden Sterben von Vertriebsstellen entgegenzuwirken. Diese Frage richtet sich natürlich auch an private Betreiber, denn Tickets sollen, das ist auch Inhalt der Novelle, nicht nur von einem Konzern verkauft werden, sondern auch von verschiedenen Anbietern. Dankeschön!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Albert Schmidt! Jetzt zur FDP-Fraktion, Kollege Horst Friedrich!

**Abg. Horst Friedrich:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Sachverständigen, für die FDP bemisst sich das jetzt vorliegende Dritte Eisenbahnänderungsgesetz grundsätzlich an der Fragestellung, ob es damit gelingt, tatsächlich den Wettbewerb auf der Schiene durch dieses Gesetz zu stärken. D. h. umgekehrt, reicht die Umsetzung der Ergebnisse der Task force tatsächlich aus, damit mehr Wettbewerb entsteht? Meine Fragen konzentriere ich da an Herrn Prof. Basedow, an Hans Leister und an Herrn Dr. Jan Werner.
Wir haben ja im Gesetzentwurf die sog. Trennung oder Entherrschung dadurch, dass die DB Netz AG bei der Trassenvergabe und bei der Findung des Preises für die Trasse unabhängig sein muss. Der wesentliche Punkt aber, die Investitionsentscheidung, wird nicht in der Netz AG getroffen, sondern die wird nach der jetzigen Struktur der Bahn auf der Schiene der jetzigen DB Holding getroffen und damit von einer nicht direkt präsentierten Entscheidungsebene. Deswegen ist die erste Frage: Müsste es nicht neben den Parametern Trassenvergabe und Festsetzung der Trassenpreise auch die Unabhängigkeit der Netz AG geben, was die Finanzierungsentscheidungen angeht? Ich frage deswegen, weil ja der letzte vorliegende Bericht der Monopolkommission an die Bundesregierung auf diesen Punkt ziemlich dezidiert eingegangen ist und sich damit die Monopolkommission einer gewissen Kritik des Bahnvorstandes ausgesetzt gesehen hat.
Zweite Frage: Wir sind der Meinung, dass die jetzige Entscheidungslage der Bahn, die Holding zu stärken, nicht dem entspricht, was im Pfad der Bahnreform den Eisenbahngründungsgesetzen vorgegeben worden ist. Das Ziel dort war eigentlich, eine Schwächung bis hin zum Überflüssigmachen der Holding und eher eine Verstärkung und Verselbstständigung der einzelnen Gesellschaften. Wäre für Sie das unter dem Aspekt eher ein Punkt wo Sie sagen, wenn das schon so der Fall wäre, wäre unter Umständen eine Stärkung zu erreichen? Ich will auch fragen: Das, was der Kollege Lintner schon gesagt hat. Mir fehlt in der Grundaussage zum Gesetzentwurf das klare Bekenntnis zum Wettbewerb, was beim Telekommunikationsgesetz eben klar drinsteht. Deswegen die Frage: Wäre es nicht besser und sinnvoller, wenigstens festzulegen, dass die Monopolkommission einen gesetzlichen Auftrag bekommt, nachdem sie regelmäßig im Ablauf von zwei Jahren tatsächlich einen neuen Bericht zur Wettbewerbssituation vorlegt und zwar wirklich aus Sicht der Dinge, wie es sich dann tatsächlich darstellt? Die nächste Frage ist: Ist die Einschätzung, dass die jetzige Vorschrift, dass ausgeschlossen wird, dass Aufsichtsratmitglieder der DB-Tochterunternehmen von einer Tätigkeit im Aufsichtsrat der DB Netz ausgeschlossen werden, tatsächlich ausreichend und müsste man das nicht eher zumindest auf die Vorstandsebene beziehen und dort umsetzen? Also, noch mal im Ergebnis: Ist das, was im Gesetz steht, tatsächlich ausreichend, und das, was Gemeinplatz aller Fraktionen ist, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, mit dieser Gesetzgebung gewährleistet oder eher nicht?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Ich hätte jetzt die Chance, dass ich vielleicht, obwohl die Fraktionen gesprochen haben, der eine oder andere Fragesteller sich noch anschließt, wenn keine Statements gehalten werden. Dann würde ich es machen. Wenn nur Fragen gestellt werden, zur Ergänzung, könnte ich das noch machen, damit man dann eine Aufnahme hat. Dr. Peter Danckert hat sich zur Fragestellung gemeldet und Kollege Dirk Fischer! Zunächst Kollege Dr. Peter Danckert!

**Abg. Dr. Peter Danckert:** Vielen Dank Herr Vorsitzender. Ich habe mal eine Frage an Herrn Prof. Basedow, an Herrn Dirk Flege, an Hans Leister und Frau Suckale. An alle dieselbe Frage: Halten Sie die derzeit geltenden Regelungen zur Widmung, Umwidmung und Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur im Lichte der bisherigen Praxis für ausreichend?

**Vorsitzender:** Wir danken Ihnen, die nächste Fragestellung, der Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, Dirk Fischer!

**Abg. Dirk Fischer:** Der Kollege Schmidt hat schon zurecht darauf hingewiesen, dass diese

AEG-Novelle ganz auf das Modell Integrierter Konzern abgestellt ist und ich würde in Ergänzung seiner Frage die Frage an die Sachverständigen richten, ob die Trassenagentur, die jetzt in ihrer Kontrollfunktion ausgestaltet ist, damit auch für andere Modelle richtig aufgestellt wäre oder ob nicht je eine unabhängige Position bei der Trassenvergabe und der Trassenpreisfestsetzung erhalten müsste. Ich würde an Herrn Prof. Basedow und Herrn Prof. Hopt gleichermaßen die Frage richten, ob die Chinese Walls ausreichend sind, um dieses Gesetz EU-rechtskompatibel zu machen und ich würde umgekehrt an sie auch die gesellschaftsrechtliche Frage stellen, ob das Aktiengesetz zulässt, eine Holding in ihrem Durchgriff auf Tochtergesellschaften zu beschränken, jedenfalls in dieser Weise. Auch das muss ja gesellschaftsrechtlich nach Aktiengesetz unstreitig möglich sein. Ich möchte dann einen zweiten Komplex ansprechen, und zwar bemühen wir uns ja, einen diskriminierungsfreien Zugang zum Netz zu ermöglichen, weil dieses im Sinne von Herstellung und Förderung von Wettbewerb eine unerlässliche Voraussetzung ist. Ich möchte aber in dem Zusammenhang einen anderen Komplex eines erheblichen Diskriminierungspotenzials oder tatsächlicher Diskriminierung ansprechen. Nämlich die Frage, in welchem Maße die Investitionszuschüsse aus dem Bundeshaushalt bewirtschaftet werden. Und zwar ist es ja so, dass in der öffentlichen Darstellung das Unternehmen, das sie bewirtschaftet, es so darstellt, als wären es Eigeninvestitionen. Aber in Wahrheit ist das die Umsetzung von Steuermitteln aus dem Haushalt in staatliche Infrastruktur. Und wenn nun nicht gewährleistet ist, dass hier Transparenz herrscht, kann man mit einer so erheblichen Auftragsvergabemacht erhebliche Synergieeffekte auch in einer Wettbewerbslandschaft auslösen. Denn wer daher kommt und im Jahr mit Eigeninvestitionen und im Übrigen so 7 - 9 Milliarden € an Auftragsvolumen zu vergeben hat, der ist in der Industrie und Wirtschaft in erheblichem Maße beliebt. Wenn nun, was zu befürchten steht, bei den Nahverkehrsverträgen den Ländern ihr Interesse in der Weise vorgespielt und definiert wird, dass, wenn der Nahverkehrsvertrag mit dem einen Unternehmen gemacht wird, das auch die öffentlichen Mittel bewirtschaftet, dann ist das natürlich in hohem Maße reizvoll, auch für die regionalen Netze, eine Qualitätsverbesserung im Zusammenhang mit einem Nahverkehrsvertrag zu erreichen. Und umso mehr, als zu unserem Ärger während der letzten Bundestagswahl auch eine Vergabeverordnung noch mal in der Weise geändert worden ist, das eine freihändige Vergabe ohne Ausschreibung und ohne Verhandlungsverfahren, also auch völlig ohne Alternativangebote, möglich ist. In dem Zusammenhang spielt auch eine Rolle, dass natürlich, wenn man einen Nahverkehrsvertrag erhält …

**Vorsitzender:** Herr Kollege, in den hinteren Reihen wird kräftig kritisiert, weil ich gesagt habe, in dieser Runde zunächst nur Fragen zu stellen, nachdem die Sprecher schon Statements abgegeben haben.

**Abg. Dirk Fischer:** Ich halte die für unberechtigt, weil ja erklärt werden muss, worauf die Frage basiert, auf welcher Annahme und Überlegung. Aber lassen sie mich abschließend nur dazu sagen, dass gelegentlich dabei auch eine Rolle spielt, ob heimische Unternehmen in dem Bundesland, welches Nahverkehrsverträge vergibt, bei der Produktion von rollendem Material eine erhebliche Rolle spielt – machst du es mit mir, bekommt ein Unternehmen dort und dort den Auftrag für das rollende Material. Und deswegen die Frage, wie die Gutachter den Sachverhalt beurteilen und wie sie auch sich äußern würden zu der Frage, wie man gewährleisten kann, dass Haushaltsmittel tatsächlich in einer Wettbewerbsordnung wettbewerbsneutral bewirtschaftet und umgesetzt werden?

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Jetzt kommen wir zu den Sachverständigen. Wie ich gehört habe, ist im Grunde genommen jeder gefragt worden, so dass ich jetzt in der 1. Runde nacheinander die Sachverständigen bitte, die Antwort zu geben. Ich bitte Sie hierbei, konzentriert zu antworten. Ich beginne mit Prof. Dr. Basedow.

**Prof. Jürgen Basedow:** Meine Damen und Herren, ich kann nicht wie spätere Redner sagen, dass ist alles schon einmal gesagt worden, deswegen fasse ich mich kurz. Ich will aber auch nicht die Zeit übermäßig monopolisieren. Einen generellen Punkt möchte ich vorausschicken, als jemand, der diesen Bereich nun seit etwa 20 Jahren verfolgt. Die Eisenbahnpolitik bis zu Anfang der 90er Jahre war im Grunde genommen eine Unternehmenspolitik. Es ist auf der politischen Ebene entschieden worden, was die Deutsche Bundesbahn, so hieß sie damals, im Einzelnen macht. Welche Investitionen sie tätigt, bis hin zu den Halten von Fernverkehrszügen. Zu Anfang der 90er Jahre hat man im Eisenbahnbereich, ähnlich wie in anderen Netzindustrien, gesagt, wir müssen das Schicksal des Staatsunternehmens trennen von dem Markt, auf dem es tätig ist. Das war nicht leicht, weil eben die Bahn Fast-Monopolist war, so wie die Deutsche Bundespost Fast-Monopolist war, in vielen Bereichen sogar legaler Monopolist. Trotzdem ist das doch ein Paradigmenwechsel, der für die Zeit seit etwa 1994 prägend ist. Heute habe ich den Eindruck, seit einigen Jah-

ren geht die Richtung wieder zurück. Es steht hier eindeutig im Vordergrund, das wurde auch eben in den Fragen und Statements gesagt, die Vorstellung, die Deutsche Bahn AG zu einem integrierten Spitzenunternehmen zu machen, das ist nicht gesagt worden, aber das kommt dann gleich im Anschluss, das auch auf dem europäischen Markt Bestand haben kann. Eine solche Politik, die auf das Unternehmensschicksal ausgerichtet ist, mag ja unter fiskalpolitischen Gesichtspunkten ganz verständlich sein. Es mag auch sein, dass jeder Abgeordneter aus seinem Wahlkreis genügend Anforderungen ausgesetzt ist, was alles gemacht werden muss. Trotzdem, glaube ich, sollte man sich zurückbesinnen auf diesen Paradigmenwechsel vom Anfang der 90er Jahre. Der frühere Verkehrsminister Hermann Höcherl hat einmal während seiner Amtszeit gesagt, die Deutsche Bundesbahn entwickelt sich zum Haushaltsrisiko. Und das hängt gerade mit dieser unternehmensbezogenen Politik zusammen. Die Politik des Bundes und der Länder sollte darauf ausgerichtet sein, dass auf diesem Markt, ebenso wie auf anderen Märkten, Wettbewerb im größtmöglichen Umfang besteht, damit die Endeckungspotenziale des Wettbewerbs für kostengünstigere Produktionen auch tatsächlich genutzt werden. Und das geschieht nicht, wenn die Politik, so wie das auch in diesem Entwurf insgesamt zum Ausdruck kommt, vor allem darauf ausgerichtet ist, die Position eines Unternehmens, des führenden Unternehmens, zu stärken. Nun zu einigen Einzelpunkten. Sie werden dem, was ich eben schon gesagt habe, entnehmen können, dass ich diese Novelle nicht für ausreichend halte, um wirklich Wettbewerb zu etablieren. Ich würde es für einen Gewinn halten, wenn in das Gesetz eine Klausel aufgenommen würde, die die Behörde, um die es geht, zur Entfaltung von Wettbewerb verpflichtet. In den Fragenkatalogen klingt immer so etwas an, wie fairer Wettbewerb und kein unlauterer Wettbewerb und so etwas. Lassen Sie doch die Fairness und die Unlauterkeit den Juristen, die dann im Bereich des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb jede Menge Instrumente haben, um für lauteren Wettbewerb zu sorgen. Dafür brauchen wir keine Aufsichtsbehörde. Wofür wir die Aufsichtsbehörde brauchen, ist die Entfaltung von Wettbewerb. So sollte der Auftrag lauten.
Ein anderer Punkt, den ich herausgreifen möchte, der in meinem schriftlichen Statement näher ausgeführt ist, ist die Frage der Vereinbarkeit mit den EG-Richtlinien. Die Richtlinien verlangen, dass die Entscheidung über die Trassenvergabe unabhängig von Betriebsinteressen, von transport-wirtschaftlichen Interessen einzelner Anbieter erfolgt. Der Entwurf versucht, diesem Ziel näher zu kommen. Durch das Verbot der Doppelmandate und einige andere. Ich habe gleichwohl doch erhebliche Bedenken, ob dies ausreicht. Ich halte das Verbot der Doppelmandate an sich für ein untaugliches Instrument. Das Entscheidende ist nicht, dass dieselben Personen in verschiedenen Aufsichtsräten sitzen, sondern das Entscheidende ist doch, dass auch dann, wenn es verschiedene Personen sind, die aus der gleichen Holding kommen, dass dann in dieser Holding eine Konzernstrategie entwickelt wird. Der Informationsfluss von den einzelnen Tochtergesellschaften hin zur Holding, das ist das Maßgebliche. Man tauscht sich aus über Verkehrsangebote von konkurrierenden Unternehmen, so dass ein ständiger Informationsfluss stattfindet, den eigentlich der Entwurf zu verhindern versucht, aber ich glaube, das wird nicht gelingen. Und das würde auch nicht dadurch besser, dass man jetzt sagt, es dürfen keine Leute aus der operativen Ebene mit in den Aufsichtsräten der anderen sitzen. Der entscheidende Punkt wäre hier, glaube ich, dass die Trassenvergabe selbst aus der Hand der Netz AG herausgenommen wird und der Trassenagentur übergeben wird. Erst dann kann man wirklich von einer Unabhängigkeit sprechen. Ich bin direkt angesprochen worden hinsichtlich der Frage, ob die Monopolkommission nun künftig eine ähnliche Begutachtungsaufgabe haben soll, wie dies schon jetzt in der Telekommunikation der Fall ist, und auch im Entwurf zum Energiewirtschaftsgesetz vorgesehen ist. Ich glaube, wenn man den gesetzlichen Auftrag an die Regulierungsbehörde so formuliert, dass man sagt, es soll hier Wettbewerb entfaltet werden, wenn der Gesetzgeber, wenn Sie das ernst meinen, dann ist es einigermaßen logisch. Ich spreche hier nicht pro domo, denn für mich bedeutet das insgesamt nur mehr Arbeit. Aber es ist, glaube ich, erforderlich, dass eine neutrale Stelle von Zeit zu Zeit über die Praxis der Regulierungsbehörde ein Urteil abgibt. Es sind in diesem Bereich doch sehr viele Interessenträger tätig, und es ist sinnvoll, glaube ich, dass das gefiltert wird von Zeit zu Zeit. Vielleicht sollte ich an diesem Punkt erst einmal inne halten, es sind noch viele Fragen da. Es gibt viele andere Sachverständige, die auch ihre Meinung äußern wollen.

**Stellv. Vorsitzende:** Ich bedanke mich für die Rücksichtnahme, Herr Professor, ich begrüße in unserer Runde, heute so ein bisschen im Wechsel, Herrn Staatssekretär Großmann ganz herzlich und wir müssen jetzt wirklich darauf achten, meine Bitte ist: Nicht zu wiederholen wenn man gleicher Meinung ist oder nur so verkürzt darzulegen, sondern sich auf die speziellen Fragen zu konzentrieren, die gestellt worden sind und damit gebe ich Dr. Bremer das Wort.

**Dr. Eckhard Bremer:** Vielen Dank Frau Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren. Was ich hier beizutragen habe, spricht im Wesentlichen aus anwaltlicher Erfahrung, nämlich in der Vertretung von Wettbewerbsunternehmen, die auf der Basis des geltenden Regulierungsrahmens versuchen, in Deutschland auf Grund der gesetzgeberischen Pionierleistung, muss man so sagen, die Anfang der 90er Jahre mal erbracht worden ist, sich der Hoffnung hingegeben haben, in Deutschland könne man gute Geschäfte machen. Das Ergebnis ist jedenfalls, wenn ich es etwas selbstironisch sage, dass die Anwälte ganz gute Geschäfte gemacht haben. Dagegen habe ich ja nichts. Aber man will seinen Mandanten natürlich zum Erfolg führen. Und der Maßstab, welches Urteil wir über den Regulierungsrahmen abgeben, ist natürlich auch entscheidend von der Frage geprägt: Ist dieser Regulierungsrahmen eigentlich geeignet, die Wettbewerbsunternehmen zum Erfolg zu führen, um dann mittelbar das Ziel des Gesetzgebers zu erreichen, mehr Wettbewerb auf die Schiene zu bekommen und gleichzeitig öffentliche Haushaltsmittel einzusparen? Das waren die beiden Ziele, und für diese beiden Ziele war der Wettbewerb das entscheidende Instrument. Ich will Ihnen ein Beispiel sagen, und das ist ein Punkt, der mir besonders am Herzen liegt, weil ich die Fälle betreut habe, wo das einfach nicht funktioniert. Und auch die Frage aufnehmen, die Herr Fischer angesprochen hat. Wir haben den § 15 Abs. 2 AEG noch immer im Gesetz stehen. Dieser § 15 Abs. 2 gibt den Auftraggebern scheinbar eine Handlungsfreiheit, die sie im Lichte des europäischen öffentlichen Auftragsrechts tatsächlich nicht haben. Dort steht, dass Nahverkehrsverträge ausgeschrieben werden können. Dieser Satz ist in der Praxis von vielen Vergabekammern und Gerichten so verstanden worden, dass er bedeutet: Na gut, wenn nicht das Vergabeverfahren der öffentlichen Ausschreibung gewählt wird, dann jedenfalls Verhandlungsverfahren oder beschränkte Ausschreibung. Die Deutsche Bahn AG hat mit Erfolg vor dem OLG in Brandenburg ihre Ansicht durchgesetzt, dass sie, um es mal auf den Punkt zu bringen, dass sie sich dem Wettbewerb um die Vergabe öffentlicher Mittel nicht stellen muss. Und hat sich dabei auf den § 15 Abs. 2 AEG berufen. Mit dieser Argumentation, so muss man sagen, hat das Unternehmen Deutsche Bahn AG zwar im eigenen Interesse argumentiert, aber die Ziele der Bahnreform, öffentliche Mittel einzusparen, werden durch diese Argumentation natürlich auf den Kopf gestellt. Denn wodurch spart man öffentliche Mittel? Dadurch, dass die Bahnunternehmen, die um die Zuweisung öffentlicher Mittel konkurrieren, sich eben diesem Wettbewerb stellen müssen. Und deshalb kann es nicht sein, dass man den § 15 Abs. 2 AEG dahingehend interpretiert, dass „kann“ ausschreiben bedeutet, es kann nicht ausgeschrieben werden und braucht sich dann auch ggf. nicht dem Wettbewerb zu stellen, sondern allenfalls in dem Sinne, dass an die Realitäten angepasst, ein gestufter Übergang vom Monopol zum Wettbewerb ermöglicht wird. Das nämlich, wenn man gleichzeitig alle Nahverkehrsverträge ausschreibt, natürlich in einer öffentlichen Ausschreibung, dass gegebenenfalls zum Ergebnis haben kann, dass immer wieder nur der Incumbent zum Zuge kommt, weil alle anderen erst einmal ihre Kapazitäten aufbauen müssen. Das war der Gedanke des Stufenvertrages, den wir für die Wettbewerbsprobanten versucht haben zu kommunizieren. Aber wie gesagt, es kam der Hilferuf des Oberlandesgerichtes Brandenburg, der gesagt hatte, wir sind nicht in der Lage, den § 15 Abs. 2 AEG so zu verstehen, wie ihr Wettbewerbsbahnen ihn versteht. Dem Oberlandesgericht Brandenburg ist dann relativ schnell geholfen worden von der Europäischen Kommission. Die hat gesagt, es gibt eindeutige Regelungen, die sind im öffentlichen Auftragsrecht in den Europäischen Richtlinien festgelegt, und danach müssen solche Mittel im Wettbewerb vergeben werden. Ich bin der Meinung, dass diese Regelung schlicht und einfach überflüssig ist und ich glaube, wenn sie diese Regelung streichen, haben sie schon einen wesentlichen Schritt getan zu mehr Wettbewerb im Schienenverkehr. Darf ich einen Satz noch hinzufügen? Das Ganze hängt sehr eng zusammen mit dem von Herrn Fischer angesprochenen Punkt, mit der faktischen Priorisierungsmacht des Bahnkonzerns beim Einsatz öffentlicher Mittel. Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme skizziert die Praxis, wir haben es so genannt, der Auftragserzwingung durch die Deutsche Bahn AG. Das es nämlich so ist, dass natürlich die DB AG, die faktisch den Bundesländern sagen kann, wir haben bestimmte öffentliche Mittel, die können wir investieren, aber die würden wir natürlich besonders gerne bei euch investieren, wenn ihr darauf verzichtet, die Nahverkehrsmittel im Wettbewerb zu vergeben. Hierfür sind natürlich die Bundesländer anfällig. Und insofern hängt eines mit dem anderen in extremer Weise miteinander zusammen.

**Stellv. Vorsitzende:** Dankeschön auch noch einmal mit dem Hinweis auf Ihre schriftliche Stellungnahme, um das zu vertiefen. Dann gebe ich Herrn Evans das Wort. Herr Evans, bitteschön.

**James Evans**: Thank you. Just so that you know who I am. I am in fact fully retired as of the 2nd of September after working for 47 ½ years in the railway industry most of it to do

with international transport. For me the full independence of infrastructure is a sine qua non to achieving a competitive and intra-modal competition on railways. The maintenance of certain national state railways – amongst them Italy, Austria, Belgium, Luxembourg and Germany – of an overall holding which governs on the one hand the train operations of the incumbent state railway and the infrastructure even if the infrastructure is given some independence must give rise to doubt especially on the part of would-be newcomer train operators as to whether it is possible for the infrastructure to be a fair and non-discriminatory activity. It is the mind of thinking of the European Union that infrastructure should be fully separate and that is being achieved – I think have all the delegates received the paper that I send before, before I came here, yes, OK, then you have read that - but this full independence of infrastructure has been achieved in the following countries: Finland, Sweden, Norway, Denmark, the UK, the Netherlands, France in a rather special way – we can talk about that if you wish – Portugal, part of the Spanish network, Slovenia and the Czech Republic. When you have full independence of infrastructure you may entrust path allocation to the infrastructure authority. It seems to me the logical location for it. But if the infrastructure is not fully independent, then path allocation should probably be put into the hands of an independent path allocation authority. It might be of interest to you because in addition to the note I prepared, last night I did some more homework to look at the British experience. The British model of privatisation has been up for criticism all over Europe and it's worth looking at what happened in the British model and what's happening now to see if this has a lesson for other countries. In 1995 the then Conservative government privatised British Rail and it did so creating 25 passenger concessions, 2 freight concessions, 3 rolling stock leasing companies and some 20 other companies to handle all the previous activities that had been undertaken by the state railway British Rail. The largest of the new companies was the infrastructure company Railtrack. The government devolved authority from its Ministry of Transport to the Strategic Rail Authority to take a national view at the national requirements that should be put to the private operating companies. The pendent regulation was placed in the hands of an independent office of the rail regulator who frequently challenged the activities of the strategic rail authority. It was being assumed at the time of privatisation that rail as a mode would continue to lose market share as it had been doing over the previous 8 or so years. But the government had reckoned without the dynamism of the private sector which in, especially in the shape of the operating franchises set out to improve their services and maximise their incomes. The only weakness in the British model was that passenger franchises were let for relatively short periods – 7 years or even less. This discouraged investment in new trains, new track and other equipment. This was quickly realised and corrected and the concessions were renegotiated over longer periods, some up to 20 years. And the result of this was that investment in new trains is now running at a very high level indeed, higher than I have ever known in my railway career. What has been the impact on traffic carried? Passenger traffic in 2003 in the UK is now at its highest level for 60 years at 1.1 billion passenger journeys and 40 billion passenger kilometres. The level of passenger kilometres in 1995 was 30 billion passenger kilometres. So we've seen an increase of some 33 % in that intervening period. Traffic has also been encouraging although it started from a lower base. Freight traffic has increased by 45 % since 1995 to 18.9 billion ton kilometres up from 13.3 billion ton kilometres. There are now 5 competing freight companies, initially there were only 2, and for the first 2 years these 2 companies stayed in their specialist areas, the first was the bulk traffic, the wagon load business, and the second was the inter-modal traffic. However both after 2 years moved into each other's territory and started competing for each other's traditional area of work. Another interesting development is that both of them have entered the market for running maintenance companies and maintenance trains on behalf of the incumbent track authority. (nicht verständlich, möglicherweise: There have) now been added 3 newcomer freight operating companies. Competition between passenger operations happens at the time that you bid for the concession and there have been concessions that have changed hands two or three times now, and each time the public have got a better deal by virtue of the better bid. Competition exists in some areas between the passenger concessions. But it's not very easy to orchestrate this. For example, some passenger concessions are let on an entirely territorial basis as is the case recently of Scot Rail. There is now one concessionaire for operating passenger trains in Scotland. However, if you happen to live in Birmingham you have a choice of 3 different operators between Birmingham and London. They operate with different qualities, different speeds, and different prices. And the same is true if you live in East Anglia. However, it is not always possible to arrange intra-modal competition between passenger operators other than at the concession bidding stage. The real problem now facing the UK's privatised network is one of a network facing saturation. Some 3000 more passenger trains a day are operated than were operated in 1995 and one of the reasons

for this saturation was that the initial price for track access was set very high. I think it's the highest in all Europe and something like 60-70 % of track costs are paid for by the operator requiring the state to pay the balance. The average for Europe is that infrastructure costs are covered to the tune of about 8 % only, the rest being in some form of subsidy to the operator. The second feature that caused us to think again was that with the initial service specified and a high access cost additional trains could be run at very low costs indeed and this has encouraged the train operating companies to put on a great deal of additional trains resulting in the saturation that I referred to. When you get saturation of track space you also get loss of quality because delays bump on to the next train, and you have to have a system for providing for compensation from one operator to another or from the track operator to the train operators for the faults in their system and their lack of quality. I've reflected about the current structure of the British railway privatisation and it is in the course of being simplified. The British government is taking back the role of the Strategic Rail Authority and the Strategic Rail Authority is going to be disbanded. The Ministry of Transport will play a larger role in defining and setting the targets to the train operators. The infrastructure company now called Network Rail allocates capacity in an independent manner and is supervised by the independent regulator who is there to see fair play. Certainly a fact that our trade unions – very vocal this week because it is the party conference in Brighton – would like to see the railways brought back to public ownership, to be re-nationalised. However, none of the 3 British political parties believe in this and they don't think it's either necessary nor desirable. I do not think it'll happen. Thank you.

