

DEUTSCHER BUNDESTAG

15. Wahlperiode
Ausschuss für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Berlin, den 15. März 2004

Tel.: 227-32426 (Sekretariat)
Tel.: 227-31487 (Sitzungssaal)
Fax: 227-30017 (Sekretariat)
Fax: 227-30487 (Sitzungssaal)

Mitteilung

Achtung!
Abweichender Sitzungsort!

Die 39. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen findet statt am:

**Montag, dem 29. März 2004, 11:00 Uhr,
Nordallee/Schiffbauerdamm
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungsaal)
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus**

T a g e s o r d n u n g

Öffentliche Anhörung zu dem Thema „Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform“

insbesondere zu den Vorlagen

1 Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Leitlinien für die Vollendung der Bahnreform

BT-Drucksache 15/2156

Federführend:

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Mitberatend:

Rechtsausschuss

Finanzausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Karin Rehbock-Zureich [SPD]

2 Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Zurückdrehen der Bahnreform stoppen

BT-Drucksache 15/1591

Federführend:

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Berichtersteller/in:

Abg. Karin Rehbock-Zureich [SPD]

Hinweis:

Die Koalitionsfraktionen haben beantragt, ihren Antrag „**Die Bahnreform konsequent weiterführen**“ **BT-Drs. 15/2658** zusätzlich zum Gegenstand der Anhörung am 29. März 2004 zu erklären. Eine Beschlussfassung hierüber erfolgt voraussichtlich in der 37. Sitzung am 24. März 2004.



Eduard Oswald, MdB
Vorsitzender

Anlagen:

Fragenkatalog der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fragenkatalog der Fraktionen CDU/CSU und FDP
Sachverständigenliste

Fragenkatalog zur Anhörung am 29. März 2004
„Bahnreform – Bilanz und Perspektiven“

Fragenkatalog der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
an die Sachverständigen

1. Würden Sie die Bahnreform – gemessen an den mit ihr verfolgten Zielen (Verkehranteile der Schiene, Haushaltsentlastung, Sanierung der Bahn) – als erfolgreich bewerten? In welchen Bereichen sind diese Ziele erreicht worden? In welchen Bereichen sehen Sie Nachbesserungsbedarf? Wie hat sich dabei nach Ihrer Einschätzung die Privatisierung der Bundeseisenbahnen ausgewirkt?
2. Wie beurteilen Sie die derzeitige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur? Wie können die staatlichen Finanzmittel effektiver und effizienter verwendet werden ? Wie kann ein kostengünstigeres Netzmanagement, eine kostengünstigere Instandhaltung, Bestandsnetzerneuerung und ein kostengünstigerer Neu- und Ausbau des Netzes erreicht werden ?
3. Wie sollte nach Ihrer Auffassung – ausgehend von den Erfahrungen der Bahnreform – die Finanzierung der Schieneninfrastruktur durch den Bund künftig ausgestaltet werden?
4. In welchem Umfang und mit welchen Instrumenten sollte der Bund – ausgehend von den Erfahrungen der Bahnreform – künftig seine Infrastrukturverantwortung im Bahnsektor wahrnehmen?
5. Welche Wettbewerbsnachteile der Schiene bestehen im Gesamtverkehrsmarkt und wie können diese kurz- und mittelfristig behoben werden ?
6. Wo liegen nach Ihrer Auffassung die Chancen für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr? Wie wird sich der Wettbewerb in den verschiedenen Bereichen des Schienenverkehrs (Güterverkehr, Personenfernverkehr, Personennahverkehr) nach Ihrer Auffassung auswirken? Wird der Wettbewerb in allen Bereichen des Schienenverkehrs zu einer Verbesserung der Qualität von Transportleistungen führen?

7. Wie kann unter Beibehaltung des bisherigen finanziellen öffentlichen Engagements ein Verkehrsszuwachs im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienengüterverkehr erreicht werden. Sind hierfür Anpassungen im Organisations- und Rechtsrahmen notwendig und wenn ja, welche ?
8. Warum haben sich bisher kaum neue Anbieter im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gefunden ? Welche Funktionsdefizite weist der SPFV-Markt auf und wie können diese behoben werden ?
9. Können Sie kurz die Perspektiven einer künftigen Marktordnung für den Schienenverkehr in Deutschland und Europa skizzieren? Welche Rahmenbedingungen müssen hierfür bestehen?
10. Unter welchen Voraussetzungen halten Sie einen „Börsengang“ bzw. eine Beteiligung privater Investoren bei der DB AG verkehrspolitisch für vertretbar bzw. wünschenswert?
11. Wie kann der Bund künftig - unter den Bedingungen eines möglichen „Börsengangs“ bzw. einer Beteiligung privater Investoren bei der DB AG – seiner Infrastrukturverantwortung gerecht werden?
12. Welches konkrete Privatisierungsmodell (Gesamtprivatisierung, Privatisierung von Teilen der DB-Holding etc.) favorisieren Sie im Kontext der Fragen 1. – 12. Als abschließende und zusammenfassende Empfehlung?
13. Wie bewerten Sie die Empfehlungen der Task Force „Schiene“ im Hinblick auf einen diskriminierungsfreien Netzzugang und diskriminierungsfreie Trassenpreise für alle Bahnen?
14. Sind die Empfehlungen der Task Force „Schiene“ und das EU-Eisenbahnpaket hinreichend im Entwurf für ein „Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ (AEG-Novelle) berücksichtigt worden?
15. Wie schätzen Sie den Stand der deutschen Bahnreform im Vergleich mit Reformenansätzen in anderen EU-Mitgliedstaaten ein? Welche Reformansätze in anderen EU-Mitgliedstaaten können bei der Fortführung der Bahnreform in Deutschland beispielgebend sein?

