

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

(redigiertes)

Wortprotokoll
39. Sitzung

Berlin, den 29.03.2004, 11:00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Nordallee/Schiffbauerdamm,
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Eduard Oswald, MdB

Öffentliche Anhörung zu dem

Tagesordnungspunkt 1 **S. 14**

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Leitlinien für die Vollendung der Bahnreform

BT-Drucksache 15/2156

Tagesordnungspunkt 2 **S. 14**

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

Tagesordnungspunkt 3

S. 14

Antrag der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Bahnreform konsequent weiterführen

BT-Drucksache 15/2658

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

Schieneverkehrs zu einer Verbesserung der Qualität von Transportleistungen führen?

7. Wie kann unter Beibehaltung des bisherigen finanziellen öffentlichen Engagements ein Verkehrszuwachs 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 Reformansätzen 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 %)

**Sachverständigenliste zur Anhörung zur Bahnreform
am Montag, den 29. März 2004**

Prof. Dr. Horst Albach	Humboldt Universität
Klaus Daubertshäuser	Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG
Norbert Hansen	Vorsitzender Transnet - Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Dr. Martin Henke	Geschäftsführer Güterverkehr Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Dr. rer. pol. Jens Jahnke	Eisenbahndirektor Osthannoversche Eisenbahnen AG
Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann	
Dr. Martin Hüsing	Econex Verkehrsconsult GmbH
Dr. Gottfried Ilgmann	
Prof. Dr. Gerd Aberle	Justus-Liebig-Universität Gießen
Dr. Thomas Rössler	UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Dr. Jan Werner	Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Hans Leister	Firma Connex Verkehr GmbH
Dirk Flege	Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V.

Offenbach
-1-

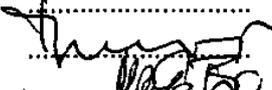
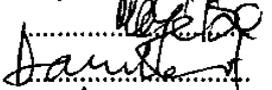
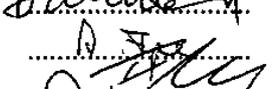
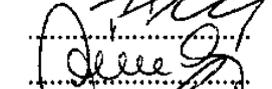
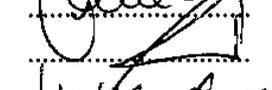
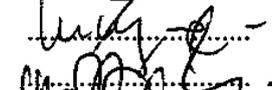
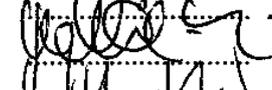
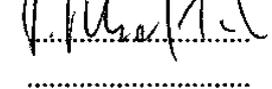
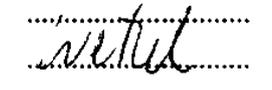
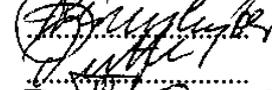
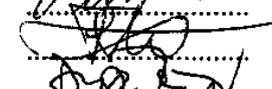
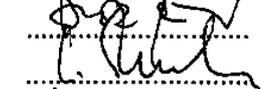
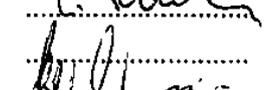
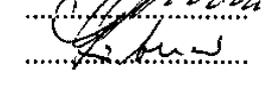
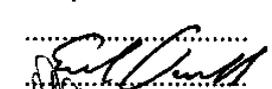
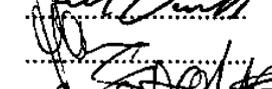
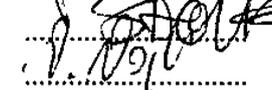
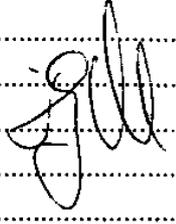
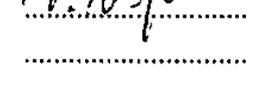
Deutscher Bundestag

Montag d 29 März 04 11 00

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

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

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
Abgeordnete(r)		Abgeordnete(r)	
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
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		Ortel, 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	.....
<u>CDU/ CSU</u>		<u>CDU/ CSU</u>	
Blank, Renate		Bauer, Dr. Wolf	.....
Brunnhuber, Georg		Börsen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Deittert, Hubert		Dobrindt, Alexander	.....
Ferlemann, Enak		Dörflinger, Thomas	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Eichhorn, Maria	.....
Fuchs, Dr. Michael		Girisch, Georg	.....
Götz, Peter		Grübel, Markus	.....
Hofbauer, Klaus		Heynemann, Bernd	.....
Kuhn (Zingst), Werner		Königshofen, Norbert	.....
Lintner, Eduard		Letzhus, Peter	.....
Minkel, Klaus	Lippold (Offenbach), Dr. Klaus W.	
Oswald, Eduard		Nitzsche, Henry	.....
Storjohann, Gero		Nooke, Günter	.....
Strothmann, Lena	Seib, Marion	.....
Vogel, Volkmar Uwe	Wittlich, Werner	.....
Wächter, Gerhard	Wülfing, Elke	.....

öffentlich
12-

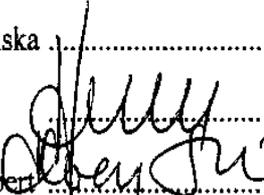
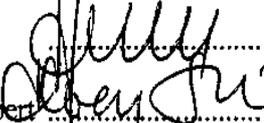
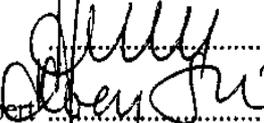
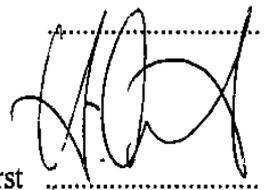
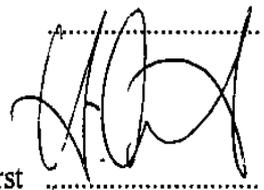
Deutscher Bundestag

Montag d. 29. März 04 11 00

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

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

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

-14-
öffentlich

Montag d 29. März 04 11 00

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

SPD

CDU/ CSU

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

FDP

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

.....
Lackner
Gerhard
.....
binne
SPD
.....
Lackner
Gerhard

.....
Worriyer
Fries
.....
CDU/CSU
CDU/CSU
.....
Worriyer
Fries

.....
Odenwahr
.....
" "
.....
Odenwahr

.....
.....
.....

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Unterschriftenliste der Sachverständigen
zu der Anhörung am 29. März 2004

Name	Unternehmen	Unterschrift
Prof. Dr. Dr. h.c. Horst Albach	Humboldt Universität <i>Berlin</i>	<i>Albach</i>
Klaus Daubertshäuser	Vorstand Marketing Deutsche Bahn AG	<i>K. Daubertshäuser</i>
Norbert Hansen	Vorsitzender Transnet - Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	<i>Norbert Hansen</i>
Dr. Martin Henke	Geschäftsführer Güterverkehr Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	<i>M. Henke</i>
Dr. rer. pol. Jens Jahnke	Eisenbahndirektor Osthannoversche Eisenbahnen AG	<i>Jens Jahnke</i>
Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann		<i>W. Pällmann</i>
Dr. Martin Hüsing	Econex Verkehrsconsult GmbH	<i>M. Hüsing</i>
Dr. Gottfried Ilgmann		<i>G. Ilgmann</i>
Prof. Dr. Gerd Aberle	Justus-Liebig-Universität Gießen	<i>G. Aberle</i>
Dr. Thomas Rössler	UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH	<i>Th. Rössler</i>
Dr. Jan Werner	Verkehrsclub Deutschland (VCD)	<i>J. Werner</i>
Hans Leister	Firma Connex Verkehr GmbH	<i>Hans Leister</i>
Dirk Flege	Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V.	<i>D. Flege</i>

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie sehr herzlich zur 39. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Anhörung zur Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform, insbesondere zu den Anträgen der Fraktionen von CDU/CSU und FDP, „Leitlinien für die Vollendung der Bahnreform“, zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen, „Die Bahnreform konsequent weiterführen“ und dem Antrag der FDP-Fraktion, „Zurückdrehen der Bahnreform stoppen“. Als Sachverständige begrüße ich sehr herzlich Herrn Prof. Dr. Gerd Aberle von der Justus-Liebig-Universität Gießen, Herrn Prof. Dr. Horst Albach von der Humboldt-Universität zu Berlin, Herrn Dirk Fliege von der Allianz Pro Schiene e.V., Herrn Norbert Hansen, den Vorsitzenden von Transnet, Herrn Dr. Martin Henke, den Geschäftsführer Güterverkehr des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Herrn Dr. Martin Hüsing von der Econex Verkehrsconsult GmbH, Herrn Dr. Gottfried Ilgmann, als Verkehrsexperten, Herrn Dr. Jens Jahnke, Eisenbahndirektor der Ostthüringischen Eisenbahnen AG, Herrn Hans Leister von der Firma Connex Verkehrs GmbH, Herrn Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann, unseren anerkannten Verkehrsexperten, Herrn Dr. Thomas Rössler von der UNICONSULT-Universal Transport Consulting GmbH, Herrn Dr. Jan Werner vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) und etwas später wird kommen Herr Klaus Daubertshäuser, der Marketing-Vorstand der Deutschen Bahn AG. Ich glaube, jetzt habe ich die Sachverständigen alle begrüßt. Weiterhin darf ich die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse, sowie die Vertreter der Bundesregierung, des Bundesrates sowie alle Gäste herzlich begrüßen. Für die Bundesregierung begrüße ich die Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Merten. Meine sehr verehrten Damen und Herren, im Jahr 1993, einen Tag vor Heiligabend trat ein Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes in Kraft, welches die Voraussetzungen für die grundlegenden Strukturveränderungen im Deutschen Eisenbahnwesen schuf, die wir zusammenfassend mit dem Begriff Bahnreform bezeichnen. Und wenige Tage später, am Neujahrstag 1994, da trat das Eisenbahnneuordnungsgesetz in Kraft, welches die zahlreichen Einzelregelungen enthielt, die erforderlich waren, um den Weg von der sogenannten Behördenbahn zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen zu ebnen. Und heute, 10 Jahre danach, ist es Zeit für eine Bestandsaufnahme. Dabei wollen wir nicht nur auf die damals privatisierte Deutsche Bahn schauen, sondern auf den Schienenverkehr

insgesamt. Wir wollen der Frage nachgehen, in welchem Umfang sich die mit der Bahnreform verbundenen Erwartungen erfüllt haben, welche Ziele wir erreicht, und, das ist glaube ich uns allen wichtig, was die Bahnreform dem Bürger, dem Staat, ja dem Fahrgast gebracht hat. Und wir wollen aber nicht nur Bilanz ziehen, sondern vor allem auch in die Zukunft blicken und uns mit der Frage befassen, wo Korrekturen und Ergänzungen erforderlich sind, welche Aufgaben noch zu bewältigen sind und wie wir kurz gesagt die Bedeutung des gesamten Schienenverkehrs in Deutschland wieder stärken können. Denn die Feiern zum 10jährigen Jubiläum der Bahnreform dürfen eben nicht vergessen lassen, in welcher schwieriger Lage sich der Schienenverkehr in Deutschland insgesamt befindet. Ich glaube aber, dass der Schienenverkehr sich in vielerlei Hinsicht auch positiv entwickelt hat, und ich nenne zum Beispiel auch den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs. Aber wir alle wissen übereinstimmend, dass viele Probleme vor uns liegen, und gerade in jüngster Zeit sind erhebliche Probleme durch den Ausfall der Einnahmen aus der LKW-Maut hinzugekommen. Und auch vor diesem Hintergrund müssen wir uns intensiv mit der Frage beschäftigen, wann und unter welchen Bedingungen, um nicht zu sagen um welchen Preis, die Kapitalmarktfähigkeit der Deutschen Bahn und damit die Voraussetzung für die materielle Privatisierung der dritten Stufe der Bahnreform erreicht werden kann. Dies ist auch Thema der Sachverständigen. Zu den Zielsetzungen der Bahnreform, ich nenne sie nur kurz: Das Thema Verkehr auf die Schiene, der wichtigste Punkt darüber heute zu reden. Das zweite Ziel war es, für mehr Wettbewerb bei der Eisenbahn zu sorgen. Und wir haben ja gerade die Vorlage von den Koalitionsfraktionen zum Thema Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, wo dieses Thema eine Rolle spielt. Ein weiteres Ziel war und ist es, eine spürbare Entlastung des Bundeshaushaltes zu erreichen. Auch diese Frage wird heute entsprechend mit im Mittelpunkt stehen. Dann wird sicher auch die Gesamtsituation der Bahn entsprechend behandelt werden. Die Fraktionen haben Fragenkataloge übermittelt, die allen als Teil der Tagesordnung vorliegt. Und der Bedeutung und der Komplexität des Themas angemessen, sind diese sehr umfangreich, so dass ich die Fragen nicht einzeln aufrufen kann. Da alle Sachverständigen vorab umfangreiche schriftliche Stellungnahmen übermittelt haben, ist es auch nicht erforderlich. Ich möchte mich bei allen Sachverständigen daher bedanken, dass sie hier die Materialien uns gegeben haben. Wir sollten die Zeit vor allem nutzen, um die Informationen der Sachverständigen in allen

wichtigen Punkten noch weiter zu vertiefen, sie zu erläutern und zu ergänzen. Und die Setzung der Schwerpunkte werden dann die Kolleginnen und Kollegen natürlich selbst vornehmen, so dass die einzelnen Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses vor allem die Informationen abrufen können, die sie für ihre politische Arbeit benötigen. Ich bitte Sie alle miteinander, den Versuch zu unternehmen, möglichst konzentriert auch gemeinsam zu arbeiten. In der Reihenfolge, wie ich sie eben begrüßt habe, werde ich nun die Sachverständigen bitten, ihre Positionen jeweils in einem kurzen Eingangsstatement zusammenzufassen. Wir waren uns einig, dass es drei bis fünf Minuten sein sollten, und ich würde dann auch bitten, dies ganz genau einzuhalten, weil ich sonst dann abläuten müsste, damit wir nachher genug Zeit für die Fragen haben und die Anhörung eben mit einer Fraktionsfragerunde beginnen. Und jetzt würde ich als Erstes sagen, wir beginnen wie vorgesehen mit Herrn Prof. Dr. Gerd Aberle. Bitteschön Herr Prof. Dr. Aberle, Sie haben das Wort!

Prof. Dr. Gerd Aberle: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete! Lassen Sie mich meine zusammenfassenden Überlegungen in sechs Punkten zusammenfassen. Erstens, man darf nie vergessen, welche extrem desolate Situation im Jahre vor der Bahnreform und in den Jahrzehnten vor der Bahnreform vorlag. Das wird gelegentlich in Vergessenheit geraten. Ich gehe davon aus, dass der fundamentale Umstellungsprozess im deutschen Eisenbahnsystem noch nicht abgeschlossen ist. Und ich möchte insbesondere darauf hinweisen, dass das Augenmerk doch immer noch deutlicher auf das System Schienenverkehr und nicht nur auf die Deutsche Bahn AG zu richten ist. Zweitens zur Kosten-Einsparungsdiskussion: Meine Damen und Herren. Dies ist ein leidiges und meines Erachtens auch überhaupt sehr unergiebiges Thema. Es sind Vergangenheitsentscheidungen vor allen Dingen im politischen Bereich gewesen, die zu diesen sehr starken Zahlungen letztlich geführt haben. Ich erinnere an die Höhe der Regionalisierungsmittel, ich erinnere an die Höhe der Altlastenerstattungen, ich erinnere an die Personalüberleitungsmittel. Das sind politische Vorgaben gewesen. Außerdem ist die Abgrenzung der einzelnen zuzurechnenden Positionen in den verschiedenen vorgelegten Auflistungen doch sehr unterschiedlich. Ich meine, wir sollten deutlicher, wenn wir uns die Deutsche Bahn ansehen auf die Erlössituation eingehen, denn die Erlössituation ist wenig zufriedenstellend. Ich meine aber, man sollte hier auch darauf hinweisen, dass es Systemprobleme im gesamten Schienenverkehr gibt und nicht nur bei der Deutschen Bahn, und das ist auch eine Begrün-

dung der unbefriedigenden Erlössituation. Drittens, Positionierung des Netzes: Das ist ja auch eine lange und kontroverse Diskussion. Eins muss man auf jeden Fall festhalten. Das Netz ist eine sogenannte „essential facility“, eine unabdingbare produktionstheoretische Vorbedingung für die Erstellung von Schienenverkehrsleistungen. Und das Netz ist gleichzeitig ein „monopolistic bottle neck“. Hieraus ergibt sich in einem Unternehmen vertikal integriert, dass das Netz auf jeden Fall, wenn es in einem solchen Unternehmen positioniert ist, ein erhebliches Diskriminierungspotenzial darstellt. Dies ist nicht wegzudiskutieren. Es ist eine andere Frage, inwieweit ein Diskriminierungspotenzial genutzt werden kann. Die Festlegung der Task Force halte ich, was die Regulierungssituation angeht, für unbefriedigend. Die geforderten „chinese walls“ haben sich in keinem Wirtschaftsbereich bisher als tragfähig erwiesen. Insofern glaube ich nicht, dass man mit „chinese walls“ regulierungstheoretisch nennenswert etwas bewirken kann. Dies bedeutet aber natürlich auch, dass, wenn eine Integration aus welchen Gründen auch immer erhalten werden soll, wir einen ganz erheblichen Regulierungsaufwand haben werden, um diese Ausnutzung des unbestreitbaren Diskriminierungspotenzials zu verhindern. Viertens, zur Entwicklung der Geschäftsbereiche: Wir wissen, dass insbesondere der Geschäftsbereich von DB Regio bei der DB AG sich im Grunde positiv entwickelt hat, natürlich durch die hohen Zahlungen der Regionalisierungsmittel, die ja keine Subventionen, sondern Auftragszahlungen darstellen. Wir wissen aber auch, dass dieser Markt gefährdet ist. Gefährdet einmal, dass die Anzahlung des Bundes eben in Frage gestellt werden, zum Zweiten aber auch dadurch, dass der Wettbewerb hier im Regionalverkehr eben sehr stark ist und man davon ausgehen kann und muss, dass in Zukunft die Marktanteile Dritter, und damit auch die Erlöspotentiale der DB AG, sich erheblich verändern werden. Schienenpersonenfernverkehr ist kein Markt, der noch ein Wachstumsmarkt darstellt. Dagegen sprechen schon die demographischen Entwicklungen. Das Problem ist nur, dass der Schienenpersonenfernverkehr sehr teuer produziert wird. Das ist das eine Problem. Zum Zweiten, die Erlössituation ist unbefriedigend, sicherlich auch durch eine an sich begrüßenswerte, aber betriebswirtschaftlich nicht unproblematisch hohe Rabattierung, die dort eben realisiert worden ist. Zusätzlich kommt noch die völlig unnötige Absenkung des Tarifniveaus im Jahre 2003, 1. Dezember 2003. Güterverkehr ist der Hoffnungsträger. Allerdings, meine Damen und Herren, muss man natürlich jetzt hier sehen, dass die Akquisition von Stinnes, für die einiges spricht, im Hinblick auf die Entwicklung der logistisch anspruchsvollen Märkte, dass die

Akquisition von Stinnes zunächst einmal auch wirklich über die entsprechenden Erlöse der Bahn jetzt finanziert werden muss. Das ist die eine Sache. Die zweite Sache ist, man darf nicht übersehen, dass es letztlich bei der Bahnreform um das Ding Schiene ging. Wenn in Zukunft Stinnes mit Nicht-Schienenverkehrsaktivitäten einen zentralen Beitrag zur Bahn leistet, so ist das zwar insgesamt für die DB AG positiv, aber es ist natürlich ein Problem, dass der Schienenverkehr hier etwas am Rande steht. Fünftens, bahninterne Veränderungen sind in erheblichem Maße erfolgt. Darüber kann man vielleicht später noch sprechen, weil hier Reorganisationsdinge stattgefunden haben. Und letztens die Börsenfähigkeit der Bahn, meine Damen und Herren, setzt voraus, dass eine wesentlich bessere Ergebnisfindung als derzeit vorliegt und dass vor allem ein nachhaltiger Gewinnprozess darstellbar ist für Investoren, nicht nur ein positives, operatives Ergebnis, sondern auch eine Dividendenzahlung in Aussicht stellen lässt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Ja wir danken Ihnen Herr Prof. Dr. Gerd Aberle! Ich wiederhole immer die Namen auch für unsere Zuhörer, weil von dieser Tribüne eben auch die Sachverständigen nicht in der Weise so unmittelbar gesehen werden können. Dann als Nächstes rufe ich auf, Herrn Prof. Dr. Horst Albach. Bitteschön Herr Prof. Dr. Albach!

Prof. Dr. Horst Albach: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich habe zu allen Fragen die uns übermittelt worden sind im Einzelnen Stellung genommen, mit einer Ausnahme. Und das war die Frage nach der zukünftigen Marktordnung im Schienenverkehr. Ich habe das bewusst getan, weil ich Betriebswirt bin und nicht mit einer so komplexen Frage schriftlich zitiert werden wollte. Ich will mich aber auf meine Eingangsbemerkungen konzentrieren. Erstens, mehr Wettbewerb auf die Schiene ist ein richtiges Ziel, weil mehr Wettbewerb immer gut ist. Mehr Wettbewerb auf der Schiene ist aber nicht nur aktueller Wettbewerb, sondern auch potenzieller Wettbewerb. Das ist in der Diskussion bisher auch in den Fragen und den Anträgen meiner Ansicht nach zu wenig diskutiert worden. Mehr aktueller Wettbewerb auf Nischenmärkten, z. B. auf „Rosinenstrecken“, ist ein Beweis dafür, dass der potenzielle Wettbewerb funktioniert und zwar auch dann, wenn der Marktanteil der DB AG auf dem gesamten Schienennetz eine dominante Stellung einnimmt. Zweitens, der Wettbewerb auf der Schiene ist verzerrt, solange der Fahrweg Verluste macht. Verluste entstehen durch zu hohe Kosten als Folge einer veralteten monopolistischen Netzstruktur. Wir nennen das permanente Kosten als Folge

zu niedriger Trassenpreise. Legt man das Jahr 2003 zu Grunde, dann hätten die Trassenpreise um 13,4 % höher liegen müssen, um kostendeckend zu sein. Das entspricht 0,34 Cent pro Tonnenkilometer oder Personenkilometer. Warum die Preise da nicht erhöht worden sind, ist eine Frage, die man der DB AG vorlegen sollte. Bei höheren Trassenpreisen, aber das muss man auch sehen, wird aktueller Wettbewerb auf der Schiene reduziert, ohne dass der potenzielle Wettbewerb darunter leidet. Drittens, mehr Wettbewerb auf der Schiene wird von manchen Experten als Folge der Einführung der Separierungslösung erwartet. Dabei werden die Gefahren der Separierungslösung nicht gesehen oder unterschätzt. Die Separierungslösung enthält starke Anreize zur Ausbeutung des Staates als Folge der Kollusion der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Trassenpreise zu drücken. Empirische Beispiele hat schon die Regierungskommission Bahn zitiert. Viertens, mehr wirksamer Wettbewerb auf der Schiene wird letztlich nur durch Internationalisierung des Wettbewerbs in Europa erreicht. Die DB AG hat mit ihrer Unternehmensstrategie „internationaler Anbieter von Transport- und Logistikdienstleistungen“, so nennt sie ja ihre Strategie, und mit dem Kauf von Schenker signalisiert, dass sie diesen Wettbewerb in Europa befürwortet und ihn auch verstärken will. Der Börsengang der integrierten Bahn ist Teil dieses strategischen Ziels. Ich halte diese Entwicklung für wichtig. Und letztens fünftens, die Integrationslösung, ist Bestandteil eines europaweiten Wettbewerbs auf der Schiene und führt meiner Ansicht nach mit Sicherheit zu oligopolistischen Strukturen des Wettbewerbs in Europa. Das wird zu Konzentrationsbewegungen der Bahnunternehmen kommen und zwar selbst dann, wenn es zu den aus der Wirtschaft bekannten Betriebsaufspaltungen kommt, also Besitzgesellschaften im direkten oder indirekten Mehrheitsbesitz des Staates und Betriebsgesellschaften, die Verkehrsunternehmen mit hohem Anteil privaten Kapitals. Oligopolistischen Märkten wohnt immer ein Anreiz zu kollusivem Verhalten zu Lasten der Kunden inne, nicht des Staates. Die Wettbewerbsaufsicht in Europa hat aber bewiesen, dass sie mit diesen Verhaltensformen in der Industrie erfolgreich umzugehen in der Lage ist. Manche Experten befürworten zusätzlich eine Regulierungsbehörde. Die bisherigen Erfahrungen mit Regulierungsbehörden für Netzmärkte im Ausland lassen Zweifel berechtigt erscheinen. Danke!