***Übersetzung des Redebeitrags von James Evans****

***James Evans:*** *Vielen Dank. Ich möchte mich kurz vorstellen: Ich habe 47 ½ Jahre für die Eisenbahn gearbeitet, größtenteils im Bereich internationaler Transport, und bin seit dem 2. September im Ruhestand. Für mich ist die vollständige Unabhängigkeit der Infrastruktur eine unerlässliche Voraussetzung für einen gut funktionierenden intra-modalen Wettbewerb im Bereich der Eisenbahn. Die Tatsache, dass bestimmte staatliche Eisenbahnen, z.B. in Italien, Österreich, Belgien, Luxemburg und Deutschland, sich immer noch in einer Hand befinden, die sowohl die Zugverbindungen der etablierten staatlichen Bahn als auch die Infrastruktur kontrolliert (auch dort, wo die Infrastruktur bis zu einem gewissen Grad unabhängig ist) lässt potentielle Bahnbetreiber daran zweifeln, dass bei der Infrastruktur alles gerecht und ohne Benachteiligung vor sich gehen kann. In der Europäischen Union ist man der Auffassung, dass Netz und Betrieb völlig getrennt sein sollten, doch diese vollständige Unabhängigkeit der Infrastruktur wurde nur in den folgenden Ländern erreicht: Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Großbritannien, die Niederlande, Frankreich auf eine recht spezielle Art und Weise – wenn sie möchten, können wir darüber noch sprechen – Portugal, ein Teil des spanischen Streckennetzes, Slowenien und Tschechien. Bei vollständiger Unabhängigkeit der Infrastruktur kann die Trassenvergabe der für die Infrastruktur zuständigen Stelle anvertraut werden. Dies scheint mir logisch. Wenn die Infrastruktur aber nicht vollständig unabhängig ist, sollte die Trassenvergabe eher in die Hände eines unabhängigen Amtes gelegt werden. Zusätzlich zu dem Dokument, das ich für Sie vorbereitet habe, habe ich mich gestern Abend mit den Privatisierungserfahrungen in Großbritannien befasst, da ich denke, dass Sie das interessieren könnte. Das britische Privatisierungsmodell wurde europaweit kritisiert und es lohnt sich zu betrachten, wie es sich entwickelt hat und was derzeit vor sich geht, um einschätzen zu können, ob andere Länder daraus lernen können.*

*1995 privatisierte die damalige konservative Regierung die British Rail und gründete 25 Gesellschaften für den Personenverkehr, zwei für den Güterverkehr, drei Leasingfirmen, denen das rollende Material übertragen wurde, und etwa 20 weitere Unternehmen, die weitere Tätigkeitsbereiche der staatlichen British Rail übernahmen. Das größte dieser neuen Unternehmen war der Infrastrukturbetreiber Railtrack. Die Regierung übertrug Befugnisse vom Verkehrsministerium auf die Strategic Rail Authority, die aus nationaler Perspektive die das gesamte Land betreffenden Anforderungen an die privaten Betreiber formuliert. Als Regulierungsstelle wurde das unabhängige Office of the Rail Regulator (ORR) geschaffen, das die Vorgehensweise der Strategic Rail Authority häufig in Frage stellte. Zur Zeit der Privatisierung nahm man an, dass die Bahn weiterhin Marktanteile verlieren würde wie in den etwa acht Jahren zuvor. Aber die Regierung hatte nicht mit der Dynamik des privaten Sektors gerechnet, denn insbesondere die Zugbetreiber machten sich daran, den Service zu verbessern und ihre Einnahmen zu steigern. Die einzige Schwäche des britischen Modells war es, dass die Konzessionen für die Personenbeförderung nur für relativ kurze Zeit erteilt wurden, nämlich für höchstens 7 Jahre.*

** Übersetzung durch den Sprachendienst des Deutschen Bundestages*

*Dies bremste die Investitionen in neue Züge, neue Gleise und andere Ausstattung. Der Fehler wurde schnell festgestellt und korrigiert, die Konzessionen wurden für längere Zeiträume nachverhandelt, teilweise bis zu 20 Jahren. Daraufhin erreichten die Investitionen in neue Züge ein sehr hohes Niveau. Heute wird mehr investiert, als ich es je zuvor in meiner Laufbahn bei der Bahn erlebt habe. Wie wirkte sich all dies nun also auf den Verkehr aus? 2003 erreichte der Personenverkehr in Großbritannien mit 1,1 Milliarden Passagieren und 40 Milliarden zurückgelegten Kilometern seinen Höchststand seit 60 Jahren. 1995 hatte die Zahl der zurückgelegten Passagierkilometer bei 30 Milliarden gelegen. Es gab also zwischen 1995 und 2003 einen Zuwachs von 33 %. Auch beim Güterverkehr gab es eine positive Entwicklung, wenn auch von einer niedrigeren Ausgangsbasis aus. Seit 1995 war hier ein Anstieg von 13,3 Milliarden Tonnenkilometern auf 18,9 Milliarden Tonnenkilometer zu verzeichnen. Mittlerweile gibt es fünf konkurrierende Transportunternehmen. Anfangs waren es nur zwei Unternehmen, die sich während der ersten zwei Jahre auf bestimmte Bereiche spezialisiert hatten, das eine auf den Transport von Massengütern, den Wagenladungsverkehr, das zweite auf den intermodalen Verkehr. Nach zwei Jahren begannen die beiden Unternehmen jedoch, in das bisherige Marktsegment des anderen Unternehmens einzudringen und miteinander in Wettbewerb zu treten. Eine weitere interessante Entwicklung ist, dass sie mittlerweile beide auf dem Instandhaltungsmarkt agieren, wo sie für die etablierten Unternehmen Wartungszüge betreiben. Heute gibt es drei weitere, neu gegründete Bahnfrachtunternehmen. Bei der Personenbeförderung findet der Wettbewerb zum Zeitpunkt der Gebote für die Konzessionen statt. Einige Konzessionen sind bereits zwei oder drei Mal neu erteilt worden, wobei durch die Auswahl des besten Gebotes jedes Mal ein Vorteil für die Kunden entstanden ist. Zwischen den Inhabern von Personenbeförderungskonzessionen gibt es in einigen Bereichen Konkurrenz, die sich aber nur schwer systematisch darstellen lässt. Einige Personenbeförderungskonzessionen sind z.B. ausschließlich für ein bestimmtes Gebiet erteilt worden, wie z.B. im Fall der Scot Rail. Derzeit betreibt nur ein Konzessionsinhaber in Schottland Passagierzüge. Wer in Birmingham lebt, hat für die Strecke von Birmingham nach London die Wahl zwischen drei verschiedenen Anbietern. Sie bieten unterschiedliche Leistungen zu unterschiedlichen Preisen und Verbindungsgeschwindigkeiten an. Das gleiche trifft auch für East Anglia zu. Es ist jedoch nicht immer möglich, nach der Verteilung der Konzessionen noch einen intramodalen Wettbewerb zwischen den Personenbeförderungsunternehmen zu gewährleisten. Das größte Problem, vor dem die privatisierte Bahn in Großbritannien steht, ist die Marktsättigung. Heute sind etwa 3000 Passagierzüge mehr in Betrieb als 1995, was wohl u. a. daran liegt, dass die Trassenpreise am Anfang sehr hoch angesetzt wurden. Meiner Meinung nach waren es die höchsten Preise in ganz Europa, wobei etwa 60-70% der Trassenkosten vom Betreiber getragen werden und der Rest vom Staat. In Europa werden in der Regel nur etwa 8% der Ausgaben für die Infrastruktur vom Betreiber getragen, der Rest wird in irgendeiner Form subventioniert. Was uns außerdem noch zu denken gab, war die Tatsache, dass nach der Etablierung der Dienstleistungen und angesichts der hohen Trassenpreise zusätzliche Züge zu sehr geringen Kosten in Betrieb genommen werden konnten, was von den Betreibern auch in großem Maße genutzt wurde und zu der erwähnten Marktsättigung führte. Wenn das Schienennetz ausgelastet ist, leidet darunter die Qualität, weil sich Verspätungen auf den nächsten Zug übertragen und man bei Systemfehlern und mangelnder Dienstleistungsqualität ein System der Kompensationszahlungen von einem Betreiber an den anderen benötigt. Ich habe bisher vom momentanen Stand der Eisenbahnprivatisierung in Großbritannien gesprochen und kann sagen, dass sich die Lage nach und nach vereinfacht. Die britische Regierung zieht die Aufgaben der Strategic Rail Authority wieder an sich und diese wird aufgelöst. Das Verkehrsministerium wird in zunehmendem Maße Ziele festlegen und den Zugbetreibern vorgeben. Der Infrastrukturbetreiber Network Rail verfügt selbstständig über seine Kapazitäten, wobei eine unabhängige Stelle darüber wacht, dass alles seinen rechten Gang geht. Es stimmt sicherlich, dass unsere Gewerkschaften, von denen diese Woche wegen der Parteikonferenz in Brighton viel zu hören war, die Eisenbahn gern wieder in der öffentlichen Hand sehen würden und eine Renationalisierung wünschen. Keine der drei britischen Parteien ist allerdings hiervon überzeugt, sie halten dies weder für notwendig noch für wünschenswert. Ich denke nicht, dass die Eisenbahn wieder verstaatlicht wird. Vielen Dank.*

**Stellv. Vorsitzende:** Ja, herzliches Dankeschön! Ich denke, das war so interessant und auch wichtig für uns, dass ich auch den Vortrag nicht unterbrechen wollte an der Stelle. Damit möchte ich alle anderen nicht ermutigen, auch einen generellen Vortrag zu halten, sondern zurückzufinden zu der Beantwortung der Fragen. Und damit gebe ich Herrn Flege das Wort. Bitteschön!

**Dirk Flege:** Dankeschön! Sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren. Herr Dan-

ckert hat mich direkt gefragt, ob die Regelungen zur Entwidmung der Eisenbahninfrastruktur ausreichend seien. Ich denke aus Sicht der Allianz pro Schiene, die ja für den ganzen Verkehrsträger Schiene spricht und nicht für ein Unternehmen oder Partikularinteressen, können die bisherigen Regelungen nicht ausreichend sein. Angesichts der Tatsache, dass wir seit Jahren und man muss sagen, seit Jahrzehnten, einen Abbau des Schienennetzes in Deutschland erleben - jedes Jahr schrumpft das Schienennetz mit einigen wenigen Ausnahmen, das Straßennetz dagegen wächst exorbitant - kann das nicht befriedigen aus Schienenverkehrssicht. Ich denke, wir müssen hier zu einer neuen Praxis kommen und auch zu neuen Regelungen. Wie diese Regelungen im Detail aussehen können, dazu ist der Diskussionsprozess innerhalb der Allianz pro Schiene noch nicht abgeschlossen. Ich bin aber der Meinung, dass diese Regelungen nicht innerhalb der jetzigen AEG-Novelle getroffen werden sollten. Das würde das Verfahren unnötig in die Länge ziehen und verkomplizieren, das wäre sicherlich in einem nächsten Anlauf zu überlegen, ob man das innerhalb des AEG's regeln sollte oder wo anders. Soviel zu der Frage von Herrn Dankert. Dann hat der Herr Schmidt mich direkt angesprochen, ob die Allianz pro Schiene der Auffassung ist, dass mit der vorgeschlagenen AEG-Novelle eine Festlegung getroffen wird hinsichtlich des Organisationsmodells. Er hat auch gefragt, ob die Anreize in der AEG-Novelle ausreichen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Eingehen möchte ich auch auf die Fragen von Frau Rehbock-Zureich, die gefragt hat, ob die Vorgaben des 1. Eisenbahnpaketes hinreichend umgesetzt werden, wenn die AEG-Novelle in Kraft tritt, und die auch speziell gefragt hat zur Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers. Meine Damen und Herren, der Gesetzentwurf, der Ihnen vorliegt, hat es in der Tat in sich, er soll gleich drei EU-Richtlinien in nationales Recht umsetzen. Er soll den Zugang zur Schieneninfrastruktur so regeln, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen die gleichen Chancen haben. Er soll drittens keine Vorentscheidung für die in Deutschland nach wie vor strittige Frage – Trennung von Netz und Betrieb oder Fortbestand des integrierten DB AG-Konzerns – treffen und er soll viertens den Schienenverkehr nicht bürokratisch aufblähen und Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen keine unnötigen Kosten aufbürden, die sie im Wettbewerb der Verkehrsträger weiter ins Hintertreffen geraten lassen. Sicherlich kann man lange über Details des Gesetzentwurfes diskutieren, und einiges ließe sich noch besser machen. Entscheidend für die Allianz pro Schiene ist jedoch die große Linie und diese stellt sich für uns wie folgt dar:

1. Die EU-Richtlinien 2001 12- 14 werden durch die AEG-Novelle und die Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften unterm Strich zufrieden stellend in nationales Recht umgesetzt. 2. Der Diskriminierungsfreie Zugang zur Schieneninfrastruktur wird durch die beabsichtigte Gründung einer Trassenagentur gesetzlich abgesichert. 3…

**Stellv. Vorsitzende:** Ich möchte Sie jetzt gerne unterbrechen an der Stelle. Wenn Sie nun die Ziele, die wir als Gesetzgeber verfolgen, auflisten, ist das jetzt nicht der Punkt, sondern ich möchte schon, dass sie genau auf die Fragen eingehen.

**Dirk Flege:** Das sind genau die Fragen, die mir auch gestellt worden sind, ob das EU-rechtlich kompatibel ist. Ich habe das jetzt noch einmal wiederholt. Also

3. Die AEG-Novelle trifft keine Vorentscheidung hinsichtlich der Ordnungsmodelle im Schienenverkehr Deutschlands. Die Bundestagsabgeordneten haben auch in der kommenden Legislaturperiode die freie Wahl, ob sie die öffentliche Schieneninfrastruktur des Bundes gesellschaftsrechtlich unabhängig von der DB AG organisieren wollen oder weiterhin unter dem Dach des DB-Konzerns. 4. Der Eisenbahnverkehr wird durch die Neuerungen komplizierter. Aber er wird auch transparenter. Eine höhere Komplexität ist kostenrelevant, eine größere Transparenz und gesetzlich abgesicherte Zugangsverfahren fördern den Wettbewerb auf der Schiene. Unterm Strich wird der Verkehrsträger Schiene trotz der punktuellen Stimulierung des intramodalen Wettbewerbs durch die AEG-Novelle nicht entscheidend gestärkt. Er gerät aber im Wettbewerb der Verkehrsträger auch nicht weiter ins Hintertreffen. Klingt erst einmal ein bisschen paradox, ist aber in der Tat, ein kleiner Zielkonflikt wäre übertrieben, aber es sind zwei Tendenzen, die sich in ein und demselben Gesetz abzeichnen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Bundesregierung mit dem vorgelegten Entwurf die vier wichtigsten Ziele erfüllt. Dennoch gibt es keinen Grund, aus der Sicht von Allianz pro Schiene für die Regierung und das Parlament, sich auszuruhen. Der Markteintritt von Wettbewerbsbahnen wird maßgeblich von Wettbewerbsnachteilen gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern auf der Straße und in der Luft beeinträchtigt. Selbst – und das ist wichtig denke ich, im Rahmen dieser Anhörung – selbst bei den besten Liberalisierungsregeln lohnt für viele Güterbahnen der Markteintritt kaum, so lange sie pro gefahrenem Kilometer eine Schienenmaut zahlen müssen. Ihr Hauptkonkurrent – der Lkw – dagegen jedoch nicht. Auch der Schienenpersonenfernverkehr ist dadurch

gekennzeichnet, dass die Bahnen die vollen Energiekosten zahlen müssen, die Flugzeuge dagegen nicht. All dies ist dem Markteintritt von DB-Wettbewerbern nicht gerade zuträglich. Wir fordern die Bundesregierung und das Parlament daher auf, den seit Jahren geltenden § 1 Abs. 2 AEG, nachdem die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden sollen, endlich mit Leben zu füllen. Dies würde dem Verkehrsträger Schiene den größten Schub bringen und den gewünschten Wettbewerb auf der Schiene deutlich attraktiver machen. Und die Allianz pro Schiene plädiert dafür, die Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes schnellstmöglich abzuschließen, da Deutschland bereits seit dem 15. März 2003 mit der Umsetzung der EU-Vorgaben zur Liberalisierung in nationales Recht im Vorzug ist. Die nächsten EU-Eisenbahnpakete warten schon. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Stellv. Vorsitzende:** Ja, das ist sicherlich unser Ziel. Vielen Dank Herr Flege. Dann gebe ich dem Eisenbahnbundesamt und damit Herrn Heinrichs das Wort, bitteschön.

**Horst-Peter Heinrichs:** Dankeschön, sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren. An mich sind zwei Fragen gerichtet worden, einmal die Frage nach den Befugnissen des Eisenbahnbundesamtes der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Trassenagentur und dann die zweite Frage nach der ausreichenden personellen Ausstattung. Die gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen sowohl durch den Gesetzentwurf, der jetzt vorliegt, als auch durch das zweite Eisenbahnrechtsänderungsgesetz, sind sehr umfassend. Die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden dürfen z. B. Grundstücke betreten, Geschäftsräume betreten, sie dürfen auf Fahrzeugen mitfahren und so weiter. Eine umfangreichere Ausstattung kann man sich kaum vorstellen, jedenfalls in dem Bereich, und ich denke, und das ist auch der Standpunkt des Eisenbahnbundesamtes, die Behörde muss nun beweisen, dass sie mit diesen umfangreichen Ausstattungen rechtlicher Art auch umgehen kann und das vom Parlament vorgegebene Ziel erreichen will. Allerdings, auf der Seite gibt es noch einen Wunsch, den haben wir auch formuliert, wir könnten uns z. B. vorstellen, dass ist eine Erfahrung aus der Verwaltungspraxis, dass man z. B., wenn man den aufschiebenden Rechtsschutz verkürzt, die aufschiebende Wirkung des Rechtsschutzes verkürzt, der Ernsthaftigkeit von behördlichen Entscheidungen durchaus positiv helfen könnte. Es ist in der Tat so, dass große Wettbewerber dazu neigen, prinzipiell den ihnen gesetzlich zustehenden Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen. Dies wirkt auf Wettbewerber zunächst einmal abschreckend, insbesondere wenn man hierbei auch berücksichtigt, dass große Wettbewerber eher auch im Bereich ihres juristischen Knowhows sehr umfangreich, breit aufgestellt sind, und die Wettbewerber da eher nichts Entsprechendes entgegenzusetzen haben. Also da muss man sagen, wenn man da mit einer Vorschrift, entsprechend einem Telekommunikationsgesetz vielleicht, die Situation entspannen könnte, könnte das weiteren Schub bringen. Personelle Ausstattung: Wenn man unterstellt, dass nicht jeder Sachverhalt beliebig oft entschieden werden muss von der Behörde, sondern jede Entscheidung, die vernünftig begründet und nachvollziehbar sein muss, von den Wettbewerbern akzeptiert wird, dann denke ich, ist die personelle Ausstattung, die ja überall mit etwa 21 P angedacht ist, durchaus ausreichend, um dieses Ziel zu erreichen. Aber – und dass, denke ich, darf man nicht verschweigen – zu einem erfolgreichen Versuch gehören nicht nur die Behörde, sondern auch die beiden Wettbewerber. Da muss man an die beiden Wettbewerber wirklich appellieren, dass sie ihre jeweilige Rolle in einem bisher vielleicht nicht so berühmten offensiven Maße in Zukunft ausüben. Das gilt nicht nur für Infrastrukturbetreiber, sondern insbesondere auch für Wettbewerber, die nach Auffassung des Eisenbahnbundesamtes gelegentlich sehr zögerlich solche Verfahren unterstützen. Danke.

**Stellv. Vorsitzende:** Ja, das war die Beantwortung der Fragen durch das Eisenbahnbundesamt. Ich merke schon Reaktionen hierauf, aber wir verfahren erst einmal weiter, ich gebe das Wort an Herrn Dr. Henke.

**Dr. Martin Henke:** Viele Dank Frau Vorsitzende. Zunächst einmal möchte ich einen Dank loswerden. Wir als Vertreter der Praxis, wir fühlen uns als Vertreter der Praxis, haben uns selten in einem Gesetzgebungsverfahren von Seiten sowohl von denjenigen, die das Gesetz gemacht haben, als auch diejenigen, insbesondere Ihnen, die den Gesetzgebungsprozess gestalten, so gut aufgehoben gefühlt, die Praxis ist selten so häufig gefragt worden, dafür zunächst mal vielen Dank, so sollte es sein. Wir sind gefragt worden, wie die Ziele, die auf europäischer Ebene und auf deutscher Ebene zu verfolgen sind, in diesem Gesetzentwurf verwirklicht worden sind. Zunächst einmal muss ich sagen, schon auf der europäischen Ebene ist sehr stark staatsbahnbezogen argumentiert worden. Der VDV vertritt allerdings nicht nur ein paar aus dem Staatsbahnbereich kommende Bahnen, sondern 70 Personenverkehrsbahnen, und auch die vertrete ich hier, die über 170 Güterverkehrsbahnen und 110 Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es gibt hier sehr viel Mittelstand, das sollte

man nicht ganz vergessen. Man redet immer gerne, im Moment sind die Zeitungen voll davon, von der DB AG, es gibt noch viel mehr. Es gibt besondere Verhältnisse des Mittelstandes, dazu gehört insbesondere, dass es sich um kleine Unternehmen handelt. Für diese Unternehmen muss es besondere Regelungen geben. Und die muss es auch deshalb geben, weil von öffentlicher Hand viel weniger Verantwortung in finanzieller Hinsicht übernommen worden ist. Bundesmittel sind in diese Richtung im Allgemeinen nie geflossen. Auch schon Mittel des Reiches vorher nicht, und auch Mittel der früheren Territorialstaaten schon seit 150 Jahren nicht. Das heißt, dort wo keine finanziellen Mittel hin geflossen sind, denke ich, muss auch die Konnexität mit dem Einfluss auf die Unternehmensstruktur gewährleistet bleiben. Nur dort, wo diese finanzielle Verantwortung mit übernommen wird, meine ich, besteht auch ein Anspruch darauf, die Unternehmensstrukturen mit zu gestalten. Und bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist der Gesetzgeber, auch die Ministerien, sie sind zu keiner Zeit bereit gewesen, finanzielle Verantwortung zu übernehmen. Darauf wollte ich hinweisen. Meines Erachtens ist die Argumentation zu Staatsbahn bezogen, es muss Ausnahmen geben. Die sind auch auf der europäischen Ebene bereits angelegt, bei diesen komplizierten Unternehmensstrukturgegebenheiten und Anforderungen für die mittelständischen Bahnen. Zum Thema Stilllegungen: Seit 1994 und heute sind summa summarum 4608 km Strecken stillgelegt worden, 612 km sind im Stilllegungsverfahren, und es ist ein Ende nicht abzusehen. Es deutet sich eher eine gewisse Beschleunigung an. 1777 km sind übernommen worden von diesen gerade zitierten mittelständischen Bahnen, obwohl sie in aller Regel wenig oder gar keine öffentlichen Mittel kriegen. Meines Erachtens müsste man das stärker fördern als bisher. Da gibt es Möglichkeiten, das zu tun. Indem beispielsweise von Grundstückskosten, die bei der DB AG ausgebucht werden müssten, ein geringer Betrag übernommen würde und man eine bessere Streckenrechnung macht im Falle einer Übernahme. Da gibt es eine ganze Reihe von Möglichkeiten hier diesen von mir zitierten Mittelstand mehr ins Geschäft zu bringen. Weiterhin kann ich nur unterstützen, mehr Wettbewerbsgerechtigkeit bei dem Bundesschienenwegeausbau, mehr Einbeziehung der Nutzerinteressen. Und ich rede von Nutzerinteressen, ich rede nicht von einer ganz großen Konferenz, wo jeder auch mal etwas sagen kann, der schon immer etwas zu dem Thema sagen wollte. Wir wollen also nicht die vielen Millionen, die etwas zum Bahnbereich sagen können in Deutschland, da zusammennehmen, sondern die Nutzer, diejenigen, die dann im Endeffekt auch bezahlen für die Trasse. Wie man das genau regelt, darüber müsste man sich unterhalten. Ich greife also jeden Vorschlag, der von Ihnen gemacht worden ist, alle Unternehmen stärker rein zu bringen in diesen Bereich gerne auf und begrüße ihn ausdrücklich aus der Sicht aller Unternehmen. Das Thema Netzmängel und wie bei denen vorzugehen ist, ist ein ganz kontrovers diskutiertes. Es gibt in der Tat Netzmängel auch im Bundesschienenwegenetz. Man muss sich sehr stark überlegen, wie man mit diesen Netzmängeln umgeht. Ich wollte Ihnen die Nachricht geben oder die Information geben, dass wir im Verband das im Moment sehr stark tun. Wir wissen, dass das ein sehr komplexes System ist. Es gab bisschen scherzhafte Fragen: Was passiert denn, wenn jemand einen gefährlichen Eingriff in den Schienenverkehr unternimmt, weil er auf Grund des Preissystems eines gewissen Unternehmens dermaßen frustriert ist, dass er sich dann auf die Schienen legt, hat man die Komplexität auch nur annäherungsweise erfasst. Sie haben also häufig Interdependenzen zwischen Nutzung und Gestellung von Schienenwegen. Deshalb muss man sehr schlagkräftig bestimmte Typen von Mängeln zusammenfassen und Reaktionen bzw. Kompensationen in diesem Bereich, da arbeitet im Moment eine Gruppe des VDV dran, und sie arbeitet im Moment mit Zuversicht erheischenden Umständen daran, d. h. wir sind wahrscheinlich in der Lage, in wenigen Monaten dazu selbst Vorschläge zu machen, wie man an dieser Schnittstelle zwischen Nutzer und Unternehmen, und zwar praxisgerecht, weiterkommt, ohne die Gerichte über Jahre zu beschäftigen. Ich möchte mich dem Appell von Herrn Flege anschließen. Ich meine: Es gibt einige Vorschläge, die vernünftig eingebracht werden können in diesen Gesetzentwurf. Das sollte aber meines Erachtens möglichst zügig geschehen. Denn in der Tat: Wir sind im Verzug bei der Umsetzung der europäischen Richtlinien. Ich wünsche mir sehr, dass wir auf der europäischen Ebene – wie es der VDV auch intensiv tut mit der ERFA zusammen und mit den European Infrastructur Managern auch –, dass wir auf der europäischen Ebene weiter mit dem deutschen Modell werben können. Denn es kommt auch für den deutschen Standort, für den Standort der deutschen Unternehmen – und zwar sind alle Unternehmen gemeint, die großen und die kleinen – darauf an, dass der europäische Markt geöffnet wird. Sonst kommen wir hier von unserem zentraleuropäischen Standort nicht weiter. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Henke! Zwischenzeitlich darf ich mich bei der Stellvertretenden Vorsitzenden, Frau Kollegin Annette Faße, bedanken für die zwischenzeitlich erfolgte Sitzungsleitung. Jetzt

gehen wir weiter zu Herrn Prof. Klaus Hopt. Ich bitte Sie ums Wort!