**Fragen der CDU/CSU und FDP- Bundestagsfraktion
an die Sachverständigen**

1. Wurden die verkehrswirtschaftlichen Ziele der Bahnreform „Mehr Verkehr auf die Schiene“ entsprechend den Erwartungen erfüllt? Wie beurteilen Sie die verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Schienenbereiches innerhalb des Gesamtverkehrsmarktes? Welches sind die wesentlichen Ursachen und Zusammenhänge für Erfolge oder Misserfolge?
2. Wurden die finanzwirtschaftlichen Ziele der Bahnreform entsprechend den Erwartungen erfüllt und wie beurteilen Sie Aussagen, dass die Bahnreform dem Steuerzahler eine Ersparnis von ca. 105 Mrd. € gegenüber der Situation vor der Bahnreform erbracht habe?
3. Wie beurteilen Sie Erfolg oder Misserfolg des Infrastruktur-Finanzierungskonzeptes der Bahnreform? Sehen Sie Anpassungs- oder Änderungsbedarf?
4. Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Schienensektors in Richtung einer „Wettbewerbsbranche Schienenverkehr“? Welches sind die wesentlichen Ursachen und Zusammenhänge für Erfolg oder Misserfolg hinsichtlich des Ziels „Wettbewerb auf der Schiene“? Was sind aus Ihrer Sicht die Voraussetzungen, um zu einem wirklich ausgewogenen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt zu kommen? Sehen Sie eine Chance für mehr Wettbewerb auf der Schiene, solange das Netz integrierter Bestandteil des DB Konzerns ist?
5. Entspricht die strategische Ausrichtung des DB-Konzerns in ihrer Entwicklung seit 1994 den Vorgaben und Zielen der Bahnreform? Wurde der Kurs der Bahnreform konsequent beibehalten und wenn nein, welches sind die wesentlichen Abweichungen und welche Auswirkungen sind daraus zu erwarten? Halten Sie es für richtig, von der Option der 3. Stufe (Möglichkeit, die Holding aufzulösen, mit einer der 5 AGs zu verschmelzen oder auf diese AGs aufzuspalten) abzurücken?
6. Wäre eine materielle Privatisierung des DB-Konzerns sinnvoll und in der Konsequenz der Bahnreform? Wäre eine materielle Privatisierung in der jetzigen Struktur des DB-Konzerns in seiner Gesamtheit mit integriertem Netz möglich? Welche Voraussetzungen müssen aus Ihrer Sicht erfüllt sein, damit eine materielle Privatisierung möglich ist? Wie bewerten Sie die Varianten einer Privatisierung der Deutsche Bahn AG ohne Netz und mit Netz im Hinblick auf die finanzwirtschaftlichen und ordnungspolitischen Auswirkungen für den Bund?
7. Wie beurteilen Sie die Infrastrukturfinanzierung eines materiell privatisierten Unternehmens über zinslose Darlehen, Baukostenzuschüsse oder Aufstockung des Eigenkapitals? Sind aus Ihrer Sicht Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen des Bundes mit einem materiell privatisierten DB Konzern mit integriertem Netz über einen Zeitraum von 10 – 15 Jahren möglich und was wären die Voraussetzungen hierfür? Was passiert, wenn sich herausstellt, dass die jährlichen Zahlungen des Bundes nicht zur Erhaltung des Netzstandards ausreichen?

8. Wie bewerten Sie die Bilanz der Deutsche Bahn AG sowie die Kennzahlen, wie zum Beispiel ROCE, EBIT, Free Cash Flow, und das Verhältnis von Fremd-/Eigenkapital und hat ein Börsengang dieses Unternehmen aus Ihrer Sicht überhaupt eine realistische Chance? Welche Chance auf Akzeptanz am Kapitalmarkt hat ein Unternehmen, dessen Eigenkapitalquote kontinuierlich schrumpft? (1994: 29,6 %; 2001: 20,1 %; 2002: 12,4 %; 2003: 11,4 %)