Vorsitzender: Wir haben Ihnen zu danken, Herr Prof. Dr. Albach! Und ich gebe das Wort weiter an Herrn Dirk Flege von der Allianz Pro Schiene. Bitteschön Herr Flege!

Dirk Flege: Meine Damen und Herren! Ich freue mich, Ihnen als Allianz Pro Schiene Geschäftsführer heute zur Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform Rede und Antwort zu stehen. Die Allianz Pro Schiene ergreift Partei für die Schiene. Parteipolitisch sind wir unabhängig. Von den 13 eingeladenen Sachverständigen sind sieben Mitglied bei uns. Die Allianz Pro Schiene hat also die Sachverständigenmehrheit und die ist fraktionsübergreifend. Innerhalb der Allianz Pro Schiene gibt es einen Konsens über die Ziele der 1994 gestarteten Bahnreform. Die beiden Hauptziele Mehrverkehr auf der Schiene und finanzielle Entlastung des Bundeshaushaltes waren und sind richtig. Bei der Frage, wie die bisherigen Ergebnisse der Bahnreform zu beurteilen sind, scheiden sich jedoch die Geister. Meines Erachtens liegt es ganz wesentlich an der bislang ungeklärten Frage, wann die Bahnreform erfolgreich abgeschlossen ist. Ist sie mit einem wie auch immer gearteten Börsengang der DB AG erfolgreich abgeschlossen? Ist sie mit einer Herauslösung des Schienennetzes aus der Holding der DB AG abgeschlossen und beendet? Nach wie vor gibt es keine von der Politik definierte Ziellinie der Bahnreform. Aus Sicht der Allianz Pro Schiene möchte ich Ihnen unsere Position in fünf Thesen skizzieren und am Ende einen Vorschlag machen, wie die Bahnreform zu einem vernünftigen Abschluss gebracht werden kann. Erste These: Die Bahnreform ist noch nicht abgeschlossen. Weder ein Börsengang noch die Trennung von Netz und Betrieb werden isoliert betrachtet. Die Vollendung der Bahnreform, zweite These: Die Bahnreform ist erst dann abgeschlossen, wenn der Schienenverkehr deutlich größere Marktanteile als heute hat und wenn die öffentlichen Gelder für die Schiene noch effizienter eingesetzt werden als heute. Dritte These: Die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion zur Bahnreform ist eine Instrumentendebatte, die sich mittlerweile verselbständigt hat. Die Teilaspekte Börsengang oder Trennung von Fahrweg und Transport werden weitgehend losgelöst von den verkehrspolitischen Bahnreformen im Mehrverkehr auf der Schiene diskutiert. Vierte These: Der Wettbewerb auf der Schiene ist zur Effizienzsteigerung unverzichtbar. Aber allein mit mehr Wettbewerb auf der Schiene werden wir die Bahnreform nicht erfolgreich abschließen können. Fünfte These: Ausschlaggebend für den Erfolg der Bahnreform ist die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen gegenüber Straße und Luftverkehr. Ohne Chancengleichheit aller Verkehrsträger bei der Verteilung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen steht auch die deutsche Eisenbahn auf verlorenem Posten. Soweit es im Zuge der Liberalisierung der Verkehrsmärkte in der EG nicht gelingen sollte, gleiche Wettbewerbschancen für die Verkehrsträger herzustellen,

externe Kosten, Kosten der Infrastruktur, sind diese Nachteile auszugleichen. Meine Damen und Herren, die beiden vergangenen Sätze stammen nicht von mir. Sie sind Originalzitate aus dem Bericht der Regierungskommission Bundesbahn vom Dezember 1991 und heute noch genauso aktuell wie damals. Kommen wir damit zum eingangs angekündigten Vorschlag, wie die Bahnreform zu einem guten Abschluss gebracht werden kann. Die Reformziele müssen nun, 10 Jahre nach Beginn der Bahnreform, konkretisiert werden. In einer breiten verkehrspolitischen Diskussion muss möglichst schnell definiert werden, was mehr Verkehr auf der Schiene heißt, und es muss auch klargestellt werden, was finanzielle Entlastung auf den Bundeshaushalt bedeutet. Anders formuliert, wir brauchen konkrete Indikatoren für diese beiden weiterhin gültigen Ursprungsziele, um die Bahnreform in einem überschaubaren Zeitrahmen auch tatsächlich abschließen zu können. Die entscheidende Kennzahl für das Ziel, mehr Verkehr auf der Schiene, ist der Marktanteil der Schiene an den Gesamtverkehrsleistungen. Kennzahlen für den effektiven Mitteleinsatz des Staates könnten die Verkehrsleistungen pro investiertem Euro oder der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung auf der Schiene sein. Ich kann mir für den Endspurt der Bahnreform folgende Richtung vorstellen: Die Bahnreform gilt als erfolgreich abgeschlossen, wenn in einem noch zu definierenden Zeitraum erstens der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs auf 15 % gestiegen ist, zweitens, der Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 20 % und drittens, der Marktanteil, der zur DB im Wettbewerb stehenden Bahnen sich z. B. im Güterverkehr oder im Personennahverkehr verdrei- oder vervierfacht hat. Hätten wir derartige verkehrspolitischen Ziele parteiübergreifend definiert, hätten wir ein echtes Koordinatensystem für die Schienenverkehrspolitik in Deutschland. Selbst wenn das Koordinatensystem zur Vollendung der Bahnreform am Ende anders aussehen sollte, als hier skizziert, eine unverrückbare Konstante gibt es. Nach ihr muss der Kompass der Bahnreform in erster Linie ausgerichtet werden. Diese Konstante ist der Abbau der Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr. Und das, verehrte Ausschussmitglieder, können weder die DB AG noch Connex, noch sonst irgendjemand innerhalb der Allianz Pro Schiene aus eigener Kraft. Das können nur Sie parteiübergreifend. Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen!

Vorsitzender: Wir haben zu danken Herr Dirk Flege! Jetzt geben wir weiter zu Herrn Norbert Hansen, dem Vorsitzenden der Transnet – Gewerkschaft. Bitte schön Herr Hansen!

Norbert Hansen: Vielen Dank. Sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren! Als ich mich auf dieses Statement vorbereitete, wegen der knappen Redezeit wirklich nicht wusste, worauf ich den Schwerpunkt legen sollte, fing ich an zu träumen, und da sie nun heute genug Fakten hören werden, möchte ich Ihnen ganz einfach diesen Traum erzählen. Sie dürfen auch gerne die Augen schließen, wenn Sie sich dann leichter mit in dieses Bild hineinversetzen können: Ich befand mich plötzlich im Jahr 2010 und sah Herrn Felix, einen gehbehinderten Herrn, der an den Rollstuhl gebunden ist und auf dem Lande lebt. Herr Felix hatte sich spontan entschlossen, einen Kurzurlaub in Rom zu machen. Er schaltete sein Multimediazentrum ein und loggte sich mit seiner Mobilitätskarte bei Mozart im Mobilitätszentrum der Allianz Europäische Bahn und Transportunternehmen ein. Nach dem Startbild erschien sofort das vertraute Gesicht der Mobilitätsberaterin aus seinem Wohnort auf dem Display. In meinem Traum hörte ich dann folgenden Dialog: Mozart hatte wirklich eine gute Idee, die Mobilitätsberaterjobs als Heimarbeitsplätze in ganz Europa einzurichten dachte Herr Felix. So wurden attraktive Arbeitsplätze geschaffen und ich muss mich nicht mehr durch diese komplizierten Bildschirmmasken kämpfen. „Guten Morgen Herr Felix. Soll es mal wieder auf Tour gehen? Wollen wir einen Beratungstermin bei Ihnen zu Hause vereinbaren oder möchten Sie direkt online buchen?“ „Ich möchte in drei Tagen nach Rom reisen. Lassen Sie uns bitte alles direkt klären.“ „Gut. Also sehe ich einmal nach. Wie ich hier sehe, wenn Sie am Freitag, anstatt Donnerstag reisen, können Sie 30 % sparen, könnten dann allerdings erst am Montag zurückreisen.“ „Oh toll. Also Abreise am Freitag.“ „Gut Herr Felix, soll Sie der gleiche Taxifahrer abholen wie beim letzten Mal. Waren Sie zufrieden?“ „Ja, aber ich möchte bis Rom möglichst wenig umsteigen.“ „Das Taxi bringt Sie direkt zum Regionalexpress und dann müssen Sie nur zweimal umsteigen. Selbstverständlich werden wir sicher stellen, dass Sie dabei Betreuung haben und am Platz abgeholt werden. Ihre besonderen Reservierungswünsche habe ich ja hier im System. Immer noch Nichtraucher, Fensterplatz, Herr Felix.“ „Ja bitte.“ „Möchten Sie Ihre Mahlzeiten im Zug vorbestellen. Sie werden Ihnen dann am Platz reserviert. Moment. Ich zeige Ihnen eben die Speisekarten auf dem Bildschirm.“ „Oh ja. Sehr verführerisch. Ich nehme das vegetarische Angebot.“ „Danke für Ihre Wahl. Es wird um 12.30 Uhr und um 18.00 Uhr reserviert. Vom Zentralbahnhof in Rom können wir Ihnen einen Shuttle-Dienst zum Hotel anbieten. Sie würden dort direkt vom Platz im Zug abgeholt werden. Ist das in Ordnung?“ „Oh ja, das ist wirklich sehr in Ordnung. Ihr

Service wird immer besser. Wie ist es denn mit Hotels. Könnten Sie mir eins mit behindertengerechter Ausstattung empfehlen?“ „Ja natürlich Herr Felix. Moment bitte. Hier sehen Sie die drei in Frage kommenden Hotels in Rom.“ „Oh ja, das ging wirklich schnell. Ich buche das NH Hotel. Das liegt am Zentralsten. Bestellen Sie bitte ein ruhiges Einzelzimmer mit Halbpension für mich.“ „Ja gerne und die Mahlzeiten dann auch vegetarisch nehme ich an.“ „Ja, wenn Sie das auch schon vorbestellen können. Das wäre wirklich Klasse.“ „Natürlich geht das. Ich vermerke das auch mal in Ihrem Kundenprofil, dann wird das künftig automatisch berücksichtigt. Was möchten Sie denn unternehmen in Rom? Wir können Ihnen gerne einige Vorschläge für Besichtigungen und Kulturveranstaltungen zusammenstellen. Sie brauchen Sie dann später nur noch anklicken und die Buchung bestätigen. Wenn Sie über uns diese Angebote buchen, erhalten Sie übrigens 5 % Rabatt und zusätzliche Punkte auf Ihrem Mobilitätskonto.“ „Das schaue ich mir gerne an. Vielen Dank.“ „Kommen wir zu dem Gepäck. Schaffen Sie es bis morgen die Koffer zu packen? Wir schicken Ihnen dann pünktlich um 11 Uhr den Travel-Service zum Abholen. Ihre Koffer werden garantiert auf dem Hotelzimmer sein, wenn Sie in Rom eintreffen.“ „Ja sicher kein Problem. Ich habe natürlich schon angefangen zu packen.“ „Haben Sie sonst noch Wünsche. Können wir noch etwas für Sie tun, um Ihre Reise angenehm zu gestalten.“ „Nein danke. Aber wenn mir noch etwas einfällt, ist es ja kein Problem, den Auftrag zu erweitern.“ „Genau Herr Felix. Kommen wir also zu Ihrer Rückreise. Übrigens, Herr Felix, Sie haben auf Ihrem Mobilitätskonto schon 50.000 Mobilpunkte. Wenn Sie möchten, können Sie für 30.000 Punkte ohne Aufpreis in der 1. Klasse reisen.“ „Das ist ja phantastisch. Ja bitte, buchen Sie für mich dieses up-grade“ „Kein Problem. Sie können Ihre Buchungsdaten jetzt ausdrucken. Erschrecken Sie aber nicht wegen der langen Liste der beteiligten Vertragspartner. Wie immer übernehmen wir die Einzelabrechnung und die Leistungsgarantie. Vielen Dank für Ihre Buchung, gute Reise und schöne Tage in Rom Herr Felix.“ „Vielen Dank für Ihren freundlichen Service. Auf Wiedersehen.“ Meine sehr verehrten Damen und Herren, ist das nicht ein wunderschöner Traum. Wäre es nicht toll, wenn er sich realisieren ließe. Wir sind gar nicht mehr so weit weg von der Realität. Die Reisekette gehört zum Zukunftsplan der DB AG und auch die Mobilitätskarte ist bereits in Arbeit. Und Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten können Einiges dafür tun, dass dieser Traum Wirklichkeit werden kann. Sorgen Sie z. B. dafür, dass die Wettbewerbsbedingungen für die Bahnen gegenüber den übrigen Verkehrsträgern fair geregelt werden.

Schaffen Sie Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene, die eine kooperative Zusammenarbeit der Bahn zu Gunsten der Kunden unterstützen. Stoppen Sie den ruinösen Dumpingwettbewerb, bei dem die Beschäftigten das Nachsehen haben und nicht vorrangig um neue Kunden, sondern um den vorhandenen „Kuchen“ gestritten wird. Sichern Sie die uneingeschränkte finanzielle Verantwortung der Bundesregierung und der Länder für die Schieneninfrastruktur und den Regionalverkehr. Sichern Sie die Innovations- und Investitionskraft der DB AG als Konzern in der vorhandenen Verbundorganisation. Sorgen Sie für gleiche Wettbewerbs- und Zugangsbedingungen der deutschen Bahnen in ganz Europa, so wie sie hier in unserem Land bereits gewährt werden. Stellen Sie sicher, dass bei einem Börsengang der DB AG keine Zerschlagung des Konzerns erfolgt, die verkehrspolitischen Ziele der Bahnreform erreichbar bleiben und die Arbeitsplätze sowie Tarif- und Sozialstandards der Beschäftigten langfristig gesichert sind. Die Fakten, die Sie überzeugen sollten, meine Damen und Herren, diese Ziele zu verfolgen, sind in der Stellungnahme zu Ihren Fragen ausführlich schriftlich dargelegt und müssen von mir hier nicht wiederholt werden. „So reden und träumen die Menschen viel von besseren und künftigen Tagen. Nach einem glücklichen, goldenen Ziel sieht man sie rennen und jagen.“ Das meinte der deutsche Dichter Friedrich Schiller. Wir brauchen nicht mehr rennen und jagen, um diesen Traum eines integrierten Verkehrssystems zu erreichen. Wir müssen es nur gemeinsam wollen und den Mut haben, die notwendigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, die Weichen jetzt richtig zu stellen. Wir sind auf dem richtigen Weg und müssen acht geben, dass uns jetzt, wo das Ziel schon zu erkennen ist, niemand mehr auf einen Irrweg führt. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und im Voraus für Ihre Unterstützung, diesen Traum zu realisieren!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Hansen! Ich wollte den Traum nicht durch das Schellen des Weckers oder das Klingeln stören, auch wenn Sie etwas länger geträumt haben als die Anderen geredet. Vielen herzlichen Dank! Ich gebe weiter an Sie, Herr Dr. Martin Henke. Bitte schön!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! An dem Traum arbeitet auch der VDV mit. Die gemeinsame nutzerfreundliche Schnittstelle gegenüber dem Fahrgast ist natürlich ein gemeinsames Anliegen aller Verkehrsunternehmen und wir arbeiten intensiv daran. Vielen Dank für diesen Einwurf. Die Bahnreform ist aus meiner Sicht, da kann man gar keinen Zweifel haben, ein Erfolg, was sich an den Verkehrszahlen

bereits ablesen lässt. Im SPNV haben wir einen Zuwachs gehabt von 30 %, eine Zahl, die in letzter Zeit ins Gerede gekommen ist. Aber wir haben es x-mal nachgeprüft. Sie stimmt und sie ist auch plausibel bei den vielen positiven Beispielen, die wir vorliegen haben. Im Güterverkehr sind es + 10 % und daran sieht man, das es voran gegangen ist. Die Behauptung, der Erfolg hätte sich auch eingestellt, wenn man an der alten Behördenbahn festgehalten hätte, ist meines Erachtens abstrus und sollte nicht weiter diskutiert werden. Auch der Wettbewerb hat substantiell zugenommen, ist allerdings noch kein Selbstläufer. Das gebe ich auch zu. Wir haben einen Marktanteil des Wettbewerbs von 11 % im SPNV, der leicht steigt im Moment, und wir haben einen Marktanteil von 6,7 % des Wettbewerbs im Güterverkehr, der stark steigt. Und der Wunsch von Herrn Flege nach einer Verdrei- oder Vervielfachung würde sich bei der Steigerungsrate von derzeit über 50 % in knapp 4 Jahren einstellen. Was sind die Erfolgsbedingungen für den Fortgang der Bahnreform aus der Sicht der Gesamtheit der Unternehmen: Das ist eine Wettbewerbsgerechtigkeit des Zuganges, nach wie vor ein Thema im In- und Ausland; eine leistungsfähige Infrastruktur; wir brauchen Kapital für Expansion, für Wettbewerb; faire intermodale Wettbewerbsbedingungen; insbesondere das Thema Wettbewerb. Die Hauptfrage für die Zukunft der Expansion des Schienengüterverkehrs ist die Öffnung des Auslandsmarktes für deutsche Unternehmen. Ein Standortfaktor für deutsche Unternehmen, den wir noch mehr betonen müssen, dass wir dort auch notfalls mit der „Brechstange“ diesen Markt öffnen. Wir müssen die Wettbewerbsaufsicht im Inland weiter stärken. Dafür brauchen wir keine neuen Behörden, aber mehr Schlagkraft dieser Behörden. Eines der Hauptthemen wird sicherlich nach dieser Anhörung sein das Thema Trennung Netz, Betrieb. Es ist auch im Verband umstritten, zuzugeben. Ich halte es für eine wichtige Frage, die auch diskutiert werden muss. Aber zwei Bemerkungen möchte ich machen, oder an zwei Stellen möchte ich „Wasser in den Wein schütten“: Ich glaube nicht, dass eine Netztrennung irgendetwas an einer Monopolstellung ändern würde. Es würde sich am Monopol etwas ändern, aber es wäre nach wie vor ein Monopol. Und wenn man darüber überlegt, dann bitte nicht nach dem französischen Vorbild, wo wir eine juristisch perfekte Trennung haben, aber leider keinen Wettbewerb. Das Trennungsthema hat natürlich den Charme der dogmatischen Sauberkeit, das ist zuzugeben. Thema Infrastruktur: Da kommen wir zu einem sehr traurigen Kapitel. Denn die mittelfristige Finanzplanung erscheint mir katastrophal durch einen Rückgang auf unter 3 Mrd. Euro, was wenig mehr als zur Substanzerhaltung ist.

Das ist der stärkste Rückgang seit dem Zweiten Weltkrieg und mag, auch wenn man gerade die bauliche Umgebung dieses abgebauten Plattenbaus nebenan sieht, erinnern an das Thema „Ruinen schaffen ohne Waffen“. Zum Thema Infrastruktur, wenn so stark gekürzt wird, wir reden sehr viel über Einsparung zu Gunsten der Renten, in Zukunft stellt sich aber die Frage, wie ohne Infrastruktur, als Kapital für die Erwirtschaftung dessen, was in Zukunft an Renten ausbezahlt werden wird, wie dann die zukünftigen Generationen weiter machen sollen. Der Engpass, der sich dort abzeichnet, der schadet auch übrigens dem Wettbewerb. Denn es wollen mehr Unternehmen auf das Schienennetz. Es sind mittlerweile um die 280. Und die brauchen dafür auch Platz. Es schadet dem Verkehrszuwachs. So ist es für uns sehr wichtig und ein Hauptanliegen, dass der Infrastrukturauftrag dauerhaft gesichert wird. Ich glaube, da renne ich bei Ihnen offene Türen ein. Sie haben mitgeholfen. Aber hoffentlich dringen diese Worte auch bis in Richtung des Haushalts- und Finanzausschusses. Die werden da sicherlich mithelfen. Sichergestellt werden muss, dass das Netz nicht alleine nach Renditegesichtspunkten gestaltet wird, sondern nach den Anforderungen der Nutzer. Wir wollen als Nutzer „Brot- und Butterprojekte“ statt Prestigevorhaben. Die Infrastrukturfinanzierung muss deshalb auch, damit es eine dauerhafte und verlässliche Planbarkeit gibt, von projektbezogenen auf kapazitätsbezogene Verträge umgestellt werden. Dann gibt es auch mehr Unternehmertum und eine belastbare Finanzierungsbasis. Wir fordern darüber hinaus, dass die Finanzierungsverantwortung für regionale Strecken an die Länder abgegeben wird. Regionale Aufgaben gehören in regionale Hände mit einem Anteil der Mittel, aber streng zweckgebunden. Die Wegekostenanlastung muss gerechter werden. Die Maut muss zum Erfolg gebracht werden und auf Lkws ab 3,5 Tonnen erstreckt werden. Mein Fazit ist, die Bahnreform hat bereits einen massiven Wandel bei den Bahnen ausgelöst. Wir beginnen jetzt erstmalig zu sehen, dass sich der modalsplitt dreht, ganz langsam, aber sicher dreht. Es ist ein säkularer Trend zu Gunsten der Straße, der langsam ausläuft. Jetzt muss man die Bahnreform konsequent weiterführen, dann bestehen auch alle Chancen, die Marktkräfte in weiteres, stärkeres Wachstum umzusetzen.

Vorsitzender: Herr Dr. Henke, vielen herzlichen Dank! Ich gebe weiter an Herrn Dr. Martin Hüsing. Bitte schön Herr Dr. Hüsing!