**Prof. Klaus J. Hopt:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Abgeordneten, meine Damen und Herren, ich bin hier vom Hamburger Max-Planck-Institut und bin dort hauptsächlich tätig auf dem Gebiet des Aktien- und Konzernrechts und des Europarechts. Ich werde auch da meine Antworten darauf konzentrieren. Ich bin gleichzeitig Berater der EG-Kommission in der High Level Group of Company Law Experts. Ich habe kein Papier eingereicht, weil ich letzte Woche beim Juristentag war. Falls das noch notwendig ist, sagen Sie mir das. Ich beschränke mich auf Ihre Fragen.
Die erste Frage, Frau Rehbock-Zureich hat sie gestellt, ist die Frage des Festzurrens mit diesem Gesetz, ob man noch andere Lösungen haben kann und die Gesamtbeurteilung EG-Kompatibilität. Zweite Frage ist die Wettbewerbszielklausel, ob es sinnvoll ist, das aufzunehmen. Herr Lintner, Herr Friedrich. Dritte und vierte Frage von Herrn Fischer, wenn er dann zurückkommt, möglicherweise sollte man das zurückstellen, Chinese Walls und Holding. Zunächst zur Frage des Festzurrens: Ich bin ganz bei Ihnen, Frau Rehbock-Zureich, man zurrt – jedenfalls theoretisch – die Dinge nicht fest, wenn man diesen Gesetzesentwurf durchzieht. Es ist so, dass dann natürlich ein Umsteigen auf noch wettbewerbsfreundlichere Modelle möglich bleibt. Allerdings hat das natürlich gewisse Kosten. Es gibt ein gewisses Beharrungsvermögen, wenn ein solches Gesetz da ist. Es kostet bestimmte Margen des Umstellens im Unternehmen und ist eine gewisse Rechtsunsicherheit in der Konzernplanung. Das muss man gegeneinander abwägen. Was die Gesamtbewertung hinsichtlich EG-Kompatibilität angeht, ist das schwierig, weil das von den einzelnen Vorschriften abhängt. Ich meine, insgesamt bezüglich des Petitums Öffnung des Eisenbahnsektors für den Wettbewerb ist das ein Modell, das eher in Richtung Minimalkonsens geht. Und auch da gibt es in bestimmten Punkten, auf die ich nachher zurückkommen werde, wirklich Änderungsbedarf. Das betrifft insbesondere das Doppelmandat. Das dann nachher. Die zweite Frage war die Frage des Wettbewerbsziels: Herr Lintner und Herr Friedrich. Da würde ich mich durchaus positiv für aussprechen. Wir haben einen ähnlichen Vorschlag gemacht in einem Gutachten für das Bundesfinanzministerium vor einigen Jahren, was die Börsenreform angeht. Das würde eine gewisse Zielrichtung vorgeben. Man kann das technisch in verschiedener Weise machen. Ein Vorschlag, der auf dem Tisch liegt, ist der, dass man an den Anfang des Gesetzes eine Klausel hereinnimmt, dass Ziel des Gesetzes u. a. auch der Wettbewerb ist. Das kann man sicher tun, das gibt es auch in anderen Gesetzen - Telekommunikationsgesetz ist genannt worden, im Börsengesetz hat es im Ergebnis nicht so gemacht. Die zweite Möglichkeit wäre, dass man diese Verpflichtung auf den Wettbewerb bei der Aufsichtsbehörde festmacht, dass man also sagt: Die Aufsichtsbehörde hat u. a. als Aufsichtsziel auch die Förderung des Wettbewerbs und würde den Kartellbehörden zuarbeiten. Das ist also ein Modell, wo Sie das Verfahren miteinander zusammenzurren. Das ist nach den Erfahrungen, die wir früher etwa bei Kartellamt und Spezialaufsichten, Versicherungsaufsicht, Bankaufsicht hatten, durchaus sinnvoll. Denn wenn das nicht ausdrücklich gesagt wird, ist die Zusammenarbeit vielleicht nicht so gut. Die dritte Möglichkeit, die ist schon angesprochen worden, wäre die, dass man in der Tat die Monopolkommission mit beauftragt, da jeweils ein Auge darauf zu haben – alle zwei Jahre, wie immer. Also das kann man, wie Sie sehen, in drei verschiedenen Arten machen, es wäre aber sinnvoll. Nun die Fragen von Herrn Fischer: Zunächst die Chinese Walls. Bei den Chinese Walls, die ja im Gesetz – jedenfalls in der Begründung – ausdrücklich angesprochen worden sind, und es ist da die entsprechende Nr. 5, an die gedacht wird, da ist zunächst spezifisch auf Ihre Frage zu sagen: natürlich wären solche Chinese Walls ungewöhnlich in einem Konzernverbund, aber, wir setzen ja EG-Recht um und EG-Recht hat natürlich eindeutigen Vorrang. Wenn wir auf die Weise EG-Recht umsetzen, stehen Konzernholdings-Privilegien wie immer nicht entgegen. Das wäre eben eine EG-rechtlich induzierte Ausnahme von normalem Konzernrecht. Das gibt es auch in anderen Bereichen, das ist nichts besonders. Nun zu den Chinese Walls. Die Chinese Walls kommen aus dem Kapitalmarktrecht. Das ist etwas, wofür ich mich immer eingesetzt habe. Es kommt ursprünglich aus US und UK – also an amerikanische Vorstellungen –, aber man kann das nicht einfach als ein solches abtun, sondern das ist mittlerweile voll im deutschen Recht. Es ist im Wertpapierhandelsgesetz, es ist diskutiert für die Anwaltskanzleien, für die Wirtschaftsprüfer, für die Analysten usw. Also es ist voll in unserem deutschen Recht schon drin, wird auch angesprochen im Corporate-Governance-Kodex. Dort im Zusammenhang mit den Interessenkollisionen, wobei vielleicht interessant ist – das führt dann schon zu Ihrer zweiten Frage über – dass dort ausdrücklich drin steht: Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen. Natürlich, wenn die von vornherein absehbar sind, dann darf man das Amt erst gar nicht antreten. Das ist für den Aufsichtsrat gesagt worden, nicht ausdrücklich für den Vorstand, gilt aber sinngemäß. Ohne

jetzt ins Detail zu gehen – Sie können, wenn Sie wollen, gern nachfragen – die EG-Kommission hat ja soeben diese Empfehlung zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder vorgelegt und auch da, wenn auch im Empfehlungswege, eigentlich gesagt: Jemand, der in der Muttergesellschaft oder in einer Schwester- oder Tochtergesellschaft sitzt als Organ, ist nicht unabhängig, auch nach Ausscheiden, und zwar fünf Jahre. Nun, wie gesagt, das brauchen wir nicht unbedingt ins deutsche Recht zu übernehmen, aber immerhin gibt es eine Idee, wie sich die EG-Kommission das vorstellt. Das waren ja auch Ihre Fragen. Riskieren wir irgendwo, dass wir Ärger mit der EG-Kommission kriegen. Was die Chinese Walls im Konkreten angeht, ist es so, dass insbesondere im Kapitalmarktrecht sehr unklar ist, was die konkreten rechtlichen Relevanzen dieser Chinese Walls sind. Man kann wohl sagen, dass sie generell das Interessenkonfliktproblem entlasten, aber sie geben keine Sicherheit. Und zwar einmal keine rechtliche Sicherheit und natürlich auch dann keine tatsächliche Sicherheit, dass man die Interessenkonflikte ausschaltet. Das ist – und ich kann Ihnen Zitate und Quellen dazu geben – auch im Mutterland dieser Chinese Walls evident. Also etwa im Vereinigten Königreich, wo es das seit langem gibt. Der Altmeister Gower sagte, es ist ihm nie eine Chinese Wall vorgekommen, wo dann nicht Grapewine, also irgendein Wein, darüber gegangen ist. Das ist durchaus hilfreich und ich begrüße die Nr. 5 von dem 9 a durchaus. Das ist sinnvoll, aber man darf sich auch nicht zuviel versprechen. Die letzte Frage betraf den 9 a Nr. 6 – also das Doppelmandat. Da müsste ich länger ausholen. Ich meine, das lasse ich im Moment und wir könnten in der zweiten Runde nachfragen, aber dazu kann ich Ihnen einiges sagen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Sie haben die Anregung gegeben. So wie ich die Kolleginnen und Kollegen kenne, werden Sie gefragt werden. Dankeschön! Jetzt geben wir weiter an Sie, Herr Johannes Kruszynski. Bitteschön!

**Johannes Kruszynski:** Herzlichen Dank! Ich kann mich langsam auf die Vorredner beziehen und sagen, es muss nicht alles noch einmal wiederholt werden. Aber einige Fragen waren ja direkt an mich gerichtet worden. Frau Rehbock-Zureich, Sie hatten die Frage gestellt, wie ein Netzbeirat einzuschätzen ist. Ich würde das sehr begrüßen. Ich sehe in der Regionalisierung der Strecken der Infrastruktur eine sehr große Möglichkeit, mehr Wettbewerb in der Region zu praktizieren. Wir haben in Schleswig-Holstein eigentlich schon sehr gute Ansätze. Dass wir dabei nicht überall so richtig zum Zuge kommen, liegt nach meiner Auffassung sehr wesentlich daran, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes oder der Region doch sehr beschränkt sind. Ich muss jetzt, glaube ich, nicht Beispiele strapazieren. Es gibt dabei welche in Schleswig-Holstein, es gibt wahrscheinlich in anderen Bundesländern auch welche, die das eigentlich sehr deutlich, sehr plastisch unterstreichen, wie der Wettbewerb eben nicht gefördert wird. Im Gegenteil, wie er eigentlich beseitigt wird, zum Schaden der Nutzer. Aber ich beschränke mich auf mögliche Nachfragen. Sie hatten die Frage gestellt nach einem möglichen ungewollten Spannungsbogen, wenn eine Trassenagentur besteht. Ich bin nicht sicher, ob die Gefahr wirklich da ist. Also eine Trassenagentur würde ich schon sehr begrüßen. Es ist verschiedentlich gesagt worden: Ob es ausreicht, dass diese Trassenagentur nur auf Antrag arbeitet? Ich wünsche mir aus Sicht des Anwenders, dass nicht nur ein Antrag vorliegen muss. Ich wünsche mir eigentlich, dass das Eisenbahn-Bundesamt oder die Trassenagentur auch von selbst tätig werden kann. Es hat in der Vergangenheit Beispiele gegeben, da hätte ich das sehr begrüßt. Ihre Skepsis, Frau Rehbock-Zureich, zu der Übernahme von Teilnetzen oder der Gefährdung aus Zeitverschub sehe ich genauso. Wenn das ganze zu lange dauern wird, dann wird das natürlich für die Anwender uninteressant. Dann verläuft sich der Markt und dann haben wir natürlich die Nutzer nicht mehr auf der Schiene, die liegen auf der Straße. Da bin ich Ihrer Auffassung. Herr Lintner, ich habe Ihre Frage zu der Frage der Trassenagentur, ob die zu schwach ist, habe ich, glaube ich, damit beantwortet. Zur aufschiebenden Wirkung: Ich sehe auch bei den Widerspruchsmöglichkeiten wieder aus eigener Erfahrung die Sorge, dass wir den Markt verlaufen lassen müssen, weil wir nicht schnell genug zum Zuge kommen. Das ist in der Tat so. Die Widersprüche müssen natürlich rechtlich möglich sein, aber sie dürfen nicht so lange möglich sein. Ich hatte das in meinem Statement ja auch zum Ausdruck gebracht. Sie hatten die Sorge, dass eine Trassenagentur nicht öffentlich tätig ist. Das mag ich nicht so ganz teilen. Bei einer Entscheidung einer Trassenagentur kommen ja auch Dinge zum Tragen, die sehr die eigensten Zahlen des Unternehmens berühren. Da ist sicherlich auch ein Vertrauensschutz zugunsten des betroffenen Unternehmens nötig. Der geht natürlich auch so weit als plastischem Beispiel, dass zwei Netze zusammenstoßen – eine Bahn mit der anderen Bahn. Und wenn ein Zug übergehen soll, muss man beide Fahrpläne prüfen. Da mögen beide Unternehmen möglicherweise sich nicht in die Karten gucken lassen. Das ist heute sehr häufig ein Problemfall. Das wird man sicherlich nur regeln können, indem man einen gewissen Vertrauensschutz beiden Unternehmen zugute kommen lässt. Herrn

Schmidt sehe ich gerade nicht, aber seine Frage nach dem Netzbeirat habe ich, glaube ich, ausreichend beantwortet. Zu der Frage Trassenvergabe und Trassenpreisgestaltung, da habe ich allerdings eine sehr dezidierte Meinung, dass so etwas nicht im Konzern eines großen Unternehmens am Markt angesiedelt sein sollte. Da sehe ich sehr wohl eine unzulässige Einflussnahme – nicht nur aus der bisherigen Beobachtung und Praxis, sondern eigentlich auch aus den Ausführungen meiner Vorredner. Da habe ich sehr große Skepsis. Da bin ich schon sehr klar der Meinung, dass man das herauslösen sollte in eine neutrale Agentur, wie auch immer gestaltet. Da will ich jetzt nicht unbedingt behördlichen Schwergang kreieren. Ich glaube, soweit waren eigentlich die Fragen, Herr Friedrich, ich glaube, Ihre Frage ist soweit beantwortet. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Behördlicher Schwergang, ja, solche Sachen muss man sich merken. Jetzt gehen wir weiter zu Ihnen, Herr Hans Leister. Bitteschön, Sie haben das Wort.

**Hans Leister:** Meine sehr verehrten Damen und Herren. Mehr Verkehr auf die Schiene – das Stichwort ist mehrfach bei den Fragen aufgetaucht – wie erreicht man das? Ich habe das auch in meiner schriftlichen Stellungnahme geschrieben: Manchmal ist es notwendig, sich die europäische Idee, die hinter dem Ganzen steckt - diese Richtlinien sind ja keine Gemeinheit, um die Nationalstaaten zu ärgern - sondern das hat einen guten und für die Eisenbahn sehr positiven Zweck. Der Verkehr in Europa nimmt zu aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtung der Europäischen Nationen. Dieser Verkehrszuwachs soll auf die Schiene gelenkt werden und der Anteil der Schiene soll maßgeblich gesteigert werden. Das ist die europäische Idee. Die Analyse ist ganz wichtig, die Organisation der europäischen Eisenbahnen ist falsch, um im internationalen Verkehr etwas zu bewirken. Insbesondere im Güterverkehr sind alle europäischen Bahnen mit ihrem nationalen Verkehr überbelichtet. Die durchschnittliche Transportweite zum Beispiel in Deutschland auf der Schiene ist 200 und ein bisschen Kilometer. Wenn Sie auf die Autobahn sehen, fällt natürlich auf der europäische Güterverkehr: Das, was klassischerweise (lange Strecken) eigentlich auf die Schiene gehört, das ist überhaupt nicht auf der Schiene. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs zwischen der Iberischen Halbinsel und Zentraleuropa liegt noch bei 5 %. Der war schon achtmal so hoch. Das heißt hier ist wirklich europäischer Handlungsbedarf – und vor allem deutscher Handlungsbedarf nötig. Denn das Haupttransitland ist Deutschland. Es ist also im massiven deutschen Interesse, das umzusetzen. Frankreich und Deutschland sind Kern des europäischen Bahnnetzes. Das ist richtig. Und diese beiden Länder geben das Maß vor. Es hilft niemandem weiter, wenn die beiden starken Staaten jeweils ihre Nationalbahn fördern wollen und das ganze europäische Schienensystem letztlich auf diese Art und Weise nicht so entwickeln lassen, wie es vernünftigerweise möglich wäre. Vielleicht auch, um ein Missverständnis auszuräumen, private Unternehmen müssen nicht unbedingt Schiene fahren. Private Verkehrsunternehmen gehen dort hin, wo sie willkommen sind, wo man Geschäfte machen kann. Das ist ganz normal in der Wirtschaft. Man kann Transporte anders als auf der Schiene abwickeln, das ist jedem bekannt, vielleicht von der Montanindustrie und von Pendlern abgesehen, muss niemand wirklich die Schiene mehr benutzten. Leider! D. h. auch die Unternehmen nicht. Wenn es heißt, wir haben jetzt eine ganz tolle Regulierung, das ist nicht das, was Privatunternehmen wollen. Die wollen willkommen sein. Die wollen so behandelt werden, wie Sie behandelt werden wollen, wenn Sie irgendwo als Kunde auftreten. Dass man „Guten Tag!“ sagt und „Was darf’s denn sein?“ und nicht „ Na ja gut, wir müssen Sie ja bedienen“. Das ist kein Problem, dass das richtig in den Relationen ist. Private Unternehmen müssen nicht auf die Schiene. Sie gucken sich das an und gehen auf die Schiene, wenn sie willkommen sind. Die beste Regulierung ist kein Ersatz für den Markt, und ist immer die zweitbeste Lösung. Besser als Regulierung ist ein funktionierender Markt und den haben wir eben im Schienenverkehr nicht oder noch nicht. Zu einigen anderen Stichworten – Netzbeirat: Natürlich, ein Netzbeirat wäre auch wieder eine Möglichkeit, um besser Einfluss nehmen zu können, aber das ist wie gesagt nicht das Hauptinteresse der privaten Verkehrsunternehmen. Wir würden sicher mitmachen. Wir würden über den VDV mitmachen – ganz klar. Aber lieber wäre uns ein Netz, was von sich aus mehr Verkehr auf die Schiene bringen will und das sich nicht Marktmächten in dieser Art und Weise gegenüber sieht. Fahrplanauskunft war ein Stichwort. Wir haben hier für unsere eigenwirtschaftlichen Züge ja per Gerichtsbeschluss zurzeit die volle Fahrplaninformation in den Fahrplaninformationsmedien. Ich war an der Stelle enttäuscht über die schriftliche Stellungnahme von Frau Suckale, weil sie einige Signale aus der DB, die wir bekommen haben, nicht wiederholt, wo gesagt wurde, also Vertrieb ist das, was jeder selbst macht, aber Fahrplaninformation – da wollen wir über alles informieren. Das findet sich leider nicht so, sondern die alte Position, die vor Gericht vertreten wurde. Aber wir haben ja noch eine Gerichtsrunde vor uns, und ich glaube, das sollten wir ….

**Vorsitzender:** Sie hat ja auch noch die Möglichkeit, jetzt direkt zu antworten. Vielleicht geht ja auch mal was ohne Gericht hier in Deutschland. Wäre ja auch mal schön. Gut.

**Hans Leister:** Ja, Vertriebsstellen war auch noch in dem Zusammenhang ein interessantes Stichwort, Herr Schmidt, die Mehrzahl der Fahrgäste benützt ja den Nahverkehr. Und beim Nahverkehr gibt es Aufgabenträger, also deshalb bin ich etwas zögerlich, den Bund zu Regulierungen in diesem Bereich aufzufordern, weil das eigentlich sinnhaft heute schon geregelt werden kann. Es gibt Verkehrsverträge der Aufgabenträger, wo schon genau diese Mindeststandards gefordert sind. Ich habe selbst mal so einen Vertrag ausgehandelt für ein großes Unternehmen, dem ich früher gedient habe, wo wir auch bis auf den kleinen Bahnhof festgelegt haben, wo Fahrkarten verkauft werden und in welchem Standard. Vielleicht müssen die Aufgabenträger da eben auch einfach mehr Bedingungen setzen, wenn die denn sinnvoll sind.

**Vorsitzender:** Herr Kollege Schmidt, ganz kurz.

**Abg. Albert Schmidt (Ingolstadt)**: Die Frage haben Sie missverstanden. Die Reisebüros, die Agenturen, die verkaufen in der Regel nicht an ihre Nahverkehrskunden ihre Tickets, sondern es geht um Fernverkehr prinzipiell. Und das ist eben nicht Sache der Länder, sondern der Aufgabenträger, deswegen macht diese Frage schon Sinn.

**Hans Leister:** Diese Trennung Fernverkehr, Nahverkehr ist gerade in dem Punkt sehr schwierig. Formal nach der Mehrwertsteuer haben wir 100 km, nach anderen Kriterien haben wir 50 km. Und de facto bestellen aber die Bundesländer heute Verkehr über viele Hundert Kilometer Linienlänge. Diese Unterscheidung ist nicht sinnvoll. Wir haben ein System Bahn für den Kunden. Den Kunden interessiert nicht, ob der Zug ein Nahverkehrszug oder ein Fernverkehrszug ist. Wir sollten auch ein Vertriebssystem behalten. Ich glaube schon, dass den Bundesländern bei den Vertriebsstellen die erste Wahl oder das erste Handlungsgebot zukommt. Deshalb bin ich an der Stelle ein bisschen zögerlich. Was die Organisation, die künftige Organisation des Schienenverkehrs angeht – das war ja auch häufig die Frage: Das vorliegende Gesetz verbaut nichts für die Zukunft. Das ist richtig. Ich will das aber an der Stelle auch sagen. Wir brauchen ein starkes zentrales deutsches Schienenverkehrsunternehmen. Das ist meine persönliche Meinung. Für das Netz, für die anderen neutralen Bereiche, oder die Bereiche, die alle Verkehrsunternehmen betreffen, Werkstätten, Fahrplanauskunft, Vertrieb, das ist ja eine ganze Menge. Und das sind übrigens 70 % aller Eisenbahner in Deutschland, die arbeiten nicht im Wettbewerb. Die haben mit Wettbewerb eigentlich gar nichts zu tun. Die arbeiten für Bereiche, die eigentlich für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen da sind. Eine Aufsicht der Trassenvergabe durch eine Trassenagentur ist übrigens auch in einem anderen Modell durchaus sinnvoll, wenngleich nicht die gesellschaftsrechtlichen und konzernrechtlichen Bedingungen das Problem sind, sondern einfach die Marktmacht. Es wird auch in Zukunft ohne weiteres vorkommen können, dass in einer bestimmten Region in einem bestimmten Netzbezirk ein Nachfrager 50, 60, 80 Prozent aller Fahrplantrassen nachfragt. Und auch dann macht es Sinn, eine Trassenagentur zu haben für alle Fälle, falls sich jemand benachteiligt fühlt. Das Problem lösen wir also nicht vollständig durch eine andere Organisation. Insofern macht dieses Gesetz, so wie es ist, auch Sinn bei einer anderen Organisation der Eisenbahnen des Bundes. Zu den Investitionszuschüssen als Marktmacht verweise ich natürlich auf die Ausführungen, die Dr. Bremer an der Stelle schon gemacht hat. § 15 AEG – also einen offenkundig missverständlichen Satz – im Gesetz zu lassen, ist eigentlich so eine Art Kunstfehler im Gesetzgebungsverfahren. Der Satz lautet heute „man kann ausschreiben". Punkt. Na, das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Natürlich kann man ausschreiben. Wie ist der Satz gemeint? Da sollte der Gesetzgeber Klarheit schaffen. Ist damit gemeint, man muss nicht ausschreiben? Dann sollte man es bitte so reinschreiben und warten, was Brüssel dazu sagt. Wenn man es nicht so meint, sollte man den Satz streichen. Ich meine, das ist eine Konsequenz, die logisch ist und insofern bitte ich da nur um Klarheit. Ja, ich glaube, die wichtigsten Fragen habe ich beantwortet, die noch nicht ausführlich behandelt wurden.

**Vorsitzender:** Ja, vielen herzlichen Dank. Und jetzt kommt Herr Rolf Lutzke, der sich eben zwischen Ihnen und der Frau Suckale gesetzt hat. Bitteschön, Herr Rolf Lutzke.

**Rolf Lutzke:** Dankeschön, Herr Oswald! … aber gesetzt wurde erstens. Zweitens versteht sich die Transnet vielleicht an dieser Stelle und zur aktuellen Situation als Bindeglied oder auch als Brücke, wie auch immer. Ich will gar nicht mehr auf zu viele Einzelfragen eingehen. Sie haben unsere Stellungnahmen erhalten. Wir haben ausführlich schon im Vorfeld Kontakt gehabt, so dass wir das Wesentliche besprechen konnten. Zwei Hinweise nur von unserer Seite, was Frau Rehbock-Zureich gefragt hatte. Wir halten den vorliegenden Entwurf für EU-konform. Er ist insofern aus

unserer gewerkschaftlichen Sicht gut gearbeitet. Wir begrüßen die Trassenagentur. Wir erhoffen uns dadurch, dass wirklich mehr Wettbewerb und auch mehr Gerechtigkeit an dieser Stelle entstehen kann, dass Diskriminierungen weiter zurückgedrängt werden, sofern sie noch bestehen. Das möchte ich an dieser Stelle betonen. Denn dass es zumindest uns – was uns die Kolleginnen und Kollegen aus dem tagtäglichen Eisenbahngeschäft sowohl bei der DB AG wie aber auch in anderen Unternehmen, sagen – dass hier an dieser Stelle, was das Diskriminierungspotential anbelangt, schon eine Beruhigung eingetreten ist. Gleichwohl an dieser Stelle eine Kritik, und zwar nicht die Kritik an das Parlament, ausnahmsweise keine Kritik an das Parlament, sondern an die Exekutive. Was wir bedauern in der Tat ist, dass das eine ganz lange und zu lange Abstimmung zwischen den einzelnen Ministerien gegeben hat. Denn wir sitzen hier am Ende des Jahres 2004, und wir haben da ein Dilemma. Die EU berät das Dritte Eisenbahnpaket. Dieses, was wir hier heute fachlich beraten und Sie zu entscheiden haben als Legislative, basiert auf einer schon vorherigen Gesetzgebung der EU. Dies ist misslich. Das sage ich Ihnen ganz offen. Das ist auch insofern misslich, dass vielleicht schon früher, wenn wir früher zu diesem Gesetz gekommen wären, einige Diskriminierungsfragen gar nicht mehr hätten. Und vielleicht auch die Erkenntnis gehabt hätten: Hier hat an dieser Stelle ein Gesetz geholfen, an dieser Stelle. Eine Frage noch, die der Abgeordnete Schmidt gestellt hat, ob die Transnet hier schon so was sieht, also in dem Gesetz, das die Organisationsform vorgeschrieben wird, in irgendeine Richtung. Das sieht die Transnet nicht. Die Transnet steht in ihrer politischen Aussage, das sage ich hier auch noch einmal ganz deutlich, für den integrierten Konzern. Dazu gibt es genügend Stellungnahmen. Wir sehen aber in diesem Gesetzentwurf keine Richtung in dieser Hinsicht. Er ist offen und sie müssen die Fragen, auch wenn es nicht zu einem integrierten Konzern kommt, wann immer das sein mag oder wie das auch immer zu gestalten wäre, sie brauchen diese Regelungen schlechthin, um u. a. die Connex-Gruppe mit Herrn Leister auf diesem Schienennetz fahren lassen zu können. Das also sagen wir mal als Eisenbahner. Sie brauchen ein Regulativ. Da ist dieses Gesetz, was wir jetzt hier im Entwurf vorliegen haben, der richtige Einstieg, um dann auch Wettbewerb zu machen. Ich hoffe, dass Sie eine glückliche Hand haben. Das möchte ich so pathetisch sagen, um zügig in Ihren Beratungen und Ihren Entscheidungen zu diesem Entwurf zu kommen, so dass wir auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Rahmen haben an dieser Stelle. Das betrifft nicht nur die Arbeitgeberseite, sondern die Beschäftigten der Eisenbahnunternehmen. Dankeschön.

**Vorsitzender:** Vielen Dank. Ihre Botschaft ist angekommen. Und das wird sicher aufgegriffen werden. Es muss auch – ich stimme Ihnen zu – zügig weiter beraten werden. Ja, jetzt gehen wir zu Ihnen, Frau Margret Suckale. Sie sind schon mehrfach erwähnt worden. Wir hören sehr aufmerksam zu. Bitteschön.

**Margret Suckale:** Ja, sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Bevor Sie den Eindruck bekommen, ich bin hier ein besonders aggressiver Mensch, den man nicht neben Wettbewerber setzen kann: Also ich kann Ihnen versichern, dass das nicht der Fall ist. Herr Oswald hat mir schon am Anfang im Vorübergehen gesagt, ich hätte heute die schönste Aufgabe. Ich denke noch darüber nach, wie er das wohl gemeint hat. Aber ich will mich auch gerne Ihren Fragen stellen und noch einmal kurz anhand der europarechtlichen Vorgaben unser Statement wiederholen bzw. auf die Fragen eingehen. Wir haben ja zunächst mal den Schwerpunkt Zugang zur Eisenbahn-Infrastruktur. Und da möchte ich noch mal vergegenwärtigen, dass wir schon seit 1994 den Anspruch auf den diskriminierungsfreien Infrastruktur-Zugang haben und Frau Rehbock-Zureich sprach es eben an, es gibt diese aktuelle Studie Liberalisierungsindex Bahn 2004. Das ist eine Studie der IBM Business Consulting zusammen mit dem Herrn Prof. Kirchner von der Humboldt-Universität. Die ist ganz aktuell im Mai vorgelegt worden. Sie können diese Studie übrigens auch auf der Web-Seite der Europäischen Kommission nachlesen. Und nach dieser Studie gehört Deutschland neben wenigen anderen Ländern wie Schweden, Schweiz und Großbritannien zu den Staaten, in denen der Markt tatsächlich geöffnet wurde – und nicht nur auf dem Papier. Und in dem bereits ein nennenswerter Wettbewerb stattfindet. Es gibt mittlerweile über 250 bis 300 Wettbewerber in dem Bereich. Ich denke, diese Länder zeichnen sich durch eisenbahnfreundliche Gesetze und sachgerechte Marktzugangsbedingungen aus. Ob hier eine Wettbewerbsklausel helfen würde, also ich würde da sagen: Wichtig ist immer, was drin ist und nicht, was drauf steht. Ich könnte mir vorstellen, dass viele andere Länder, die wir kennen, in denen der Wettbewerb nicht geöffnet wurde, trotzdem eine Wettbewerbsklausel in einer Form einer Präambel vorausgeschickt haben. Zur Überwachung des Zugangs der Eisenbahninfrastruktur hatten wir ja schon in der letzten AEG-Novelle die Verstärkung der Aufsichtsbefugnisse des Eisenbahnbundesamtes. Jetzt kommt hinzu die vorbeugende Kontrolle durch die Trassenagenturen. Wir meinen, dass es mit diesen Instrumenten

tatsächlich möglich ist, diskriminierungsfreies Verhalten zu gewährleisten. Wir sehen mit einer gewissen Spannung, wie die verschiedenen Behörden miteinander arbeiten werden. Da ist noch keine klare Abgrenzung getroffen. Sie dürfen nicht vergessen: Wir haben daneben noch das Bundeskartellamt, das ohnehin für die marktbeherrschenden Unternehmen zuständig ist und hier die Missbrauchskontrolle ausübt. Aber wir vertrauen darauf, dass sich das in der Praxis sinnvoll abgrenzen lässt. Gefragt wurde ich konkret zur Struktur der Eisenbahn. Das Gemeinschaftsrecht lässt ganz eindeutig unterschiedlichste Modelle zu. Darunter auch das Holding-Modell. Damit sehen wir die bestehende Struktur des DB-Konzerns als abgesichert an. Der neu gefasste 9 a stellt sicher, dass diese organisatorische Unabhängigkeit aller Infrastrukturbereiche innerhalb der Holding gewahrt bleibt. Wir hatten ja auch schon viele Jahre Zeit zu üben. Denn bei der Bahn ist ja schon eine Rechtsformtrennung vorgenommen worden, bereits 1999 mit der zweiten Stufe der Bahnreform. Wir glauben auch, dass mit den strengeren Anforderungen speziell an den Schienenwegebetreiber, so wie ihn der neue 9 a vorsieht, dass damit potenziellen Interessenkonflikten Genüge getan werden kann. Ich möchte vielleicht an dieser Stelle aus der Praxis sagen: Ich hab mich häufig mit Kollegen aus dem Netz unterhalten. Ich glaube, es wäre eine völlig falsche Vorstellung, dass Zugangsfragen Vorstandsthemen sind. Das wird auf Arbeitsebene geregelt. Und wenn Sie die Betroffenen hören, dann werden diese Zugangsfragen auch immer wieder vernünftig im Dialog gelöst. Es gibt so gut wie keine Verfahren, die den Zugang betreffen. Wir glauben, dass tatsächlich das AEG auch mit den Regelungen des Aktienrechts und des Konzernrechts vereinbar ist – auch wenn es tatsächlich vorsieht bei gewissen Doppelmandaten, dass man hier zurücktritt. Herr Prof. Hopt hat eben schon angesprochen die Corporate-Governance-Regelung, die ja dem Interessenkonflikt auch insofern Rechnung trägt. Insgesamt sehen wir den Gesetzentwurf als akzeptabel an, weil er noch einiges präzisiert hinsichtlich des Zugangs der Infrastruktur und die Regulierungsaufsicht sicherstellt. Insgesamt möchte ich noch einmal daran appellieren. Wir dürfen darüber nicht vergessen, dass viele Bedingungen im Schienenverkehr noch nicht hinreichend geregelt sind, dass wir immer noch darunter leiden, dass es andere Verkehrsbereiche gibt, die privilegiert sind. Wir brauchen das nicht näher anzusprechen. Sie alle kennen das. Es ist von dem einen oder anderen hier auch gesagt worden. So weit erstmal, vielen Dank.

**Vorsitzender:** Also, da ist die Frage noch da. Dr. Danckert, noch eine unmittelbare Nachfrage.

**Abg. Dr. Peter Danckert:** Also ich habe eine Frage gestellt. Vielleicht habe ich den Fehler gemacht, dass ich kein mächtiges Eingangs-Statement gemacht habe zur Frage der Widmung, Entwidmung, Umwidmung, und zwar an Herrn Prof. Basedow, der hat sie noch nicht beantwortet, Hans Leister noch nicht und Frau Margret Suckale auch noch nicht. Vielleicht ist sie nicht so wichtig, aber für mich hat sie schon Bedeutung, weil das sozusagen entscheidenden Einfluss hat auf das, was die Bahn hier im Moment macht, um das Netz immer mehr zu verkürzen.

**Vorsitzender:** Die Frau Suckale hätte jetzt hier die Möglichkeit, das noch aufzugreifen. Also, wir machen es jetzt so, Frau Suckale hat das Wort noch, bitteschön.

**Margret Suckale:** Also, ich gehe jetzt erst einmal auf die Frage von Herrn Dr. Danckert ein, inwieweit wir die Vorschriften als ausreichend ansehen. Es ist natürlich in der Tat hier ein erheblicher Interessenwiderstreit da. Es gibt einerseits die Bahn, die sehen muss, ob diese Strecken wirtschaftlich zu betreiben sind. Es gibt häufig Interessenten, die die Strecken gerne betreiben würden, aber natürlich nicht bereit sind, und vielleicht auch nicht können, hier das entsprechende zu zahlen für diese Strecken. Insofern – ich sehe ja diese Bestimmungen zunächst mal als ausreichend an aus Sicht der Bahn. Ich weiß nicht, was Sie noch von mir als Antwort erwarten.

**Abg. Dr. Peter Danckert:** Ich habe ja gehofft, dass sozusagen in der Reihenfolge geantwortet wird, dass Sie zum Schluss noch mal erwidern können auf die Position. Deshalb habe ich Sie mit genannt und damit befragt. Aber vielleicht …

**Vorsitzender:** Nein, wir gehen jetzt durch und dann kommt die nächste Runde, und ich gebe Dr. Danckert dann noch mal das Wort. Frau Suckale, Sie haben immer noch das Wort.

**Margret Suckale:** Ja, also Sie sehen, auch hier ist das „Ladies first“ mal wieder eher nachteilig als vorteilhaft. Generell ….

**Vorsitzender:** Aber die ganze Emanzipationsbewegung will das doch so. Habe ich da mal wieder nicht aufgepasst? Frau Suckale, Sie haben immer noch das Wort.

**Margret Suckale:** Können Sie mir Ihre Frage noch etwas konkreter stellen, bitte!

**Vorsitzender:** Kollege Lintner, bitte, Mikrofon. Sonst geht es auch nicht ins Protokoll.

**Abg. Eduard Lintner:** Es ist eine Haftung vorgesehen für aktuelle Netzmängel, also Fahrplanverspätungen, die punktuell verschuldet werden. Aber es gibt auch Mängel im Netz, die länger dauern. Die sozusagen, weil sie nicht behoben werden und ständig Schaden anrichten und dafür ist im Gegensatz zum europäischen Recht keine Haftung vorgesehen. Und deshalb ist es interessant zu hören, ob sie in dem Punkt nicht das AEG für nachbesserungswürdig erachten.

**Margret Suckale:** Ich kann Ihnen dazu nur sagen, dass ich es insofern nicht für nachbesserungsbedürftig halte. Ich denke, der Gesetzgeber hat sich hier etwas dabei gedacht, warum er es hier genauso aufgenommen hat: Und vielleicht müsste man etwas mehr an Hand von praktischen Fällen darüber sprechen. Mir fällt es im Moment etwas schwer, dieses hier so allgemein zu beantworten.

**Vorsitzender:** Ja gut, wir lassen das hier mal so stehen. Vielen herzlichen Dank und wir gehen weiter zu Dr. Werner! Bitteschön.

**Dr. Jan Werner:** Ja, verehrter Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, ich greife mal den Punkt der richtlinienkonformen Umsetzung auf, also diese mehrfach gestellte Frage und gehe danach auf einzelne Aspekte der AEG-Novelle ein. Ich bin auch hier anderer Auffassung als Sie, Frau Suckale, wenn auch nur im Ergebnis vom Beginn her erst einmal nicht. Wir finden die Vorgaben im europäischen Richtlinienrecht, und was mir wichtig ist, zu erläutern, was sieht das europäische Recht vor, damit man hinterher den Blick darauf werfen kann, was man auf der Ebene AEG daraus gemacht hat. Ursprünglich war die Kommission angetreten mit der Verpflichtung der Trennung von Netz- und Transportbetreibern. Es ist im Richtlinienentwurf zu dem Ergebnis gekommen, dass es eine Alternativität gibt zwischen dem, dass man sagt, wir trennen vollständig Netz und Transportbetreiber oder wir erlauben es „dass sie in einem Unternehmen“ bestehen. Allerdings ist dieses an eine Voraussetzung geknüpft worden. Wenn dieses in einem Unternehmen geschehen soll, dann müssen die Trassenvergabe und die Trassenbetreibung außerhalb dieses Unternehmens stattfinden in einer so genannten Entgelt erhebenden Stelle. Das heißt, wir haben zwei Modelle: Eines, was relativ geringer Regulierung bedarf – nämlich bei Trennung von Netz und Transport. Da müssen Sie nur noch schauen, welche Missbrauchspotentiale hat der Infrastrukturbetreiber als solcher, aber nicht mehr, welche Marktmacht-Missbrauchstransferpotentiale hat er, um als integrierter Betreiber auch auf die Transportsparten einzuwirken. Dieses Modell hat man in Deutschland nicht gewählt, bislang zumindest nicht. Sie fragten nach der Aufwärtskompatibilität: Wenn Sie sich im Zuge der nächsten Jahre für eine Trennung von Netz und Transportmittel der DB AG entscheiden, dann ist Ihr Rechtsrahmen in jedem Fall EG-Rechtskompatibel, ganz egal, was drin steht, weil Sie dann gar keine Erfordernisse haben. Wenn Sie das nicht tun, dann müssen Sie dem Minimalmodell entsprechen, nämlich der Auslagerung der Trassenbepreisung und der Trassenvergabe auf eine so genannte Entgelt erhebende Stelle. Diesem sind Sie aber auch nicht gefolgt. Deutschland hat einen dritten Weg beschritten. Wir haben gesagt, wir bleiben im integrierten Konzern und verlagern auch nicht nach außen. Sondern innerhalb des integrierten Konzerns stellen wir die Unabhängigkeit sicher und kontrollieren das durch eine Trassenagentur. Dieses Modell ist europarechtlich nicht vorgezeichnet. Es ist dann zulässig, wenn es die Unabhängigkeit wirklich gibt. Und das ist damit eine Frage, die jetzt unter dem Blickwinkel steht, wie denn dieser Gesetzentwurf zu beurteilen ist. Das sozusagen als europarechtliche Vorrede. Die AEG-Novelle als solche ist an vielen Details eine korrekte Umsetzung der Richtlinienvorgaben – sozusagen das Schwarzbuch, wo man abschreibt oder umschreibt. In der Summe führt sie auch zu einer massiven Regulierung des Eisenbahnmarktes. Weil nämlich ziemlich viele Genehmigungen oder ähnliches drohen und ziemlich viel zu lesen ist und die Regulierung liegt eher in der Unübersichtlichkeit des Normengeflechts als in der Wirksamkeit der Regulierungsinstrumente. Wenn man sich mal anschaut, wie Post oder Telekommunikation reguliert werden, dann werden natürliche Monopole, und dazu gehört auch der Netzbereich, so reguliert, dass – man sieht es ja gerade im Energiebereich, wo es schön streitig geworden ist – dass man guckt, welche Preise darf der Netzbetreiber denn redlicherweise machen. Und wenn man Preise reguliert, dann heißt das gleichzeitig auch: Der Gewinn des Netzbetreibers muss effektiv reguliert werden, und man muss sich dann die Kosten des Netzbetreibers anschauen. Es betrifft alles nicht die Transportsparten, aber den Netzbetreiber. Dieses gibt es alles hier nicht. Das heißt: Das, was hier als Regulierung verkauft wird, ist ein hoher Regulierungsaufwand mit relativ betrachtet geringer Effektivität. Das als globales Ergebnis. Was mich als zweites extrem ärgert, ist, dass die wesentlichen Sachen alle nicht im Gesetz stehen, sondern in der Verordnung. Und dass die Verordnungsermächtigung nicht mal besagt, wie denn die Verordnung auszusehen hat, sondern die alte ursprüngliche Verordnungsgebungskompetenz fortgeschrieben

ist und gilt – aber ohne dass der Gesetzgeber die wesentlichen Sachen entscheidet. Ich halte diesen Entwurf daher an dieser Stelle nicht nach EG-Recht, sondern nach nationalem Recht für höchst fragwürdig. Also mit Blick auf die Vorgaben des Grundgesetzes. Aufwärtskompatibel ist er in jedem Fall, das sagte ich bereits. Das Problem ist: Wenn Sie diesen Entwurf und diese Regulierung zum Gesetz machen und danach im integrierten Konzern privatisieren, dann werden Sie nachträglich allerdings eine weitergehende Regulierung nicht mehr durchsetzen können, weil nämlich dann der Kaufpreis unter den Bedingungen ermittelt worden ist, dass es nur diese relativ betrachtet schwache Netzpreisregulierung gibt. Das ist aus meiner Sicht auch der Kern, was überhaupt noch nicht angesprochen worden ist. Es geht nicht nur um die Diskriminierung und das Markmacht-Missbrauchspotenzial des Infrastrukturbetreibers gegenüber Dritten, letztendlich geht es um die Preishöhe. Ich will Ihnen nicht zu nahe treten. Aber Ihr Konzern zeigt – und das kann ich auch nachvollziehen: Er hat das Potential und nutzt es, er kann über Regionalfaktoren oder über Umbenennungen Trassenpreise mal eben von einem aufs nächste Jahr um 20 Prozent erhöhen, und damit können sozusagen die Verkehrsunternehmen nicht kalkulieren, wenn sie einen Vertrag schließen wollen über mehrere Jahre und damit rechnen müssen, dass es ein unkalkulierbares Risiko ist, welche Höhe an Trassenpreisen sie zu bezahlen haben. Dieses lässt sich nur durch einen Regulierer ändern. Heute steht sozusagen der Grundsatz „freie Preisbildung“ bei einem natürlichen Monopol. Das halte ich für einen Irrsinn. Wettbewerbsbekenntnis ist aus meiner Sicht zwingend. Die Aufsichtsbehörde reicht aus meiner Sicht nicht. Also die Aufsichtsbehörde darauf zu verpflichten, schlicht vor dem Hintergrund, es gibt eine Vielzahl von Akteuren, die mit dem Gesetz leben müssen. Alle sollen darauf verpflichtet sein, nicht nur die eine Aufsichtsbehörde. Die Trassenagentur, ich hatte es bereits gesagt, ist zu schwach. Ich halte es für notwendig, ihr Regulierungsinstrumente, insbesondere klare Missbrauchs- und Preisgenehmigungsregelungen hinsichtlich des Trassenpreises, zu geben. Sofortvollzug auch in jedem Fall. Sofortvollzug bedeutet nichts anderes, als dass der Gesetzgeber der Annahme ist, ich traue eher meiner Regulierungsbehörde als den Einwendungen eines Marktteilnehmers, und dieses Vertrauen sollten Sie in Ihrer Behörde aufbringen, sonst funktioniert nämlich die Regulierung an dieser Stelle überhaupt nicht. Interessenskonflikte und Beherrschungspflichten: Nach meiner Ansicht sind sie nicht auf der Ebene Aufsichtsratmandat zu regeln. Ich kann nicht erkennen, wie ich eine wirksame Entherrschung im integrierten Konzern bekomme. Wenn Sie dieses machen, dann hat der Konzern nur noch die Funktion einer Holding, einer reinen Finanzholding. Dann können die Synergieeffekte nicht gehoben werden. Das heißt, sie werden dauerhafte Spannungsverhältnisse haben. Entweder habe ich einen Synergieeffekte produzierenden Konzern und befinde mich am Rande der Rechtswidrigkeit oder ich habe den nicht. Dann stellt sich die Frage, warum ich den Konzern habe. Netzmängelhaftung: Da bin ich bei den Fragen, die gerade auch offen geblieben sind. Aus meiner Sicht ist es völlig unzureichend – wie allerdings gar nicht im Gesetz, sondern in der EIBV (Anmerkung: Eisenbahninfrastruktur Benutzungsverordnung), über die Sie ja gar nicht zu befinden haben – Standardhaftungsregelungen festzulegen. Aus meiner Sicht als Betreiber können sie sich nur dann darauf einlassen, wenn Sie wissen, was für eine Netzqualität Sie bekommen. Dazu gehört auch, dass derjenige, der Ihnen die Trasse verkauft, dazu steht, dass, wenn er sie nicht ordnungsgemäß liefert, er auch Sanktionen erfährt. Und da bin ich bei der Widmung: Es fehlt momentan an einer Verbindlichkeit, welche Infrastrukturqualität denn langfristig vorgehalten wird. Ich weiß doch gar nicht, ob ich heute eine Strecke mit 80 km/h befahren darf und das nächste Mal mit 40 km/h. Das kann jederzeit geändert werden. Dafür halte ich es zwingend erforderlich, die Widmung positiv zu regeln. Negativ die Entwidmung, damit man weiß, wann eine Infrastruktur bodenrechtlich nicht mehr in den Bereich der mal planfestgestellten und häufiger durch Enteignung erworbenen Eisenbahninfrastruktur gehört. Dabei geht es nicht so sehr um die Frage der Entbindung von der Betriebspflicht nach § 11, das meint die Stilllegung. Die ist auch unzureichend. Also nach unserer Ansicht Stilllegung und Widmung sind beide neu und effizienter zu regeln. Kooperationsregelungen bedarf es auch, Herr Schmidt, da komme ich auf Ihre Frage. Nach meiner Ansicht gibt es derzeit im AEG eine Regelung zur Tarifintegration. Die Verkehrsunternehmen haben daran mitzuwirken, dass es integrierte Tarife gibt. Diese Regelung ist nie zur Anwendung gekommen, weil sie nicht prüfbar ist. Man müsste die Unternehmen darauf verpflichten, durchgängige Tarife aufzustellen und nur diese genehmigen zu lassen. Oder nur diese als zulässig zu erachten. Das heißt, jeder Unternehmer muss beschreiben, wie ein anderer Betreiber für ihn die Fahrkarten mitverkaufen kann. Dann löst sich auch zum Teil das Problem, wie ich im flachen Land an eine Fernverkehrsfahrkarte kommen kann. Wenn es die Pflicht zur Durchtarifierung gibt, dann müssen die Tarife miteinander kompatibel sein. Das heißt nicht, dass nicht jeder seinen Tarif machen kann. Aber ich kann eine durchgängige Fahrkarte erwerben. Und dann kann ich auch

auf dem flachen Land jemanden haben, der ein Interesse daran hat, nicht nur das relativ wenig Umsatz bringende Nahverkehrsticket zu verkaufen, sondern dieses in Kombination mit einem Fernverkehrsticket. Ich sehe es nicht, dass im integrierten Konzern Investitionsentscheidungen unternehmensneutral organisierbar sind. Das ist momentan auch eines der Hauptprobleme für eine Diskriminierung. Das ist nicht die Diskriminierung im Einzelfall der Trassenvergabe. Sondern schon dass im Konzern intern teilweise nur unzureichend abgefragt wird, welche Ausbaustandorte langfristig erforderlich sind. Und das kann nicht nur ein Betreiber. Das müssen alle Betreiber gemeinsam entscheiden können. Da gäbe es sicherlich auch Optionen, das im Rahmen eines Eigentumsmodells gegebenenfalls zu organisieren. Als letztes eine etwas außerhalb liegende Anmerkung zu dem, zu dem, was eingangs mehrfach gesagt worden ist. Im Hintergrund schwebt immer, es soll einen großen nationalen Champion geben. Dieser soll die DB AG sein. Dieses halte ich erst einmal für eine auch legitime Vorstellung. Ich möchte nur an einer Stelle anmerken: Die Unternehmen, die der DB AG das Leben schwer machen wollen und gute effiziente Wettbewerber sind, haben alle nicht ihr Netz von zu Hause mitgebracht, sondern agieren auf fremden Netzen ohne Netz und fahren im Regelfall auch zu Hause auf fremden Netzen. Das heißt: Ein Unternehmen, was sich darauf ausrichtet, dann gut zu sein, wenn ihnen auch das Eigentum an der Infrastruktur zusteht, das wird nicht im europaweiten Wettbewerb hervorragend bestehen können.

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank! Jetzt komme ich zu Herrn Bernhard Wewers von der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienengebundener Personennahverkehr. Er ist kurz nach der Begrüßung gekommen. Ich darf auch ihn persönlich willkommen heißen, Ich bitte Sie um das Wort. Bitte, Herr Wewers!

**Bernhard Wewers:** Vielen Dank Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren!
Ich bedanke mich, dass ich hier vortragen darf, entschuldige mich für die Verspätung und würde gerne zwei kurze Antworten geben; zu einer Frage, die Sie gestellt haben und zu einer Frage, die Sie noch nicht gestellt haben, also kein Grundsatzstatement, denn Sie haben lesen können, was die BAG gesagt hat. Ich versuche es aus der Position eines Aufgabenträgers zu beschreiben, der seit neun Jahren in Schleswig Holstein, aber auch in der Funktion als bundesweiter Verband, das Geschäft SPNV betreibt, jeden Tag. Sie sehen ja an vielen Stellen, dass auch der Markt sehr positiv reagiert hat. Wir meinen von Seiten der BAG, dass das, was Sie hier vorgelegt haben, einen sehr guten ersten Schritt darstellt, aber an einigen Punkten doch noch deutlich nachgebessert werden sollte. Ich würde gerne zwei Punkt herausgreifen. Trassenagentur: Die Frage war, ist die Trassenagentur zu schwach? Einmal würde ich gerne das aufgreifen, was Dr. Werner gesagt hat, Preisregulierung, am Beispiel des Stationspreissystems, was sehr aktuell ist. Es gibt einen neuen Entwurf eines Stationspreissystems der DB AG, der ist seit einigen Tagen bekannt, soll zum 1. Januar nächsten Jahres eingeführt werden. Nach dem ersten Eindruck kann er dazu führen, dass Verschiebungen stattfinden zwischen Fern- und Nahverkehrspreisen, auch Verschiebungen zwischen den Ländern und den Aufgabenträgern, und Preiserhöhungen. Ich will an dem Beispiel nur deutlich machen, in welcher Situation ein Aufgabenträger dann ist, wenn eine solche einseitige Erklärung, ein einseitiger Preiskatalog vorgelegt wird, ohne Diskussionsmöglichkeit und ohne Einflussmöglichkeit. Ich finde, dass da die Trassenagentur helfen sollte. Sie sollte auch bei der Diskussion der Ausbaustrategie helfen. Es ist zunehmend wichtiger, an vielen kleinen Stellen im Lande genau hinzugucken, welche Leistungen auf dem Netz noch möglich sind und das muss neutral passieren. Das kann niemand machen, der vielleicht ein Interesse hat besondere Gesellschaften zu bevorzugen. Das sind auch nicht die großen Projekte, das sind Engpasssituationen, z. B. im Hamburger Bereich, wo man sehr aufpassen muss, dass neue Verkehre von neuen Betreibern auch ermöglicht werden oder besser gesagt, nicht verhindert werden. Ein wichtiger Punkt, wo auch die Trassenagentur aus unserer Sicht einschreiten sollte. Jetzt kommt die Antwort auf die Frage, die Sie noch nicht gestellt haben. Vorrang SPNV: Das ist ein zentraler Punkt, eine zentrale Bitte der BAG, das deutlich zu machen. Es gab ja in der alten Formulierung eine Vorrangformulierung, die ist entfallen und das würde das Geschäft SPNV deutlich erschweren, für alle deutlich erschweren. In den letzten Jahren sind ja bundesweit fast flächendeckend Taktverkehre eingeführt worden, nicht nur in Schleswig-Holstein, in Bayern, in Nordrhein-Westfalen, an vielen, vielen Stellen in Hessen, die dazu geführt haben, dass die Nachfrage deutlich gestiegen ist. Das ist eines der wichtigsten Erfolgsmerkmale der letzten Jahre, Taktverkehre, jede Stunde, jede halbe Stunde oder ähnlich. Dabei haben alle gewonnen. Die Fahrgäste haben einen merkbaren Takt, die Verkehrsunternehmen haben Erleichterungen, weil sie regelmäßiger produzieren können, die Trassenunternehmen haben regelmäßige Einnahmen, nicht zu vergessen und die Aufgabenträger sparen Geld, weil Taktverkehre einfacher zu produzieren sind. Wir meinen und bitten darum, dass Sie hier die alte Situation

wieder herstellen sollten. Ich halte das auch für lösbar, ich sehe hier keinen Konflikt mit europäischem Güterverkehr, der vielleicht ein Grund war, das hier anders zu formulieren. Diese Taktverkehre sind ja über Jahre festgelegt, und ich glaube, dass es kein Problem ist, sich hier auf diesen europäischen Güterverkehr einzustellen. Das wäre eine der zentralen Bitten der BAG. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, wir sind jetzt mit der Runde der Sachverständigen zur Beantwortung der an Sie gestellten Fragen durch. Jetzt würde ich noch einmal dem Dr. Peter Danckert das Wort geben. Ich wäre dankbar, wenn mir die Kolleginnen und Kollegen signalisieren würden, wer noch Fragen hat, damit ich das aufnehmen kann und dann auch die Fragen in eine Fragerunde stelle. Ich habe jetzt Kollege Dr. Danckert, Kollege Dirk Fischer, Kollege Fornahl, Kollege Friedrich, Kollege Albert Schmidt, Kollege Reinhard Weis und Kollegin Karin Rehbock-Zureich. Jetzt habe ich das aufgenommen. Ich glaube wir sind einverstanden, dass das dann die Runde ist, wo wir das aufbereiten und dann nicht mehr weiter nachfragen. Ich könnte mir vorstellen, dass es sonst zu tief wird. Bitte Dr. Danckert als erster!

**Abg. Dr. Peter Dankert:** Vielen Dank Herr Vorsitzender. Meine Frage noch mal an Hans Leister: Soll ich sie noch einmal wiederholen oder ist sie klar? Und die Frage an Prof. Basedow ist auch klar, zur Entwidmung, Umwidmung? Gut!

**Vorsitzender:** Ist angekommen! Nächste Frage Kollege Dirk Fischer.

**Abg. Dr. Peter Dankert:** Kann man die Frage erst beantworten?

**Vorsitzender:** Also, wenn das der ausdrückliche Wunsch ist, Herr Prof. Basedow, an Sie war die Frage zuerst gerichtet. Also Prof. Basedow als erster!