Dr. Martin Hüsing: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, verehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren! Die wichtigsten Aspekte meines Gutachtens habe ich in neun Punkten zusammengefasst: Erstens, seit den 60er Jahren des

vergangenen Jahrhunderts haben alle Bundesregierungen zum Ziel erklärt, Verkehr von der Straße auf die Eisenbahn zu verlagern. Es ist bisher keinem Kabinett gelungen. Dennoch war die Bahnreform ein Schritt in die richtige Richtung, denn die Qualität der Bahnangebote hat sich in vielen Fällen seit dem Beginn der Bahnreform erheblich verbessert. Im internationalen Vergleich ist das Angebot sogar hervorragend. Anderenfalls wären die Marktanteile der Bahn noch niedriger als heute. Zweitens, die Automobilindustrie hat gegenüber der Bahn 40 Jahre Vorsprung in der Produktion von Angeboten unter Wettbewerbsbedingungen. Und das zeigt sich in den Angeboten. Mit Hilfe von Liberalisierungen wollten die Bundestagsfraktionen zu Beginn der Bahnreform den Einsatz öffentlicher Mittel effizienter gestalten und begrenzen. Die getroffenen Maßnahmen haben jedoch noch nicht ausreichend gegriffen. Und insofern ist gesetzgeberischer Nachbesserungsbedarf vorhanden. Diese Schritte müssen in Richtung von mehr Wettbewerb erfolgen. Drittens, Wettbewerb ist kein Selbstzweck. Derzeit sind die Probleme, mit denen Sie auf Grund jahrzehntelanger, behördlicher Strukturen noch zu kämpfen haben, aber noch so groß, dass ein möglichst uneingeschränkter Wettbewerb notwendig ist. Das muss nicht immer so bleiben, denn betrachtet man die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland seit 1835, hat es abwechselnd Perioden von viel und wenig Markt, von mehr oder weniger Staat gegeben, und diese Perioden waren durchaus ihrer jeweiligen Zeit entsprechend erfolgreich. Im Jahre 2030 kann dann die Empfehlung möglicherweise ganz anders aussehen. Viertens, mit Marktanteilen von über 90 % im Bahnsektor ist die Deutsche Bahn in der Situation eines quasi Monopolisten, so dass man von einem beginnenden Markt sprechen kann. Ein vollständiger Markt, der keinerlei Ansatzpunkte für Diskriminierungen bietet, erfordert für das Netz eine neutrale Institution. Hier als Gesetzgeber lediglich eine rechnerische Trennung von Netz und Betrieb vorzusehen, halte ich im Verlauf für eine juristische Spitzfindigkeit, die der Sache nicht gerecht wird. Fünftens, es gibt keinen Grund dafür, dass der Staat Eigentümer eines Verkehrsunternehmens sein soll. Ob die Bereiche Güter und Personenverkehr, Nah- und Fernverkehr verschiedene Unternehmen einer Deutschen Bahn aufgeteilt werden müssen, sollte den Staat eigentlich nicht interessieren und in die Entscheidungsfreiheit des Unternehmens verlagert werden, das dann materiell auch vollständig privatisiert werden kann. Sechstens, wir sprechen über die Bahnreform in Deutschland. Aber Deutschland ist in der Europäischen Union, die sich den Binnenmarkt auf die Fahnen geschrieben hat. Sie sollten Ihren Blick deshalb in gleichem Maße auch auf die ande-

ren EU-Staaten legen, denn im europäischen Vergleich ist der Schienenverkehrsmarkt in Deutschland relativ weit entwickelt. Ihn in Deutschland zu forcieren, muss daher einher gehen mit der Einführung diskriminierungsfreier Märkte auch in allen anderen EU-Staaten. Die Deutschen Bahn wird dann international sehr erfolgreich sein. Siebentens, überdies dürfen Sie das Ziel, das Hauptziel nicht aus den Augen verlieren, das den Eisenbahnnutzern eine bessere Qualität bieten soll. In einer Position, in der die Bahn mit geringem Anteil am intermodalen Markt steht, muss sie endlich niedrigere Preise als die Wettbewerber bieten. Anders ist eine Verkehrsverlagerung nicht machbar. Achtens, die Öffentliche Hand kann sich aus der Finanzierung der Infrastruktur für alle Verkehrsträger zurückziehen. Für die Eisenbahn heißt das, alle Infrastrukturposten, vom Bau bis zur Instandhaltung, können über Trassenpreise finanziert werden, die von den Verkehrsunternehmen zu zahlen sind. Und neuntens und abschließend, beschränken Sie Ihren Blick nicht auf Europa. In Japan gibt es eine ganze Reihe von Eisenbahnen, die Lösungen für jene Fragen gefunden haben, die Sie meine Damen und Herren Abgeordneten stellen. In Japan gibt es Strecken, auf denen fahren pro Gleis im Mischverkehr mehr als 40 Züge pro Stunde Sekunden genau. In Japan gibt es Eisenbahnunternehmen, die Wohnhäuser an die Strecken bauen, die sie optimal an die Stationen anbinden und damit quasi ihre eigenen Fahrgäste selbst ansiedeln. In Japan möchten die besten Ingenieurstudenten am Liebsten zur Eisenbahn und nicht in die Autoindustrie, noch wie vor einigen Jahren, als die japanischen Autobauer die europäischen erschreckten. Und deshalb freue ich mich auf den Markteintritt des ersten japanischen Verkehrsunternehmens in Deutschland. Ermöglichen Sie es. Vielen Dank für die Einladung!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Hüsing! Ich gebe weiter an Herrn Dr. Gottfried Ilgmann. Bitte schön Herr Dr. Ilgmann!

Dr. Gottfried Ilgmann: In der Kritik an den Ergebnissen der Bahnreform, nicht wie sie ursprünglich angelegt war, sondern an den Ergebnissen möchte ich mich kurz fassen. Fünf Punkte dazu: Erstens, seit der Bahnreform haben wir fast 200 Mrd. Euro aus Steuergeldern ausgegeben, gut die Hälfte, um das System fortzuführen und die andere Hälfte, um die Altlasten zu tragen. Zweitens, das absolute Verkehrswachstum ist null bis kaum messbar, wenn man statistisch korrekt abgrenzt. Das hat auch die Antwort auf die Kleine Anfrage vor einem viertel Jahr ergeben. Drittens, das Netz hat Engpässe und ist dennoch nur dürftig ausgelastet. Viertens, die Investitionseffizienz von

Projekten ist jenseits von Gut und Böse. Und die Züge sind überwiegend miserabel ausgelastet. Also erst mal nur der nackte Status. Dann zur Kritik am Börsengang: Also, meine Meinung ist, nicht mal ernst zu nehmen. Ich frage mich, wie das Angebot an einen strategischen Investor eigentlich aussehen soll. Etwa so: Minderheitsbeteiligung an einem Bundesunternehmen gesucht, das dauerhaft am Tropf des Bundes hängt, nämlich wegen der Investitionen an das Netz durch den Bund, und das von wettbewerbsrechtlich zweifelhaften Nahverkehrsverträgen mit den Ländern abhängt, gegen die die EU-Kommission jetzt vorgehen will? Wie wollen Sie dieses Unternehmen einem strategischen Investor nahe bringen. Damit will ich es mit der Kritik bewenden lassen und möchte mich dem zuwenden, was wir eigentlich machen wollen. Mehr Schienenverkehr wird es nur geben, das haben schon einige Vorredner gesagt, wenn er sehr viel billiger wird. Nun ist der Anteil der Infrastruktur bei einem Schienenverkehr, die Wertschöpfung Infrastruktur, das heißt, die Vorhaltung der Infrastruktur, der Betrieb der Infrastruktur, Stellwerke usw., etwa so groß wie die Wertschöpfung des Transports auf der Schiene. Wenn Sie das System also billiger machen wollen, dann müssen sie erst einmal zwangsweise am Netz ansetzen. Das Netz ist so umzubauen und so zu betreiben, dass es überhaupt besser ausgelastet werden kann. Und dann ist diese dramatisch dürftige Investitionseffizienz zu beseitigen. Ein Beispiel dazu, die Neubaustrecke Frankfurt –Köln, 300 km pro Stunde Regelgeschwindigkeit, war sündhaft teuer. Ergebnis: 135 km Durchschnittsgeschwindigkeit. Das ist ungefähr der langsamste Hochgeschwindigkeitsverkehr, den man sich überhaupt denken kann, weil die ganze Knotenproblematik in Köln und Frankfurt nicht gelöst ist, aber viel Geld ausgegeben. Die Kosten sind um 75 % höher als ursprünglich angesetzt. Darauf fahren tut ungefähr nur die Hälfte. Das heißt, die Investitionseffizienz ist von der Planung bis heute auf ein Viertel gefallen. Und keiner regt sich mehr auf. Eine zweite Sache, die Strategie Netz 21. Die ist erstmals 1992 formuliert worden, können Sie nachlesen in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 4. Die hatte eben diese Zielsetzung, die Infrastrukturkosten radikal zu senken. Aber diese Strategie ist weniger als halbherzig verfolgt worden, und nur Bruchstücke sind heute noch erkennbar. Wir bräuchten eine Netz AG, die fast süchtig ist, mit preiswerten Maßnahmen ihre Netzkapazität auszuweiten und nicht etwa diese irrsinnige Vorrangstellung des ICE, auch wenn er dann nur so schnell fährt, wie eine schnelle S-Bahn, und sie darf auch nicht Spielball der Länder sein, die mit einer HGV-Strecke ihrer Region etwas Gutes tun wollen, also die sich sozusagen ein

regionales „free lunch“, der Ausdruck stammt von Prof. Evers, auf Kosten des Bundes bzw. dem Wohl der Bahn insgesamt genehmigen. Eine solche Netz AG ist an ihren Ergebnissen zu messen, nämlich mehr am Trassenumsatz pro investierten Euro. So und nun noch ganz kurz zum Transport der Schiene. Erstens, wo im Schienenpersonennahverkehr ausgeschrieben wird, fallen bei besserer Angebotsqualität sogar die Preise. Oder wie beim Güterverkehr, Großkunden der Deutschen Bahn im Schienengüterverkehr, die gründen eine Transportgesellschaft, nur so, das wissen die, bewegt sich DB Cargo, heute Railion, und wird billiger und kundengerechter. Was daraus folgt, ist natürlich leicht zu erkennen. Wettbewerb auf der Schiene ist weder Selbstzweck, es wurde ja hier schon gesagt, noch ist es eine fixe Idee der EU. Ich weiß, bei der Bahn wird ja sogar der Ausdruck des „Wettbewerbsfetischisten“ als Vorwurf benutzt. Nein, Wettbewerb ist eigentlich der einzige Ansatz, dass auf der Schiene die Preise fallen und die Angebotsqualität steigt. Das heißt, es gibt gar keinen anderen Ansatz, dass dieses geschieht als der Wettbewerb. Ich möchte mal von jemand ordnungspolitisch wissen, welche radikal andere Strategie er fahren möchte. Was ich hier vorschlage, ist natürlich das Gegenteil dessen, was jetzt die DB vorhat. Der Börsengang eines integrierten Konzerns wird nicht einmal dann funktionieren, wenn wir weiterhin viel Geld in die Hand nehmen, und das System kollabiert sofort, wenn wir ihm Geld entziehen. Und es wird ihm entzogen werden müssen auf Grund der miserablen Finanzlage dieser Republik. Danke schön!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Ilgmann! Ich gebe weiter zu Herrn Dr. Jens Jahnke. Bitte schön Herr Dr. Jahnke!

Dr. Jens Jahnke: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Ich fange mal so an, die OHE hat Eigentümer, in dem der gesamte Föderalismus der Bundesrepublik Deutschland abgebildet ist. Also, Eigentümer sind Bund, Land, Kommunen, und die DB Regio horcht bei mir auch rein. Aber ich bin ja Unternehmensleiter, und ich kann sagen, die Bahnreform hat mir soweit Freiräume gegeben, als ich mich in Märkten tummeln kann, die ich vor der Bahnreform nicht beackern konnte, sowohl im Güterverkehr außerhalb meines eigenen Netzes, und im Personenverkehr. Das ist gut so. Nachteile sind nach wie vor da, weil ich sicherlich mit der marktmäßigen Übermacht der DB Organisation in einzelnen Märkten rechnen muss. Da macht mir insbesondere die Frage des Netzes Sorge, weil die Netzpolitik, insbesondere was die Preisgestaltung angeht, doch sehr unterschiedliche Gewichte im Laufe der

Zeit setzt und man bei längerfristigen Projekten und Aufträgen sehr schnell ins „kurze Gras“ kommen kann, wenn sich die Konditionen deutlich verschlechtern. Ich spreche nur mal den Regionalfaktor an, der Netzkosten plötzlich um 30 bis 40 % anhebt. Das ist schwer zu kalkulieren. Ein weiterer Nachteil ist für mich auch, dass die Waggonversorgung immer noch einen Vorrang für die DB einräumt und wir ja mal aus historischen Gründen auf eigene Fuhrparks verzichtet haben. Hier muss also nachgebessert werden, dass wir also auch im Güterverkehr Nachfragen nach entsprechenden Güterwagen vernünftig abgedeckt bekommen. Aus der Sicht des Kunden hat die Bahnreform eine ganze Menge gebracht. Das glaube ich schon. Im Personennahverkehr gibt es deutlich bessere Angebote, sowohl was Fahrplan, Fahrzeuge und Bahnhöfe angeht. Im Güterverkehr ist die Situation ein wenig anders. Hier gibt es einen Preisdruck insbesondere im Ganzzugsbereich, aber was deutlich schlechter zukünftig im Markt und auch jetzt schon festzustellen ist und bearbeitet wird, das ist der Einzelwagenladungsverkehr, von dem die Mehrzahl meiner Kollegenbetriebe immer noch abhängt und wo ich zumindest in jüngster Zeit den Eindruck habe, dass Railion hier auch mehr Gewicht drauf legt, weil man doch sieht, dass man auch in diesem Bereich Geld verdienen kann. Der Schienenpersonenfernverkehr ist ein Thema, was dem Wettbewerb gar nicht geöffnet ist. Und das hängt einfach damit zusammen, dass zumindest ein sehr gutes Angebot, meine ich, bundesweit da ist, was kaum durch ein alternatives kurzfristig gestoppt werden kann. Vielleicht dann zu den Ergebnissen und den Zielen der Bahnreform: An den Marktanteilen der Bahn hat sich in den einzelnen Märkten relativ wenig getan. Da wo man am Ehesten noch Zuwächse im Anteil sehen kann, ist der Schienenpersonennahverkehr, weil er auch durch deutlich höhere öffentliche Mittel subventioniert wird. Ich will es mal so formulieren. Im Güterverkehr und im Fernverkehr haben wir Stagnation, wenn nicht sogar leichte Abschwünge. Die Netzproblematik ist von meinen Vorrednern schon angesprochen worden. Ich meine, es wäre sinnvoll, diese vom Betrieb zu trennen. Bei der Netzproblematik muss auch die regionale Netzstruktur mit auf den Haken genommen werden. Es kann nicht angehen, dass nur die Bundesschiennetze betrachtet werden, sondern in den Ländern gibt es auch entsprechende Netze und auch die sollte man in diese künftige Diskussion mit einbeziehen. Letzter Punkt Bahn-sanierung: Ein heikles Thema. Hier würde ich den Eigentümer drauf aufmerksam machen wollen, dass er nicht nur die guten Risiken der Börse zuführt, sondern auch bei den schlechten darauf dringt, dass die nicht beim Steuerzahlen hängen bleiben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Wir haben uns bei Ihnen zu bedanken. Ich gebe weiter an Herrn Hans Leister. Bitte schön Herr Leister, Sie haben das Wort!

Hans Leister: Sehr verehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Lassen Sie auch mich ein bisschen eine Vision träumen: Die europäische Vision. Die Eisenbahn, das System Eisenbahn ist in der Lage, in Europa wieder einen weitaus größeren Teil des Verkehrsmarktes zu übernehmen. Die beiden großen zu Europa konkurrierenden Wirtschaftsgründe Japan und USA haben beide weitaus höhere Marktanteile im Schienenverkehr, Japan im Personenverkehr, USA im Güterverkehr, und das mit Markt- und Privatwirtschaft. Der europäische Schienengüterverkehr muss sich mit einstelligen Prozentsätzen am Verkehrsmarkt begnügen. Jeder, der auf der Autobahn fährt, weiß, 90 % oder 80 % aller Lkws tragen ausländische Kennzeichen. Das Wachstum kommt aus dem europäischen Verkehr und dieses Wachstum muss auf die Schiene gelenkt werden, da sind sich ja alle einig. In der Zeit vor 1914 ist es in Europa schon einmal gelungen, ein technisch weitgehend einheitliches Bahnsystem zu schaffen, in dem Güterwagen quer durch Europa verkehren konnten und privatbetriebene Züge, wie der legendäre Orientexpress, ebenfalls quer durch Europa gefahren sind. Damit ist das Ziel der Europäischen Gemeinschaft in Sachen Verkehr und Eisenbahn gut beschreiben, wieder wie vor 1914 den privaten Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu verschaffen, quer durch Europa ohne Beachtung der Länder am Netzgrenzenverkehr auf die Schiene zu bringen. Das technische Potenzial ist vorhanden. An der Organisation hapert es. Die organisatorische Trennung der Netze von den Verkehrsunternehmen und Einführung von Wettbewerb, das ist nicht eine „Marotte“ von Brüsseler Bürokraten, sondern die unbedingte Voraussetzung, dass im europäischen Maßstab endlich wieder nachhaltig mehr Verkehr auf die Schiene kommen kann. Faire Bedingungen für die Nutzung der Netze für die Verkehrsunternehmen sind die Voraussetzungen. Mit Trassenpreisen nach deutschem Niveau ist es bei den Rahmenbedingungen des Verkehrsmarktes und den Vergünstigungen für andere Verkehrsträger schwierig, Verkehr auf die Schiene zu bringen. Aber wir brauchen eben unabhängige nationale Netzbetreiber und wir brauchen europaweit tätige Verkehrsunternehmen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Lassen Sie mich noch auf das Kernproblem der DB AG kommen. Kernproblem der DB AG ist nicht der Wettbewerb, dem die DB AG von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesetzt ist, Kernproblem der DB AG ist die

Finanzierung des Netzes. Das Netz, die Infrastruktur in Deutschland, die Schieneninfrastruktur ist nicht nachhaltig finanziert. Die Grundkonstruktion der Bahnreform von 1993 war, dass die Trasseneinnahmen von DB Netz ausreichen sollen, um Betrieb, Instandhaltung und Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz zu finanzieren. Zusätzliche Bundesmittel sind auch heute eigentlich nur für Ausbau und Neubau vorgesehen. Die Realität ist, Sie wissen es, dass diese Mittel bei Weitem nicht ausreichen, die Trasseneinnahmen um Betrieb, Instandhaltung und Reinvestition zu finanzieren. Deshalb muss DB Netz die Mittel für Ausbau und Neubau zu einem erheblichen Teil in Reinvestition und sogar in Instandhaltung stecken. Dieses System ist nicht sinnvoll und vor allem nicht effizient. Anlagen, die mit relativ geringem Aufwand instand gehalten werden könnten, werden, weil keine Instandhaltungsmittel vorhanden sind, für teures Geld völlig neu gebaut, als angeblicher Ausbau, ohne dass die Kundschaft hinterher irgendeine wirkliche Verbesserung feststellen kann. Zu Bundesbahnzeiten und auch bei der Deutschen Reichsbahn übrigens waren Instandhaltungsmittel in aller Regel vorhanden. Es waren viel zu wenig Investitionsmittel vorhanden. Heute ist es umgekehrt, zumindest ansatzweise oder bisher gewesen. Inzwischen sind auch die Investitionsmittel natürlich nicht mehr da. Und die massiven Qualitätsverbesserungen im Bestandsnetz sind die Folge. Eisenbahner wissen, dass auf vielen Streckenabschnitten des Bestandsnetzes bis Anfang der 90er Jahre kürzere Fahrzeiten gefahren wurden als heute, die Kapazität höher war. Trotz erheblicher Investitionsanstrengungen des Bundes in einen angeblichen Ausbau sind wir heute schlechter. Die DB AG muss völlig neu ausgerichtet werden als wettbewerbsneutrales Bundesunternehmen mit dem Kern DB Netz. Eine neue DB AG muss die Hauptaufgabe haben, den Verkehrsunternehmen, und zwar allen Verkehrsunternehmen, attraktive Angebote zu machen, um nachhaltig mehr Verkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Der Bund muss dieses Unternehmen nachhaltig finanzieren und zwar nicht auf dem Umweg über angebliche Ausbauinvestitionen, sondern letztlich direkt. Der Konzernverbund mit den Verkehrsunternehmen muss natürlich aufgelöst werden, weil er ein ernsthaftes Hindernis für die Wirtschaft darstellt, sich im Bereich des Schienenverkehrs zu engagieren und weil sonst natürlich der Bund nicht Geldmittel einfach in die DB AG für den Netzausbau geben kann ohne genaue Bedingungen. Die Schieneninfrastruktur und die Bahnen haben Zukunft, wenn dem Wettbewerb eine Chance gegeben wird und wenn die Infrastruktur nachhaltig finanziert wird. Geben Sie Netz Geld ohne Bedingungen, aber geben Sie es nur einem neutralen Netz.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Hans Leister! Ich gebe jetzt weiter an Herrn Dr. Wilhelm Pällmann. Bitte schön Herr Dr. Pällmann!

Dr. Wilhelm Pällmann: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte mich in einigen Punkten ganz kurz fassen, weil meine Meinung eigentlich auch bekannt ist. Aber in einigen Punkten möchte ich denn doch etwas intensiver diskutieren. Ich bin a) der Auffassung, dass die Bahnreform steckengeblieben ist. Sie war angelegt in drei Stufen. In der zweiten Stufe sollten die Transportunternehmen qualifiziert werden und anschließend in den Markt geschickt werden, schlicht privatisiert. In der dritten Stufe sollte die Zentrale, die Holding, eigentlich wieder aufgehoben werden. Heute läuft das völlig umgedreht. Heute ist die Bahn ein von oben nach unten straf organisiertes Einheitsunternehmen. Meine Meinung, dass man die Bahn nicht mit Netz an die Börse bringen kann, habe ich ebenfalls geäußert. Natürlich kann man sich überlegen, ob man von Staats wegen das absichert, aber ich glaube nicht, dass das irgendeine Chance hat, dass man also sagt, auf Jahre hinaus gebe ich soundsoviel Geld. Ich komme darauf, dass es eine Chance haben könnte, die Transportunternehmen an die Börse zu bringen. Also klare Trennung zwischen Netz und Betrieb. Das Netz hat die Aufgabe, was hier schon gesagt worden ist, mit viel Lust die Trassen aktiv zu vermarkten und nicht darauf zu warten, dass mal jemand kommt, wie das heute mehr oder weniger der Fall ist. Es muss auch wieder ein anderes Trassenpreissystem kommen. Das heutige, das Einheitssystem, ist ja überhaupt nicht in der Lage, sozusagen die Trassen zu füllen und aktiv an den Markt zu gehen. Das liegt natürlich daran, dass nach wie vor die DB AG als integriertes Unternehmen geführt wird, das heißt also mit Netz. Jetzt wollte ich einen Punkt etwas näher diskutieren, weil hier etwas Optimismus gemacht worden ist, den ich nicht teilen kann. Wir haben vergessen, wenn wir über die Bahn diskutieren, und das hat auch die Bahnreform vergessen, zunächst einmal anzusehen, wie die Struktur in Deutschland eigentlich ist. Nach dem Kriege haben wir eine Revolution erlebt, allenfalls vergleichbar der Revolution der Bahn im 19. Jahrhundert, diesmal bedingt durch das Auto. Das führte natürlich zu dem, was wir negativ als Zersiedlung bezeichnen. Diese Zersiedlung ist ja nicht zu Ende. Es geht ja weiter. Die Großeltern werden ja heute so alt, dass die Enkel ja gar nicht damit rechnen können, dass Sie das Haus der Großeltern erben, sondern sie müssen selber eins bauen, was ihnen ja auch gerne gegönnt ist. Kucken Sie sich das an, dann werden Sie sehen, wo das Problem der Bahn liegt. Zweitens, die Güterstruktur ist voll gegen die Bahn

gelaufen, das heißt, nicht mehr die großströmigen Massengüter, Zeche, Hochofen, sondern kleindimensionierte Güter, Miniaturisierung der Güter. Wenn Sie darunter einen Strich ziehen, kommen Sie zu dem Ergebnis, das Auto kann es. Wenn Sie sich ansehen, was der Bundesverkehrswegeplan bisher gebracht hat, wir laufen ja schon wieder zwei bis drei Jahre im neuen Bundesverkehrswegeplan, so liegen wir im Güterverkehr unter dem worst-case-szenario. Das heißt, etwa damit zu rechnen, wir würden eine Verdopplung der Verkehrsleistungen haben, bis zum Jahre 2015 im Güterverkehr, das können wir uns abschminken. Fazit: Was kann man machen? Die Bahn hat bewiesen, dass sie bestimmte Chancen denn doch hat in den Ballungsräumen, hat sie mit den anderen Unternehmen, Herr Henke, die dem Verband angehören, ihre Chance wahrgenommen, S-Bahnen und natürlich auch zwischen diesen Ballungsräumen, und das gilt auch über die Grenzen hinaus, wenn man das denn will. Ich habe schon als Eisenbahner die These vertreten, die Bahn betreibt im Prinzip zwei S-Bahnen, einmal die S-Bahn, die die Stadt und die engeren Umgebungen miteinander verknüpfen, die zweite S-Bahn ist nichts anderes als der ICE. Da müssen Sie sich das genau ansehen, wenn das schön schnell fährt, dann kann man halt bis 300, 400 km mit der S-Bahn in der Tat komparative Vorteile haben. Das muss fortgesetzt werden. Wir müssen sehen, dass wir über die Grenzen kommen, wobei eines der Haupthindernisse tatsächlich die vertikale Integration der europäischen Unternehmen ist. Eisenbahnen, die passen eben nicht zusammen. Fazit: Man muss europäische Netze haben. Das können auch Netze in bestimmten Relationen sein, Nord-Süd-Netze, Ost-West-Netze. Da ist die EU in einem Maße gefragt, wie wir uns das heute noch gar nicht vorstellen können. Denn sonst können wir die europäischen Bahnen abschreiben, wenn es nicht unabhängige Netze gibt, die sich vermarkten, darauf dann, wie gesagt, der Wettbewerb mit den verschiedenen Verkehrsunternehmen. Nun mein letzter Punkt. Und das ist im Augenblick der Traurigste. Und da sollte man heute auch darüber diskutieren. Ich bin der Auffassung, dass, wenn die Infrastrukturinvestitionen für die Straße und die Eisenbahn so runtergefahren werden, wie das im Augenblick vorgesehen ist, dann kann man nur sagen, dann werden wir in einer Sackgasse landen. Dann wird möglicherweise der Verkehr, der über uns bisher noch nicht zusammengebrochen ist, über uns zusammenbrechen. Ja, was kann man machen? Man muss eben von der traditionellen Finanzierung runter bei der Bahn. Schieße ich jetzt eine Fahrkarte. Die kann ich allerdings begründen, wenn Sie mich fragen: Unter 4 Mrd. sollten die Investitionen in die Bahn nicht liegen, sowohl für die Erhaltung

als auch für den Neu- und Ausbau, wobei man darüber streiten kann, ob man 2 Mrd. sagt. Also, hier käme in der Tat der Punkt jetzt zur Debatte: Bringt die Transportunternehmen an die Börse und wieviel Erlösen wir? Ich formuliere jetzt eine These: Angesichts der Ergebnisse, die in den nächsten Jahren zu erwarten sind, behaupte ich, die Börseneinführung der Bahn kann 15 bis 20 Mrd. Euro bringen, die dann natürlich ins Netz investiert werden könnten. Man könnte in der Tat auf diese Art und Weise einen Eigenbeitrag der Bahn bringen, der ganz erheblich ist. Und zweitens und letztlich, es muss schnellstens entschieden werden, welche Bahnreform wir eigentlich meinen. Wollen wir die ursprüngliche weiterführen oder wollen wir eine neue? Da gibt es ja die verschiedenen Anträge. Ich begrüße insbesondere den der SPD. Es muss ja jetzt schnell entschieden werden, was gemeint ist. Dankeschön!