**Prof. Jürgen Basedow:** In der gegenwärtigen Situation werden Strecken entwidmet, wenn die Bahn für ihre eigenen Transportzwecke kein Bedürfnis dafür hat. Das ist eine unternehmensspezifische Sicht, die nichts darüber aussagt, ob nicht Konkurrenten vielleicht auf diesen gleichen Strecken Verkehre anbieten könnten. Es mag sogar vorkommen, dass die Bahn Strecken entwidmet, wenn sie das Gefühl hat, ein Konkurrent will gerade auf der Strecke was machen und den möchte man von dem Geschäft ausschließen. Das kann ich im Einzelnen nicht beurteilen. Insgesamt geht es ja um die Frage, inwieweit eigentlich die Investitionspolitik des Netzes, Ausbau, Rückbau, inwieweit die einer stärkeren Regulierung auch unterworfen werden sollte. Und da komme ich auf das zurück, was ich ganz zu Anfang gesagt habe: Das Netz ist Grundlage für die Transportleistungen aller Eisenbahnunternehmen. Das heißt: Das Netz darf gerade nicht diesem unternehmensspezifischen Aspekt folgen, sondern es muss den Markt für Eisenbahnleistungen im Auge haben. Und deswegen bin ich nicht der Meinung, dass die gegenwärtigen Regelungen dort ausreichen. Da die Netz AG ja eben nicht aus dem Bahnkonzern rausgelöst ist, müssen hier andere Mechanismen greifen, die für eine hinreichende Neutralität sorgen. Entschuldigen Sie, dass ich darauf nicht zu Anfang eingegangen bin, aber es waren so viele Punkte, da habe ich das übersehen, so dass ich das nicht gleich angesprochen habe.

**Abg. Dr. Peter Danckert:** Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, jetzt ist die Frage an Herrn Hans Leister gerichtet. Bitteschön!

**Hans Leister:** Auch von mir eine Entschuldigung. Bei der Fülle der Punkte ist das untergegangen. An dem Punkt wird besonders deutlich, dass das private Eigentum an Infrastruktur zu völlig absurden Er

was jetzt im Gesetz steht, um das, was bisher läuft, zu verhindern, das heißt, ist das, was jetzt da drin steht, die Trennung der Funktionen, ausreichend, um das, was mit Mora C mal angesetzt worden ist, künftig nicht mehr möglich zu machen? Denn das Problem ist ja, dass nach wie vor – auch nach meiner Einschätzung – nach der dritten Änderung die grundlegende Entscheidungsgewalt über die Länge des Netzes, über die Qualität des Netzes und den Zustand des Netzes nach wie vor der Geschäftspolitik der Deutschen Bahn unterworfen ist. Das leite ich schon daraus ab, dass die Netz AG auch nach der dritten Novelle eben in der Finanzausstattung, und in dem, was zu entscheiden ist, eben nicht unabhängig ist, sondern die Entscheidungen weiterhin in der jetzigen Holding getroffen werden. Das war ja die Frage noch aus der ersten Runde. Die Frage jetzt noch einmal etwas zugespitzt: Ist so etwas wie Mora C mit dieser Novelle zu verhindern oder eher nicht? Denn ich glaube, dass die Aushilfsüberholstrecke mit einer Trassenagentur, noch dazu in dieser Konfiguration, wie sie da steht, eben erst recht nicht ausreichend ist. Sondern es müsste dann vom grundlegenden her geklärt werden. Das wäre das Erste. Das Zweite: Können Sie sich denn vorstellen, Herr Kruszynski, Herr Dr. Werner oder auch andere, dass mit dieser Gesetzesnovelle, die nach unserer Einschätzung eben das EG-Mandat nach einer kompletten Entherrschung der Infrastrukturbetreiber nicht umsetzt, dann Klagen zu erwarten sind, wenn es eng wird,, und zwar im Zweifel bis hin nach Brüssel? Ich verweise da auch auf den Erfahrungsweg, den man mit der, ich glaube es war die 11380/91 zur Ausschreibung im ÖPNV, der dann da ein bisschen korrespondiert, genommen haben, wo ja dann ein Ergebnis kam, so ein bisschen sybillinisch, im Prinzip ja, es sei denn das, also normalerweise müssen Verkehrsleistungen im Nahverkehr, wenn sie gemeinwirtschaftliche Bestandteile enthalten, ausgeschrieben werden und müssten dann als Beihilfe notifiziert werden, es sei denn, sie sind ganz klar beziffert, die Beihilfe überschreitet nicht und, dann kommt da der entscheidende Satz, es ist nachweislich, dass der Kostenersatz das gewogene Mittel einer qualitativ gut geführten Unternehmung ist, wo ich sage, das ist im Endeffekt die Festlegung, dass es ausgeschrieben werden muss, denn wenn es einen Streitfall gibt: Wie anders will ich denn sonst nachweisen, dass das dieses gewogene Mittel ist? Das wäre vielleicht eine gute Frage, Herr Dr. Bremer, für Sie als tätiger Anwalt, dazu noch einmal Stellung zu nehmen. Und deswegen will ich das auch noch einmal aufgreifen. Ich sehe durchaus die Gefahr, dass mit dieser Gesetzesumsetzung noch einmal eine Klage kommt, die da lautet, das EG-Recht ist nicht ordentlich umgesetzt. Ich will noch eine Bemerkung zu der berühmten Post und Universaldienstleistungsverordnung machen. Da sollte man nicht den Fehler machen, das, was jetzt mit der Provisionszahlungen bei den Reisebüros wahrscheinlich auch einhergeht, nämlich das der Fahrkartenverkauf der Bahn in der Fläche in diesen Reisebüros weg bricht, damit zu verwechseln, denn die Post- und Universaldienstleistungsverordnung weist einen Unterschied auf. Der Post habe ich per Gesetz noch bis 100 Gramm ein gewisses Monopol gegeben, dieses ist aber noch verlängert worden. Das heißt, da habe ich eine ganz andere Vorschrift der Vermögenssituation. Das ist eine unternehmerische Entscheidung und da muss ich dann sagen, da kann Politik nur zur Kenntnis nehmen, dass das ein Fehler ist und auch den Finger heben. Die Konsequenzen muss der Konzern, insbesondere der, der ihm vorsteht, selber ziehen. Ich bleibe dabei, dass das nicht unbedingt dazu beitragen wird, zusätzlich Fahrgäste in großer Zahl zur Fahrt mit der Bahn zu bewegen. Kann man glaube ich ablehnen. In der Verbindung mit Fahrpreiserhöhungen und ähnlichem mehr wird das nicht das Thema sein. Deswegen aus meiner Sicht, das nicht verbessern mit dem. Insgesamt, das würde ich von den Praktikern gerne noch einmal bestätigt haben,, das Diskriminierungspotenzial liegt nicht mehr in der reinen Nichtzusage irgendwelcher Trassen, das Diskriminierungspotential der Bahn ist auf unteren Ebenen deutlich größer. Ist das mit dieser jetzigen Änderung weg und eingeschränkt oder ist es nach wie vor, wenn ich da an Abstellgleise denke, an Stromversorgung und die Benutzung von Reinigungsanlagen, von Waschanlagen und ähnlichem mehr, und da fängt es ja an, richtig interessant zu werden auf der Ebene, ob ich auf das Netz kann oder nicht, ist das damit ausgeschaltet oder ist das eigentlich nur eine Festschreibung des Status quo, nur im neuen Gewand?

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Horst Friedrich! Jetzt der Kollege Reinhard Weis!

**Abg. Reinhard Weis:** Danke schön, Herr Vorsitzender! Ich möchte noch einmal aufgreifen, was Herr Werner uns gesagt hat. Ich glaube er war es, der am deutlichsten thematisiert hatte, dass es Probleme mit der EU-Rechtskonformität gibt, im Zusammenhang mit Trassenvergabe und Preisfestsetzung, wenn das so geregelt bleibt, wie es jetzt im Gesetz enthalten ist. Deswegen würde ich Frau Suckale, Herrn Dr. Henke und auch Herrn Prof. Dr. Hopt noch einmal fragen, wie sie denn beurteilen – einmal aus betrieblicher Sicht, aber auch im Bezug auf EU-Recht – wie der Vorschlag zu bewerten ist, Trassenvergabe, das heißt dann notgedrungen auch Fahrplan-

gestaltung, und Preisfestsetzung von der DB Netz AG auszugliedern.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Reinhard Weis! Bitte jetzt Kollege Albert Schmidt!

**Abg. Albert Schmidt:** Ich kann mich da nahtlos an den Kollegen Reinhard Weis anschließen. Ich frage aber auch noch einmal Herrn Dr. Werner: Können Sie noch mal präzisieren, warum die Trassenpreisgenehmigung von so wichtiger Bedeutung ist, also europarechtlich aber auch im Hinblick auf die Wettbewerbsgarantie und wie man sich das im Näheren vorzustellen hätte? Herrn Prof. Basedow wäre ich sehr dankbar, wenn er zu dem Thema noch einmal aus der Sicht der Monopolkommission Stellung nehmen könnte, ob auch aus seiner Sicht das Thema Trassenpreisgenehmigung hier möglicherweise nachzuholen ist. Dann habe ich noch eine Frage an Frau Suckale. Ich will die Frage einmal andersherum stellen. Wir erinnern uns ja alle, dass es zum Thema der Doppelmandatierung, also Aufsichtsräte in Tochteraufsichtsräten usw., Last-Minute-Interventionen von höchster Stelle im Konzern an die höchste Stelle der Bundesregierung gegeben hat, was bei uns Verwunderung ausgelöst hat. Das Thema scheint also bei Ihnen sehr hoch aufgehängt zu sein. Die Frage ist: Welches Interesse hat eigentlich die Deutsche Bahn AG, mit Aufsichtsrats- oder wenigstens Vorstandsmitgliedern auch bei den Töchtern vertreten sein zu dürfen? Warum ist das für Sie eigentlich so wichtig?

**Vorsitzender:** Vielen Dank Kollege Albert Schmidt. Jetzt Kollegin Karin Rehbock-Zureich.

**Abg. Karin Rehbock-Zureich:** Ich möchte doch noch einmal bezüglich der EU-Konformität dieses Gesetzes nachfragen, weil es da unterschiedliche Statements gegeben hat. Herr Prof. Hopt, Sie hatten sich auch dazu geäußert. Eine zweite Frage ist für mich, auch aus der Praxis, an Herrn Leister, auch an Herrn Dr. Henke und Herrn Flege, der eben auch Unternehmen aus der Praxis vertritt die Frage des Netzzugangs im EU-Vergleich. Da hätte ich gerne von Ihnen eine Bewertung in der jetzigen Situation. Dann eine weitere Frage: Es wurde von einem Sachverständigen auch vorgeschlagen, die Netzqualität quasi hier – so hab ich es verstanden – im Gesetz festzuschreiben. Ich hätte gern auch hier noch einmal eine Aussage von Herrn Dr. Henke und des Eisenbahnbundesamtes dazu. Das wäre es.

**Vorsitzender:** Ja vielen Dank! Jetzt hatte ich den Hinweis, der Kollege Enak Ferlemann hat sich gemeldet. Er ist aber im Moment nicht im Raum. Dann kann ich Ihn nicht drannehmen. Kollege Eduard Lintner!

**Abg. Eduard Lintner:** Ich muss noch einmal aus einem guten Grund auf diese Mängelgeschichte zurückkommen. Ich will es noch einmal erklären. Ich glaube, ich habe mich da nicht deutlich genug ausgedrückt. Es ist so, dass im Artikel 11 der Richtlinie 14 ausdrücklich steht, dass leistungsabhängige Geldregelungen erwünscht sind. Und zwar sollen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes geboten werden. Das hat folgenden Hintergrund: Wenn ich beispielsweise Instandhaltungsinvestitionen unterlasse, dann hat es ja Auswirkungen nachteiliger Art auf den Betrieb. Diese Auswirkungen ergeben sich erst während der Vertragsdauer, waren also vorher nicht erkennbar. Das heißt also, wer haftet dann eigentlich für die Folgen einer solchen Unterlassung? Das heißt also, es gehen Anschlüsse verloren, es sind weniger Reisende usw. Ich könnte also, wenn ich so will, mit dieser Maßnahme beispielsweise einen Mitwettbewerber auch aus dem Markt drängen, indem ich schlicht und einfach den Verkehr nachträglich unrentabel werden lasse, mal böswillig unterstellt. Und nun fällt auf, dass genau dieser Punkt der Richtlinie im AEG nicht geregelt ist. Es gibt dann eine entsprechende Bestimmung im EIBV, aber das betrifft eben nur, wie ich schon erwähnt habe, den Einzel-Notfall, das betrifft eben nicht die ständige Vernachlässigung der Infrastruktur und deren Folgen. Deshalb jetzt meine Frage an Herrn Bremer oder Herrn Leister, wer auch immer antworten will, Herrn Basedow und Herrn Hopt, ob denn da nicht eine Nachbesserung in der Regelung vorgesehen werden muss. Wenn man also sozusagen diesen Fall, und der kann ja sehr gravierend sein, in den Griff bekommen will. Mich hätte jetzt einmal interessiert, Mr. Evans, wie dieser Fall bei Ihnen in Großbritannien geregelt ist.

**Vorsitzender:** Ja, vielen herzlichen Dank, wir haben die Fragerunde der Parlamentarier jetzt abgeschlossen. Ich gehe dann auch davon aus, dass damit die Fragen abgeschlossen sind, es sei denn, es kommt ein Zwischenruf, das ist dann etwas anderes. Jetzt würde ich, auch in Abstimmung mit meiner Stellvertreterin, die wieder einen Teil der Sitzung leiten wird, den Sachverständigen das Wort geben. Zunächst wird Prof. Basedow antworten. Es ist jeder irgendwo angesprochen worden und ich wäre dankbar, wenn jeder auch etwas sagt, aber bitte in möglichst knapper Form, wie auch von uns allen erbeten. Bitteschön, Herr Prof. Basedow!

**Prof. Jürgen Basedow:** Herr Fischer hat mich zunächst nach der wettbewerbsneutralen Verwendung von Zuschüssen aus dem Bundeshaushalt gefragt. Ihre Frage ging speziell dahin, ob die Monopolkommission sich darüber schon einmal Gedanken gemacht hat. Das ist bisher nicht der Fall. Wenn Sie die Auffassung des Vorsitzenden der Monopolkommission hören wollen: Es ist nicht zu übersehen, dass es solche Kopplung gibt, wie Sie beschrieben haben, zwischen zum einen der Bereitschaft, bestimmte Strecken auszubauen, verbesserte Verkehrsleistungen dort anzubieten, Bahnhöfe auszubauen usw., und auf der anderen Seite der Zuerkennung von Aufträgen bei der Vergabe des öffentlichen Nahverkehrs. Das ist natürlich eine Kopplung, die nicht sein darf. Das müsste in Zukunft sichergestellt werden, dass es hier zu einer Entkopplung kommt. Ich sehe die Lösung in zweierlei Hinsicht. Zum ersten komme ich auf einen Punkt zurück, den ich schon ein paar Mal erwähnt habe. Man müsste die Netzinvestitionen aus dem Eisenbahnkonzern heraus lösen. Die Netzinvestitionen müssen im Hinblick auf den Eisenbahnverkehrsmarkt entschieden werden. Und das bedeutet, nicht nur die Deutsche Bahn AG kann darüber entscheiden, sondern auch andere potenzielle Nachfrager von Trassenleistungen. Ich möchte zur Klarstellung sagen, ich bin nicht der Meinung, dass die Netz AG solche Entscheidungen völlig im luftleeren Raum treffen soll. Natürlich muss sich die Netz AG vorher ein Bild darüber machen, gibt es eigentlich Nachfrage auf bestimmten Strecken? Aber die Nachfrage kann nicht nur definiert werden durch die Angebotsbereitschaft der Deutschen Bahn AG, sondern ebenso durch Angebote anderer konkurrierender Unternehmen. Zweiter Punkt, der zu einer solchen Entkopplung beitragen könnte, ist die Ausschreibung der öffentlichen Aufträge für den Nahverkehr. Ich teile da auch voll die Kritik, die hier schon verschiedentlich geäußert wurde. Ich möchte nur zusätzlich darauf hinweisen, dass diese Frage vor dem Europäischen Gerichtshof Gegenstand eines sehr umfassenden Verfahrens gewesen ist, im Falle „Altmarkt Trans“. Und im Kern läuft es darauf hinaus, dass, wenn keine Ausschreibung stattfindet, die betreffenden Subventionen, die betreffenden öffentlichen Gelder, als Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag zu behandeln sind. Und das sollte vielleicht auch zu denken geben, ob man nicht runter kommen sollte von dem § 15 Abs. 2 des AEG, denn man muss eigentlich immer damit rechnen, dass im Einzelfall dann der Vorwurf der Beihilfe erhoben wird und umständliche langwierige Verfahren vor der EG-Kommission stattfinden. Ich hoffe ich habe die Frage jetzt ausreichend beantwortet. Ich bin von Herrn Schmidt auf einen zweiten Punkt angesprochen worden, auf die Frage der Kompatibilität der Trassenvergabe, so wie sie jetzt vorgesehen ist, mit der europäischen Richtlinie. … (Zwischenruf)… Trassenpreisgenehmigung! ja! Das hängt beides zusammen, würde ich sagen. Es bringt nichts, wenn man alleine eine diskriminierungsfreie Trassenvergabe hat, und hinterher findet die Diskriminierung auf der Preisebene statt. Das ist ja eindeutig. Ich hab zu den beiden Fragen der Koalitionsfraktionen unter Punkt 4 einige rechtliche Ausführungen gemacht. Diese sind etwas kompliziert, sie laufen letztlich auf die Frage hinaus: Was ist Unternehmensbegriff im Sinne des europäischen Rechts, ist es die einzelne Gesellschaft, die rechtliche Einheit oder ist es die organisatorische Zusammenfassung von betrieblichen und wirtschaftlichen Mitteln? Es spricht vieles dafür, dass Letzteres gemeint ist, wenn das europäische Recht von Unternehmen spricht. Wenn das so ist, dann bedeutet das aber, dass die Trassenvergabe und Trassenpreisgenehmigung durch die Trassenagentur letztlich von einer Einheit vorgenommen wird, die nicht unabhängig ist von transportunternehmerischen Interessen der Deutschen Bahn AG. Das ist nicht mit letzter Sicherheit zu beantworten, aber mein Eindruck geht dahin - aus der Kenntnis vieler anderer Zusammenhänge - wo von Unternehmen im EG-Recht die Rede ist. Wenn das der Fall ist, dann fehlt es hier an der hinreichenden Unabhängigkeit, die in dem Art. 6 der Richtlinie 91/440 in der Fassung der Richtlinie 12 jetzt verlangt wird. Also insofern habe ich da Bedenken. Vielleicht lesen Sie diese Stelle noch einmal nach. Das sind etwas feinsinnige Äußerungen, die mündlich nicht so gut rüber zu bringen sind wie schriftlich. Ein weiterer Punkt, der in diesem Kontext angesprochen wurde, ist die Frage, ob man für die Netz AG eigentlich eine Art PUDLVO, eine bestimmte Vorgabe von einem bestimmten Produktionsniveau der Trassen. Die Monopolkommission hat sich im Zusammenhang mit den regelmäßigen Postmärkten sehr kritisch geäußert, zu der PUDLVO. Das zentrale Argument dagegen ist, dass hier rechtlich bestimmte Produktionsstandards festgeschrieben werden, von denen man nicht genau weiß, ob überhaupt und wie lange dafür ein Bedürfnis besteht. Stellen Sie sich vor, Sie schreiben für eine bestimmte Eisenbahnlinie, eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit, eine bestimmte Mindestbelastbarkeit der Strecke fest und das alles geschieht vor dem Hintergrund, dass an dieser Strecke zwei oder drei große Industrieunternehmen sitzen, die zu einem späteren Zeitpunkt aus irgendwelchen Gründen ihre Produktion verlagern oder ganz aus dem Markt aussteigen. Dann haben Sie einen bestimmten Mindestproduktionsstandard für diese Trasse festgeschrieben, der hinterher überhaupt nicht mehr benötigt wird. Das halte ich für sehr problematisch. Das Ganze könnte eigentlich nur

funktionieren, wenn das ständig revidiert würde. Das darf aber nicht beim Bundesverkehrsministerium angesiedelt sein, dazu sind diese Verordnungen viel zu schwerfällig, sondern das könnte eigentlich nur funktionieren, wenn also gewissermaßen im halbjährlichen Abstand von einer Regulierungsbehörde diese Standards neu festgelegt werden. Das wäre aus meiner Sicht die „second-best-Lösung". Im Prinzip sollte man diese Fragen dem Markt überlassen. Schließlich war noch ein weiterer Punkt die Frage der Haftung, wenn eine Strecke den Standards bei Vertragsschluss nicht genügt. Wir müssen hier, glaube ich, sehen, dass es außerhalb der speziellen eisenbahnrechtlichen Vorschriften auch ja das allgemeine Haftungsrecht des Vertragsrechts gibt. Wir haben bisher wenig Erfahrung damit. Der Bundesgerichtshof hat gesagt, wo es wirklich zu Sachschäden kam, dass das Haftpflichtgesetz auf diese Beziehung anwendbar ist. Aber wenn es um Vermögensschäden geht, dann greift natürlich das Haftpflichtgesetz nicht und dann muss man mit allgemeinem Bürgerlichen Recht vorankommen. Da bin ich eher zuversichtlich, dass das gelingt.

**Stellv. Vorsitzende:** Herzliches Dankeschön und dann gebe ich das Wort an Herrn Dr. Bremer.

**Dr. Eckhard Bremer:** Ich bin zu zwei Fragen angesprochen worden. Einmal noch die Frage: Ergeben sich eigentlich daraus, dass wir die vergaberechtliche Problematik im Gesetz nicht gelöst haben, möglicherweise weitere europarechtliche Konsequenzen? Dazu hat Herr Prof. Basedow eigentlich schon das Notwendige gesagt. Ich möchte nur noch auf einen wesentlichen Aspekt hinweisen. Dadurch, dass natürlich der DB-Konzern jetzt in der Lage war, wettbewerbsfreie öffentliche Mittel einzuwerben, unterliegt er natürlich seinerseits einem enormen beihilferechtlichen Risiko. Wenn sie die Entscheidung treffen, den Bahnkonzern früher oder später an die Börse zu führen, dann sind natürlich die Möglichkeiten eines solchen Börsengangs dramatisch eingeschränkt, wenn sie einen Konzern an die Börse führen wollen, der mit dem Risiko dramatischer Rückforderungen an gewährten Beihilfen belastet ist. Insofern liegt es auch in Ihrem Interesse, diese vergaberechtliche Frage eindeutig und abschließend zu regeln. Der zweite Punkt ist die Frage der Effektivität des im Gesetz angelegten Regulierungsregimes. Was einem aus der praktischen Erfahrung Sorge macht, ist die Frage, ob die Behörden, die nach dem Gesetzesentwurf für die Eisenbahnregulierung zuständig sein sollen - bei Lichte betrachtet sind es jetzt ja drei, wir haben das Referat Netzzugang beim EBA, wir haben die Trassenagentur und wir haben das Bundeskartellamt –, ob es gelingt, diese Dreiteilung eigentlich im Interesse des Wettbewerbs zu optimieren. Persönlich muss ich sagen, sehe ich ein Problem darin, dass die Zuständigkeit der Trassenagentur bei der Entscheidung des öffentlichen Infrastrukturunternehmens über die Vergabe von Trassen endet und dann auf einmal das Referat Netzzugang anfangen soll, sich in diesen Fall neu einzuarbeiten. Aus meiner Sicht wäre es, da es sich ja in der Regel um recht komplexe Fälle handelt, notwendig, dass eine Behörde den gesamten Vorgang kontinuierlich begleitet, um sich allein schon in diesen Sachverhalt vollständig einarbeiten zu können, um ihn beurteilen zu können. Wir haben selber die Erfahrung gemacht, dass es Fälle gab, die zwischen dem Bundeskartellamt und dem EBA hin und her geschoben wurden. Ich möchte jetzt nicht den weitergehenden Fall erleben, dass zwischen Bundeskartellamt, EBA und Trassenagentur Fälle und Akten hin und her geschoben werden. Herr Heinrichs hat, sehr zurückhaltend meine ich, Stellung genommen zu der Frage Personalausstattung dieser Behörde. Aus der praktischen Erfahrung kann ich nur sagen, dass aus Sicht der Wettbewerbsunternehmen die Ausstattung der Wettbewerbsaufsicht für die Zwecke der Durchsetzung des Netzzuggangs und des diskriminierungsfreien Netzzuganges in keiner Weise ausreicht. Um es mal auf den Punkt zu bringen, Erfahrungen aus anderen Industrien, jede Landesmedienanstalt ist personell und sachlich besser ausgestattet, als das EBA oder möglicherweise eine Trassenagentur. Warum trifft man nicht eine mutige Entscheidung, z. B. die Funktionen der Trassenagentur bei der RegTP anzusiedeln und dort im Grunde genommen die Regulierungskompetenzen für Unternehmen, die sich in den Prozess vom Monopol in den Wettbewerb begeben, zentral anzusiedeln? Der verstorbene Prof. Ewers hat mal gesagt, sie können Monopolunternehmen an der Größe ihres Public-Relations-Etats, und der Größe ihres Etats für die Verteidigung ihrer Rechtsposition erkennen. Es gibt kaum Schriftsätze der DB AG, die sich mit leichter Hand beantworten lassen, sondern selbstverständlich sind diese Schriftsätze auch darauf angelegt, die Regulierungsbehörden zu unterhalten und mit Material zu versorgen und infolgedessen haben die Anwälte auch viel damit zu tun. Und das muss schlicht und einfach ausgeglichen werden, indem Sie die Regulierungsbehörde ordentlich ausstatten.

**Stellv. Vorsitzende:** Der Kollege Friedrich hat eine kurze Zusatzfrage an Sie!

**Abg. Horst Friedrich:** Ich habe nur die Bitte an Herrn Dr. Bremer, uns vielleicht noch einmal kurz zu erläutern, welche Tatbestandsvoraussetzungen und Rechtsfolgen der Artikel 4,

der Richtlinie 2001/14 EG nach sich zieht, was die Übertragung an eine „unabhängige gelderhebende Stelle“ bedeutet, wenn das passiert.

**Stellv. Vorsitzende:** Die Beantwortung der Frage stellen wir zurück. Auch an Herrn Evans ist eine Frage vom Kollegen Lintner gestellt worden. Bitteschön, Herr Evans!

**James Evans:** Thank you, Chairman.
On the question regarding what happens if the infrastructure organisation fails to maintain a network:
Well, in the UK and throughout the European Union each infrastructure company has to publish a network statement. This contains all the – if I can say it – the wares that the infrastructure company has to offer, the lines that are open, the sidings that are available, the signalling system, the capacity, the speeds allowed, the tonnage allowed, the axle loadings and so on. The network statement has to be updated every year. In the UK, if the infrastructure company fails correctly to maintain the track resulting in long speed restrictions the train operation companies have recourse to the office of the rail regulator who can impose major fines on the infrastructure company. This was done quite frequently in the last 2 years after the imposition of heavy speed restrictions following a major accident. The fines are then redistributed by the office of the rail regulator to the train operating companies. But delays and thus damage can be caused by train operating companies themselves as well as by the infrastructure company. So what we have in the UK - and it is reflected in certain other member states of the European Union – is a daily conference every single day of the year between the infrastructure operator and the train operating companies to review the damage done the preceding day by either the infrastructure company or the train operating companies to the other train operating companies. The value of these delays are measured and agreed and the parties responsible pay money into a bank which is actually run by the infrastructure company because they possess all the knowledge about the delay and it is then redistributed to the injured parties. Quite a lot of money changes hand each day. This process is called the performance regime and it’s very hard to imagine an acceptable performance regime if the body managing it – that is the infrastructure company – is not fully independent.