Vorsitzender: Wir danken Ihnen Dr. Pällmann! Und ich gebe weiter an Dr. Thomas Rössler. Bitte schön Herr Dr. Rössler!

Dr. Thomas Rössler: Schönen guten Tag, sehr geehrte Damen und Herren! Wenn man der vorletzte Redner ist, hat man die dankbare Aufgabe, von allen Referenten noch zu versuchen etwas pointiert zu Ihnen herüber zu bringen, um auch noch die nötige Aufmerksamkeit an dieser Stelle sicherzustellen. Ich möchte gerne noch einmal anfangen mit den Intentionen der Bahnreform; mehr Verkehr auf die Schiene, Haushaltsentlastung. Ich denke, an der Stelle hat man sich in beiden Punkten mehr erwartet. Ich denke es macht keinen Sinn, in die Zahlendiskussion einzusteigen, ob das nun so und so viel oder so und so viel Prozent waren, entscheidend ist, dass, wenn man das über 10 Jahre mal hochrechnet, ist es erschreckend wenig. Ein Punkt, der mir bei der Würdigung der Bahnreformziele zu kurz kommt, ist das Thema Infrastruktur. Ich denke, der Umbau im Rahmen der Regionalisierungsmittel und der Rückbau entspricht nicht dem Marktbedarf. Ich denke, es gibt ein europäisches und aber auch ein regionales Interesse zur Vorhaltung von leistungsfähiger Infrastruktur. Fortführung der Bahnreform, grundsätzlich ein notwendiger und wünschenswerter Schritt. Schritt zwei wäre jetzt aber zu tun. Ich bin bei Ihnen Herr Pällmann, dass wir dort letztendlich jetzt den zweiten Schritt folgen lassen sollten. Dazu gehört das Thema Börsengang aus meiner Sicht. Ich denke, der Börsengang der DB AG als integriertes Unternehmen würde das Aus bedeuten für jeden prosperierenden, intramodalen Wettbewerb auf der Schiene. Damit würde auch die Betriebfeder für mehr intermodale Wettbewerbsfähigkeit verloren gehen. Die Marktanteile intermodal

gesehen der letzten Jahre sprechen dort leider eine klare Sprache. Zweites Argument in dieser Richtung: Das Diskriminierungspotenzial ist auch schon heute mehrfach angesprochen worden. Ich denke, es ist ein unlösbarer Rollenkonflikt, auf der einen Seite Dienstleister zu sein auf der Infrastrukturseite und Wettbewerber auf der Transportseite. Von daher wäre meine Empfehlung, wie schon gesagt, wenn Börsengang, ertüchtigt als DB AG ja, aber nur die Transportgesellschaften. Zweite Empfehlung: Einführung einer Wettbewerbsaufsicht. Ich denke, das Eisenbahnbundesamt und die geplante Trassenagentur alleine werden nicht für hinreichend Wettbewerb sorgen können. Erfolgskritisch ist heute nicht mehr der Infrastrukturzugang, sondern die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Infrastrukturanlagen durch interessierte Eisenbahnunternehmen. Wenn heute im Schienengüterverkehr, Herr Dr. Jahnke hat uns bereits angedeutet, ein gewisser Preiskampf einsetzt und dort, ich sage mal „David gegen Goliath“ kämpft, wird es zu Marktaustritt führen, hat auch schon dazu geführt. Wenn es Akquisitionsabsichten von Quasimonopolisten gibt, zu diesem Zeitpunkt der Marktentwicklung, würde ich empfehlen, dass es dort auch einen gewissen Widerstand geben sollte, auf diese Art und Weise Marktterrain zu arrondieren. Hier denke ich wäre eine Wettbewerbsaufsicht mit einem Auftrag zur aktiven Marktsteuerung empfehlenswert. Insofern sind wir bei der Zieldiskussion, wie weit man auch Bahnreform eventuell quantifizieren soll. Ein Aspekt, der über Deutschland hinausgeht, aber da denke ich, dass Sie da auch gefordert sind sehr geehrte Damen und Herren, ist das Thema Europäisierung der Infrastruktur. Die Transportmärkte außerhalb der Schiene haben sich bereits intensiv europäisch ausgerichtet. Die Infrastruktur an der Schiene sollte dies auch tun. Wenn es nicht gelingt, grenzüberschreitend, nach deutlich einfacheren Konditionen Schienenverkehr produzieren zu können, werden sie intermodal auf der Schiene keinen nachhaltigen Erfolg haben, denn in der Tat ist es richtig, in der Internationalisierung ist sicherlich ein Großteil des Erfolgspotenzials zu sehen. Stichwort Infrastrukturfinanzierung wäre für mich ein Punkt, der in diesem Kontext auch dringend geändert werden sollte. Ich bin der Auffassung, die pauschale Zuweisung, die bisher erfolgt ist, nach dem Motto, mehr Schieneninfrastruktur bedeutet auch mehr Schienenverkehr und würde auch mehr intermodalen Erfolg bedeuten, hat sich als widerlegt erwiesen. Mein Vorschlag wäre an dieser Stelle auch über erfolgsorientierte Mittelzuweisungen nachzudenken, die dazu führen, dass das Thema Mitteleffizienz nachhaltig verbessert wird; Stichwort von Herrn Dr. Ilgmann. Letzter Punkt, wo ich denke, dass Handlungsbedarf besteht, wäre das

Thema Schienengüterverkehr und Infrastruktur in der Region. Herr Dr. Jahnke hat es bereits angedeutet. Momentan verstehen wir SPNV und Schienengüterverkehr schön separiert. Die Infrastruktur wird gezielt weiterentwickelt. Die Belange des Schienengüterverkehrs bleiben leider auf der Strecke. Mittelkürzung, öffentliche Haushalte, Regulationsmittel, hatten wir bereits angesprochen, denke ich, werden dazu führen, dass hier auch ein erhöhter Effizienzdruck entsteht. Warum macht man nicht ein gemeinsames Vorgehen und macht eine Infrastruktur und Verkehrslösung in der Fläche, die beiden genüge tut. Zu zweit kann man sich in der Regel mehr leisten, als jeder für sich allein. Zum Schluss, Entschuldigung, bin sofort fertig. Sie hatten völlig Recht, ich hatte mir eigentlich vorgenommen, etwas schneller zu sein. Ich denke der Bund ist hier in zweierlei Hinsicht für die Zukunft gefordert. Denn eine Bahnreform fortzusetzen, ist ein wertvolles Ziel, einmal die Eigentümerrolle für die DB AG, aber ich denke, auch eine gesetzgebende Rolle. Hier besteht ein Auftrag aus Brüssel und es wäre eigentlich nur zu wünschen, dass beide Rollen in etwa gleich gewichtig abgebildet würden in Zukunft. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Wir danken Ihnen Herr Dr. Rössler! Und ich gebe weiter zu Herrn Dr. Jan Werner. Bitte schön Herr Dr. Werner!

Dr. Jan Werner: Vielen Dank Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Als nun wirklich letzter Redner aus dem von Herrn Mehdorn so bezeichneten letzten Aufgebot möchte ich versuchen, mit acht Punkten noch einmal ihre Aufmerksamkeit zu erreichen. Bei globaler Betrachtung war die Bahnreform 1993, 1994, 1996 richtig, mutig und konsequent. Ich würde mich freuen, wenn Sie diesen Mut zurückgewinnen, Bahnpolitik zu machen und die Bahnreform zu vollenden. Zweiter Punkt: Die Bahnreform ist auf halbem Wege stehengeblieben. Ob das nun eine Sackgasse ist oder nicht, auf jeden Fall da, wo die Bahnreform heute steht, kann es nicht weitergehen. Sie sind an einer Situation angelangt, wo es eigentlich nur heißen kann, man kann es beurteilen damit, „wasch mir den Pelz und mach mich nicht nass“. Das Ergebnis ist, der Pelz ist nass, aber gewaschen ist man trotzdem nicht. Und genauso sieht es aus mit den Wettbewerbsbedingungen. Das heißt, es gibt keine öffentliche Einflussnahme mehr auf das Staatsunternehmen, so wie es vorher bei der alten DB der Fall war. Es gibt aber auch keine wirksame Regulierung und auch keinen wirksamen Wettbewerb. Das heißt, in der Mitte haben Sie genau das Schlechteste, was man sich wünschen kann. Also, hier fassen Sie sich ein Herz und vollenden Sie ihren Weg. Auf halbem Weg ist

nämlich auch die Bahnreform weder verkehrspolitisch noch haushaltspolitisch ein Erfolg. Dabei geht es nicht um das, was bisher erreicht worden ist, sondern um das, was sich in Zukunft erreichen lässt, wenn man nichts weiter tut. Ein Selbstläufer ist das Ding nicht, Sie müssen es noch vollenden. Und nichts tun heißt, Sie lassen das Ding auf halbem Weg stehen und bleiben mit den skizzierten Bedingungen. Drittens, die Marktzugangsbedingungen für die Konkurrenz sind völlig unzureichend ausgestaltet. Weder Wettbewerb noch potenzieller Wettbewerb droht. Daher kann letztendlich der derzeitige Monopolanbieter anbieten was er will, die Länder müssen den SPNV kaufen, im Fernverkehr die Kunden abnehmen, was geboten wird. Und der Bund muss finanzieren, was sein Bundesunternehmen ihm sagt, was es braucht. Dreh- und Angelpunkt ist letztendlich der Marktzugang. Und da geht es nicht darum, dass formal Marktzugang herrscht. Seit 1.01.1996 kann jeder aufs Schienennetz. Das alleine reicht nicht. Das Marktmachtmissbrauchspotenzial der DB AG als integrierter Betreiber ist schlicht nicht regulierbar. Und es geht nicht nur um die Zuweisung von Trassen und die Bemessung von Trassenpreisen: Es geht letztendlich um alles, was Wirtschaft in diesem Bereich ausmacht, um Streckenstandards, um Know-how-Transfer, um die Berechnung „rechte Tasche, linke Tasche“. Wie wollen Sie ein Höchstpreisverfahren etablieren, wenn einer der Beteiligten das Geld in die andere Tasche stecken kann. Dann hat zwar die Transportsparte, die den Höchstpreis bezahlt, ein Minus, aber in genau gleicher Höhe hat die Infrastruktursparte ein Plus. Alles Widersprüche, die sich nicht auflösen lassen, wo sie nur mit Regulierung hinterher kommen und sie hinterher sich den Vorwurf gefallen lassen, sie haben 5 Zentimeter telefonbuchdicke Regulierung geschaffen, ohne dass es irgendetwas nützt. Kapitalmärkte honorieren das nicht. Die Task Force-Ergebnisse sind unzureichend, um die nötige Sicherheit für die Konkurrenten zu ermöglichen. Die Task Force-Ergebnisse sind auch nicht schlecht. Sie sind ein richtiger Schritt, aber das war auch schon die zweite AEG-Novelle und wird die dritte AEG-Novelle sein. Sie werden eine AEG-Novelle nach der anderen machen, aber das Ergebnis werden Sie nicht erreichen, so Sie das Ergebnis erreichen wollen, mehr Verkehr auf die Schiene durch offenen Marktzugang. Insbesondere, solange es integrierte Betreiber in großem Maßstab gibt, ist ein kompetitives Oligopol nicht erreichbar. Ich sehe auch die Gefahr, dass es im europäischen Maßstab wenige dominierende große Eisenbahnunternehmen vielleicht geben wird. Aber es ist die Frage, ob das ein bestreitbares Oligopol und dann kompetitives Oligopol ist, oder ob es ein Oligopol ist, wo eben miss-

bräuchliche Absprachen an der Regel sein werden. Letzteres ist aus meiner Sicht dann der Fall, wenn sozusagen jeder große Betreiber seine Infrastruktur hat und man sich gegenseitig nicht ins Gehege kommt. Vierter Punkt: Netzeigentum ist dauerhaft Aufgabe der Öffentlichen Hand, mittelbar oder unmittelbar. Da bin ich auch sehr erfreut über die beiden Entschließungsanträge; muss die Infrastruktur in öffentlicher Hand bleiben? Dabei geht es nicht um die Zerschlagung der DB AG, sondern schlicht darum, dauerhaft gestaltbar öffentliche Interessen wahrnehmen zu können. Zwei weitere Vorgaben dazu: Regionalisierung auch bei der Infrastruktur. Eines der Vorzeigemodelle und der Erfolgsmodelle aus der Bahnreform ist die Regionalisierung. Das sollten Sie bei der Infrastruktur und beim Infrastruktüreigentum fortsetzen. Da bin ich ganz mit dem Vorredner vom VdV einer Meinung. Forschungsbedarf: Erkenntnisbedarf gibt es schlicht, wie geht man mit dem Hauptnetz wirksam um? Börsengang im Rahmen eines Vertragsmodells, so bezeichnet. DB AG bleibt Eigentümer. Eigentümer der DB werden auch Private, das Ganze läuft auf einen Selbstbedienungsladen hinaus. Sie schrecken konkurrierendes das Kapital ab, das heißt, es wird niemand privates Kapital mitbringen, um Konkurrenz zu diesem Betreiber aufzubauen. Und gleichzeitig können Sie Kapital für diesen Betreiber nur bekommen, wenn Sie Garantiezusagen machen für alle Desinvestitionsrisiken im Infrastrukturbereich. Ich wage es kaum laut zu sagen, ein Modell, was auf dem Börsenparkett überzeugt, muss dann so ähnlich aufgelegt sein, wie der Immobilienfonds, an dem die Bankgesellschaft Berlin gescheitert ist. Die 3. AEG-Novelle setzt europäische, europarechtliche Vorgaben nur unzureichend um, und ich bleibe bei dem „ceterum censeo“, Infrastruktur, Eigentum dauerhaft bei öffentlicher Hand. Emanzipieren Sie die Bahnpolitik von den Vorgaben des DB Konzerns. Kucken Sie, dass das System Bahn Gegenstand der Politik ist, und die DB AG muss Objekt und nicht Subjekt der Bahnpolitik sein.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank Herr Dr. Jan Werner! Wir sind jetzt mit der Runde der Sachverständigen, soweit anwesend, durch. Ich will jetzt eine Bemerkung machen natürlich zu allen Sachverständigen. Wir haben übereinstimmend hohen Respekt vor all unseren Sachverständigen und danken Ihnen für ihre Fach- und Sachkompetenz. Aber wie immer im Leben ist es so, dass man verschiedene Dinge auch von den verschiedenen Seiten her betrachten kann, und das ist nun mal so, aber wir danken Ihnen ausdrücklich. Wir werden es so machen, dass der Herr Klaus Daubertshäuser, der Marketingvorstand der DB AG, ich kann sagen, er ist nicht mit der Bahn unterwegs,

also er wird etwas später kommen, und wir werden ihm dann nach der ersten Runde entsprechend noch die Gelegenheit geben, sein Statement zu machen. Ich hoffe, dass er bis dahin da sein kann. Jetzt muss ich Ihnen noch sagen, all den Gästen und unseren Sachverständigen, wir hätten Ihnen gerne die wunderschöne Aussicht hier ermöglicht, die Sie normalerweise hier haben. Aber die laufende Fernsehübertragung, die Aufzeichnung, lässt dies leider nicht zu. Das will ich noch zur Erklärung sagen, dass dies sonst die Lichtverhältnisse nicht entsprechend ermöglichen. Jetzt würde ich gerne in einer ersten Fragerunde den Fraktionen das Wort geben. Ich sage Ihnen die vier Sprecher der Fraktionen: Zunächst für die SPD-Fraktion, Frau Kollegin Karin Rehbock Zureich, dann für die CDU/CSU-Fraktion der Berichterstatter Kollege Eduard Lintner, dann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Albert Schmidt und dann für die Fraktion der FDP Kollege Horst Friedrich. So dann würde ich jetzt sagen wir beginnen, zunächst mit der SPD-Fraktion, Frau Kollegin Karin Rehbock-Zureich!

Abg. Karin Rehbock-Zureich – Berichterstatterin: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben von Ihren Statements natürlich eine breite Palette in vielen unterschiedlichen Aussagen erhalten. Dies ist auch der Sinn und Zweck einer Anhörung. Es ging um die Bilanz der Bahnreform von einem völligen Scheitern bis zum Erfolg, was wir in unseren Unterlagen gelesen haben. Und wir als SPD-Fraktion, wir sehen dies als einen Teilerfolg, in dem in manchem sehr erfolgreich sich Verkehre entwickelt haben auf der Schiene im Bereich der Regionalverkehre, z. B. durch Regionalisierungsmittel. Wir haben ganz sicherlich Nachholbedarf im Bereich Fernverkehr, Handlungsbedarf im Fernverkehr. Der Güterverkehr ist auf einem Weg, wo durch die geringen Zuwächse aber doch ersichtlich ist, dass dies ein Stück voran geht. Insgesamt für uns auch unbefriedigend ist natürlich der modal-split im Gesamtverkehr. Wir haben ein Interesse daran, dass wir hier mehr Verkehr auf die Schiene bringen und dies hängt von unterschiedlichen Voraussetzungen ab. Ich will beginnen, was hier genannt wurde, war der Bereich der Finanzen. Sie haben selbstverständlich Recht und das wäre auch dann eine meiner Fragen. Wenn Sie Erwartungen auch an die Politik haben, so wie die Bahnreform begonnen wurde, dass es in einer Größenordnung, hier wurde es in den Raum geworfen von vier Mrd., als sinnvoll betrachtet wird, dass wir diese Investitionen ins Bestandsnetz auch in Neu- und Ausbau lenken. Wir gehen von den Voraussetzungen aus, im gesetzlichen Bereich, erstens haben wir eine grundgesetzliche Verpflichtung. Der

Grundgesetzartikel 87, damals festgelegt bei der Bahnreform, verpflichtet uns quasi als Daseinsvorsorge für Bürgerinnen und Bürger dafür zu sorgen, dass auch Mobilität auf der Schiene in Zukunft stattfinden kann. Ein zweiter gesetzlicher Auftrag ist der, den uns die EU vorgegeben hat. Das heißt, wir haben in unserer Gesetzgebung das Eisenbahnpaket zu verwirklichen. Wir haben jetzt gerade vorliegen das AEG, und hier das AEG, was die Vorgaben der Task Force in Gesetzeskraft umsetzt, sichert diskriminierungsfreien Zugang zur Schiene. Dies soll festgelegt werden. Wettbewerb soll hier beaufsichtigt werden, um Trassenpreise und Trassenfestlegungen zu garantieren, das heißt, dass hier NE-Bahnen-Mitbewerber keine Diskriminierung erfahren. Es ist die Frage, findet Diskriminierung in diesem Wettbewerb statt? Findet Diskriminierung von Wettbewerbern statt, in welcher Weise? Wo können wir Abhilfe schaffen? Ist die Vorgabe des AEG ausreichend? Das ist meine erste Frage. Meine zweite Frage ist, wenn wir hier die diskutieren, dass die Voraussetzungen eines Wettbewerbes ausschließlich zu erfüllen sind durch die Trennung Netz und Betrieb, dann hätte ich gerne gewusst, wie wird dies organisiert, dass anscheinend automatisch durch die Trennung Netz und Betrieb der Wettbewerb und die Wettbewerber in ihrer Zahl zunehmen? Ich habe insofern meine Bedenken und möchte darauf hinweisen, wir haben in Schweden, was ganz sicherlich ein Beispiel sein kann, die Situation, dass der Wettbewerb im Bereich Personenverkehr sehr stark zugenommen hat, aber gerade im Güterverkehr, und das ist ja aus meiner Sicht das wichtigste Anliegen, Green Cargo noch mit der größte Wettbewerber da ist, das heißt, es hat nicht automatisch in allen Bereichen zusätzliche Mitbewerber gegeben. Frage, woran liegt es auch, an Herrn Henke, und ich möchte diese Frage auch an den Herrn Flege stellen, Herrn Hansen und den Herrn Albach und ebenfalls an Herrn Aberle, diese zwei Fragen. Zusatzfrage ist, wenn wir sehen, dass gerade im Bereich Güterverkehr dies auf europäischer Ebene nur sinnvoll organisiert werden kann, wie schätzen Sie die Stellung des Schienenverkehrs im europäischen Zusammenspiel im Verkehrsbereich ein? Welche Rolle wird er in der Zukunft spielen? Zweite Frage, wie ist denn die DB AG als Logistiker im europäischen Rahmen aufgestellt? Andere Frage, wie bewerten Sie den Zugang und den Wettbewerb auf den europäischen Netzen? Eine weitere Frage, die uns in diesem Zusammenhang, Weiterführung der Bahnreform, umtreibt, die wir auch in unserem Antrag SPD und Grüne bearbeitet haben, die verfassungsrechtliche Verantwortung des Bundes für die Investitionen, was zieht dies nach sich in einem möglichen Börsengang? Wir haben die Vorstellung,

dass hier Kapazitätsstandards, Größe eines Netzes, im Vorfeld festgelegt werden müssen. Wie schätzen Sie dies ein? Ich sehe auch, der Herr Daubertshäuser ist gerade gekommen. Auch Frage an Herrn Daubertshäuser und Herr Pällmann, gerade zur Situation in einem Börsengang. Ein weiterer Punkt ist bei einem Börsengang, wie die Öffentliche Hand, die eine Verantwortung für dieses Netz hat, auch in Zukunft bei veränderten Rahmenbedingungen auch weiterhin Verkehrspolitik in den Mittelpunkt der Entscheidungen stellt? Es wurde hier von Seiten mancher Berichterstatter gesagt, Verkehrspolitik als solche findet nicht mehr statt. Alles wird organisiert über Trassenpreise. Auch der Bund hat als solcher keine Verantwortung mehr auch was die Zuschüsse angeht. Da hätte ich gerne die Bewertung, weil das hier gefallen ist, auch in der Kurzdarstellung, wie schätzen Sie dies ein, wenn wir einerseits die Forderung haben, alles über Trassenpreise abzuarbeiten, andererseits auch die Forderung natürlich da war, wir haben viel zu hohe Trassenpreise, um hier ausreichend Verkehre auf der Schiene zu organisieren? Mit diesen Eingangsfragen möchte ich es erst einmal bewenden lassen und danke Ihnen schon für Ihre Beantwortung!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir gehen jetzt weiter zum Herrn Kollegen Eduard Lintner von der Unionsfraktion. Bitte schön Kollege Lintner!

Abg. Eduard Lintner: Herr Vorsitzender! Ich möchte mich gleich auf die Fragen konzentrieren und dabei eingangs auf das Thema zu sprechen kommen, das natürlich ein zentrales Anliegen der Bahnreform war, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene. Da ist einer der Sachverständigen, glaube ich hat auf ein ganz schwieriges Problem hingewiesen, das natürlich Konsequenzen erfordert, das ist die Frage, dass sich verschiedene Parameter deutlich ändern und die Bahn von Haus aus dadurch, wenn Sie so wollen, vor Schwierigkeiten stellt, beispielsweise die Zahl der Massenverkehre geht zurück. Der kombinierte Verkehr ist eigentlich das Wachstum, der Wachstumsbereich. Dort aber ist die Logistik besonders schwierig. Zweiter Aspekt, die Zersiedlung nimmt zu, das heißt also, es verteilt sich immer mehr in die Fläche, was natürlich das individuelle Verkehrsmittel dann begünstigt. Frage also, mit welchen Konzepten kann die Bahn mit Aussicht auf Erfolg, diesen Tendenzen begegnen? Der zweite Problemkreis betraf den Zugang zum Netz, und da sind wir uns ja alle einig, ich habe mir mal die schriftlichen Aufzeichnungen durchgelesen, dass natürlich der diskriminierungsfreie Zugang sichergestellt werden muss. Nur im Detail wird es dann schwierig. Wenn ich mir etwa anschau, was in Großbritannien passiert ist, da ist es ja so,

dass letztlich das Netz, nachdem es privatisiert worden war, was sich als schwieriger Flop dann erwiesen hatte, wieder in die Öffentliche Hand zurückgeführt worden ist. Aber dennoch ist dort die Konkurrenz, der Zugang der Konkurrenz, natürlich nicht gewährleistet, denn ich habe ein Konzessionsmodell, das bedeutet, dass in vielen Personenverkehren beispielsweise der Bewerber für 10 bis 15 Jahre zur Zeit, glaube ich, und angestrebt ist bis zu 20 Jahre, dann den Betrieb zugeteilt bekommt, und in dieser Zeit gibt es keine Konkurrenz durch einen Dritten. Das heißt also, wie kommt man aus dem Dilemma heraus, dass ich einerseits natürlich sage, Zugang für Dritte selbstverständlich, Konkurrenz muss sein, macht das Ganze effizienter, andererseits brauche ich aber einen gewissen Zeitraum für Einen, der das Netz betreibt, damit er überhaupt investieren kann, Rollendes Material, Abschreibefristen usw.? Also, wie würden Sie sagen, kommt man aus diesem Dilemma heraus? Und bei der Gelegenheit auch noch mal, es ist ja früher immer geklagt worden, dass der Zugang von der Bahn durch vielfältige Tricks also erschwert werden würde. Nun haben wir den Rechenschaftsbericht, den Konkurrenzbericht der Bahn, den Wettbewerbsbericht der Bahn ja seit letzter Woche auf dem Tisch. Da berichtet die Bahn, dass es 92 Fälle gegeben habe, die untersucht worden sind. Und siehe da, in keinem einzigen Fall kam es zu einer streitigen Entscheidung, weil alle sich hinterher, mit dem, was also da im Verhandlungswege beredet worden ist, einverstanden erklärt hätten, und ich habe auch in einer Reihe von Stellungnahmen gelesen, dass über den Zugang angeblich keine Klagen mehr bestünden. Das ist etwas, Herr Leister, was natürlich vor allem an Sie auch gerichtet ist, wobei ich Sie jetzt speziell auch fragen möchte, aufgefallen ist, Connex beispielsweise beantragt also den Zugang für bestimmte Relationen, und dann lässt sie die erteilten Konzessionen verfallen. So ist es jedenfalls dargestellt. Und da erhebt sich natürlich jetzt auch die Frage, ist es ein bisschen Taktik, dass man also versucht, sich etwas zu sichern und dann also die Sache gar nicht wahrnimmt, oder ist dieses Verfahren zu erklären mit beispielsweise eben Rahmenbedingungen, die Sie dann so nicht haben akzeptieren können? Dritte Frage, Europäisierung. Auch da bin ich der Meinung, ist natürlich zuzugeben, dass die Bahn in einer ganz schwierigen Situation ist. Sie muss einerseits dulden, dass also Tochtergesellschaften, gestützt auf die gewaltigen nationalen Bahngesellschaften, sich tummeln, außerhalb des eigenen Landes, aber im eigenen Land die Bahn also keinen Zugang hat, weil man einfach die Netze nicht aufmacht, zum Beispiel Frankreich. Mich hätte jetzt einmal interessiert, wie die Sachverständigen den Wettbewerbsnachteil bewerten, der

daraus für die Deutschen entsteht? Denn es ist ja offenbar unbestritten, dass insbesondere beim Güterverkehr die große Chance der Bahn im transnationalen Verkehr besteht, weil Deutschland, wenn man so will, fast zu klein ist, um also wirksam gegen den Lkw angehen zu können. Und da hätte mich jetzt mal eine Art ökonomische Gewichtung dieser Wettbewerbsunterschiede interessiert. Vierter Punkt, Infrastruktur. Wenn man die internen Papiere der Bahn sich ansieht, so sagt diese ja eine triste Entwicklung voraus. Denn sie rechnet für die Zukunft ab 2005 nur noch mit einer Ausstattung seitens des Bundes von insgesamt etwa 3,2 Mrd. Euro pro Jahr. Zugleich sagt sie, 2,5 Mrd. brauche ich unbedingt, um also das Bestandsnetz zu pflegen. Und da waren sich ja alle Sachverständigen einig, das ist also zunächst mal schon das Notwendigste, was überhaupt zu passieren hat. Wenn ihr dann nur noch 700 Mio. Euro übrig bleiben, obwohl sie mindestens 4 Mrd. insgesamt bräuchte, hat einer der Herren gesagt, ja wie soll dann die Bahn vorwärts kommen? Dann ist sie ja von der Finanzausstattung her im Grunde genommen zum „Siechtum“ verurteilt. Sehe ich das so richtig oder habe ich jetzt als Oppositionspolitiker sozusagen zu polemisch formuliert, wenn Sie mir dazu einen Rat geben könnten. Dann Herr Prof. Albach, ich habe ihre Ausführungen sehr sorgfältig durchgelesen. Und was mich erschreckt hat, muss ich sagen, und Sie begründen sehr gut, die katastrophale Finanzsituation der Bahn, die Sie schildern. Sie sagen im Endeffekt, wenn ich es als juristischer Laie sagen darf, im Endeffekt hat die Bahn überhaupt Glück, wenn sie, so wie sie heute dasteht, überhaupt noch Kredite bekommt. Sie sagen, höchstens Rating B, von A ganz zu schweigen, und wenn also nicht der Bund irgendwelche vertraglichen Verpflichtungen eingeht und für eine gewisse Ausstattung garantiert, dann hat sie gar keine Chance gehabt, von einem privaten Markt Geld zu requirieren. Aber wenn das so stimmt, dann ist ohnehin die Überlegung mit Börsengang zu den Akten zu legen, es sei denn, der Bund verpflichtet sich, was wir ja alle wissen, dass das eigentlich so die Klammervoraussetzung ist für das Ganze, in einem Vertrag oder wie auch immer, das will ich jetzt juristisch nicht bewerten, wie das dann geschieht, pro Jahr einen bestimmten Betrag X, sagen wir mal 3 Mrd. Euro, immer zuzuschießen, weil sonst also der private Markt der Bahn ja gar nicht offen steht. So habe ich Sie jetzt laienhaft verstanden. Wenn Sie vielleicht diese Schlussfolgerung noch ein bisschen erläutern könnten. Und dann möchte ich noch auf eine Sache zu sprechen kommen, die nicht angesprochen worden ist, aber die natürlich auch geklärt werden muss, im Rahmen einer solchen Anhörung. Es ist die Frage der Ausschreibung. Sie wissen ja, die Bahn, insbeson-

dere bei den Regionalnetzen, geht man dazu über, dass man freihändig vergibt. Das hat offenbar für beide Seiten gelegentlich recht nützliche Vorteile. Manchmal sind auch Dritte noch beteiligt. Aber ist denn das, auch angesichts der Kritik der europäischen Ebene an dieser Geschichte, ist denn das der richtige Weg, freihändig zu vergeben, ganze Teilnetze mit immerhin, sagen wir mal, Umsätzen in der Größenordnung von einer und zwei Mrd. Euro, oder meinen Sie nicht auch, dass letztlich doch die Ausschreibung den Vorzug haben sollte, mal von speziellen Sondersituationen ganz abgesehen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Lintner. Jetzt hatten wir die Fraktionen SPD und CDU/CSU und jetzt gehen wir zur Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Das Wort hat Kollege Albert Schmidt!

Abg. Albert Schmidt (Ingolstadt): Vielen Dank Herr Vorsitzender, verehrte Herren Sachverständige! Ich möchte mich mit meinen Fragen auf drei oder vier Komplexe zunächst beschränken in der ersten Runde und beginne mit dem Stichwort des intermodalen Wettbewerbs, also des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Und dann möchte ich insbesondere an die Adresse derer fragen, die ja nun hier die Carrier wesentlich vertreten, Norbert Hansen von Transnet, Herrn Daubertshäuser von der DB AG, aber auch Herrn Leister von Connex, als einen der NE Bahnen unterwegs auf dem Netz, welche Wettbewerbsverbesserungen im intermodalen Wettbewerb sind für Sie prioritär in den nächsten ein bis zwei Jahren? Sie kennen die Stichworte. Wir haben es in unserem gemeinsamen Antrag angesprochen, Mehrwertsteuerhalbierung im Fernverkehr, im Schienenfernverkehr nach dem Vorbild anderer, sämtlicher anderer europäischer Nachbarländer, oder etwa Thema Kerosinsteuer oder auch die Mehrwertsteuerbefreiung, die der Luftverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr noch hat. Wie wichtig ist das für den Markterfolg und zwar unabhängig jeder organisatorischen weiteren Reformschritte, die da noch kommen können. Die zweite Frage betrifft nun den Bereich des intramodalen Wettbewerbs, also des Wettbewerbs auf der Schiene. Da möchte ich an die selben die Frage richten, wie ist denn das Diskriminierungspotenzial, das ja nun nach übereinstimmender Auffassung sämtlicher Experten, so wie Sie hier sitzen, aber wie Sie auch sich extern geäußert haben, besteht. Wenn ein Netzmonopolist gleichzeitig der größte Carrier ist im Geschäft, wie ist dieses Diskriminierungspotenzial zu beherrschen, bzw. wie sind denn überhaupt die chinesische walls, also die strikte Abgrenzung von Netz und Transportgesellschaften innerhalb einer

Holding, eines Gesamtkonzerns, überhaupt umsetzbar, wenn z. B. leibhaftige Aufsichtsräte oder Vorstandsmitglieder des Mutterkonzerns gleichzeitig in den Aufsichtsräten der Töchter sitzen sollen, z. B. bei DB Netz? Das kann man sich als Politiker schlecht vorstellen, wie das dann neutral zugehen soll. Sie sind ja nach Aktiengesetz geradezu verpflichtet, dann in dem Aufsichtsrat der Tochter entsprechend so zu agieren, wie es für die Mutter vorteilhaft ist und nicht, wie es für eine neutrale Theorie dienlich wäre. Hier richtet sich die Frage gleichermaßen an Sie Herr Henke, weil es betrifft natürlich dann letztlich auch die vielen privaten Güterbahnen, die als Carrier unterwegs sind. Herr Daubertshäuser, Ihnen persönlich kann ich die Zusatzfrage nicht ersparen, ob Sie es denn für klug halten, um das Thema Wettbewerb und Neutralität des Netzes usw., überhaupt das Thema Wettbewerb, auch in der Vergabe von Verträgen, wie es der Kollege Lintner angesprochen hat, ob Sie es denn für klug halten, das zu belasten dadurch, dass Sie ehemalige Minister, egal welcher Couleur, als quasi Akquisiteure auf den Markt schicken, die dann für Sie tätig werden sollen, noch dazu in einem atemberaubenden zeitlichen Abstand zwischen der aktiven politischen Tätigkeit und der anschließenden Lobbyistentätigkeit, die ich für sich genommen nicht kritisiere, die ich nur als Rollenproblem sehe und mindestens als Problem auch was die Erweckung eines umfassenden Eindrucks betrifft? Ich komme damit zum dritten Bereich, zur „Gretchenfrage“ des Ganzen, die ja als die Kernfrage über der ganzen Beratung schwebt, ist die Frage nach dem Netz, die Frage nach der zukünftigen Zuordnung der Infrastruktur der Deutschen Bahn AG und des Bundes im Verhältnis zu den Transportgesellschaften. Da ist meine Frage eigentlich an alle noch einmal zu verstehen, sofern Sie dazu Stellung nehmen wollen. Ich schicke voraus, unsere Fraktion hat eine klare Präferenz. Die Präferenz heißt, nicht nur aus den von Ihnen genannten prinzipiellen Vorteilen wäre eine klare Rollenaufteilung sinnvoll, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen. Deshalb ist meine Frage, müsste nicht, um eine am Gemeinwohl orientierte Infrastruktur vorzuhalten, die sich auch unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge laut Grundgesetz verpflichtet fühlt, müsste nicht das zwingend zu dem Ergebnis führen, dann muss die Infrastruktur auch konsequent, was das Eigentum anbetrifft, in Öffentlicher Hand verbleiben? Und ich ergänze diese Frage, könnte diese Öffentliche Hand nicht auch in bestimmten Fällen die Region sein bzw. das Bundesland? So wie die Regionalisierung von Verkehrsaufträgen sehr erfolgreich gelaufen ist, könnte ja auch die Regionalisierung von klassischen Nebennetzen sehr erfolgreich laufen, was die Entwicklung dieser Netze in

Länderzuständigkeiten betreffe. Ich möchte weiter fragen zu diesem Komplex. Wenn man aber nun, um diese etwas polemische Vokabel, die der Kollege Hansen ja gerne verwendet, vielleicht Zerschlagung des Konzerns oder Zerschlagung der Bahn, wenn man also dem vorbeugen will, ich halte das nicht für zielführend diesen Begriff, aber ich zitiere ihn ja nur, wenn man dem vorbeugen will, wäre es nicht eine Lösung, dann zu sagen, wenn dann das Eigentum an der Infrastruktur in der Öffentlichen Hand verbleibt, dann wollen wir nicht wieder Staatsbahn spielen hier in der Politik, wäre es ja eine Lösung zu sagen, die Bewirtschaftung dieser Infrastruktur muss selbstverständlich jemand machen, der es kann und das ist die DB Netz, meinethalben auch zunächst die DB Netz im Konzern Deutsche Bahn AG. Dies würde nicht zu einer Zerschlagung des Konzerns führen, wohl aber zu einer klaren Rollenverteilung. Warum sollte denn, das ist meine eigentliche Frage, die ich an Sie habe, warum sollte denn ein privater Mitbesitzer von Infrastruktur und sei es ein privater Shareholder am Gesamtkonzern DB AG, inklusive Netz, in dieser Konstruktion, warum sollte der Interesse daran haben, daseinsorientierte Infrastruktur vorzuhalten? Warum sollte der sich verpflichtet fühlen, gemeinwohlorientierte Infrastruktur vorzuhalten und sie entwickeln? Also ein privater Investor ist doch keine mildtätige Veranstaltung, oder per se auch keine für eine gemeinnützige Veranstaltung. Das verstehe ich bis heute nicht und das ist meine Kernfrage an Sie. Genauso, wie der zweite Rollenkonflikt meines Erachtens danach schreit, zu fragen, wie kann denn Neutralität des Netzes gewährleistet sein, wenn sie organisatorisch verbunden und verbandelt ist und nach Ihrer Aussage sogar verbunden sein muss mit dem größten Carrier? Das würde ja im Umkehrschluss bedeuten, dass andere Carrier, die nicht diesen Verbund mit dem Netz haben, faktisch diskriminiert sind, per definitionem. Also ich benutzte nur die eigentliche Argumentation derer, die uns das immer wieder nahelegen. Das ist also die Kernfrage, die sich mir stellt, und ob sich nicht mit einer solchen vertraglichen Lösung, wo die Bewirtschaftung des Netzes von DB Netz und zwar mit Leistung und Gegenleistung, inklusive Bezahlung, gewährleistet wird, ob sich das nicht als zukunfts führendes Modell erweisen könnte. Denn ich glaube nicht, dass eine blanke Finanzzusage des Deutschen Bundestages, diese Illusion will ich Ihnen gerne nehmen, eine blanke Finanzzusage des Deutschen Bundestages, über 10 Jahre gibt es X Mrd. Euro für Euch, dass die irgendwie haltbar ist. Eine solche Zahl wäre wertlos wie ein Blatt im Wind. Das zeigen die letzten Wochen, dass solche Zahlen umfallen wie die Kartenhäuser, wenn irgendein anderer Wind weht. Das heißt

also, wenn, dann können langfristige Finanzzusagen nur im Vertragszustand laufen, aber nicht im Vertrag einfach so, sondern wie bei Nahverkehrsverträgen im Vertrag zwischen einem Auftraggeber, das wäre hier der Bund, der sagt, bewirtschafte bitte unsere Infrastruktur, und einem Auftragnehmer, das wäre z. B. DBS, der sagt, wir bringen dafür diese oder jene Leistung und das kostet über 10 Jahre so und so viel Mrd. Euro. Nur so wird meines Erachtens ein Schuh draus. Letzte Frage ist der Komplex der Investitionen. Auch das ist angesprochen worden. Da ist meine schlichte Frage die, jenseits der Effizienz der Investitionen, die Herr Ilgmann angesprochen hat, die ich in vielen Fällen ja in der Vergangenheit immer wieder kritisiert habe, oft erfolglos, welchen Betrag halten Sie als Experten für absolut notwendig, um das Bestandsnetz in der Qualität, in der wir es haben und uns wünschen zu erhalten und weiter zu entwickeln? Und welchen Betrag halten Sie für notwendig, um darauf aufsetzend durch Ausbau, Zubau, gegebenenfalls auch Neubaumaßnahmen für mehr Kapazität und mehr Modalität im Netz zu sorgen? Diese schlichte Kenngröße glaube ich muss hier in den Räumen des Bundestages von Experten mal ausgesprochen werden.

Vorsitzender: Kollege Albert Schmidt, jetzt gebe ich weiter zur Fraktion der FDP, Kollege Horst Friedrich. Bitte schön Kollege Horst Friedrich!