***Übersetzung des Redebeitrags von James Evans****
***James Evans:*** *Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich antworte nun auf die Frage, was geschehen würde, wenn es dem Infrastrukturbetreiber nicht gelingt, das Netz instand zu halten. In Großbritannien und der ganzen EU müssen die Infrastrukturbetreiber eine Erklärung veröffentlichen, die Informationen zu ihrem Angebot, den möglichen Verbindungslinien, den Gleisanlagen, dem Signalsystem, der Kapazität, den erlaubten Geschwindigkeiten, der zugelassenen Fracht, dem Achsdruck usw. enthält. Diese Erklärung muss einmal im Jahr aktualisiert werden. In Großbritannien haben die Zugbetreiber Regressanspruch, falls der Infrastrukturbetreiber das Schienennetz nicht ordnungsgemäß instand hält und dies zu längerfristigen Geschwindigkeitsbegrenzungen führt. Sie können sich mit ihren Regressansprüchen an die Regulierungsstelle ORR wenden, die dem Infrastrukturbetreiber hohe Geldstrafen auferlegen kann. Dies kam im Laufe der letzten zwei Jahre häufig vor, nachdem aufgrund eines schweren Unfalls strenge Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden mussten. Die Geldstrafe wird dann vom ORR auf die Zugbetreiber umverteilt. Aber Verspätungen und dadurch entstehende Verluste können nicht nur durch den Infrastrukturbetreiber, sondern auch durch die Zugbetreiber selbst verursacht werden. In Großbritannien, wie auch in anderen EU-Ländern, werden das ganze Jahr über tagtäglich Konferenzen zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Zugbetreibern abgehalten, bei denen der Schaden rekapituliert wird, der den Zugbetreibern am Vortag von dem Infrastrukturbetreiber oder anderen Zugbetreibern zugefügt wurde. Die durch Verspätungen verursachten Kosten werden ermittelt und festgelegt, und die verantwortlichen Parteien zahlen Geld auf ein Konto des Infrastrukturbetreibers ein, der über genaue Kenntnisse über die Verspätungen verfügt, und anschließend auf die Geschädigten verteilt. Dabei geht Tag für Tag viel Geld über den Tisch. Dieses Prinzip nennen wir Leistungsregime (performance regime), und es ist nur sehr schwer vorstellbar, wie es funktionieren sollte, wenn die zuständige Stelle, der Infrastrukturbetreiber, nicht vollständig unabhängig wäre.*

**Stellv. Vorsitzende:** Herzlichen Dank für die Beantwortung! Herr Dr. Bremer! Noch nicht? Dann machen wir erst einmal weiter. Dann gebe ich erst Herrn Flege das Wort. Bitteschön!

**Dirk Flege:** Dankeschön! Frau Rehbock-Zureich hat mich gefragt, wie die Allianz Pro Schiene den Zugang im EU-Vergleich einschätzt. Ich hab es in der schriftlichen Stellungnahme geschrieben, aber ich will es gerne

* Übersetzung durch den Sprachendienst des Deutschen Bundestages

mündlich noch einmal fokussieren. Entscheidend oder maßgebend für uns ist, nach dem bisherigen Kenntnisstand, der Liberalisierungsindex, der im EU-Vergleich Deutschland in der Spitzengruppe sieht. Nun könnte man sagen, dieser Liberalisierungsindex hat nur eine bedingte Aussagekraft, weil er von der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegeben worden ist. Das wäre nach meinen Erkenntnissen ein Fehlschluss. Wie ernst dieser Liberalisierungsindex auch im Ausland genommen wird, sehen Sie u. a. daran, dass die Schweiz, der Zusammenschluss öffentlicher Verkehr, Litra heißt der dort, dass sie sich in ihrer aktuellen Ausgabe sehr stark auf den Liberalisierungsindex beziehen und sich sehr freuen, dass auch sie in der Spitzengruppe dort vertreten sind. Ich denke, dieser Index findet EU-weit Beachtung. Und da ich angesprochen worden bin, auch im Zusammenhang mit den Unternehmen, die ja die Allianz Pro Schiene auch unterstützen, darunter einige EVU, die auch international tätig sind, mir ist von unseren Mitgliedsunternehmen nichts gegenteiliges bekannt, dass dieser Liberalisierungsindex sehr aussagekräftig ist. Danke!

**Stellv. Vorsitzende:** Ja, vielen Dank für die Beantwortung! Und dann Herr Heinrichs vom Eisenbahn-Bundesamt.

**Horst-Peter Heinrichs:** Ja, vielen Dank! Ich möchte zu drei Fragen, die mir gestellt worden sind, Stellung nehmen. Einmal war die Frage gestellt worden „Netzqualität im Gesetz festschreiben“, möglicherweise durch das Instrument der Widmung, wie hier angeklungen war. Das wäre gelinde gesagt ein sehr innovatives rechtliches Instrument, das ist schlichtweg ungewöhnlich. In der Widmung ist festgeschrieben, dass eine bestimmte öffentliche Sache zu einem bestimmten Zweck genutzt wird, schlichtweg um öffentlichen Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr, insgesamt öffentlichen Schienenverkehr darauf zu betreiben. Wenn man eine bestimmte Netzqualität zwischen den Vertragspartnern haben will, so gehe ich davon aus, dass der jetzt in innerstaatliches Recht umgesetzte Rahmenvertrag hier das richtige Mittel wäre. Die Vertragspartner haben hier für bestimmte Fristen die Chance, nicht nur die Tatsache, dass sie zu einer bestimmten Zeit, in einem bestimmten Zeitfenster exakter gesagt, eine Infrastruktur nutzen können, zu regeln, sondern natürlich auch Qualitätsfragen können hier geregelt werden. Und insofern ist dieser Rahmenvertrag ein sehr gutes Instrument, um, neben den Schienennetz- Nutzungsbedingungen und allgemeinen Nutzungsbedingungen anderer Art, zwischen den Vertragspartnern festzulegen, welche Leistung vertraglich vereinbart ist. Und dazu gehört sicherlich auch die Qualität. Das Diskriminierungspotenzial ist angesprochen worden. Angesprochen sind die Beispiele „Abstellgleis“ und „Stromversorgung“. Aus der Sicht des Eisenbahnbundesamtes ist z. B. im Bereich der Stromversorgung die „Gefechtslage“ ausgesprochen ruhig. Es gibt eigentlich keine aktuellen Diskriminierungsbeschwerden und wahrscheinlich auch keine aktuellen Fälle. Beim Abstellgleis gibt es jetzt eine neue Rechtslage. Durch den Entwurf der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung ist ja vorgeschlagen, dass das Abstellgleis als nachfolgende Nutzung zu einer Trasse demjenigen Nutzer zuerkannt wird, der eben im Rahmen einer Trassenvergabe nach festgelegten Regeln, die in der Verordnung selbst angesprochen sind, auch das Abstellgleis nutzen kann. Das hat in der Vergangenheit sicherlich so gut nicht funktioniert. Deswegen sehen wir im jetzt vorliegenden Entwurf einen sehr großen Fortschritt, der auch sicherlich zu mehr Wettbewerb führen wird. „Festsetzung des Trassenpreises durch eine andere Stelle“ war noch die dritte Frage. Für den Trassenpreis gibt es drei Festlegungen. Er muss kostendeckend sein, er muss für alle Nutzer gleich angewendet werden, und er muss natürlich in den Schienennetznutzungsbedingungen, den Networkstatements, ausgewiesen werden. Das ist eine unternehmerische Kerntätigkeit, den Preis für sein eigenes Produkt zu bestimmen. Und diesen unternehmerischen Kernbereich anzutasten, würde aus meiner persönlichen Sicht kaum Sinn machen. Ob hier möglicherweise durch Preisgestaltung, die Frage ist angeklungen, durch bewusste Preisgestaltung, durch Einflüsse aus der Holding auf eine Preisgestaltung, Einfluss genommen werden kann, das ist sicherlich theoretisch vorstellbar. Aus der Praxis des Eisenbahn-Bundesamtes kann ich da allerdings überhaupt keinen Praxisfall dafür anführen, dass es einen solchen Einsatz gegeben hat. Im Prinzip kann man es auch nicht nur auf den Trassenpreis verengen. Man muss es dann sozusagen für den Trassenpreis und gleichermaßen auch für die netzzugangsrelevanten Dienstleistungen, wie Energie und Stationen, durchdenken. Da sind in der Vergangenheit Fälle aufgetreten. Die Zahl ist allerdings überschaubar und das Eisenbahn-Bundesamt hat dann durch seine Entscheidungen in diesen Fällen auch Abhilfe schaffen können. Dankeschön!

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Herr Dr. Henke!

**Dr. Martin Henke:** Vielen Dank! Ich wollte zunächst dem Eindruck widersprechen, dass nur nutzerfremde Netze im Wettbewerb erfolgreich sind. Das kam gerade in einem Nebensatz durch. Ich glaube, da muss ich auch eine Lanze brechen. Das werden sicherlich auch

Herr Kruszynski und Herr Leister tun, denn die fahren auch auf eigenen Netzen und beide sind erfolgreich. Also insofern: Auch auf eigenem Netz kann man erfolgreich sein. Herr Leister hat gerade auch mit der Heidekrautbahn einen Verkehr auf einer eigenen Infrastruktur neu gewonnen, mit einem entsprechenden Angebot. Auch auf einem fremden Netz kann man erfolgreich sein. So, das Thema Diskriminierungspotenzial: Natürlich gibt es ein Diskriminierungspotential, das ist ja überhaupt gar keine Frage und das wird es wahrscheinlich auch weiter geben. Das Diskriminierungspotenzial wandelt sich. Sie haben zwei Dinge angesprochen, die sehen wir auch so. Und in der Tat, jedes Jahr mache ich eine Übersicht über das Diskriminierungspotenzial. Und wie gesagt, es ist ein sich veränderndes Potenzial, was es dort gibt, deshalb brauchen wir eine starke Behörde, die in diesem Bereich eine Überwachung ausführt. Deshalb haben wir uns dafür eingesetzt, dass es eine einheitliche Behörde in diesem Bereich gibt, die den ganzen Prozess, von der Trassenverteilung bis hin zur späteren Umsetzung des Geschäftes, überwacht, allerdings nicht notwendig die Trassen selber verteilt. Dazu komme ich aber noch. Herr Weis hatte mich gefragt: Trassenvergabe und Fahrplangestaltung ausgliedern? Das ist dieses Thema. Nein, aus meiner Sicht wäre das aus behördlicher Sicht zu weitgehend. Aus meiner Sicht ist es eine unternehmerische Aufgabe. Zurückzukehren zur Staatsbahn kann keine Alternative sein. Man muss auch bedenken, dass dies nach unseren Erfahrungen der Bereich ist, der am wenigsten unmittelbaren Anlass zu Beschwer gibt. Es gibt andere, komplexere Bereiche, die mehr Anlass zu Beschwer bringen. Es ist in der Tat so, dass die Trassenvergabe vor Jahren eine wesentlich problematischere Angelegenheit gewesen ist. Die Problembereiche wandern mittlerweile sozusagen mehr in die Kapillargefäße, von diesem Hauptstrom her. Und da muss man aufpassen, und nicht an diesem Punkt, wo es mittlerweile relativ gut geht. Frau Rehbock-Zureich, Sie hatten angesprochen, Diskriminierungsfreiheit im europäischen Vergleich. In der Tat ist es so, das kann ich bestätigen, es ist vergleichsweise gut in Deutschland. Aber wir müssen natürlich aufpassen. Es gibt auch auf der europäischen Ebene einen starken Zug in Richtung einer Verbesserung. Dieser starke Zug in Richtung Verbesserung muss in Fahrt bleiben. Übrigens auch in diesem Zusammenhang herzlichen Dank an Herrn Evans, der sich in seiner Zeit beim European Infrastructure Management sehr verdient gemacht hat, um diesen Zugang in dem europäischen Vergleich. Wir müssen in Deutschland an der Spitze bleiben und besser werden. Wir haben also noch viel Anlass darüber nachzudenken, was wir besser machen können, damit wir diesen europäischen Zug anführen können. Unsere Unternehmen profitieren am meisten davon. Und zwar nicht nur die Unternehmen des Eisenbahnverkehrsbereiches, sondern auch die Unternehmen im produzierenden Bereich, die billiger fahren können und in der Mitte Europas besser ihre Güter in die umliegenden Länder verteilen können. Sollte man die Qualität gesetzlich oder gegebenenfalls – das war ja eine Sache, die hier vorgeschlagen wurde, einer ganz neuen Ausrichtung - durch Widmung festlegen? Meines Erachtens gibt es da mehr Folgeprobleme als dass damit etwas gewonnen wäre. Die Infrastrukturqualität muss man meines Erachtens an zwei vertraglichen Schnittstellen sichern. Die eine Schnittstelle hatte ich auch bereits bei der einen Anhörung im Frühjahr genannt: Das ist die Vereinbarung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier muss es eine klar gefasste Allgemeine Geschäftbedingung geben. Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen mit den Qualitätsregelungen und Qualitätsmängelregelungen sind deshalb klar zu fassen, weil ansonsten ein erheblicher Abstimmungsbedarf und ein erhebliches Konfliktpotenzial entstehen kann, was auch zu Rechtsstreitigkeiten führen kann. Deshalb sind wir dabei, Regelbeispiele innerhalb des Verbandes auszuarbeiten, anhand derer man dieses Gewährleistungsverhältnis gestalten kann. Da sind wir im Moment dran, und wir sind auf einem guten Weg in diesem Zusammenhang. Ich würde sie bitten, gesetzgeberische Aktivitäten in diesem Bereich so lange zurückzustellen, wie wir als Betreiber von Infrastruktur und Verkehrsunternehmen auf dem Weg sind, vernünftige Regelungen gemeinsam zu erarbeiten. Wenn das nicht gelingen sollte, würde ich mich vertrauensvoll an das hohe Haus wenden und um Hilfe bitten, diesen Knoten durchzuhauen. Eine weitere Sache, und die ist auch sehr wichtig, ist das Verhältnis zwischen demjenigen, der das Netz finanziert und demjenigen, der das Netz betreibt. In diesem Fall der Bund und DB Netz. In diesem Bereich müssen ebenfalls klar gefasste Qualitäts- und Kapazitätsregelungen getroffen werden, und zwar streckenscharf, nicht nur netzscharf, das ist ganz wichtig aus unserer Sicht. Wir haben eine Arbeitsgruppe zu diesem Thema gehabt, an der eine ganz illustre Anzahl von Unternehmen teilgenommen hat, auch zahlreiche Vertreter, die auch an der Diskussion in der Öffentlichkeit teilgenommen haben. Wir waren uns in dieser Hinsicht einig, dass das kommen muss und dass auch Sanktionen an die Nichterfüllung der vertraglichen Bindungen in diesem Bereich geknüpft werden müssen. Diese Sanktionen können anfangen bei Abschlägen in finanzieller Hinsicht und sie können enden bei dem Verfall des Eigentums an dieser Infrastruktur und der Weitergabe an

einen dritten Bewirtschafter. Das ist eine harte Sanktion. Diese würde auch, falls sich jemand tatsächlich hartnäckig unfähig zeigt, eine Infrastruktur qualitativ gut bewirtschaften zu können, anderen Unternehmen die Chance bieten, ohne das Problem in der Bilanz stehenden Restwerte, eine Chance für ein zukunftsträchtigen Schienenverkehr wahrzunehmen. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzende:** Herr Dr. Henke, ich bedanke mich ganz herzlich bei ihnen! Und jetzt gebe ich noch einmal Herrn Dr. Bremer das Wort!

**Dr. Eckhard Bremer:** Herr Friedrich, Sie hatten mir eine Frage zur Auslegung der Richtlinie 91/440 gestellt. Da geht es insbesondere um den Abs. 2, nämlich die Unabhängigkeit der Geschäftsführung. Wenn Sie den Artikel 4 ansehen, wird dort in Abs. 1 zunächst mal geregelt, dass die Geschäftsführung, ganz dem Ziel der europäischen Eisenbahnrichtlinien entsprechend, in Zukunft unabhängig vom Staat stattfinden soll. Der Kern liegt in Abs. 2, dass nämlich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur eine eigene Geschäftsführung haben soll, von dem Verkehrsunternehmen. Und insbesondere soll er natürlich in der Entgelterhebung unabhängig sein. Die praktische Bedeutung kann natürlich nicht lediglich darin liegen, dass man eine formale Trennung herbeiführt, die man dadurch wieder aufhebt, dass man das Netzunternehmen konzernrechtlich wieder in den Dienst des Transportunternehmens stellt, sondern es muss tatsächlich eine Unabhängigkeit gewahrt bleiben. Andernfalls sind die Voraussetzungen des Art. 4 der Richtlinie nicht gewahrt. Und das gleiche gilt natürlich für den Art. 6. Danach haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass Entscheidungen über die Trassenvergabe und insbesondere über Entgeltfragen zu der Trassenvergabe nicht von den Eisenbahnverkehrsunternehmen getroffen werden. Und auch hier stellt sich wieder die Frage: Ist eigentlich der Richtlinie damit genüge getan, dass man formal ein Unternehmen gründet, dass sich DB Netz AG nennt, und der Sache nach die wesentlichen Unternehmensentscheidungen dann doch wieder auf Konzernebene getroffen werden? Das ist eigentlich der Kern, es reicht nicht aus, dass man formal dem genüge tut, was von der EU gefordert wird, man muss auch in der Sache dem genüge tun. Das Ziel ist natürlich eine wettbewerbskonforme Bepreisung des Netzes und eine wettbewerbskonforme Trassenvergabe. Wenn man das innerhalb des Konzerns nicht erreicht, dann muss man, im Grunde genommen, um den materiellen Zielen des EG-Rechtes genüge zu tun, lieber solche Funktion an die Trassenagentur ausgliedern, weil man sonst die Ziele nicht erreicht.

**Stellv. Vorsitzende:** Herzlichen Dank für die Beantwortung der Frage. Herr Prof. Dr. Hopt, Sie haben das Wort!

**Prof. Klaus J. Hopt:** Dankeschön, Frau Vorsitzende! Die Frage der Unabhängigkeit ist ja nun zentral, und Sie haben das alle gefragt. Herr Fischer hat danach gefragt, Herr Weis, Frau Rehbock-Zureich, Herr Lintner in einer gewissen Weise. Und da ist der Ausgangspunkt der, dass in den verschiedenen Richtlinien, die wir umzusetzen haben, an verschiedener Stelle diese Unabhängigkeit kommt. Sie kommt in 6.3 der EG-Richtlinie 91/440. Dazu hat Herr Basedow schon etwas gesagt: Der entscheidende Punkt dort ist tatsächlich, wie dann später einmal, wenn es zum Schwur käme, der Europäische Gerichtshof diese Unabhängigkeit des Unternehmens auslegen würde. Und man kann sich natürlich auf den Standpunkt stellen, das ist rein rechtlich zu verstehen. Und dann wäre es einfach eine Trennung im Konzern, wie wir sie haben. Aber es spricht sehr viel dafür, dass – und so macht es die EG-Kommission, auch der Europäische Gerichtshof, normalerweise – er das funktional sieht. Denn wenn das rein rechtlich wäre, macht es jeder Mitgliedsstaat dann irgendwie anders. Und wenn man es funktional ansieht, dann gibt es da erhebliche Schwierigkeiten unter 6.3, die Zielerreichung mitzuteilen und das plausibel zu machen. Und dieselbe Unabhängigkeitsfrage kommt noch mal, und nun entschuldigen Sie, wenn es etwas technisch wird, in 4.2 und 14.2 der Trassenrichtlinie und dort ganz spezifisch unter drei Gesichtspunkten, die sich dann auch im Entwurf, jedenfalls andeutungsweise wieder finden: Die Unabhängigkeit muss rechtlich sein, sie muss organisatorisch sein und die unabhängige Entscheidung muss da sein. Mit dem Rechtlichen kommen sie hin. Das haben sie in 9a in der Nummer 1, mit der Ausgliederung, das geht in Ordnung, lässt sich auch konzernrechtlich durchführen. Mit dem Organisatorischen, das ist die Nr. 2, kommen sie grundsätzlich auch hin, obwohl da dann Beherrschungsverträge natürlich quer schießen könnten. Sie haben da in dem 9a Abs. 2 die Vorschrift, dass man dann notfalls den Vertrag anpassen kann, es gibt da die Grundlage dass man kündigen kann. Aber entscheidend wäre eben, dass ein solcher Beherrschungsvertrag dann keine Weisungsrechte enthält. Also ein Teil davon muss raus genommen werden. Nun mag man natürlich sagen, irgendwo ergibt sich das aus dem Zusammenspiel. Besser wäre es, wenn man das ausdrücklich sagen würde. Und jetzt, Herr Friedrich, greife ich Ihren Punkt noch einmal auf, weil sie sagten: Was riskieren wir, wenn das kritisch ist? Wir riskieren einmal, dass die EG-Kommission ein Vertragsverlet-

zungsverfahren führt. Das dauert seine Zeit. Aber wir riskieren auch, dass die Sache an den EuGH kommt, und zwar eben nicht nur abstrakt über 4.2. oder 6.3, sondern sie kommt dann vor den EuGH, wenn sich einer, der sich dann diskriminiert fühlt, zum Aufsichtsamt geht. Und zwar dann, wenn diese Vereinbarung, die da vorgesehen ist, wenn die nicht geschlossen wird, kann man sich an das Aufsichtsamt wenden. Und wenn da dann eine Entscheidung ergeht, und das geht ja letztlich zu Gericht, dann muss in letzter Instanz das Gericht vorlegen, es geht um die Auslegung von Richtlinien, das ist gar keine Frage, und dann geht es an den EuGH. Und der EuGH entscheidet in solchen Zweifelsfällen pro Europa, das ist einfach so, das kann man nicht immer juristisch vorhersagen, aber politisch sehr wohl. Nun was machen wir mit der ganzen Geschichte? Wie stellen wir sicher, dass das EG-rechtskonform ist? Es gibt im Prinzip drei Wege, einen ganz klaren Weg, einen mittleren Weg und einen ganz kleinen Weg, der risikobehaftet ist. Der ganz klare Weg, darüber haben wir gesprochen, der wäre in der Tat die Auslagerung der Entscheidungen „Preis und Zugang“ an die Trassenagentur. Wenn Sie das machen, haben Sie kein Problem. Dann erübrigen sich auch viele sonstige Probleme, die man auslegungsmäßig oder sonst vielleicht in den Griff bekommen kann. Aber das ist eine ganz saubere Lösung. Das hätte auch in einer gewissen Weise Vorteile für die Deutsche Bahn, denn dann hat man diese Schwierigkeiten mit der Konzernholdings-Frage nicht. Dann wird eine ganz bestimmte Entscheidungskonstellation ausgelagert und im Übrigen kann die Konzernmutter dann schalten und walten, wie sie nach Konzernrecht will. Das ist eine ganz saubere Lösung. Nun, zu klären, ob das politisch durchsetzbar ist, das ist nicht meine Aufgabe. Jedenfalls das wäre dann klar, dann haben Sie keine Schwierigkeiten. Die zweite Lösung wäre spezifischer und das war speziell, was Herr Fischer zwei Mal gefragt hat. Da geht es darum, ob dieser 9, die Nummer 6 mit den Aufsichtsräten, ob das Doppelmandat, ob das ausreicht. Und das ist der Ausgangspunkt, jetzt vom allgemeinen Aktienrecht, dass eine solche Doppelmandatschaft bei den Vorständen grundsätzlich aktienrechtlich erlaubt ist. Also die Mutter und die Tochter, da können grundsätzlich dieselben Vorstände drin sitzen. Aber es ist auch da schon so - ich rede immer noch vom allgemeinen Aktienrecht, nicht von ihrer spezifischen Situation -, dass das doch unter zwei Aspekten für sehr kritisch angesehen wird: Wenn die Mutter und die Tochter sehr nahe zusammen sind, rechtliches Stichwort „qualifizierter Konzern“, dann soll das gar nicht gehen. Das hat jetzt die Rechtsprechung mit einer anderen Formel gefunden, so dass diese spezielle Konstellation dann zum Durchgriff auf die Muttergesellschaft führt, so dass sich der Konzern das eigentlich gar nicht leisten kann, bei einer qualifizierten Konzernherrschaft. Es ist aber auch so genereller bei der Interessenkollision. Das wird zunehmend als kritisch angesehen. Ich habe vorher gemeldet, den Deutschen Corporate Governance Kodex. Nun kann man es da ja noch erklären, wenn man nicht mitmacht. Aber es ist auch im Rahmen des Aktienrechts ein Problem. Also Fazit dazu: Bereits nach allgemeinem Aktienrecht werden diese Doppelmandate von Vorständen kritisch beäugt. Es gibt Minderheitsmeinungen, die sagen, es geht nicht, es ist schon nach dem geltenden Recht schon unzulässig. Und jetzt haben Sie natürlich unsere ganz bestimmte Konstellation, wo eigentlich der Ausgangpunkt der ist, dass die Interessenkollisionen besonders stark sind und wo man eigentlich von EG darauf angewiesen ist, dass man das ausschaltet. Und da wäre eigentlich die Antwort die: Es müsste ausgedehnt werden auf die Organmitglieder. Weiterzugehen und zu sagen, also wir nehmen auch die Beiratsmitglieder - da gibt es viele Beiräte - oder die Prokuristen usw., das würde man aktienrechtlich nicht tun. Da man das nicht tut, ist da immer noch ein gewisses Restrisiko drin, aber das würde ich für geringer halten. Also Antwort dazu ganz klar: Wenn man das wirklich ganz korrekt machen will, kann das sich nicht auf Aufsichtsratsmitglieder beschränken, sondern muss auf Organmitglieder ausgedehnt werden. Wobei - also jetzt aus meiner Erfahrung, soweit ich sie in der Konzernrechtspraxis habe -, das ist natürlich für die Muttergesellschaft nicht ein ganz zentrales Problem. Sie schickt einen Prokuristen rein und dann wird der Standpunkt zur Geltung gebracht. So, das war die zweite Lösung. Die dritte Lösung wäre so eine Art Minimallösung. Ich glaube, das betrifft jetzt spezifisch Herrn Weis und Frau Rehbock-Zureich, wenn Sie es alleine so lassen mit der Nummer 6, wie sie dort steht, dann ist eine relativ große Wahrscheinlichkeit gegeben, dass das EG-rechtswidrig ist. Das wird Ihnen nicht abgenommen. Wenn Sie da etwas verbessern wollen, also nicht im Sinne der ganz weit gehenden Regelung und auch nicht im Sinne dieser Organmitgliederinkompatibilität, dann könnte man sich, das habe ich mir heute noch einmal überlegt, folgendes überlegen: Der Aufsichtsrat soll ja nun garantieren, dass das alles ordentlich gemacht wird. Das ist die Überwachungsaufgabe. Und er soll natürlich hier spezifisch, was den neuen a angeht, darüber wachen, dass diese Entscheidung über den Preis bei den Trassen, über den Zugang gesetzmäßig gemacht wird. Jetzt könnte man auf die Idee kommen ein Instrument zu wählen, was das TraPuG gerade vor zwei Jahren gebracht hat. Und zwar ist da den Aktiengesellschaften aufgetragen, dass

die Aufsichtsräte klären müssen, in der Satzung oder für sich, ob nicht bestimmte Entscheidungen des Vorstands von ihrer Zustimmung abhängig sind. Das konnten sie zwar früher schon, jetzt müssen sie das. Da waren die Gewerkschaftsleute sehr interessiert. Und so steht es jetzt auch im Gesetz. Und man könnte sich natürlich überlegen, als eine Art Minimalgrenze, dass man diese kritischen Entscheidungen von der Zustimmung des Aufsichtsrates abhängig macht. Ich spreche jetzt vom Aufsichtsrat der Tochter. Da sie da ohnehin eine Aufsichtsratsinkompatibilität haben, wäre das keine volle Gewährleistung. Die Lösung, die Herr Basedow vorgeschlagen hat, ist natürlich klarer und sauberer. Aber immerhin, es wäre ein Schritt. Wenn Sie das machen, dann müssten Sie das um eines ergänzen, denn wir haben ja Beherrschungsverträge, Gewinnabführungsverträge, so dass die Konzernmutter ein konzernrechtliches Weisungsrecht nach unten hat. Und da ist die allgemeine Konzernregelung so, dass da zwar der Aufsichtsrat der Tochter widersprechen kann, dass aber dieses Widerspruchsrecht ausgehebelt werden kann, im zweiten Durchgang. Das ist der § 308 Abs. 3 Satz 2. Wenn man das in der Richtung weiterdenkt, müsste man hier bei der Nr. 6 klarstellen, dass es ein Zustimmungsrecht des Aufsichtsrates ist, man müsste es verbindlich machen, durch Gesetz, nicht nur durch Satzung. Und man müsste den § 308 Absatz 3 Satz 2 ausschalten. Dann hätten Sie die Situation, dass über diese Entscheidungen in der Tat der eben nun so zusammengesetzte Aufsichtsrat entscheidet. Ich würde sagen, das würde insgesamt, jetzt nach dem Regierungsentwurf, die Haltbarkeit rechtlich verbessern. Absolute Garantien kann man in diesem Bereich niemand geben. Aber es würde auch ein sehr politisches Argument sein, gegenüber der EG-Kommission, dass man da eben wirklich etwas tun will. Und dass wir unseren spezifischen deutschen Weg, mit der Konzernholding integriert, gehen wollen, aber eben doch anerkennen, vielleicht noch zusammen mit dieser Wettbewerbsklausel vorn im Gesetz, dass wir uns da EG-rechtskonform halten wollten. Also doppelt: Rechtliche, bessere Chancen und ein politisches Argument.