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank Herr Vorsitzender. An die Herren Sachverständigen, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte vorwegschicken, dass es für uns in der Frage, welche Bahnreform denn mit Bahnreform gemeint ist, eigentlich keine Diskussionen gibt. Es kann sich nur um die Bahnreform handeln, die der Gesetzgeber, der Deutschen Bundestag, mit Zustimmung des Bundesrates 1993 aufs Papier gebracht hat und die dort vorgesehenen Schritte. Und die Frage, die ich daraus ableiten kann, ist eigentlich nur, wird das, was da vorgegeben ist, jetzt von der Geschäftsführung der Deutschen Bahn umgesetzt mit oder gegen die Bundesregierung und wenn ja, was hat das für Konsequenzen und nicht, welche Bahnreform gemeint ist? Die Schritte sind vorgegeben und an dem müssen wir es messen, auch was die Ergebnisse angeht. Die erste Vorbemerkung. Die zweite Vorbemerkung: Es kann auf Grund der Gesetzeslage auch im Grundgesetz eigentlich niemand mehr daran zweifeln, dass die Transportbereiche auch materiell privatisiert werden können. Es gibt nur eine einzige Festlegung, und die bezieht sich auf das, was bei der Infrastruktur, beim Netz, im Staatsbesitz bleiben muss. Alles andere ist nicht definiert. Daraus schließe ich

für unsere Fraktion umgekehrt, dass alles andere dann auch tatsächlich materiell privatisiert werden kann. Die dritte These, die ich vorweg schicken will und auf der sich dann einige Fragen aufbauen, für uns ist völlig klar, dass eine tatsächliche Trennung von Netz und Betrieb stattfinden muss und dass das Netz im Staatseigentum verbleiben muss. Alles andere wäre in der Konsequenz aus unserer Sicht nicht umsetzbar. Vor dem Hintergrund noch eine Bemerkung, wenn ich Zahlen zitiere jetzt, in Kenntnis der Probleme, die man ab und zu bekommt, es sind alles offizielle Zahlen aus der Antwort der Bundesregierung vom 26. Februar 2004 auf unsere Kleine Anfrage. Nur damit niemand in irgend einer Form meint, die Zahlen wären vielleicht woanders her. Es sind offizielle Zahlen der Bundesregierung, aus dem Verkehrsministerium, aus dem Statistischen Bundesamt, aus dem Finanzministerium. Ich beginne damit, dass festgestellt werden kann, dass der Personenverkehr gegenüber der Zeit vor der Bahnreform nicht zugenommen hat. Er bewegt sich bestenfalls, ausweislich der Zahlen der Bundesregierung Herr Henke, weil Sie den Kopf schütteln, auf dem Niveau des Jahres 1995, bestenfalls. Zugenommen hat tatsächlich der Güterverkehr. Aber er ist im modal split-Anteil in einem gesamtwachsenden Markt nach unten gegangen. Es wäre der absolute „Supergau“, wenn in einem wachsenden Markt der Schienengüterverkehr nicht zugenommen hätte. Aber in der Konsequenz reicht das aus unserer Sicht nicht aus. Das wird jetzt zunächst auch begründet mit den Wettbewerbsnachteilen des Verkehrsträgers Schiene. Da wäre für mich die erste Frage an Herrn Prof. Aberle auch an Herrn Ilgmann, vielleicht auch an Herrn Pällmann, die Straße zahlt derzeit Mineralölsteuer, Ökosteuer jährlich 50 Mrd. Euro rund gerechnet. Davon sind seit 1999 durch die Beschlüsse der jetzigen Mehrheit ungefähr 14 Mrd. ab 1999 zu sehen. Die Schiene zahlt ausweislich ihrer eigenen Charts aus Mineralölsteuer und Ökosteuer 380 Mio. Euro. Selbst wenn ich die Trassengebühren, schätzungsweise 3 Mrd., dazu nehme, bleibt ein eklatanter Unterschied bestehen in der Belastung des Verkehrsträgers Schiene und Straße, bei im Wesentlichen derzeit gleichen Investitionsansätzen. Die Frage, die sich stellt, ist, welches Potenzial sehen Sie, wenn der Verkehrsträger Luft, der, wenn man es umrechnet, an Gebühren schätzungsweise einen Euro auch pro Liter Kerosin Abgaben umgerechnet aus Sicherheitsgebühren und ähnlichem zahlt, von den Kapazitäten der Passagiere und von den Möglichkeiten der tatsächlichen Umsteiger, was würde das auf die Schiene bedeuten? Ganz zu schweigen davon, wenn man das Potenzial anschaut, weil die Billigflieger ja im Fokus sind. Wenn ich mir anschau, Schiene befördert täglich schätzungsweise

5 Mio., Billigflieger täglich schätzungsweise 4.000. Es gibt Erhebungen, dass ungefähr 4 % dieser 4.000 tatsächlich Bahnaffin wären und auch mal mit der Schiene gefahren sind. Wie groß rechnen Sie den Effekt tatsächlich aus Umsetzung von Beschlüssen, Kerosin zu besteuern, Mehrwertsteuer zu reduzieren, in der Konsequenz in der Umsetzung, was es für die Bahn ein Mehr an Einnahmen bedeuten würde? Erste Frage. Zweite Frage an Herrn Pällmann noch einmal zur Vertiefung. Was Sie gesagt haben Herr Pällmann war ja in frappanter Weise in großer Übereinstimmung mit den Positionen von CDU/CSU und FDP in dem Antrag. Sie haben allerdings auch Sympathie für den Antrag der SPD bekundet. Da will ich noch einmal nachfragen. In dem Antrag steht auch das Vertragsmodell, also das, was Herr Mehdorn möchte. Nein, das ist ja nicht negativ. Ich will es ja nur noch einmal für die Vertiefung fragen. Seien Sie doch nicht gleich so nervös lieber Kollegen. Da steht auch das Vertragsmodell drin. Das ist ja das, was Herr Mehdorn möchte. Gilt Ihre Zustimmung in der SPD für das Vertragsmodell inklusive oder sagen Sie, ich bin für alle anderen Fragen offen, aber ich bleibe bei meiner Meinung, dass man die vollständige Trennung von Netz und Betrieb, das Thema lösen kann. Dritte Frage, es wird ja immer wieder angedeutet, dass mehr Verkehr auf die Schiene abhängig ist auch von europäischen Entscheidungen. Das ist richtig. Die Frage der Entscheidung, die sich für mich daraus ergibt, und das frage ich auch Herrn Aberle, auch Herrn Dr. Rössler, Herrn Dr. Jahnke, auch Herrn Leister, bedeutet das, zugespitzt, dass bestimmte Entscheidungen in Deutschland erst dann getroffen werden dürfen, wenn Europa sich auch auf den Weg begeben hat. Und mit Europa meine ich nicht nur die Gesetzgebung, sondern die faktische Umsetzung. Das eine ist, was in Europa im Gesetzblatt steht und das andere, was in den Staaten dann umgesetzt wird. Heißt das dann für uns, gewissermaßen Stillstand des Umsetzens, des Weiterfahrens, oder muss man nicht sagen, das, was wir in Deutschland für richtig erachten, muss umgesetzt werden. Ich will nicht sagen ganz egal, aber unabhängig davon, was in Europa auf dem Weg passiert, selbstverständlich wird Schiene auf Dauer nur eine Möglichkeit im Wettbewerb haben, wenn es eine europäische integrierte Schienenpolitik gibt und nicht an den Grenzen der Wettbewerbe und Stromspannungen, Trassenbreiten, Sicherheitssysteme und ähnliches los geht. Das ist völlig klar. Die Frage ist nur, sehen Sie in bestimmten Diskussionsgrundlagen den Hinweis darauf, zu sagen, jetzt warten wir einmal ab, wir müssen in Deutschland nicht so weit machen. Schauen wir erst einmal, was Europa macht. Oder sagen Sie nein, Deutschland kann die Bedingun-

gen setzen und dann weitergehen. Letzter Komplex in der ersten Runde ist für mich die Situation Börsengang. Es ist ja von einigen Sachverständigen schon darauf hingewiesen worden, dass offensichtlich auch im Hinblick auf die gutachterliche Feststellung tatsächlich ja nur untersucht werden soll, wenn die Informationen richtig sind des Gutachters, ein Börsengang in einem integrierten Modell, das heißt, nur wenn das Netz in der Bahn verbleibt und das wird untersucht. Natürlich wird die Antwort sein, das ist möglich. Die Frage der Randbedingungen muss man dann erörtern. Die Frage die sich stellt, ist tatsächlich vor dem Hintergrund der jetzt veröffentlichten Bilanzzahlen, ausweislich dessen, was in der Bilanz steht, im Hinblick auf die Eigenkapitalsituation, sehen Sie Herr Prof. Aberle, auch Herr Prof. Albach, aber auch Herr Pällmann, denn überhaupt die Chance für ein Unternehmen, dessen Eigenkapitalquote von knapp 30 % auf jetzt knapp 12 % zurückgegangen ist, und da greife ich das auch auf, was Herr Prof. Albach in seiner Analyse der Wirtschaftsdaten geschrieben hat, im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation, was die Ratingsituation angeht, tatsächlich in der Lage ist, diesem angestrebten Kurzkorridor überhaupt ernsthafterweise über einen Börsengang nachzudenken? Und gäbe es nicht ausreichend Zeit, die anderen Fragen, die davor wichtiger sind, aus unserer Sicht, zu lösen in der gesetzgeberischen Umsetzung auch in der Klärung, wie stelle ich den gesamten Konzern auf, auch vor dem Hintergrund, dass die gesetzliche Situation z. B. ja eine Personenverkehrs GmbH, die es jetzt gibt, gar nicht vorsieht. Sondern im Gesetz steht verpflichtend, im Gründungsgesetz, eine Fernverkehrs AG und eine DB Nahverkehrsaktiengesellschaft, schon deswegen, weil im Nahverkehr fast ausschließlich staatliche Zuschüsse fließen, in der Bestellung von Verkehrsleistungen, während der Fernverkehr ja eigenverantwortlich zu betreiben ist. Also es sind eigentlich Entscheidungen getroffen worden, die aus unserer Sicht so nicht umsetzbar sind. Die letzte Frage in dem Kontext vielleicht noch an den Klaus Daubertshäuser. Es wird ja immer wieder gestritten und das hat ja der Kollege Schmidt auch schon angesprochen, das sind die Beraterverträge. Ist denn davon auszugehen, dass die, die jetzt in der, ich glaube, in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung war es, veröffentlichten Beraterverträge und Namen alle sind, oder müssen wir noch damit rechnen, dass noch der Eine oder Andere vielleicht auch noch einen Beratervertrag hat und das beeinflusst? Das meine ich schon deswegen, weil umgekehrt man sicher die Frage stellen kann, 7 Mrd. Euro Bestellerentgelte für Nahverkehrsleistungen kann man natürlich auch unter dem Aspekt sehen der betriebswirtschaftlichen Optimie-

rung. Das heißt, ich könnte mit Ausschreibung vielleicht aus dem eingesetzten Geld Mehrleistung erbringen, ich könnte die erbrachte Leistung vielleicht auch mit weniger Aufwand betreiben. Und an der Geldschraube wird ja eher nach unten gedreht. Das wird aber in gewisser Weise eingeschränkt werden, wenn ich langfristige Verkehrsverträge habe, die Ausschreibungen im Wesentlichen ausschalten. Deswegen die Frage, muss man da noch mit anderen Namen rechnen oder war das alles? Danke sehr!

Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Horst Friedrich! Wir haben jetzt die Berichterstatter der Fraktionen gehört mit ihren Fragestellungen. Ich glaube, es ist eine Frage der Fairneß, dass wir jetzt dem verspätet gekommenen Marketingvorstand der DB AG, Klaus Daubertshäuser, die Möglichkeit zunächst zum Statement geben. Er kann dann auch anschließend gleich auf die Fragen eingehen, die an ihn gestellt worden sind. Und dann würde ich wieder ansonsten in der übrigen Reihenfolge, in der wir auch das bisher abgehandelt haben, durchgehen in dieser Gesamtrunde. Bevor ich das tue, will ich auch noch der Vollständigkeit halber den Herrn Ministerialdirektor Thomas Kohl begrüßen, der zuständige Abteilungsleiter im Bundesministerium. So, jetzt beginnen wir wie angekündigt. Herr Klaus Daubertshäuser. Ich habe schon mitgeteilt, dass der Herr Daubertshäuser nicht mit der Bahn gekommen ist. Dass nicht ein Eindruck entsteht, dass die Verspätung eine Ursache hat, im eigenen Bahnbetrieb. Bitte schön Herr Daubertshäuser, Sie haben das Wort!

Klaus Daubertshäuser: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Ich habe mich in der Tat heute morgen für das schlechtere und für das falsche Verkehrsmittel entschieden. Aber ich habe also 3 ½ Stunden auf dem Frankfurter Flughafen warten müssen, bis ich überhaupt den Weg nach Berlin antreten konnte. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, ich will noch einmal kurz zurück erinnern an die Ausgangssituation 1993 bei der Bahnstrukturreform, wie sie ja hieß, heute immer verkürzt Bahnreform. Es ging um die Bahnstrukturreform. Die Lage war damals absolut katastrophal. Auch das wird heute im Rückblick oftmals so ein bisschen negiert oder auch von Einigen schön geredet. Die Bundesbahn und die Reichsbahn waren damals zusammen nach kaufmännischen Gesichtspunkten absolut bankrott. Im Personenverkehr wie im Güterverkehr hatte die Bahn die Wettbewerbsfähigkeit verloren. Das heißt, über Jahre hinweg war praktisch in die Unternehmungen nichts mehr investiert worden. Es wurden Verluste in astronomischer Höhe produziert. Und die konnten nur durch eine rasant gestiegene Ver-

schuldung einigermaßen gedeckt werden. Man könnte eine Vielzahl von Persönlichkeiten mit wirtschaftlichem Sachverstand und mit politischem Sachverstand aus dieser Zeit zitieren. Ich will nur kurz Dirk Fischer zitieren. Er hat im Mai 1992 in einem Interview mit der Verkehrsrundschau erklärt, die Bahn ist weder lebens- noch konkurrenzfähig. Ob die heutige Bahnstrukturreform nach dem Ablauf dieser 10 Jahre erfolgreich war oder nicht, das kann man eigentlich sehr objektiv messen. Denn Grundlage unserer damaligen parlamentarischen Diskussion waren die Modellrechnungen von 1993, fußend einmal auf der Modellrechnung, die die Regierungskommission Bahn, federführend Prof. Albach, erstellt hatte, und die 93ige war die ergänzende, die im damaligen Verkehrsministerium gerechnet wurde. Da ist damals die Entwicklung, Weiterlaufen der Behörde, wie damals, oder aber die neue mögliche Entwicklung der DB AG, die ist da in einer Prognoseentwicklung dargestellt worden. Und ich meine, es sitzen ja Einige hier auch in dem Saal, die damals politische Verantwortung trugen. Das, was wir damals gemacht haben, war korrekt, das war richtig. Und ich meine, daran gemessen, kann sich auch die Bilanz, die wir nach 10 Jahren ziehen müssen, durchaus sehen lassen. Die Verkehrsleistungen sind zu 81 % erfüllt worden, die Entlastung des Haushaltes zu mehr als 100 % erfüllt, die Produktivität zu mehr als 100 % erfüllt und zwar dank selbst erwirtschafteter Mittel. Dass es immer noch einen immensen Nachholbedarf an Investitionen gibt, klang ja eben auch noch einmal aus der Fragerunde heraus, das ist nicht auf die Existenz der DB AG zurückzuführen, sondern ich sage, das ist auf die zu lange Existenz der damaligen Deutschen Bahn in ihrer Behördenfunktion zurückzuführen. Die DB AG hat in den letzten 10 Jahren mehr investiert als die alte deutsche Bundesbahn in 25 Jahren vorher. Und einen einheitlichen Maßstab zur Gesamtbewertung des Ziels, mehr Verkehr auf die Schiene, kann man eigentlich ganz objektiv ziehen aus der Summe von Personenkilometern und Tonnenkilometern. Und gemessen an dieser Kennzahl fiel der Anteil der Schiene am Gesamtverkehrsmarkt in den 80er Jahren von 12,7 auf 10,6 % zurück. Seit der Bahnreform hat sich dieser Trend umgekehrt. Das heißt, die Schiene gewinnt wieder Anteile am Gesamtverkehrsmarkt zurück. Von 1993 bis 2003 ist diese Meßzahl von 10,2 auf 11,2 % gestiegen. Die Steuerzahler, habe ich gesagt, wurden stärker entlastet als die Prognose damals vorhersagte. Man muss gucken, unter welchen Prämissen die damalige Diskussion im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und im Plenum stattfand. Da waren Prämissen, die das Wirtschaftswachstum und die Arbeitslosigkeit viel günstiger einschätzten, Prof. Al-

bach, bei Ihnen 2,5 % Wirtschaftswachstum damals. Die Bundesregierung ging von ähnlichen Zahlen aus, Arbeitslosigkeit bei ihnen 1,6 %. Das waren die Prämissen, die dazu führten, die Verkehrsprognosen in der Höhe vorherzusagen. Das heißt, diese optimistischen Erwartungen wurden nicht von der Realität erfüllt. Die unter Kanzler Kohl und den beiden Verkehrsministern Günther Krause und Matthias Wissmann 1993, mit Beginn 1992, auf den Weg gebrachte Bahnreform war und ist vorbildlich. Aber, auch das ist damals bereits im Kabinettsbeschluss 1992 nachzulesen, und das war Gegenstand aller Bewertungen damals auch im Verkehrsausschuss und im Plenum, es war immer wieder die Auffassung, die Bahn kann nur, die neue Bahn, zukunftsfähig, existenzberechtigt sein, wenn es zu einer Chancengleichheit der Verkehrsträger kommt und zwar im Rahmen eines gesamten Verkehrskonzeptes. Dieser Begriff, Gesamtverkehrskonzept, und alles, was man darunter zu verstehen hat, war in der ersten Kabinettsvorlage vom Juli 1992 nachzulesen.

Vorsitzender: Eine kleine Unterbrechung. Die ursprüngliche Statementzeit ist bereits vorbei. Jetzt beginnt bereits die Beantwortungszeit der Fragen der Kolleginnen und Kollegen.

Klaus Daubertshäuser: Okay, dann gehe ich jetzt in die Beantwortung. Ich will gleich mit der Frage beginnen, die Abg. Albert Schmidt und Abg. Horst Friedrich gestellt haben, die was zu tun hat mit dem, was vor einigen Tagen durch die Presse ging. Also noch einmal, die Herren, die dort genannt wurden, die haben keine Beraterfunktion, wie man sie vielleicht kennt aus anderen Zusammenhängen. Die haben alle einen ordentlichen Titel, sie sind ordentlich ausgewiesen. Sie sind Bevollmächtigte des Konzernvorstandes. Die Idee ist gar nicht so sehr bei uns geboren, Horst Friedrich. Die Idee entstand, ich will die Namen der Verkehrsminister hier nicht nennen, und sie ist auch berechtigt. Wie gesagt, wir haben alle fantastische ML's, das sind unsere Konzernbevollmächtigten mit einem hervorragenden Eisenbahnsachverstand in den Ländern. Aber, das sind tolle Eisenbahner, aber was ihnen fehlt, das ist so ein bisschen der „Kick“, das kleine politische ein mal eins. Gäbe es nicht eine Möglichkeit, das man das mal zusammenführt? Das war die Idee, dass wir überlegt haben, ob das sinnvoll ist oder nicht sinnvoll ist. Wir sind der Auffassung, das macht absolut Sinn und ist auf den Weg gebracht worden, bevor ernsthaft über einen Vollzug des Börsenganges nachgedacht wurde. Die haben auch kein operatives Geschäft. Die haben auch keine Umsetzung, jetzt absolut fokussiert, wie das beim Kollegen Horst Friedrich anklang, auf die Ver-

kehrsverträge. Da gibt es eine Vielzahl von Punkten und ich sage ihnen, der Schwerpunkt ist zum Beispiel die Umsetzung des Immobilienbereiches. Wenn Sie mit einem Verkehrsminister der Länder reden und Sie fragen ihn, wo habt Ihr die größten Probleme mit der Bahn, dann werden die Ihnen einmal sagen, die Vielschichtigkeit, wenn wir mit den unterschiedlichen Bahnen dort reden, und der zweite Punkt ist, uns drängt gewaltig das Problem Immobilien. Wir haben niemand, der sich ernsthaft um das Thema bei der Bahn kümmert, denn da sind drei verschiedene Bereiche zuständig, und wir wissen nicht, wo wir hinzugreifen haben. Es gibt noch eine Vielzahl anderer Punkte. Und deswegen gab es eine Anregung aus der Ländersicht, und wir haben diese Bevollmächtigten des Konzernvorstandes eingestellt. Teilweise sind die Namen richtig genannt. Einer ist genannt, der damit überhaupt nichts zu tun hat. Der hat eine völlig andere Funktion. Ich sage Ihnen, die Leute machen eine fantastische Arbeit. Wir haben sehr positive Beurteilungen aus den einzelnen Bundesländern, dort, wo wir welche haben. Es gibt Bundesländer, da sind wir bisher nicht vertreten. Da ist aber der Wunsch, dass wir dort ähnlich uns aufstellen, wie in den Bundesländern, wo wir schon agieren. Es ist gar nicht so einfach, Herr Schmidt und Herr Friedrich, jemanden für diese Funktion zu finden. Warum? Nein. Es ist nicht so einfach. Ich habe noch weiße Flecken. Bei mir ist noch ein weißer Fleck auf der Landkarte, Südostdeutschland. Ich könnte ihnen auch sagen warum und wieso.

Vorsitzender: Es ist aber jetzt keine Ausschreibung.

Klaus Daubertshäuser: Nein, das ist keine Ausschreibung. Aber vielleicht will ich es zu Gehör bringen. Vielleicht interessiert sich ja vielleicht später einmal jemand dafür. Ich habe in NRW weiße Flecke. Es gibt also noch einige weiße Flecken in Deutschland. Und ausdrücklich, die werden wir schließen. Wir wollen ähnlich, wie wir für die Konzernbevollmächtigten bundesweite Abdeckung haben, wollen wir natürlich auch für diesen Bereich eine bundesweite Abdeckung haben. An diesem Geschäft ist auch mit Sicherheit nichts verwerfliches. Der eine Fall, der durch die Presse ging, praktisch als erstes Signal, der wird jetzt ordentlich untersucht, und dann wird sich die deutscher Justiz damit befassen, und ich bin sicher, da wird auch nicht der geringste Funken von Anrüchigkeit zurückbleiben. Es war ja eine Vielzahl von anderen Fragen noch da. Ich will in Kürze, Herr Vorsitzender, versuchen ein paar Punkte da anzusprechen. Ein Punkt war im Zusammenhang, ich glaube mit der Frage von Albert Schmidt, auch die Chancengleich-

heit. Wie ist die überhaupt innerhalb von Europa usw. für Euch nachher gegeben? Die Chancengleichheit ist heute nicht gegeben. Wir haben nach wie vor ein Manko in der dauerhaften Angleichung der öffentlichen Mittel für Infrastrukturmaßnahmen von Straße und Schiene. Vielleicht kann man nachher noch einmal, Herr Vorsitzender, die Argumentationsrichtlinie von Horst Friedrich, denn die dauert alleine schon ein paar Minuten, die teile ich auf keinen Fall. So war auch nie in dem Maße Konsens früher in diesem Gremium, und auch da gab es immer schon Dissens. Es gab übrigens auch einen Dissens zu der Zeit, als Ecki Gries noch für Sie dort saß. Wir haben den Dissens in der Infrastrukturmittelausweisung. Wir haben nicht dieses Ziel, was wir 1993 praktisch als dann gegeben vorausgesetzt hatten, nämlich die europaweite Öffnung der Schienennetze. Die ist bis heute noch nicht da, und die Auswirkungen sind ganz einfach darzustellen. Wir öffnen den deutschen Markt, den zentralen Europas, für jeden Schienenverkehrswettbewerber. Wir selber haben keine Möglichkeiten, auch nur ins benachbarte europäische Ausland hineinzufahren. Welche Nachteile es hat, insbesondere für unseren Güterverkehr, das glaube ich, brauche ich hier in diesem Verkehrsausschuss nicht darzustellen. Es geht natürlich nach wie vor noch um die Harmonisierung der Energie und der Umsatzsteuer. Es geht um die Umlegung der Wege der Umwelt und der Unfallkosten auf die Nutzer. Das heißt, hier haben wir nach wie vor große Defizite, und das war ja damals 1992 auch Bestandteil bereits dessen, was ich vorher als Gesamtkonzept gekennzeichnet habe, was auch bis zum heutigen Tag nicht abgearbeitet ist. Die Trennung von Infrastruktur und Zugverkehr: Hier werden ja immer wieder, und das ist ja hier eben auch geschehen, Parallelen zu anderen Verkehrsträgern hergezogen. Diese scheinbare Analogie, die hier fälschlicherweise entstehen soll, erweckt den Eindruck, dass es bereits bewährte Vorbilder gäbe, an denen die Bahn sich ja dann orientieren könne. Aber es wird immer wieder in dieser Diskussion übersehen, dass die Eisenbahn ein fahrwegzeitig gesteuertes System ist und sich damit in einer grundlegenden Art und Weise von den anderen Verkehrsträgern unterscheidet. Fahrzeug und Fahrweg der Eisenbahn sind eine Einheit, und das wissen wir eigentlich nicht erst seit heute oder seit 1993. Bereits George Stevenson hat klar formuliert, dass beide als eine Maschine, wie er es nannte, gesehen werden müssen. Und es klang bei verschiedenen Fahrgestellern vorhin an, der Einwand, die Trennung von Infrastruktur und Zugverkehr seien notwendig, weil das Netz ja bei den Zahlen, die dann auch präsentiert wurden, eben von Ihnen hier, nie kapitalmarktfähig werde, sondern auf Dauer auf staatliche Zu-

schüsse angewiesen sei. Ich sage auch dieses Argument trägt nicht. Hier wird nämlich vergessen, dass genau dieses Argument für die Kapitalmarktfähigkeit der Transportbereiche entscheidend ist. Wenn die These richtig ist, dann könnten ja die Transportbereiche nur dann privatisiert werden, wenn die Frage der staatlichen Zuschüsse für das Netz klar geregelt ist. Aber wenn die Frage der staatlichen Zuschüsse für das Netz klar geregelt ist, dann kann man auch das Netz privatisieren. Da sehe ich überhaupt keinen Hinderungsgrund. Und es gibt keinen einzigen Grund für mich, die Verbundvorteile oder auf die Verbundvorteile zu verzichten und bei uns Experimente nachzuholen, die in anderen Ländern bereits gescheitert sind.

Vorsitzender: Herr Daubertshäuser, ich glaube, sie haben Verständnis, wenn ich jetzt mit Blick auf die Uhr und insgesamt, dass auch die Anderen noch die Möglichkeit haben.

Klaus Daubertshäuser: Herr Vorsitzender, Sie sind der Herr des Zeitplans, ich füge mich ihrem Fahrplan.

Vorsitzender: Das ist prima, und das hat man ja bei der Bahn so gelernt. Jetzt gebe ich Ihnen Herr Professor Dr. Aberle das Wort!

Prof. Dr. Gerd Aberle: Ja vielen Dank Herr Vorsitzender! Ich darf zunächst einmal auf Frau Abg. Rehbock-Zureich etwas antworten. Sie haben die Frage gestellt, ist Diskriminierung vorhanden? Ich glaube die Frage ist nicht ganz richtig gestellt, aus wettbewerbspolitischer Sicht. Es kommt auf das Diskriminierungspotenzial an. Was man im Augenblick daraus macht, ist immer eine Zustandsfrage. Ein bekannter Nobelpreisträger, einer der wenigen, die aus deutschsprachigem Raum stammen, hat gesagt, Wettbewerb ist ein Entdeckungsverfahren. Ich möchte das einmal umkehren, auch Diskriminierung ist ein Entdeckungsverfahren. Kreativität von Unternehmen zu diskriminieren, ist im Grunde unbegrenzt. Insofern ist ein Zustand, der unter der Situation einer strengen Beobachtung durch die Fachöffentlichkeit realisiert wird, natürlich nicht derjenige, den man also in die Zukunft exportieren könnte oder dürfte. Insofern ist da eine erhebliche Regulierungsnotwendigkeit gegeben, wenn man diese Integration, aus welchen Gründen auch immer, für notwendig oder sinnvoll erhält. Weitere Frage, Sie haben gesagt, neue Wettbewerber. Sie haben das Beispiel Schweden erwähnt. Die schwedische Situation, das ist eben auch das Problem mit der US-amerikanischen Situation, das kann man nicht einfach übertragen. In der schwedischen Situation haben wir nicht so viele potenzielle dritte Anbieter, wie wir es im deutschen

Markt haben. Wir haben im deutschen Markt ja die hervorragende historische Komponente, dass eine Vielzahl von Bahnen, bislang eben noch auf sehr kleinen Märkten tätig, bis zur Bahnreform, bis zur Öffnung des Netzes, nun aber dort Marktchancen sieht. Herr Dr. Jahn hat es ja ausdrücklich aufgeführt. Jetzt kann man also etwas machen. Wir haben also im Grunde einen Kern von leistungsfähigen und vor allen Dingen unter dem Aspekt einer Reform auch sich steigernden, ein Steigerungspotenzial besitzenden, Unternehmen, sowohl insbesondere im Personennahverkehr, wie aber natürlich auch im Güterverkehr. Und gerade im Güterverkehr zeigt sich ja, dass praktisch immer bereits bestehende Bahnen in diese wachsenden Güterverkehrsmärkte jetzt auch mit dem neuen Potenzial hineingehen, und dies ist einfach in Schweden in diesem Maße nicht vorhanden. Wer völlig neu in einen Markt hereingeht und sagt, ich will jetzt Güterverkehr betreiben, ohne diesen Kern an Erfahrungen, an Leistungsfähigkeit, hat es natürlich sehr viel schwieriger. Also insofern würde ich das schwedische Beispiel, was im Übrigen eine Separierung des Netzes bei der Öffentlichen Hand als Staatsbetrieb praktiziert hat, der auch alle Nachteile eines Staatsbetriebes hat, dass sie nämlich um 17.00 Uhr so ungefähr den „Griffel“ fallen lassen, und dann ist also für am Markt agierende Unternehmen, wie Verkehrsunternehmen, die Situation natürlich schwierig. Ich glaube, das sollte man hier auch nicht vergleichen. Was Sie noch gesagt haben, die Fragestellung der DB AG im Logistikmarkt: Ich glaube, dass die Entscheidung, bei Stinnes einzusteigen, im Prinzip eine richtige und notwendige war. Hier hat sich damals die Regierungskommission ja noch anders geäußert. Die Verhältnisse auf den Märkten haben sich aber fundamental verändert. Ein Carrier, der nicht eine Logistikkompetenz besitzt, ist im Grunde sowohl national wie auch europäisch nicht mehr marktfähig. Und die DB AG hat nicht die Fähigkeit, eigene Kompetenz aufzubauen. Insofern ist dieses also sinnvoll. Es bleibt nur ein Problem, und darauf möchte ich immer hinweisen. Die gesamte Bahnreform ist für den Schienenverkehr angedacht worden. Sie ist nicht angedacht worden für ein Güterverkehrsunternehmen, was überwiegend aus Stinnes und möglicherweise aus Nicht-Bahnaktivitäten besteht. Da sehe ich noch ein Problem. Im Übrigen auch, und ich habe das in meiner schriftlichen Stellungnahme versucht deutlich zu machen, es kommt auf die Publizitätspflicht an. Wie werden in Zukunft die Geschäftsberichte sein? Wird das immer nur inklusive Stinnes, inklusive dann Railion, ohne Ausweis von DB Cargo speziell gemacht werden? Das macht zwar mehr Arbeit, aber ich glaube, so eine Proformabilanz, wie sie im Geschäftsbericht 2002 beispielsweise mit Stin-

nes und ohne Stinnes gemacht worden ist, muss in Zukunft, um eine Mindestdatentransparenz zu haben, auch weiter gewährleistet werden. Herr Lindner, die Frage, wie ist es mit den hemmenden Einflussgrößen? Wir haben natürlich, wenn wir an den Güterverkehr insbesondere denken, natürlich völlig andere Verhältnisse bei der Bahn wie beispielsweise bei der Post. Wir haben bei der Post wachsende Teilmärkte. Wenn Sie allerdings das letzte Postergebnis ansehen, muss man sagen, das Geld verdienen sie im Briefdienst und nicht im Logistikmarkt. Herr Zumwinkel muss sich noch verdammt anstrengen, wenn er in Zukunft auch ähnliche positive Ergebnisse mit vorlegen will. Also er hat es im Augenblick noch sehr leicht. So leicht hat es natürlich die Bahn nicht. Die Bahn schwimmt in einem Markt, der im Personenverkehr eben kein Wachstumsmarkt in dem Sinne ist. Wenn er wächst, dann nur mit erheblichen staatlichen Zahlungen, die ja auch durchaus begründet sind. Aber er ist viel mehr abhängig auch von gesamtwirtschaftlichen Veränderungen. Schon ein kleiner Knick in der konjunkturellen Situation, ganz abgesehen von strukturellen Problemen, schlägt unmittelbar auf die Bahn durch. Insofern ist die Bahn also in viel stärkerem Maße abhängig von äußeren Faktoren, als das vielleicht andere Unternehmen sind. Insofern muss man, auch wenn man den Erfolg der Bahnreform sieht, auch wenn man die Marktanteils politik sieht oder die Marktanteilmöglichkeiten sich anschaut, muss man immer berücksichtigen, dass die externen Einflussgrößen bei der Bahn wesentlich stärker sind, und dazu kommt dann noch die hier schon mehrfach beklagte internationale Problematik, dass die Bahn eben im Grunde das nicht tun kann, was sie muss, sich nämlich international aufstellen. Wir haben eben bei der Bahn noch die Verhältnisse, wie wir sie vor 100 Jahren gehabt haben. Wir haben Kleinstaaterei. Und die wird eben von einigen Nationen auch noch sehr stark gepflegt. Es wurde hier auch einmal die Frage geäußert, von einem Abgeordneten, was muss Deutschland machen. Deutschland muss eine Vorreiterposition der Gestalt einnehmen, dass sie vor allen Dingen im internationalen Bereich viel stärker das deutsche Gewicht zum tragen bringt und dass sie eben wirklich auch die europäischen Institutionen unterstützt und zwar maßgeblich unterstützt, denn ohne diese europäischen Institutionen hätten wir noch eine viel katastrophalere Situation, als wir sie derzeit haben. Und insofern glaube ich, müsste Deutschland auch im internationalen Bereich sein Gewicht doch wesentlich stärker einbringen, dass hier andere Länder eben gezwungen werden, eben Mindeststandards eben auch zügig einzuführen. Es ist gefragt worden, hier in dem Zusammenhang, auch das Problem der freihändigen Vergabe versus Aus-

schreibungen. Natürlich, Herr Lintner, es ist ganz klar, jede freihändige Vergabe ist ein riesen Problem. Das Problem geht aber noch weiter. Wenn man natürlich von vornherein Ausschreibungen so groß dimensioniert, dass Dritte überhaupt nicht in der Lage sind, hier mitzumachen, dann muss auch diese Frage natürlich überprüft werden. Wie werden Ausschreibungen strukturell überhaupt angelegt? Denn man kann natürlich sehr leicht sagen, da ist ja im Grunde keiner da, der das machen kann von den Dritten. Wir müssen nur die Anforderungen entsprechend hoch setzen. Auch hier sollte man natürlich aufpassen. Also freihändige Vergabe kann in der Tat nur wirklich in ganz spezifischen Sonderfällen, wie das in allen anderen Branchen auch im Übrigen der Fall ist, jetzt hier realisiert werden. Und die Aktivitäten der Europäischen Kommission mit der Androhung eines Vertragsverletzungsverfahrens zeigen ja, wohin die Sache geht. Es ist gefragt worden, Herr Schmidt, wie ist es, kann man die Diskriminierungspotenziale beherrschen? Nicht durch chinese walls. Das habe ich ja schon einmal gesagt. Das ist ein Bilderbuch, das ist ein Märchenbuch, das kann man vergessen. Das ist in der Task Force damals, auch übrigens gegen das Votum des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr, so formuliert worden. Die Frage, gibt es Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn? Herr Friedrich, ich sage, es gibt sie im Prinzip nicht. Ich will jetzt bewusst nicht auf die Umwelt und Verkehrsunfallproblematik zu sprechen kommen. Da hat man so den Eindruck, wenn einem nichts mehr einfällt, dann geht man auf die CO₂-Emission, und dann geht man auf die Verkehrsunfälle. Mit der Luft: Da haben Sie gefragt, kann man da etwas quantifizieren? Ich möchte nur sagen, erstens mal das Umsteigerpotenzial ist nachgewiesenermaßen außerordentlich gering. Und wenn Sie im Augenblick sehen, dass die Deutsche Lufthansa zum 1. September eine Servicegebühr von 30 Euro pro Flugbuchung angekündigt hat und dies auch umsetzen wird, und überhaupt nicht glaubt, dass diese 30 Euro pro Flug nennenswert einen Einbuch beinhalten, dann hat sich die Frage einer Mineralölsteuerbelastungsgröße natürlich im Grunde schon selbst erübrigt. Ich glaube, das wären vielleicht in kurzer Form einige Antworten auf die mir gestellten Fragen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender: Wir wissen, wie schwer es ist, all die Themen auch in der Kürze der Zeit darzustellen. Wir haben im Parlament hier eine segensreiche Einrichtung geschaffen, die aktuelle Stunde. Und die hilft uns auch, wo wir unheimlich viel ja immer wissen, innerhalb von 5 Minuten. Und es sind mit die spannungsreichsten Formen des politischen Parlamentarismus, wenn man das ganze Wissen das man

hat, versuchen muss, didaktisch so aufzubereiten, um es in 5 Minuten darzustellen. Vielen Dank Prof. Dr. Aberle! Jetzt als nächster bitte Herr Prof. Dr. Horst Albach!

Prof. Dr. Horst Albach: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Ob ich das da mit der Pädagogik so gut hinkriege, wie Bundestagsabgeordnete, das weiß ich natürlich nicht. Aber ich mache deshalb die Beantwortung selektiv. Ich gehe auf zwei der Fragen ganz knapp ein und gehe dann, in der Hoffnung, dass ich damit auch einige Fragen von Frau Rehbock-Zureich beantworte, auf die für mich zentrale Frage nach der Finanzierung von Herrn Lintner ein. Herr Schmidt, Sie haben da nach dem Aufsichtsrat gefragt. Ich war in so einem Aufsichtsrat, nämlich dem von Daimler Benz. Ich war bei AEG im Aufsichtsrat und Daimler Benz war ja der herrschende Aktionär. Wir haben damals als außenstehende Aufsichtsratsmitglieder darauf gedrungen, gegen einen steuerlich sinnvollen Nichtabschluss von Gewinnabführungsverträgen, den Gewinnabführungsvertrag einzuführen, weil nur dann gesichert ist, dass nichts zu Lasten des Tochterunternehmens geht, oder weil alle Entscheidungen ja eben doch in der Zentrale in Stuttgart geführt worden waren. Also entweder muss man, ich habe das auch in meiner Stellungnahme beider Modelle dargelegt, entweder führt man über die Gesellschafterfunktion, dann hat man eben Vorstandsmitglieder der Muttergesellschaft als Aufsichtsratsmitglieder der Tochtergesellschaft, muß dann entweder als faktischer Konzern Abhängigkeitsberichte erstatten, die vom Wirtschaftsprüfer geprüft werden, oder muss eben einen Gewinnabführungsvertrag schließen. Das ist die Konsequenz. Selbst wenn man, wie das hier jetzt wohl angedacht ist, gar kein Vorstandsmitglied in den Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft entsendet, ändert das ja faktisch nichts daran, dass sie durchregieren können. Also da sollte man sich keiner Illusion hingeben, sondern sollte eben sicherstellen, dass genügend Transparenz vorhanden ist, und diese Transparenz kann man ja sicherstellen. Die zweite Frage, die ich kurz beantworten will, ist die nach der Logistikkompetenz von der Bahn. Kurzes Beispiel: Ich habe vor wenigen Jahren mal Schenker gefragt, ob sie die Deutsche Bahn AG als Konkurrenten im Güterverkehr empfänden. Da war die Antwort, wer ist die Deutsche Bahn? Das war eben kein Konkurrent. Das heißt, die hatten keine Logistikkompetenz. Wenn sie sie jetzt kriegen, dann kriegen sie sie deshalb, weil Herr Malmström und Herr Held dafür die Garanten sind. Und mit denen sollte man wirklich mal das Gespräch führen, um auch einen persönlichen Eindruck zu bekommen, dass die natürlich ihren ganzen Ehrgeiz daran setzen, die Dynamik, auch die Kapitalmarktdynamik,

die Schenker ausgezeichnet hat in der Vergangenheit, zu erhalten. Nun zu der zentralen Frage des Börsenganges und der jetzigen Finanzierungssituation. Herr Lintner, Sie haben mich völlig richtig verstanden. Bei der jetzigen Bilanzsituation, Basis 2002, die ich ja nur zu Grunde legen konnte, ist ein Börsengang völlig ausgeschlossen. Das ist unmöglich, dass die Investmentbanker auf Grund einer solchen Bilanz den Börsengang wagen. Zweitens, wir brauchen aber auch das private Geld, weil sonst die Ansprüche an den Staat natürlich wieder wachsen. In einer Nebenbemerkung will ich sagen, ich habe die 108 Mrd. auch Punkt für Punkt nachgerechnet. Gegenüber dem, was die Bahn damals prognostiziert hat, sind diese 108 Mrd. tatsächlich eingetreten nach meinen Berechnungen. Ich habe das näher dargelegt in meiner Stellungnahme. Und wir dürfen ja das nicht gefährden, dass weiter eine Haushaltsentlastung eintritt. Also ist das Konzept, das wir brauchen, privates Geld, um Schulden durch Eigenkapital zu ersetzen. Und wir brauchen zweitens aber privates Geld, um den dynamischen Verschuldungsgrad, also den statischen Verschuldungsgrad kriegen wir runter. Die zweite Frage ist, kommt denn überhaupt ein privater Kapitalgeber? Ist der bereit? Das war ja die Frage auch, die Herr Friedrich geäußert hat. Nach meiner Kenntnis wird dann, wenn glaubwürdig gemacht wird, dass die Ebit-Entwicklung der Bahn sich weiter fortsetzt, so wie ich das auch geschrieben habe, wird ein privater Geldgeber bereit sein, sein Geld in die Bahn zu bringen. Dritte Bemerkung aber, wenn wir Geld für die Infrastruktur brauchen, dann geht das nur im Rahmen einer Integrationslösung, denn die Separationslösung mit Privatisierung IPO, also ein Börsengang nur für die Verkehrsgesellschaften, kann ja wegen des Verbots cash flows zu transferieren, aus den Transportgesellschaften nicht in die Infrastrukturgesellschaft fließen. Wer also sieht wie ich, dass die Bahn im Augenblick das private Geld dringend braucht, um auch die Infrastruktur mit zu finanzieren, der muss sich für die integrierte Lösung entscheiden, weil sonst kein Geld, um das noch einmal zu wiederholen, in die Infrastruktur fließen kann. Nun, was bedeutet das für die Verkehrspolitik? Das bedeutet, erstens, es müsste wieder stärker in den Blick genommen werden, was die Regierungskommission damals vorgeschlagen hat, keine Infrastrukturinvestition, deren Zinssatz negativ ist. Es gibt aber heute Projekte, die nicht einmal in Zukunft die Betriebskosten decken werden. Da muss also die Politik sich klar werden darüber, ob sie solche Investitionen auch tatsächlich verantworten will, die wirklich in Zukunft verlustreich sind mit Zinssätzen unter 0. Ich kann mir das vorstellen, dass die Politik offen sagt, im Wege meiner Verantwortung jetzt mache ich auch solche.

Das ist ja nicht die Aufgabe des Sachverständigen, diese politischen Entscheidungen zu begründen oder zu begleiten. Aber, dann sollte man das vielleicht so machen, wie es im Postgesetz angelegt ist, nämlich das ausschreiben, diese unrentable Strecke ausschreiben, und wenn sich keiner findet, der die unrentable Strecke nimmt, muss man einen Fonds schaffen, der das macht. Zweitens, und damit schließe ich dann, weil ich auch wieder den bösen Blick kriege, dass ich doch nicht pädagogisch geschickt das hinkriege, Herr Oswald, ich bedanke mich auch dafür, dass Sie das tun, die Vertragslösung ist eine Lösung, die Transparenz schafft. Jede einzelne Strecke wird dann ausgeschrieben und muss in sich begründet werden. Und deshalb bin ich der Ansicht, Herr Lintner, dass man das hinkriegen kann. Letztlich entscheidet darüber Morgan Stanley oder Goldman Sax oder meinetwegen auch die Deutsche Bank. Die haben nach meinen Erfahrungen bisher keine Signale ausgesendet, dass sie das für völlig ausgeschlossen halten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Wir haben Ihnen zu danken! Wir geben dann weiter an Herrn Dirk Flege. Zwischenzeitlich darf ich auch bitten, dass die stellvertretende Vorsitzende dieses Ausschusses, Frau Kollegin Anette Faße, kurzzeitig auch den Vorsitz übernimmt. Aber jetzt bitte Herr Dirk Flege, bitte schön!

Dirk Flege: Vielen Dank Herr Oswald! Frau Rehbock-Zureich hat eben gefragt, wie das mit der Diskriminierung auf der Schiene sei. Die Bahnen, die bei uns sind auf den privaten Bahnen, sagen unter dem Strich, dass der Zugang zur Schiene recht problemlos sei. Ich denke, hier haben wir weder ein Diskriminierungsproblem, das jetzt hier länger erörtert werden sollte, noch brauchen wir da meines Erachtens dringend beim Zugang einen Handlungsbereich. Die Diskriminierungsvorwürfe, auch konkreter Art, die genannt werden, sei es vor oder hinter den Kulissen, die beziehen sich in der Tat auf Weichen, Ausweichstrecken, Abstellflächen, Rangieranlagen und diese Dinge. Ich will mich da nicht im Einzelnen näher dazu äußern. Da gibt es Berufene hier im Kreise. Ich denke, der VDV kann da mehr oder weniger für alle sprechen. Einen Satz möchte ich aber noch sagen zum Diskriminierungspotenzial, weil dieses Wort auch immer wieder vorkommt. Ich habe mit diesem Begriff Probleme, muss ich ihnen ganz ehrlich sagen. Sie können sich gegen diesen Vorwurf mit dem Diskriminierungspotenzial letztendlich nicht wehren. Es wäre genauso, als wenn sie jedem Mann sagen, er ist ein potenzieller Vergewaltiger, weil er ein Mann ist. Natürlich hat die Deutsche Bahn ein Diskriminierungspotenzial, gar keine Frage, bei der Größe unbestrit-

ten. Aber ich glaube nicht, dass wir uns, wenn wir uns zu sehr auf diesen Begriff einengen auch in der Diskussion, dass wir da in der Sache weiter kommen. Letztendlich ist es eine nicht greifbare Ebene. Mein Plädoyer wäre, dass wir versuchen, da auch an die wahren Begrifflichkeiten stärker ranzukommen. Zweite Frage von Frau Rehbock-Zureich waren die Trassenpreise, sind sie zu hoch und ist es das alleinige Gestaltungselement auf der Schiene? Ich denke, die Trassenpreise sind definitiv zu hoch, solange wir keine Lkw-Maut haben. Das ist der entscheidende Benchmark und gar nicht so sehr die Nabelschau, ob denn nun hier 0,04 Cent angehoben werden müsste bei den Verkehren, ob es Regionalfaktoren gibt. Der entscheidende Benchmark bei den Trassenpreisen ist die Straße, ist die Lkw-Maut, ist auch noch in Abstrichen die Binnenschifffahrt. Beide zahlen gar keine oder so gut wie gar keine Trassenpreise. Und insofern müsste man, wenn man das verkehrspolitisch anpackt, müsste man sagen, die Schiene wird von jeglichen Trassenpreisen befreit, solange es keine Lkw-Maut gibt. Da ist aber das EU-Recht davor. Das wissen wir natürlich, und deswegen fordern wir es konkret. Dann zum Herrn Lintner. Herr Lintner hat gefragt, ob die Bahn KO ist, wenn sie weniger als die 3 Mrd., waren es, glaube ich, bekommt. Ich kann sie da beruhigen. So schnell geht die Bahn nicht KO und auch die Bahnen nicht. Das ist ein Verkehrssystem, das über Jahrzehnte und mittlerweile über 100 Jahre lang gewachsen ist. Und genauso, wie die Wettbewerbsvorteile für die Straßen und den Luftverkehr nicht von heute auf morgen gekommen sind, genausowenig können Sie durch eine Drosselung der Finanzströme, die wir natürlich bedauern, ein Verkehrssystem innerhalb von wenigen Jahren ganz kaputt machen. Ich habe jetzt Ihre Frage nicht so verstanden, dass Sie das wollen, mitnichten, sondern die Frage war ja ernsthaft gemeint. Ist diese 3 Mrd.-Grenze eine Grenze, die an die Substanz geht? Ich denke, sie geht richtig an die Substanz, wenn wir unter die 2,5 Mrd. kommen. Das ist ja hier meines Erachtens auch nicht bestritten worden, dass das die Bestandsnetzinvestitionen sind, die wir zwingend brauchen. Dann braucht man sicherlich nur wenige Jahre, um daraus die „Ruinen ohne Waffen“ herzustellen. Genau, das ist nichts Neues. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Wir reden nur über den Statusquo. Und wenn wir darunter gehen, das ist in der Tat dann der organisierte Abbruch des Eisenbahnwesens in Deutschland. Aber ich denke, das kann und will niemand hier in diesem Raum ernsthaft wollen, und so habe ich Ihre Frage auch nicht verstanden. Ich möchte noch eingehen auf Ihren Punkt mit den beiden Tendenzen, Herr Lintner, dass Sie sagten, der Kombinierte Verkehr, das sei der Trend, eine Tendenz, die wir

immer stärker zur Kenntnis nehmen müssen und die Zersiedlung. Sie haben in der Analyse definitiv recht. Aber die Frage hat mich als Allianz Pro Schiene-Vertreter schon etwas gewundert. Sie haben wortwörtlich gefragt, mit welchen Maßnahmen kann die Bahn diesen Trends begegnen? Da bin ich sehr hellhörig geworden, weil das ist für mich ein Paradebeispiel dafür, dass die Politik diese Maßnahmen nur ändern kann. Die Zersiedlung ist ja genauso wenig wie das andere aus dem heiteren Himmel gefallen. Das ist jahrzehntelanges, oder in diesem Falle, jahrelanges Ergebnis der Eigenheimzulage in erster Linie und der Pendlerpauschale, die bis vor kurzem nicht verkehrsmittelunabhängig war. Das sind die beiden Hauptfaktoren gewesen, warum wir die Zersiedlung gekriegt haben. Da kann die Bahn überhaupt nichts dafür und Connex nicht und wie sie auch alle heißen. Und da kommen die alleine auch nicht raus, solange die Politik diese Stellschrauben nicht wieder verändert. Dann Albert Schmidt hat gefragt, auch an alle, wie das mit der Trennung von Netz und Transport ist. Das haben wir in unserer schriftlichen Stellungnahme, wie ich finde, recht deutlich dargestellt. Diese Frage ist ein Instrument, über das wir ernsthaft nachdenken sollten und auch müssen. Aber sie ist für mich nicht losgelöst zu diskutieren von der Oberfrage, dient sie dem Ziel mehr Verkehr auf der Schiene ja oder nein? Für mich ist das noch nicht bewiesen, weder das eine noch das andere. Wir haben diese Diskussion nicht geführt. In der Task Force Schiene gab es jede Menge Expertenanhörungen. Das war aber eine Diskussion, die ist außerhalb der politischen Öffentlichkeit diskutiert worden. Das ist für mich nicht der Ersatz dieser notwendigen Diskussion. Herr Mehdorn läuft rum und sagt, alle erfolgreichen Bahnen dieser Welt sind integriert. Das sagt er. Es gibt andere, die sagen genau das Gegenteil, auch von Privatbahnen. Das sind für mich Dinge, denen müssten wir auf den Grund gehen. Es gibt kein einziges mir bekanntes Gutachten des Bundesverkehrsministeriums, das belegt, dass es verkehrspolitisch positive, negative, wie auch immer geardete Auswirkungen auf den Schienenverkehr hat, wenn man das eine oder andere Organisationsmodell wählt. Ich denke, da müssen wir schon den Blick über die Grenzen werfen und müssen das nüchtern und sachlich abwägen, was denn dem Oberziel, mehr Verkehr auf der Schiene dient. Letzte Frage von Herrn Schmidt an alle war die Frage mit dem Geld für die Schiene, wieviel ist absolut notwendig? Die 2,5 hatte ich eben schon gesagt. Das Bestandsnetz. Da gibt es auch keinen mir bekannten Dissens in keiner politischen Fraktion. Was wir brauchen an Geld, um im Geiste der Bahnreform weitermachen zu können, das sind 5 Mrd.