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank, Herr Prof. Hopt, für Ihre Ausführungen. Jetzt will ich noch etwas nachholen, was ich vorher schon gemacht hätte. Es ist schön, Herr Prof. Dr. Basedow, wenn man seinen Geburtstag innerhalb einer solchen Anhörung feiert. Ich gratuliere Ihnen zu Ihrem heutigen Geburtstag. Es ist etwas Schönes. Ich, Sie werden dann zu der Feststellung kommen, dass Sie sich eine schönere Feier gar nicht vorstellen können. Wir gratulieren Ihnen sehr, sehr herzlich. Wir werden Sie dann auch zum richtigen Zeitpunkt zu den weiteren Feierlichkeiten entlassen. So, jetzt gehen wir weiter. Herr Johannes Kruszynski!

**Johannes Kruszynski:** Vielen Dank! Herr Lintner, Sie hatten, glaube ich, vorhin noch einmal das Problem des Diskriminierungspotenzials angesprochen, insbesondere bei der Unterlassung von Infrastrukturunterhaltungen. Das sehe ich in der Tat auch so. Ich habe auch die große Sorge, dass wir, wenn wir das auf die Festschreibung eines Produktstandards ausweiten, dass wir nicht das Ganze vertraglich regeln können. Wir haben es bis heute nicht geschafft. Und es gibt natürlich auch ein natürliches Eigeninteresse des Betreibers der Infrastruktur. Das kann man ja sogar verstehen. Aber, Sie haben es sogar konkretisiert, Sie haben ja auch gesagt, man kann damit natürlich auch trefflich durch Unterlassung, die Konkurrenten in ihrer Produktion unwirtschaftlich werden lassen. Auch so etwas soll es geben, habe ich gehört. Da bin ich der Meinung, dass solche Produktionsstandards festzuschreiben sind. Natürlich nicht festzuschreiben sind, in der Form, dass wir das jetzt für 100 Jahre machen und wenn dieser berühmte eine großen Produktionsbetrieb als Gleisanschließer dichtmacht, dann muss das natürlich überprüft werden. Aber dieses hatte ich in meinem Statement, glaube ich, auch schriftlich dargelegt. Da bin ich schon der Meinung, das muss ganz konkret und ganz direkt mit einer Institution beim Netz im Land oder einem Netzbeirat, wie man es auch nennen will, gemacht werden. Ich sehe, das Diskriminierungspotential auch noch gegeben, Sie haben es angesprochen, bei den Nebenservicebetrieben. Das geht natürlich runter bis zu den Bahnhofsgebäuden, Bahnhofsausgestaltungen. Wir kennen das selbst bei neuen Strecken, die heute gebaut werden oder praktisch neu gebaut werden, die schon mal stillgelegt waren. Da werden Bahnhöfe ohne Lautsprecheranlagen gebaut, das ist eigentlich ein Anachronismus, wo heute jeder schon ein Handy hat. Da wird erklärt, so etwas rechnet sich nicht für uns als Infrastrukturunternehmen, das müssen wir eben hinnehmen. Es werden auch keine Weichenheizungen eingebaut und wenn natürlich in jedem Winter bei rauer Luft, an der Küste vornehmlich, wenn dann die Weichen durch die Luftfeuchtigkeit schneller festfrieren, dann haben wir ständig Verspätungen. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Das sind eben solche Fälle, die Sie sicherlich auch gerade ansprechen wollten. Und da bin ich der Meinung, so etwas muss rausgelöst werden, das muss tatsächlich durch eine neutrale Kommission festgelegt werden. Das kann ich nicht in einem Vertrag regeln lassen, zu dem die zweite Unterschrift wahrscheinlich nie erfolgen wird. Ich glaube,

das waren die Fragen, die noch einmal ganz gezielt an den Anwender gestellt werden.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Kruszynski. Jetzt gehen wir weiter zu Herrn Hans Leister. Bitte!

**Hans Leister:** Ja, meine Damen und Herren, ich fange wieder mit der Europäischen Union an. Auch das Stichwort „Frankreich“ ist ja schon vorher in der ersten Runde gefallen, in meine Richtung, ich verstehe das schon immer richtig. Ich muss da auch mit einem Missverständnis aufräumen. Es gibt keinen privaten französischen Konzern Connex, der Tag und Nacht überlegt, wie er den deutschen Schienenverkehrsmarkt aufrollt. Das ist umgekehrt. Es gibt in Deutschland Eisenbahner, die Kapitalgeber und Gesellschafter überzeugen müssen, dass man in Deutschland mit Eisenbahnen ein Geschäft machen kann. Und dieser Beweis wird im Moment immer schwieriger. Das sage ich hier auch ganz offen. Und es hilft auch nicht unbedingt weiter, wenn der Betreiber des Schienennetzes in Paris vorstellig wird und sagt: „Nehmt den mal ein bisschen an die Kandare, der wird uns zu frech hier“. Ich rede jetzt hier ganz deutlich. Das, was ich bei der letzten Anhörung gesagt habe, wurde kopiert und als Beschwerde nach Paris geschickt. Aber so verprellt man privates Kapital, das ist der Punkt. Ich kann das aushalten und ich werde auch mit meinem Gesellschafter klarkommen. So verprellt man privates Kapital, was wir dringend brauchen. Das ist der Punkt. Im EU-Vergleich war Deutschland sicherlich mal führend. Deshalb haben wir ja auch so viele Eisenbahnverkehrsunternehmen. Allerdings so richtig entwickeln tun die sich auch nicht. Das sind eher Kümmerpflanzen, in vielen Fällen. Und so richtig Geldverdienen und Spaß machen tut es auch nicht, dazu wirken die Abwehrstrategien zu deutlich. Es gibt natürlich Länder in der Peripherie, wie Dänemark, Schweden, vielleicht auch die Niederlande, obwohl Peripherie ist da schon etwas fraglich, ob das Wort richtig ist, die Netz und Betrieb getrennt haben, und es fällt natürlich schon auf, dass das in Deutschland marktbeherrschende Unternehmen, dort die Güterverkehrssparten übernimmt oder übernehmen will. Also ist offenbar die Trennung eine gute Basis für Geschäfte, sonst würde man das ja nicht tun. Das sehen wir genauso. Und deshalb ist das eigentlich die Vorzugslösung. Jede Regulierung ist eine feine Sache, aber kann das letztlich nicht ersetzen. Das Diskriminierungspotential, das viel beschworene, ist damit natürlich nicht weg. Und wegrationalisierte Infrastruktur braucht man auch nicht mehr regulieren. Wenn keine Fahrmöglichkeiten mehr da sind, weil die Überholgleise oder die Ausweichgleise weg sind, dann hat sich das Problem auch erledigt und dann wird ein Güterzug eben gar nicht mehr fahren können, tagsüber. Bei der Fahrplanauskunft mehr Regulierung zu machen, würde ich eigentlich eher abraten. Warten wir doch ab, ob man nicht unter den Unternehmen tatsächlich noch eine Einigung hinbekommt. Wir haben ja auch das Wettbewerbsrecht auf unserer Seite, muss ich hier jetzt sagen. Sie sehen mein Zögern, neuer Regulierungen und zusätzlicher Regulierung das Wort zu sprechen. Das ist nicht das eigentliche Ziel. Wir wollen keine Prozesse führen, sondern wir wollen, wir sind Eisenbahner, wir wollen ein Geschäft machen und wollen Eisenbahn fahren. Beim Netzpreis ist es natürlich vielleicht ein bisschen etwas anderes. Es ist ein natürliches Monopol, das wurde schon angesprochen. Der Preis dafür, noch dazu in einem integrierten Unternehmen, ist vielleicht schon etwas, was man begutachten sollte, was sicherlich auch öffentlich diskutiert wird. Aber auch hier gilt: Man braucht langfristige Planungssicherheit, sonst wird privates Kapital sich nicht dafür interessieren. Und im EU-Vergleich hat Deutschland natürlich relativ hohe, um nicht zu sagen, sehr hohe Trassenpreise. Die EU-Empfehlung, letztlich Grenzkosten zu verlangen, ist in Deutschland nicht umgesetzt, sondern wir haben, …. na ja, Vollkosten haben wir eigentlich auch nicht, weil die Instandhaltung offenkundig nicht aus den Trassenpreisen finanziert werden kann. Man sieht das ja am Netzzustand. Die Qualitätsansprüche an das Netz bzw. leistungsabhängige Trassenentgelte, Herr Lintner, das ist natürlich das ganz wichtige Stichwort, das wurde hier ja auch schon angesprochen. Wir brauchen Kundenrechte, eine Kundenkarte vom Netz für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, nicht nur eine Kundenkarte gegenüber den Fahrgästen als Kunden, sondern gegenüber den Netznutzern als Kunden. Und wir brauchen genau die gleichen Regularien, um eine gute Netzqualität zu erreichen. Das würde auch die Qualität des Netzes tatsächlich verbessern, wenn Sie sich vor Augen führen, dass sich heute ja für Netz eigentlich eine qualitätssteigernde Maßnahme nicht rechnet. Man muss nicht einstehen für Qualitätsmängel, und insofern lohnt es sich auch nicht, Geld zu investieren für Qualität. Grünschnitt ist das markanteste Beispiel. Bei Bäumen, die vorher nicht beschnitten werden, da fallen die Äste auf die Oberleitung, und dann ist der Verkehr unterbrochen. Wenn man das vorbeugend tut, dann sind die Störungen weitaus geringer. Nur das rechnet sich nicht, weil die Störung für DB-Netz finanziell nicht weiter schlimm ist und das vorher Rückschneiden aber Geld kostet. Insofern wird es nicht gemacht. Ganz konkret: Bei unserer bayerischen Oberlandbahn hat der Geschäftsführer zur Selbsthilfe gegriffen. Dort war auch das Thema, dass die Strecke schon fast zuge-

wachsen war, was nicht nur die Gefahr möglicher Streckensperrungen durch umgefallene Bäume hervorgerufen hat, die auch tatsächlich eingetreten ist, wir haben ein Fahrzeug schwer beschädigt bekommen, durch einen Baum. Sondern auch der Lack der Fahrzeuge hat extrem gelitten, wenn immer die Bäume daran schaben, armdicke Äste, kann man nach jedem halben Jahr sein Fahrzeug neu lackieren. Wir haben vorne und hinten ein Fahrzeug hingestellt, dass die Strecke unbefahrbar war und kein Fahrzeug sich drin befunden hat, wir haben das dem Fahrdienstleiter gesagt und haben die Bäume weggeschnitten. Solche Selbsthilfe kann aber nicht die Regel sein. Wir brauchen vernünftige Regularien und einen vernünftigen Qualitätsstandard im Netz, und darauf warten wir eigentlich noch. Ein unabhängiger Netzdienstleiter würde das ganze vielleicht ganz selbstständig tun. Bei einem integrierten Konzern habe ich meine Zweifel.

**Vorsitzender:** Ja, jede Bahnfahrt soll ja auch ein Stück Abenteuer sein, wenn man sich im bayerischen Oberland bewegt. Also insofern ist es auch eine Abenteuerfahrt. Man kann wahrscheinlich nur in dieser Form auch reagieren, um das Ganze so darzustellen. Ja, Herr Rolf Lutzke, Sie sind der Nächste!

**Rolf Lutzke:** Letzteres reizt ja wirklich, Herr Leister. Ich hatte auch einmal etwas Vernünftiges gelernt, ich bin auch preußischer Eisenbahnbeamter in der Altonaer Königlich-Preußischen-Eisenbahndirektion. Vorstellbar ist das, was Sie hier darstellen, sage ich mal aus dem tiefsten Beamtenherz, mein Kollege von der AKN guckt, vorstellbar ist das doch nicht, was Sie hier erzählen. Ich will es nur mal so bewenden lassen. Wenden Sie sich vertrauensvoll an die Eisenbahngewerkschaft. Wir prüfen es mal nach, wie es mit den Bäumen ist, die da auf Oberleitungen fallen, und dann reißt die Oberleitung ab, und dann ist das betriebswirtschaftlich noch rechenbar. Ich weiß nicht. Das sind so Sachen, da tun Sie dem Kollegen Fahrdienstleiter, der die Strecke betreut und allen möglichen Leuten auch ein bisschen Unrecht. ….. Das weiß ich nicht, …. ich will es nur mal sagen. Soweit zu diesem Abenteuer, das war ein bisschen abenteuerlich. Herr Fischer, er hat nicht vom Westerland gesprochen. …… So richtig glauben kann ich es nicht, so richtig nachvollziehen und glauben kann ich es nicht, muss ich Ihnen ganz ehrlich sagen. Punkt! Geben wir vertrauensvoll an die Transnet, wir wollen ja Bindeglied sein, haben wir vorhin hier festgestellt. Ich möchte einen Aspekt ansprechen, der sicherlich ernsthaft, wirklich sehr ernsthaft, zu überlegen ist: Das ist die gesamte Frage der Entwidmung. Da mache ich keinen Hehl daraus, das auch die Transnet, lange und immer wieder intensiv über diese Frage nachgedacht hat. Wir neigen dazu, das so ähnlich zu sehen, wie Dr. Henke das formuliert hat. Es ist ein Thema mit sehr vielen Folgeproblemen auch. Herr Leister hat das auf seinen Brandenburger Erfahrungen - diese Draisinengeschichte, wie Sie vorhin nannten - gesagt: Das sind wahnsinnige komplizierte Vorgänge. Sie müssen sich nur eine Frage stellen. Jetzt bin ich aber nicht bei der Oberleitung unter Bäumen. Aber so ähnlich verhält es sich auch. Sie müssen es ja finanzieren. Sie brauchen, um eine Eisenbahn fahren zu lassen, einen Mindeststandard. Der ist ja geboten. Das müssen sie auch irgendwie finanzieren. Also, sie müssen irgendwo denjenigen haben, der das Geld bezahlt, sei es das, wie Helmut Schmidt es mal gesagt hat, das bezahlt der Bund. Das ist die zentrale Frage bei der Bundesbahn, bei dem Eigentümer Bund. Aus dem Fokus dürfen Sie hier nicht herauslassen, das sind die NE-Bahnen. Also die AKN sitzt ja hier, eine sehr alte traditionsreiche Strecke, von den Dänen noch gebaut und aufgelassen. Sie ist Netzbetreiber. Die AKN ist auch Netzbetreiber. Das heißt, auch dort könnte sich der Fall ergeben, dass damit mal kein Interesse für die AKN ist. Was machen sie dann mit dem Netz? Das könnte aber verkehrstechnisch für Schleswig-Holstein sehr wirkungsvoll oder sinnvoll sein. Das zeigt, und da muss man, auch mit Stolz sage ich da mal, mit der Connex-Gruppe diese Querverbindungen, als Norddeutscher weiß ich, wovon ich da rede, dass ist, wenn Sie von Husum nach Kiel mussten, mussten Sie über Hamburg fahren, dass das endlich gelöst ist, das muss ich ganz ehrlich sagen, das ist etwas Tolles. Also, das muss man sich genauer ansehen. Der Elfer ist eventuell zu schwach, das gebe ich ganz offen zu, der ist eventuell an dieser Stelle zu schwach, dies haben wir diskutiert. Das will ich Ihnen hier von Seiten der Gewerkschaft ganz offen, auch an dieser Stelle sagen, ohne dass wir jetzt ein konkretes Petitum ausgearbeitet haben. Ein letzter Satz, das ist die ganz schwierige Frage der Doppelmandate. Die Gewerkschaften sind angesprochen worden. Wir sind hier nicht auf dem juristischen Kolleg. Aber, ich erinnere nur daran, ……. Das ist sehr kompliziert, Herr Fischer! Ich will auch keine gewerkschaftspolitische Debatte um Mitbestimmung. Ja! Bloß eines möchte ich, ich möchte erst mal an den Ausschuss appellieren, Sie berühren eventuell mit der Doppelmandatschaft in Ihrer Lösung, die Sie jetzt hier haben, auch die Frage der Deutschen Mitbestimmung. Das sind alles Fragen, sehen Sie, die wir äußerst schwierig sehen. Wir haben es Ihnen gegenüber eher politisch argumentiert. Dahinter steckt aber noch weitaus tiefer die Problematik der Mitbestimmung. Sie müssen sich einfach vorstellen, das Recht der Gewerkschaften, Leute zu entsenden. Das ist ein Problem. Das

Problem. Das müssen Sie lösen. Und dann kann auch sein, dass also ein Gewerkschaftsvorsitzender zwei Mal entsandt wird. Wo greifen Sie ein? Er lacht! Wir wollen es ja nicht. Aber es ist eine spannende Geschichte. Okay, vielen Dank, Herr Oswald!

**Vorsitzender:** Herr Prof. Hopt, Sie wollten dazu eine Bemerkung machen!

**Prof. Klaus J. Hopt:** Und wirklich auch nur einen Satz. Ich wollte Ihnen eigentlich eine Vorgabe geben, denn das war die Forderung der Gewerkschaften, dass der Aufsichtsrat, der ja mitbestimmt ist, dass die eben in bestimmten Sachen mitbestimmen dürfen und zwar in solchen Sachen zustimmen. Insofern kommt Ihnen das nur entgegen.

**Rolf Lutzke:** Ich merke schon….

**Vorsitzender:** Sie dürfen mich um das Wort bitten, und ich gebe es Ihnen auch, Herr Lutzke. Wir sind ja hier im Parlament.

**Rolf Lutzke:** Pardon! Wir sind auch leidenschaftliche Gewerkschafter. Das weiß ich, dass wir das gefordert haben. Das Problem ist aber wirklich die Doppelmandatschaft an dieser Stelle. Das ist wirklich ein Problem, so von der Forderung. Das sehen wir in der Tat als sehr kompliziert an.

**Vorsitzender:** Ja, ich finde, so etwas sollte auch das Hin und Her möglich machen. Frau Suckale, Sie haben das Wort. Bitte!

**Margret Suckale:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielleicht darf ich gleich anschließend zum Doppelmandat, weil ja auch Herr Schmidt gefragt hat, warum es so wichtig sei, für die Bahn, diese Doppelmandate überhaupt zu haben. Ich glaube, das ist einfach generell in jedem Konzern eine typische Organisationsform, das wird Herr Prof. Hopt auch bestätigen. Das finden Sie bei Daimler Chrysler genauso wie beim RWE, dass die Tochtergesellschaften eben in Ihren Aufsichtsräten die Holding-Vorstände zum Teil sitzen haben. Und übrigens nicht nur die Holding-Vorstände, sondern genau wie Herr Lutzke das eben gesagt hat, eben auch häufig die gleichen Personen auf Gewerkschaftsebene, um da eine gewisse Kontinuität zu haben. Insofern haben wir uns natürlich schon die Frage gestellt: Warum werden wir jetzt hier beschnitten? Ist das so ein taktisches Konzernierungsverbot, wenn es plötzlich heißt, wir können hier diese Doppelmandate nicht mehr haben. Wir haben natürlich auch ein bisschen auf dem Gebiet geforscht und haben uns dann aber erklären lassen, dass es das durchaus auch in anderen Branchen gibt, insbesondere im Kreditwesenbereich, wo es auch solche Form von Teilentherrschung gibt. Und insofern haben wir dann den Schluss gezogen, dass hier offensichtlich nicht die Pioniere sind und da es im Kreditwesenbereich ja, soweit man das von außen wahrnehmen kann, vernünftig läuft, können wir uns das eben vorstellen, mit dieser Einschränkung. Allerdings muss man ganz klar sagen, und ich muss es hier an der Stelle noch einmal betonen: Wir reden immer über zwei Bereiche, zwei wichtige Bereiche, zweifelsohne, nämlich einmal das Wegeentgelt, also im Grunde genommen, auch das Entgeltsystem. Und da war mir auch eine Frage gestellt worden, hinsichtlich der Preisfestsetzung. Ich bin ein bisschen verwundert, an der einen oder anderen Stelle. Wir haben es vorhin auch schon Mal gehört, was Investitionen angeht. Man hat so ein bisschen den Eindruck, wenn man vielleicht als Außenstehender hier hereinkommt, dass die Bahn, was Investitionstätigkeit angeht, aber auch, was Preisfestsetzung angeht, im völlig freien Raum agiert. Meine sieben Jahre bei der Bahn haben mich eigentlich eines ganz anderen belehrt. Also bei den Investitionen wissen sie alle, dass wir Finanzierungsvereinbarungen schließen, und dass der Bund ggf. auch die Länder ein erhebliches Wort mitreden. Und genauso ist es auch bei der Preisfestsetzung. Sie haben es gesehen beim Trassenpreissystem 98. Ein System, das wir dann modifiziert haben, nachdem wir es verschiedenen Bereichen vorgestellt haben, den Kartellämtern, der Verkehrsministerkonferenz usw. Wir sind da natürlich in einem ganz großen Abstimmungsverfahren. Und ich kann nur sagen, die Schlagzeilen der letzten Tage haben wieder belegt, dass es nicht nur formale Gremien sind, die hier und da mal ein Wort mitreden. Also, insofern meine ich, dass die Preisfestsetzung nichts ist, was wir im freien Raum beschließen. Etwas anderes ist es bei der Fahrplanerstellung und bei der Trassenvergabe. Ich kann mir im Moment rein praktisch noch nicht vorstellen, wieso so etwas überhaupt in die Gremien gelangt, denn Sie wissen alle, viele von Ihnen sind ja viel vertrauter mit der Bahn als ich, viel länger dabei, wie aufwendig so ein Fahrplanerstellungsprozess ist. Ob ein Gremium da im Endeffekt noch etwas verändert, wenn ihm das Buch, an dem man anderthalb Jahre gearbeitet hat, vorliegt, das kann ich mir rein praktisch nicht vorstellen. Insofern möchte ich noch einmal daran erinnern, dass wir hier gar nicht in dem Sinne über Vorstandsthemen sprechen. Dann noch eine Frage, die kam, glaube ich, von Herrn Fischer, was ich davon halte, eine Art Programmsatz einzuführen, wie es auch § 1 TKG vorsieht. Ich meinte, ich hätte das vorhin schon mal gesagt, aber offensichtlich nicht deutlich genug. Ich glaube nicht, dass so ein Programmsatz viel bewirken würde. Ich hatte an der Stelle gesagt, für mich ist immer

wichtig, was drin ist und nicht, was als Preisschild sozusagen daran klebt. Wichtig ist eben, dass die Regulierung tatsächlich gelebt wird. Wir haben darüber gesprochen. Eine Reihe von Gremien, von Ausschüssen, von Agenturen, die hier die Regulierung durchführen, und zwar sehr effektiv durchführen werden, und in sofern meine ich, ist es nicht notwendig hier einen zusätzlichen Paragrafen einzuführen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Sie haben die doppelten Zwischenrufe der beiden Oppositionsführer aufgenommen?

**Margret Suckale:** Ich habe noch nie einen Sinn darin erkannt, Dinge aufzunehmen, von denen ich keinen besonderen zusätzlichen Wert erkennen kann.

**Vorsitzender:** Gut! Jetzt, der nächste Beitrag, Dr. Jan Werner. Bitteschön!

**Dr. Jan Werner:** Ja, vielen Dank! Ich bin gefragt worden zur Rechtskonformität, zur Trassenregulierung und zusammengezogen zu Netzqualität und Haftung. Zur Rechtskonformität kann ich mich weitgehend den Ausführungen von Prof. Hopt anschließen. Ich möchte dazu praktisch, wo er aufgehört hat, noch ein paar Ergänzungen machen, was das denn jetzt konkret für diesen Gesetzentwurf bedeuteten würde. Ich muss Ihnen leider, es geht ja um die Umsetzung von Richtlinien, erstmal ein paar Artikel noch einmal benennen aus den Richtlinien, um zu verdeutlichen, worum es dabei geht. Es gibt zwei Richtlinien, die auch unterschiedliche Inhalte haben, und wo man sich auch klarmachen muss, warum es Anforderungen aus zwei verschiedenen Bereichen gibt. Der erste Bereich geht eher um die Organisation des Eisenbahnwesens. Es ist die 91/440. Die kann aber nicht isoliert betrachtet werden ohne die Anforderungen der 2001/14. In der wiederum finden sich nämlich auch organisatorische Vorgaben im Hinblick auf Trassenentgeltfestsetzung und eben die Trassenvergabe. Der Art. 4 Abs. 2 der 91/440 sagt erstmal, wir brauchen einen eigenverantwortlichen Infrastrukturbetreiber. Der Art. 6 Abs. 2 der gleichen Richtlinie sagt, das kann ein Betreiber sein, der innerhalb einer Holding liegt oder der getrennt ist, vollständig unternehmerisch getrennt. Der Art. 6 Abs. 3 besagt dann, wenn es den Betreiber, den Infrastrukturbetreiber, im Rahmen einer Holding gibt, dann bedarf es einer Funktionsübertragung bezüglich Trassenbepreisung und Trassenvergabe an Stellen oder Unternehmen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind. Das ist jetzt noch etwas im Unklaren. Die Klarheit kommt durch den Art. 4 Abs. 2 und den Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2001/14 rein. Einen davon, sie sind beide wortgleich, lese ich nur mal vor, den 4 Abs. 2, der 2001/14: „Ist der Betreiber der Infrastruktur rechtlich organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in diesem Kapitel dargelegten Aufgaben“ - das ist die Bepreisung - „von einer Entgelt erhebenden Stelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmungen unabhängig ist.“ Also, und das ist wichtig, es geht um Richtlinienrecht. Hier ist eine aus sich heraus verständliche, allerdings organisatorisch im Mitgliedsstaat noch umzusetzende Maßnahme für einen bestimmten Fall vorgegeben. Jetzt überlege ich: Was hat jetzt Ihr AEG dazu gemacht? Der Entwurf sieht vor, ich lese vor: 9 a Abs. 1: „Öffentliche Betreiber der Schienenwege müssen rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein,“ -soweit wäre alles korrekt- „soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft“. Diese Einschränkung kennt der europäische Gesetzgeber nicht, weder in dem Ausgangsfall Art. 6 Abs. 2 und 6 Abs. 3, dort wird von Unabhängigkeit von Entscheidungen gesprochen, noch in Art. 4 Abs. 2 und 14 Abs. 2 der 2001/14. Das heißt, Sie sagen in Ihrem Gesetz, es reicht Ihnen, wenn die Entscheidungsfreiheit die Zuweisung der Zugtrassen und der Wegeentgelte betrifft. Das ist aus meiner Sicht genau der Knackpunkt, denn dann verlagern Sie das Problem auf den Bereich dessen, was heute streitig ist, nämlich, wer bestimmt, welche Kapazität besteht, wer bestimmt, welche Trassennutzungsbedingungen bestehen, unabhängig davon, wie im konkreten Fall die Trasse bepreist und zugewiesen wird. Und an der Stelle genau ist aus meiner Sicht der Halbsatz zu streichen, um Ihr Gesetz formal weniger angreifbar zu machen. ……. Aber nicht in dem Art. 6 Abs. ……..

(Zwischenruf)

**Vorsitzender:** Bitte das Mikrofon benutzen, da der Zwischenruf nicht einmal hier vorne angekommen ist.

**Dr. Jan Werner:** Ich wiederhole ihn gerne. Also der Zwischenruf war, dass indem Art. 4 Abs. 2 darauf abgestellt wird, dass es um die in diesem Kapitel dargelegten Aufgaben geht. Aber das ist falsch, aus meiner Sicht. Ich könnte auch das andere vertreten, es ist trotzdem meine Auffassung, meine Auffassung nämlich, dass zunächst der Tatbestand beschrieben wird, wonach der Betreiber rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig sein muss und erst danach wird beschrieben, was geschieht, wenn er das nicht ist. Es geht nicht darum, dass die rechtliche,

organisatorische oder seine Entscheidungen betreffende Unabhängigkeit sich nur auf bestimmte Bereiche bezieht, sondern das ist generell aufgestellt, das ist in der 91/440 so und wird auch genauso dem Wortlaut nach aufgegriffen. Wer letztendlich darüber zu entscheiden hat, das sind weder Sie noch ich, sondern das wären Gerichte. Daher würde ich Sie kurz darauf eingehen, was kann denn passieren, wenn ich Recht habe und nicht Sie, wobei es genauso gut umgekehrt sein könnte. Wenn die Unabhängigkeit nicht gegeben ist, dann ist erstmal der Staat dran, denn der hat die Richtlinie nicht richtig umgesetzt. Das heißt, eingreifen könnte die Kommission, es gibt ein laufendes Vertragsverletzungsverfahren. Es würde wahrscheinlich aber noch eine Darlegung eines Wettbewerbers oder einer interessierten Partei bedürfen, damit die Kommission, die sehr schmal mit Kapazitäten ausgestattet ist, sich eines solchen Falles effektiv annehmen würde, nur als Risiko. Das zweite Risiko, und da bin ich auch bei Ihnen Herr Prof. Hopt, besteht darin, dass ja hier eine klare Konsequenz angeordnet wird, nämlich die klare Konsequenz: Dann werden diese Aufgaben von der entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, das heißt, nicht vom integrierten Infrastrukturbetreiber. Im deutschen Fall, nach AEG, werden aber die Preise von integrierten Infrastrukturbetreibern festgesetzt, also von der dann nicht zuständigen Stelle. So, und was passiert, wenn etwas von der nicht zuständigen Stelle entschieden wird, dann - ich kann es nicht sicher sagen - aber dann droht zumindest die Nichtigkeit dieser Festsetzung, weil sie eben nicht zuständig war. Und dieses ist sozusagen letztendlich das, was im Raume steht. Man muss aber auch sagen, Recht oder Rechtswidrigkeiten ergeben sich nicht von selbst. Es bedarf eines massiven Klägers. Ohne den wird es nicht gehen. Das kommt nicht von selbst zum Tragen. Das heißt, es hängt sehr viel davon ab, wie die Regulierung gelegt wird. Da bin ich bei Ihnen Frau Suckale. Sollte zum Beispiel, das ist jetzt rein hypothetisch, Herr Leister in den Aufsichtsrat der Netz-AG berufen werden und dokumentiert werden, dass sie offen ist für Dritte und sozusagen das direkte Beherrschungsverhältnis im Konzern gebrochen ist, dann würde man sozusagen Sie einkaufen, aber so, dass auch niemand etwas dagegen haben könnte, also vorausgesetzt Sie blieben bei Connex und wären im Aufsichtsrat. Dann würde man sozusagen dokumentieren, dass diese Netz-AG nicht den Konzerninteressen maßgeblich unterworfen ist. Und dann stellen sich ganz viele Fragen auch möglicherweise völlig anders. Zweiter Aspekt: Trassenpreisregulierung. Es ist mehrfach gefallen: Netz ist natürliches Monopol und kann damit in der Konstellation, die wir in Deutschland haben, auch nicht einfach Gegenstand wettbewerblicher Preisbildung sein. Theoretisch hat auch der Monopolist das Problem, wie setze ich meine Trassen ab und muss dann sehen, wie bekomme ich auskömmliche Preise hin, dass ich das in ein Optimum bringe. Das Problem ist, es funktioniert nicht, wenn es lang laufende Aufgabenträgerverträge gibt. Da ist sozusagen die Abnahme gesichert, und wenn die Abnahme gesichert ist, also die Preiselastizität der Nachfrage erstmal überhaupt nicht mehr gegeben ist, ja dann kann ich beliebig hinterher an der Preisschraube drehen. Und da ist keine wirksame Regulierung dagegen zu machen, auch weil der Aufgabenträger sich nicht wehren kann, weil er ja nicht die Preise des Netzes festlegen kann. Also da bedarf es einer Preisregulierung. Und wenn ich mir jetzt anschaue, was passiert: Es gibt eine extrem unstetige Entwicklung der Trassenpreise. Und es kann mir keiner erklären, dass die Kosten der Trassenbewirtschaftung von heute auf morgen sich um 20% geändert haben, aber solche Sprünge habe ich in den Preisen. Und damit kann aus meiner Sicht weder ein Aufgabenträger wirtschaften, Herr Wewers, Sie hatten es gesagt bei den Stationspreisen, noch ein Verkehrsunternehmen. Gleiches gilt, wenn Sie jetzt nicht nur an die Preise denken, sondern an die Nutzungsbedingungen. Das war Ihre Frage, Frau Rehbock-Zureich. Es ist nicht machbar, wenn sozusagen die Kapazitäten eingeschränkt werden oder die Geschwindigkeiten von heute auf morgen eingeschränkt werden. Ich bin bei Ihnen, Herr Prof. Basedow, dass das nicht auf ewig in einem Gesetz oder in einer Verordnung festgelegt werden kann. Es gibt aber Regulierungsoptionen dafür, die woanders auch eingeführt waren, die man hier problemlos aufgreifen kann. Zum Beispiel, dass es eine Betriebspflicht gibt, der Monopolinfrastrukturbetreiber ist in einer Betriebspflicht, das heißt, die Betriebspflicht definiert, welche Kapazitäten er gegebenenfalls, auch wenn man es im Rahmen einer Konzession regelt, zu welchem Preis bereitzustellen hat. Und wenn er von dieser Betriebspflicht runter will, dann muss er sich von dieser Betriebspflicht entbinden lassen. Sonst landet man bei dem Problem der Schlechterfüllung, das passt jetzt nicht ganz, also das langsame verrotten lassen der Gleise führt zwar im Einzelfall zunächst dazu, dass man sanktioniert wird, wenn es denn richtige Haftungsregelungen gibt, aber führt mittelfristig dazu, dass ich einfach die Streckengeschwindigkeit von 80 auf 60 auf 40 reduziere, auf dieser Basis den Fahrplan stricke und dann hinterher natürlich keinen Sanktionen mehr unterliege. Der Betreiber braucht dann für eine Strecke mit 40 wesentlich mehr Fahrzeuge. Das Ganze wird für alle teurer, der Verkehr wird ausgedünnt, die Trassenpreise steigen. Das ist eine Spirale nach unten. Und hier ist es aus meiner Sicht notwendig, dass es

eine Betriebspflicht gibt. Ebenso muss es bei der Preishöhe eine Obergrenze geben, die allerdings noch zu bestimmen ist. Die europäischen Richtlinien sehen vor, dass das Prinzip der Marginalkosten Anwendung finden soll und nur unter bestimmten Einschränkungen das Vollkostenprinzip Anwendung findet. Im Gesetz haben sie dazu überhaupt nichts geregelt. Sie delegieren das an den Verordnungsgeber der EIBV, überlassen es dem, ob der nun auf Vollkosten setzt oder auf Marginalkosten. Das ist aus meiner Sicht eine Unmöglichkeit. Sie müssten eine klare Vorgabe machen. Und Sie können es sich dann auch leichter machen. Sie müssen es ja nicht ausformulieren, sondern einfach nur dem Verordnungsgeber in die Ermächtigung reinschreiben. Gleiches gilt, was die Netzqualität angeht, das könnten Sie auch durch den Verordnungsgeber regeln lassen und ihn selber nur verpflichten, so etwas in der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung vorzugeben. Gleiches auch für die Haftung. Ich kenne jetzt allerdings nicht die allerletzten Eisenbahnbenutzungsbedingungen, aber sie zeichneten sich zumindest früher durch eine weitgehende Freizeichnung von Kardinalpflichten aus. Das ist aus meiner Sicht so nicht hinnehmbar und daher würde ich auch denken, nicht Sie als Gesetzgeber müssen ausformulieren, wie eine Haftung zu regeln ist, aber, dass es eine Haftung geben muss, und dass der Verordnungsgeber der EIBV diese zu regeln hat, dass sollten Sie vorgeben.

**Vorsitzender:** Ja, vielen herzlichen Dank! Jetzt würde ich Ihnen gerne, Herrn Bernhard Wewers, das Wort geben. Sie haben das Wort!

**Bernhard Wewers:** Vielen Dank! Eine Frage ist noch nicht beantwortet, und das ist die spannende Frage, ich glaube von Herr Friedrich, hätte MORA C verhindert werden können, wenn es das hier schon gegeben hätte? Ich versuch das Mal zu beantworten: Über MORA P, was ja das gleiche Modell im Personenverkehr war, vor drei Jahren, Stilllegung der Interregio-Linien. Ich glaube wenn wir damals diese Änderung gehabt hätten, hätten Sie uns nicht direkt geholfen. Damals war es mehr ein Problem der Finanzierung der Aufgabenträger und für die Unternehmen mehr eine Frage des Zuganges zu Personal und Fahrzeugen. Nicht die Frage „Zugang zur Trasse“, ein wenig, aber nicht so sehr. Ich glaube, dass entscheidend ist, da wird das helfen, was wir heute diskutieren, ob es gelingt einen Anbietermarkt mittelfristig überhaupt zu erreichen. Wir haben heute im Schienenpersonennahverkehr nach neun Jahren Regionalisierung ein bisschen Wettbewerb. 10% der Leistungen sind vergeben, und die Deutsche Bahn AG hat ihren Marktanteil von 97 % auf ca. 90 % reduzieren müssen, bei steigendem Volumen. Ich hätte ja gern die Zahl genannt, es gebe 260 Unternehmen, die in Deutschland auf der Schiene fahren würden. Das klingt so gewaltig. Wenn Sie genau hinschauen, dann sind es im Nahverkehr nur 10% der Strecken, der Kilometer. Und wenn Sie die Personenkilometer nehmen, dann sind vielleicht nur 5% wirklich vergeben. Also wir haben eigentlich gar keinen Wettbewerb. Was mir auffällt ist, in den letzten Monaten und Jahren, nach den ersten vielen Ausschreibungen, ist das Tempo deutlich langsamer geworden. Das hängt damit zusammen, dass ja die Länder viele lange Verträge abgeschlossen haben, dass die Fenster für Ausschreibungen ja auch gar nicht mehr so groß sind. Mir fällt auf, dass auf der Anbieterseite wir eigentlich nur drei Gruppen haben, die anbieten. Die „üblichen Verdächtigen“ nennen wir sie in Schleswig-Holstein. Das ist die Deutsche Bahn AG, die Connex-Gruppe und dann die Länderbahnen. Bei uns heißt sie AKN, woanders gibt es dieses Modell auch. Also haben wir eigentlich nur Konkurrenz zwischen einem privaten Anbieter und zwei Staatlichen bzw. Länderbahnen oder bundesstaatlichen Bahnen. Ich finde, das reicht überhaupt nicht. Das ist kein Anbietermarkt. Und das wäre die Antwort dann, dieses hilft mittelfristig, wenn es gelingt einen Anbietermarkt zu schaffen, wo Unternehmen Interesse haben, Geld zu verdienen. Herr Leister hat das schöne Wort genannt, auch Spaß dabei zu haben. Erst dann ist es ja möglich auszuwählen.

**Vorsitzender:** Ja, vielen herzlichen Dank, Herr Wewers! Jetzt habe ich hier noch die Nachfrage von Seiten des Kollegen Dirk Fischer. Bitte!

**Abg. Dirk Fischer:** Herr Vorsitzender, ich habe noch zwei Fragen, die sehr wichtig sind im Zusammenhang. Es können sich, wenn Sie denn wollen, Herr Wewers, Herr Leister, Herr Kruszynski, Herr Dr. Henke und Herr Dr. Werner äußern. Das erste ist das Problem, das natürlich in einem großen Unternehmen wie der DB AG, die personelle Darstellung von „Chinese Walls“ aus dem Peronalbestand möglich oder zumindest denkbar ist, dass aber kleine Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der personellen Darstellung der „Chinese Walls“ nachhaltig auf der Kostenseite überfordert würden. Deswegen an die Beteiligten die Frage: Ist dem so und was haben Sie für Lösungsvorschläge an den Gesetzgeber, auf dieses spezifische Problem zu reagieren. Das zweite, – wie auch immer das Strukturmodell sein wird - würde man eine Trennung vollziehen, hätten wir nach meiner Vorstellung ein Problem mit der Abgrenzung zwischen Netz AG und „Station und Service“. Diese ist ja nicht auf Anregung des Gesetzgebers gebildet worden, sondern auf Wunsch der DB AG. Aber heute ist die Abgrenzung an der Bahnsteigkan-

te. Und dann würden wir bei einer solchen Abtrennung eine Situation haben, wo hinterher das Netz zwar separiert ist, aber die Schnittstelle mit einer Fülle von für den Eisenbahnbetrieb notwendige Einrichtung dem Unternehmen DB AG unverändert zur Verfügung stehen würden. Und deswegen die Frage: Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schnittstellen beherrscht, ohne den Regelungen für das Netz, die wir ja jetzt gerade schaffen, unterworfen zu sein, was würde dieses am Ende bedeuten oder muss man sich nicht vorher eine völlig neue Schnittstelle ausdenken, die den Eisenbahnbetrieb sichert, mit allen dazu notwendigen Einrichtungen?

**Vorsitzender:** Ja, so jetzt schaue ich einmal, wer sich angesprochen fühlt. Herr Dr. Martin Henke!

**Dr. Martin Henke:** Ja, vielen Dank! „Chinese Walls“ für kleine Unternehmen. Ich hatte in meinem ersten Beitrag vorhin versucht darzulegen, dass es also für die mittelständischen Unternehmen ein großes Problem gibt. Es gibt Unternehmen in allen möglichen Größenordnungen. Das kleinste Unternehmen bei uns hat, glaube ich, zwei Beschäftige. Da würde die Trennung von Netz und Betrieb zur einer Art Trennung von Siamesischen Zwillingen führen. Das kann nicht so sein. Wir müssen eine Klausel in dem Gesetz haben, die sagt, dass nach der Wettbewerbsrelevanz ein Schnitt gesetzt wird, ab dem das Ganze durchgeführt wird, also diese doch auch kostenträchtigen Änderungen. Es gibt Unternehmen, wie die DB AG, die schon eine ganze Menge von Trennungsmaßnahmen vollzogen haben, ja auch in ihrer Unternehmensgröße. Das ist allerdings leichter zu gestalten, als für ein kleines Unternehmen. Und selbst für ein Unternehmen von der Größe beispielsweise der AKN, so riesig sind die Unternehmen auch nicht. Insofern bitte ich darum, hier eine Lösung einzuführen, die in die Richtung geht: Für Unternehmen nach Wettbewerbsrelevanz, für kleinere Unternehmen bitte nicht. Es kann immer, wenn es dort zu Problemen kommt, das auch durch eine entsprechende Initiative, beispielsweise der Aufsichtsbehörde, nachgeholt werden. Nur wenn es diesen Ärger gibt, und wir gehen davon aus, nach unseren Erfahrungen, dass das er in aller Regel bei diesen kleineren Unternehmen nicht auftritt, die fahren im Allgemeinen einen verträglichen Kurs für die wenigen externen Nutzer, die es da in diesen Netzen überhaupt gibt. Sie müssen auch folgendes bedenken: Es gibt eine ganze Reihe von Hafenbahnen, die im kommunalen Bereich sind. Die müssen öffnen. Das ist völlig klar. Das ist eine ganz klare Angelegenheit.
Aber, wenn Sie die Trennung von Netz und Betrieb – beispielsweise bei einem kleinen Seehafen – durchführen, dann führt das Kommunalrecht häufig dazu, dass Sie ebenfalls zwei völlig unterschiedliche Aufsichtsgremien haben. Diese Aufsichtsgremien, die erst noch gegründet werden müssen, haben einen gewissen Mindestumfang. Und es wäre in diesem Bereich eine Art Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für solche Gremien, die eigentlich eher abgebaut werden sollten, dort die gleichen Kriterien anzuwenden. Was Sie gerade angesprochen haben, Trennung „Netz“ und „Station und Service“: Natürlich ist es zunächst einmal Angelegenheit von Unternehmen, ihre Struktur selber zu bestimmen. Aber natürlich – muss ich auch sagen – aus der Sicht zahlreicher Nutzer, gibt es Probleme in dieser Trennung. Es ist in der Tat so, dass dort vielfach unterschiedliche Kriterien angelegt werden. Insbesondere muss man sagen, ist es sicherlich so, dass beim Netz erheblich transparentere Preise herrschen, als bei „Station und Service“. Das muss man ganz offen ansprechen. Wir begrüßen, dass der Gesetzentwurf verstärkt auch Teilbestände aus dem Bereich „Station und Service“ der Öffnung zuführt. Und ich rege auch an, dass man sich in Zukunft bei der DB AG Gedanken macht, wie man zu einer größeren Konkordanz in diesem Bereich kommt. Dabei will ich es an dieser Stelle bewenden lassen.

**Vorsitzender:** Ja, vielen herzlichen Dank. Jetzt gebe ich weiter. Ich glaube, der nächste, der angesprochen war, war Herr Kruszynski. Bitteschön!

**Johannes Kruszynski:** Ja, vielen Dank! Herr Fischer, ich antworte sehr gern auf diese Frage. Kleine Verkehrsunternehmen - ich sage einfach mal so pauschal kleine, ich glaube, der Begriff war vorhin auch von Herrn Dr. Henke gefallen – arbeiten mit Sicherheit höchst wirtschaftlich, sonst könnten sie sich gar nicht behaupten, auch wenn es integrierte Unternehmen sind, auch wenn es Unternehmen sind mit Betrieb und mit eigener Netzinfrastruktur. Wenn man so ein Unternehmen, das an der Grenze einer optimalen Losgröße arbeitet, auftrennt, müssen zwangsläufig die Kostenstrukturen steigen. Wir haben in Schleswig-Holstein darüber auch zwei Gutachten erstellen lassen, die zeigen das ganz eindeutig auf. Muss ich, glaube ich, hier nicht vertiefen. Die Tatsache lässt sich, glaube ich, sehr plausibel nachvollziehen. Ich muss dazu sagen, diese kleinen Unternehmen haben ja nicht die Segnungen am 01.01.1994 erfahren, den berühmten Altkostenblock abgenommen zu bekommen, wie die DB. Wir haben weiterhin das teure Personal, wir haben weiterhin die gleichen Pensionslasten wie früher die DB. Es gibt ja kein Bundeseisenbahnvermögen, das uns das abnimmt. Dafür müssen wir überall selber Sorge

Sorge tragen. Auch die Altlasten für Brücken und ähnliche Sachen. Also, insofern sind wir schutzlos dem Wettbewerb ausgeliefert. Wenn wir also trotzdem jetzt eine Wirtschaftlichkeit erreicht haben, dann möchten wir die nicht gerne durch ein neues Gesetz aufgeben. Und wenn das tatsächlich eintritt, dass wir jetzt höhere Kostenblöcke haben, dann denke ich mir, leidet die Wirtschaftlichkeit, und damit leidet der Wettbewerb. Wir haben weniger Anbieter. Und das wollen wir ja eigentlich nicht. Insofern plädiere ich auch, wie Herr Dr. Henke das schon sagte, für eine – ich sage das jetzt einmal einfach flapsig – Schutzklausel für kleine Unternehmen. Klingt ein bisschen niedlich, aber Sie wissen, was gemeint ist. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ja, vielen Dank. Herr Leister, Sie waren als nächster angesprochen? Ja!

**Hans Leister:** Zum Thema „kleine Netze“ - integriert oder nicht - , verweise ich nur auf das, was schon gesagt wurde. Wir sind ja mit beim VDV und haben diese Position miterarbeitet. Die Schnittstellen zwischen staatlicher Tätigkeit und privater Tätigkeit, so könnte man es ja auch formulieren, Herr Fischer, was Sie gemeint haben, die müssten natürlich richtig gewählt werden. Infrastruktur und alles, was natürliches Monopol ist, sollte staatsnah sein und die reine Beförderung von Menschen, von Gütern, das ist klassisch etwas, was Privatwirtschaft übernimmt. Und da liegt auch die richtige Schnittstelle. Also, Netz raus aus der Bahn und den Rest übriglassen in einem Konzern, das befürworte ich absolut nicht. Ich befürworte eine starke Deutsche Bahn, aber mit den Funktionen, die letztlich staatsnah sind, die infrastrukturnah sind und die für alle Unternehmen, die im Wettbewerb um Verkehr stehen, wichtig sind. Und das macht ja immerhin fast 70% der Eisenbahner aus. Wenn ich die Haltung der Kollegen in den Verkehrsunternehmen der DB, man unterhält sich ja auch einmal beim Bier, richtig interpretiere, dann wären viele eigentlich froh, wenn sie nicht im Konzern eingebunden wären, weil sie sich dann mehr auf den Markt konzentrieren könnten. Aber das ist vielleicht jetzt schon eine unzulässige Bemerkung.

**Vorsitzender**: Jede Bemerkung ist zulässig. Im Parlament darf Gott sei Dank noch immer alles gesagt werden. Das wird auch so bleiben. So, jetzt war Dr. Werner als nächster angesprochen. Bitte kurz und prägnant!

**Dr. Jan Werner:** Ich sehe es genauso. Es sollte eine Lösung für kleine Unternehmen geben, die verhindert, dass die Lösung, die für die große Bahn entwickelt worden ist, auf die kleinen übergestülpt wird. Die Wettbewerbsrelevanz sehe ich als schwierig an, denn es kann alles wettbewerbsrelevant werden, und dann muss man nachjustieren zu einem Zeitpunkt, wo man möglicherweise sich erst vor Gericht wieder findet, weil man erst dann feststellt, es wurde wettbewerbsrelevant. Mein Vorschlag wäre ein anderer. Führen Sie die Option auf eine entgelterhebende Stelle ein, für kleine Unternehmen, so dass ein kleines Unternehmen sagen kann, nicht die DB, oder ein Eigentümer, ein Bundesland, sagen kann, ich möchte für mein Unternehmen von dieser Option Gebrauch machen. Damit kann man ermöglichen, dass Trassenvergaben und Bepreisung an das Land wechseln und kann dann gleichzeitig gedanklich einen Konzessionsvertrag über die Infrastrukturbewirtschaftung mit dem eigenen Unternehmen schließen. Dann ist das Land aber zuständig, oder die Landeseisenbahnaufsicht, für Trassenpreise und für Trassenvergabe auf diesem Netz und das Unternehmen kann beliebig integriert bleiben, eben weil es diesen Kern herausgelöst hat, also die „1 b - Lösung“ der Europäischen Union verwirklicht hat. Ein Hinweis noch: Das Modell ist kurz skizziert, in der Antwort 1 b auf die Frage der Regierung und Frage 16 der Opposition. Bei der Frage der Schnittstelle schließe ich mich den Ausführungen von Herrn Leister an. Hier ist es passiert, dass der Gesetzgeber schlicht die Kataloginfrastrukturzugangsregelung der EU übernommen hat. Eigentlich hätte man auch einen Gestaltungsauftrag sehen können und sich selbst überlegen können, wo liegen Engpassinfrastrukturen zu, die jedes Eisenbahnunternehmen bedarf, damit es ein funktionierenden Markt gibt, das zu untersuchen, und dann eine Regelung dafür zu finden. Das wäre eigentlich die Lösung, die man angehen müsste, unabhängig von dem, was als Minimum vorgegeben ist, als Kompromiss von der EU.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Herr Wewers, Sie waren als nächster gefragt.

**Bernhard Wewers:** Zu der Schutzklausel für kleinere Unternehmen mag ich als Aufgabenträger wenig sagen. Vielleicht nur die Gegenfrage: Sind die Unternehmen wirklich so klein? Es sind gar nicht so kleine Unternehmen, AKN und andere. Ich halte das eigentlich auch für möglich, das da genauso konsequent zu machen. Zur zweiten Frage, Herr Fischer: Im Nahverkehr ist die Trennung zwischen „Station und Service“ und „Netz“ nicht sinnvoll. Sie ist eher kontraproduktiv. Die Dinge gehören zusammen. Sie werden auch von den Aufgabenträgern zusammen bestellt. Und wir haben es regelmäßig mit zwei sehr unterschiedlichen Philosophien zu tun. Unterschiedliche Preissysteme, unterschiedliche Vorstandsentscheidungen, und am Ende ist es für den Fahrgast und für uns ein System. Wir plädieren deswe-

gen intensiv dafür, diese Schnittstelle aufzuheben. Also „Station und Service“ und DB Netz AG zusammenzuführen.

**Vorsitzender:** Ja, ich danke Ihnen sehr herzlich. Und mein Dank gilt allen Sachverständigen. Ich habe mich noch etwas mit Herrn Johannes Kruszynski unterhalten und habe dabei festgestellt, dass die AKN, nicht von den Dänen gebaut wurde. Die waren bei der Gründung der AKN schon 20 Jahre, nämlich seit 1864, aus Schleswig-Holstein heraus. Das wollte ich noch sagen, damit da nichts Falsches bleibt. Lieber Herr Lutzke, Sie wollten noch eine Bemerkung machen?

**Rolf Lutzke:** Das werden wir in Altona prüfen, Herr Fischer!

**Vorsitzender:** Also, jetzt möchte ich mich zunächst bei allen Sachverständigen bedanken. Die Sachverständigen haben nicht nur durch ihre schriftlichen Beiträge eine großartige Arbeit geleistet, sondern sie haben auch heute durch ihre Anwesenheit, durch die Beantwortung der Fragen, wirklich zu einer tiefen Klärung weiterer Positionen beigetragen, und dafür möchte ich Ihnen sehr herzlich im Namen des Ausschusses danken. Ich möchte auch unseren beiden Dolmetscherinnen herzlich danken. Wir sagen Ihnen auch herzliches Dankeschön für Ihre Unterstützung bei der Übersetzung ins Englische. Vielen herzlichen Dank! Der Zeitplan schaut so aus, dass sich die Arbeitsgruppen innerhalb des Ausschusses in den nächsten Oktobersitzungen mit dem Thema befassen, um dann festzulegen, wann es im Ausschuss insgesamt beraten wird und dann natürlich den weiteren Lauf auch in das Plenum nehmen wird. Ich biete den Sachverständigen auch weiterhin den Dialog zu diesen Fragen und zu anderen Fragen an. Und den Kolleginnen und Kollegen, die doch bis zum Schluss ausgeharrt haben, danke ich sehr herzlich. Die Parlamentswoche ist noch lang; wir werden uns in dieser Woche noch mehrmals sehen. Herzlichen Dank, alles Gute, und ich danke dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Gastfreundschaft, die wir hier wahrgenommen haben, weil alle unsere Räume sonst belegt waren. Vielen herzlichen Dank, schönen Nachmittag!

**Schluss der Sitzung: 15.10 Uhr**

Eduard Oswald, MdB
**Vorsitzender**