Euro pro Jahr. Die sind damals genannt worden und die sind auch heute noch gültig.

Stellvertretende Vorsitzende: Dankeschön! Jetzt wollen wir sehen wie der Geist der Bahnreform weitergeht. Nämlich zu Norbert Hansen geht er jetzt.

Norbert Hansen: Vielen Dank, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst zwei Vorbemerkungen zu Fragen, die nicht an mich gerichtet wurden. Ich wäre sehr dankbar dafür, wenn im Deutschen Bundestag die Abgeordneten aller Parteien sich dem Thema Beraterverträge oder Praktiken des politischen Lobbyismus in Deutschland und Europa grundsätzlich annehmen würden. Aber ich hätte die Bitte, das nicht auf ein Unternehmen zu fokussieren, weil das ein schiefes Bild darstellt. Dies ist ein grundsätzliches Problem, und es wäre für unsere Gesellschaft sehr wohltuend, wenn sich die Parlamentarier dem annehmen würden. Der Frage der Besetzung der Aufsichtsräte nach der Novelle des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes will ich nur den Hinweis geben, dass Sie bitte sorgfältig prüfen, ob es hier eine Problematik gibt in der Konkurrenz zum Mitbestimmungsgesetz bzw. in der Ausgestaltung oder Interpretation des Mitbestimmungsgesetzes. Denn die Frage, wie Aufsichtsräte besetzt werden können, betrifft nicht nur Vorstände des Unternehmens oder Kapitalvertreter, sondern auch Arbeitnehmervertreter. Diese Arbeitnehmervertreter werden aber im Gegensatz zu den Kapitalvertretern gewählt und nicht bestellt. Das heißt, hier werden möglicherweise nicht nur Mandate eingeschränkt, gegen das Mitbestimmungsgesetz, sondern auch Wahlrechte und Wahlmöglichkeiten der Arbeitnehmer in den Unternehmen, und im Einzelnen ist das noch zu prüfen. Wir haben das bereits auch angekündigt. Zu den einzelnen Fragen: Ich möchte mich noch einmal dafür entschuldigen, dass ich Sie mit meinem Traum belästigt habe, aber die Fragen und die Diskussion zeigen mir sehr deutlich, wie notwendig es ist, einmal wieder darüber nachzudenken, vielleicht klingt das besser, wenn ich das so nenne, wo wir eigentlich hinwollen, was wir eigentlich für ein Eisenbahnsystem in Deutschland und in Europa wollen, vor allen Dingen, welche Rolle dieses Eisenbahnsystem im Gesamtverkehrswesen spielen soll. Und mir ist in dieser Diskussion und auch in dieser Expertendarstellung noch immer zu viel interessengelenktes, des Einzelnen interessengelenktes Wissen und Informationen dargestellt worden. Hier wird die Frage gestellt, ob die Bahn sich tatsächlich als Logistikunternehmen europaweit und weltweit betätigen sollte, oder als Reiseunternehmen mit der Reisekette im gesamten Reisemarkt, Personenverkehrsmarkt, auftreten sollte. Meine Damen und Her-

ren, alle Fraktionen im Deutschen Bundestag fordern sehr erfreulicherweise ein integriertes Verkehrskonzept seit Jahrzehnten für dieses Land und für Europa aus ökologischen Gründen, aber auch aus volkswirtschaftlichen Gründen und Gründen der Lebensqualität. Da das bisher ordnungspolitisch nicht erreicht worden ist und wahrscheinlich auch in absehbarer Zeit ordnungspolitisch nicht erreicht werden wird, ist wohl die einzige Chance, es über entsprechende unternehmerische Initiativen zu erreichen. Und dann brauchen Sie eben Unternehmen, die in der Lage und Willens sind, ein integriertes Verkehrsangebot zu machen, bei dem jeweils die Stärken des Verkehrssystems für den Teil des Transports oder für den Teil des Reisebedarfs, der hier in Anspruch genommen wird, auch in einem Paket angeboten werden können. Und genau auf diesem Weg sind wir in Deutschland mit dem, was bisher mit der Bahnreform erreicht worden ist und was heute die Deutsche Bahn AG in Ihrem Gesamtangebot bieten kann. Und ich sage Ihnen dazu, die 245.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die um die Hälfte geschrumpft sind, seit der Bahnreform, die unglaublich viel auf sich genommen haben an Leistungsverdichtung, die eine Produktivitätssteigerung von über 200 % inzwischen nachweisen können, die haben wenig Lust dazu, sich nun auf halber Strecke sagen zu lassen, das war eigentlich alles umsonst. Eigentlich wollen wir dieses Unternehmen gar nicht mehr. Eigentlich möchten wir, dass wir das jetzt in fünf, sechs, sieben, acht, wieviele Teile auch immer aufteilen, und dann wollen wir mal sehen, wie sich die in Europa bewähren können und welche Chancen dann diese Einzelunternehmen in Deutschland und in Europa im Schienenverkehrsmarkt, im Gesamtverkehrsmarkt, haben werden. Ich finde, diese Kolleginnen und Kollegen, diese Menschen haben es verdient, dass sie weitermachen können, weitermachen dürfen auf diesem Weg, hin zu einem großen Unternehmen in Europa, das in der Lage ist, die Verkehrsbedürfnisse, die Mobilitätsbedürfnisse im Güterverkehr und im Personenverkehr gesamthaft anzubieten im Wettbewerb in der Tat mit anderen Unternehmen. Ich glaube, wir sollten dabei auch betrachten, wenn die Frage sich stellt, ob nun diese Deutsche Bahn AG als Konzern, so wie er heute dasteht, an die Börse geführt wird, oder in Teilen an die Börse geführt wird, ohne Infrastrukturen, nur Personenverkehr, nur Güterverkehr, wie auch immer. Wie sieht es denn eigentlich mit der Konkurrenz in europäischen Nachbarländern aus? Schauen Sie sich bitte das Portfolio der SNCF an, meine Damen und Herren. Schauen Sie sich bitte das Portfolio der Mutter der Connex an in Frankreich, was dort an Möglichkeiten in diesem Spektrum Logistik, Angebote und Reiseunternehmen möglich ist, und es

wäre fatal, wenn wir ausgerechnet in Deutschland möglicherweise in wenigen Jahren kein Unternehmen mehr haben, das in der Lage ist, diesen Verbundunternehmen im Verkehrsmarkt noch eine entsprechende Konkurrenz gegenüberstellen zu können. Ich bin dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die die Stärke dazu haben, ein solches Gesamtverkehrskonzept anzubieten, Allianzen bilden. Das sollte politisch unterstützt werden, Allianzen im Güterverkehr, um die Stärke, die man gemeinsam aufbringen kann, dafür zu nutzen, wirklich mehr Anteile von der Straße und von der Luft und zu Teilen auch aus der Schifffahrt auf den Schienenstrang zu bringen, Allianzen aber auch im Personenverkehr zu bilden, um eben das Reisen auf der Schiene nicht nur national, sondern auch über die europäischen Grenzen hinweg, wieder attraktiver zu machen. Wenn Sie fragen, welche Verantwortung hat der Bund nach einem Börsengang, ist die Antwort relativ leicht. Wir sind der Meinung, das Grundgesetz sollte in dem Zusammenhang nicht geändert werden, und damit ist die Verantwortung weiterhin geregelt. Aber ich denke, dazu gehört die Frage auch, worauf muss die Bundesregierung achten, um bei einem Börsengang oder nach einem Börsengang noch die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen? Auch das lässt sich in Zusammenhang bringen mit anderen Fragen: Erstens, die Wettbewerbsnachteile, die intermodalen Wettbewerbsnachteile beseitigen. Und zweitens, das Umsteigen von anderen Verkehrssystemen auf das Schienensystem unterstützen, dort wo es ökologisch, volkswirtschaftlich und auch vielleicht betriebswirtschaftlich für die einzelnen Unternehmen sinnvoll ist. Das findet in Ansätzen schon statt, ist aber noch zu klein dimensioniert, wenn ich beispielsweise an das Gleisanschlussprogramm oder an die geringen Fördermittel für KLV-Anlagen denke. Und natürlich die Wettbewerbsbedingungen, die im Einzelnen ja bekannt sind, wo die Nachteile gesehen werden. Hier geht es um Mrd. Nachteile Deutschland- und Europaweit für das Schienensystem. Konzepte der Bahn bei sich veränderten Nachfragen muss man nicht neu erfinden. Die liegen vor. Wenn Sie sich genauer anschauen, was bei der Stinnes AG konkret geplant wird, um Handelsgüter von Osteuropa nach West- und Südeuropa zu transportieren, werden Sie dort entsprechende Konzepte finden. Und auch das Thema Reisekette hat etwas damit zu tun, besser den künftigen Markt, den zunehmenden Markt, von Fernpendlern aufzunehmen oder den zunehmenden Bedarf der Freizeitreisenden aufzunehmen. Es sind also Konzepte da. Chinese wall ist ausreichend. Das ist hier schon ausgeführt worden. Was nachgewiesen werden muss, ist, nach meiner Meinung nach wie vor, dass die vorhandenen Möglichkeiten, gegen Diskriminie-

rung sich zu wehren, rechtlich zu wehren, nicht ausreichen. Der Nachweis ist nicht gebracht worden. In jedem Fall, wo die Möglichkeiten ausgeschöpft worden sind, ist derjenige, der sich zu unrecht behandelt gefühlt hat, auch zu seinem Recht gekommen. Letzter Punkt: Der Bund hätte keine Verantwortung, Herr Friedrichs, für die Transportunternehmen, mag ja sein, nach dem Grundgesetz für die Infrastruktur, aber auch für ein ausreichendes Verkehrsaufkommen, Verkehrsangebot in der Bundesrepublik. Und das ist eben die Frage, die sich jeder politisch auch von Ihnen beantworten muss, ob dieses Verkehrsangebot noch ausreichend sein wird, wenn zu einem falschen Zeitpunkt die falsche Politik mit nicht ausreichender Betrachtung der Auswirkungen entschieden wird. Und in der Debatte befinden wir uns.

Vorsitzender: Wir geben weiter zu Herrn Dr. Martin Henke. Bitte schön Herr Dr. Henke!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Ich möchte noch einmal kurz auf die Zahlen eingehen, die hier genannt worden sind. Denn da scheinen mir noch einige Fehler drin zu sein, insbesondere was den SPNV-Zuwachs nach der Bahnreform angeht. Dafür gibt es auch gute Gründe. Denn es hat hier einige Fehlberechnungen gegeben. Das ist auch teilweise eine bedauerliche Sache durch Mißverständnisse, die hier aufgetreten sind, und es hängt auch damit zusammen, dass die Zahlen, die das Statistische Bundesamt ermittelt, leider in unserer Branche sehr zu wünschen übrig lassen, weil eben bestimmte Teile der Verkehrsleistung überhaupt nicht erfasst werden. Im Güterverkehr haben wir beispielsweise die Situation, dass ausländische Verkehre, ausländische Unternehmen in Deutschland gar nicht gezählt werden, dass unterbezirkliche Verkehre nicht gezählt werden, dass ganze Unternehmen unter den Tisch fallen, teilweise in der Größenordnung von Mrd. Tonnenkilometern. Ich wäre Ihnen allen sehr dankbar, wenn Sie gegenüber über Zahlen, die aus der offiziellen Statistik kommen, Bedenken oder Zurückhaltung üben würden. Wir haben im SPNV jedenfalls, und diese Zahl ist ja gerade genannt worden, eine Verkehrsleistung von + 30 % seit der Bahnreform zugrunde gelegt. Wir kennen die Zahlen sehr gut, denn wir müssen die Zahlen der Unternehmen sehr gut kennen, denn wir berechnen unseren Beitrag danach. Das Thema Chancen im Ausland ist ausgesprochen wichtig finde ich. Wir machen hier sehr viel „Bauchnabelschau“ im Moment, wie das bei uns organisiert ist. In der Tat ist das meines Erachtens mit das Wichtigste, was wir beachten müssen. Wir haben hier eine diversifizierte Branche, mit zahlreichen Unternehmen, mit teilweise mittelständischer Struktur.

Die kann in Europa Staat machen. Die kann wirklich auch was für Beschäftigung hier in Deutschland bewirken. Wir müssen viel stärker mit diesem Pfund wuchern. Es ist ausnahmsweise mal so, dass im Rahmen eines Globalisierungsprozesses oder Europäisierungsprozesses nicht wir Angst haben müssen vor ausländischen Unternehmen, sondern wir diejenigen sein können, die hier profitieren. Wir schauen aber hier auf mögliche interne Hemmnisfaktoren, sollten vielmehr darauf achten, dass wir notfalls auch, notfalls müssen wir auch mal den Gang vor den Europäischen Gerichtshof hier gehen. Wenn beispielsweise, es wurde ja auch danach gefragt, warum das in Schweden nicht richtig klappt. Es klappt deshalb nicht, weil zwar pro forma eben solche Sachen gemacht werden, wie Trennung von Netz und Betrieb oder die Gründung von besonderen Behörden, aber eben de facto das Ganze ganz anders läuft. Da kriegen sie in Frankreich zwar eine Trasse. Das ist heutzutage auch kein großes Problem mehr. Die haben ja auch einen eigenen Netzbetreiber usw., aber Sie scheitern dann an irgendwelchen technischen Dingen, wo Sie dann Jahre und Monate auf entsprechende Genehmigungen warten müssen. Auf so was müssen wir in Zukunft wesentlich stärker achten. Diskriminierung ist sicherlich vorhanden. Im Ausland habe ich gerade Beispiele genannt. Es gibt natürlich auch in Deutschland welche. Da brauchen wir gar nicht drum herum zu reden. Selbstverständlich gibt es die. Die gibt es in allen netzbasierten Märkten. Da wird es immer knirschen. Das ist gar keine Frage. Das ist auch relativ natürlich und dafür haben wir ja nun Regulierungseinrichtungen. Nur wichtig ist in dem Zusammenhang, dass man nicht durch weitere Regulierungseinrichtungen meint, durch Quantität von Regulierungseinrichtungen voranzukommen, im Hinblick auf weniger Diskriminierung. Wir sollten doch bitte erst einmal die vorhandenen Institutionen handlungsfähig machen. Wenn man sich ankuckt, man kann alle diese Fragen wunderbar diskutieren mit dem Eisenbahnbundesamt und mit dem Bundeskartellamt. Die haben bestes Verständnis dafür, aber teilweise eben so gut wie gar kein Personal, mit dem sie sich dort mit diesen Fragen auseinandersetzen wollen und ansonsten auch zu wenig Mittel. Das Thema Ausstattung an Finanzen: Ich schätze mal aus der Kenntnis der Projekte und des Betrages, der richtig genannt wurde, von 2,5 Mrd. für die Substanzerhaltung, dass man, wenn man wirklich auf reine Brot- und Butterprojekte sich konzentrierte, keinen Transrapid, keine Anbindungen von Regionalflughäfen, keine Weltmeisterschaft und auch sonst keine „politischen Projekte“, dann käme man mit 4 Mrd. aus, aber nur, wenn das so wäre. Da kommen wir dann auch zu dem Thema Rolle Staat,

Infrastruktur. Natürlich spielt auch dieses Thema, welche Rolle der Staat spielen kann, im Hinblick auf die Infrastruktur eine Rolle für die Finanzierung. Die Finanzierung würde belastet in einem Falle einer Wiedereinführung einer reinen Staatsbahnstruktur bei der Infrastruktur. Das halte ich nicht für erstrebenswert. Eine reine Staatsbahnstruktur ist dort einer sehr starken politischen Beeinflussung ausgesetzt und würde dazu führen, dass nicht mehr die Unternehmen bestimmen könnten, was nachgefragt wird und was dann auch angeboten wird, sondern dass es eben möglicherweise nach reinen strukturpolitischen oder auch nach Durchsetzungsfähigkeiten einzelner Beteiligter an diesem politischen Prozess gehen kann. Das, was sehr wohl erforderlich ist, was trotzdem sehr wohl erforderlich ist, ist, dass der Bund seine Rolle und auch die Länder ihre Rolle jeweils gegenüber den Eisenbahnen und den Anforderungen an die Infrastruktur stärker herausstreichen müssen und auch stärker beachten müssen. Diese Rolle kann nur in Form von Verträgen, die zwischen den jeweiligen Körperschaften, Bund, Länder und den Unternehmen geschlossen werden, durchgesetzt werden. Diese Verträge müssen belastbar sein, es müssen klare Verhältnisse geschaffen werden für eine dauerhafte Finanzierung. Sonst kriegt man kein Kapital in diesem Bereich. Und wie dieses Konstrukt dann eben genau organisiert ist, ob das ein möglicherweise in einer bestimmten Rolle zu einem Verkehrsunternehmen definiertes Teilunternehmen ist, oder ob es ein im Eigentum des Bundes stehendes aber kommerzielles Unternehmen ist, ist eine weitere Frage. Das muss man sich genau ankucken. Wichtig ist für uns, dass auf der Länderebene für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen eine entsprechende Struktur geschaffen wird. Ansonsten werden Sie erleben, dass die nicht bundeseigenen Eisenbahnen als Hoffnungsfaktor für den Wettbewerb in der Region wesentlich größere Schwierigkeiten haben, ihre Rolle wahrzunehmen, als bisher.

Vorsitzender: Vielen Dank Dr. Henke! Ich habe jetzt hier noch eine direkt passende Zwischenfrage, die Herr Kollege Horst Friedrich bei mir angemeldet hat. Bitte kurze Frage und kurze Antwort.

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): **Vielen Dank Herr Vorsitzender! Herr Henke, Sie sagen ja nach Ihren Beitragsberechnungen wäre der Verkehr um 30,5 % angestiegen. Wie werten Sie denn die Aussage der Bundesregierung auf genau diese Frage in unserer Kleinen Anfrage und die Antwort, die Bundesregierung kann die Aussage nicht nachvollziehen, dass die Verkehrsleistung der DB AG von 1993 bis 2000 im Personennahverkehr um 30,5 % gestiegen sei, insbesondere in**

Verbindung mit der anderen Frage, die die statistische Konsequenz hinterfragt hat, und wo die Bundesregierung antwortet, das Statistische Bundesamt und die Redaktion von Verkehr in Zahlen, also das offizielle Zahlenwerk der Bundesregierung, haben in ihren Veröffentlichungen diese Neuberechnungen übernommen und stets darauf hingewiesen, dass Vergleiche der Verkehrsleistung mit Ergebnissen von vor 1995 methodisch nicht zulässig sind.

Vorsitzender: Ich bitte um wenn möglich kurze Antwort. Bitte schön Dr. Henke!

Dr. Martin Henke: **Herr Friedrich, ich kann gut verstehen, dass sie da irritiert sind. Es ist auch irritierend, denn es hat sich bei dem Nachrechnen dieser für uns unplausiblen Zahlen, die wir zwischenzeitlich bekommen haben, da hieß es ja teilweise, es wäre nicht gestiegen, das konnten wir nicht nachvollziehen, weil eben aus der Vielzahl von Beispielen, aus der Vielzahl von Zahlen, die wir bekamen, eben durchgängig Steigerungen drin gewesen sind. Wir haben das Ganze noch einmal auf den Prüfstand gestellt, allerdings erst, nachdem die Kleine Anfrage beantwortet worden ist. Es gab zwischenzeitlich Irritationen, die sich durch das Herausrechnen des „Schönen Wochenend-Tickets“ ergeben haben. Nur dummerweise hat man es vielleicht zweimal herausgerechnet. Das ist ein sehr komplexer statistischer Vorgang. Ich wollte nur allen empfehlen, in diesem Zusammenhang sehr skeptisch zu sein gegenüber statistischen Zahlen und sich ganz genau anzukucken, worüber man redet.**

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): **Das heißt also, die Aussage der Bundesregierung ist so nicht richtig.**

Dr. Martin Henke: **Das ist richtig.**

Vorsitzender: Dazu, Herr Daubertshäuser, geht es in ganz kurzen Worten. Sonst müsste ich die Runde weiter machen. Bitte schön Herr Daubertshäuser!

Klaus Daubertshäuser: Vielleicht ist damit das Thema dann auch erledigt. Also es ist richtig, dass es zu einem Zeitpunkt, 1995, einen gewissen Wechsel gegeben hat. Aber die von uns verwendeten einheitlichen statistischen Methoden sind im Zeitraum 1993 bis 2003 gleich geblieben. Der Hintergrund ist das „Schöne-Wochenend-Ticket“. Sie wissen, wir haben das „Schöne-Wochenend-Ticket“ 1995 eingeführt, damals für 15 DM, 5 Personen, mit einem Ticket am gesamten Wochenende. Und in der Zeit vorher hatten wir immer umsatzba-

sierende Berechnungen über unsere Fahrgäste. Wir haben auf Grund dieser Tatsache SWT dann das Reisen- und Erfassungssystem ausgeweitet und haben dann alle Jahre rückwärts bis zu 1993 diesem einheitlichen System unterworfen. Das ist anerkannt vom Statistischen Bundesamt, das ist anerkannt von BIW. Statistisches Bundesamt und BIW haben allerdings dann nicht ab 1993 die Zahlen aufgenommen, sondern erst ab 1995. Deshalb haben Sie den Bruch in den Rechnungen des Bundesministers. Aber die Zahlen sind konsistent.

Vorsitzender: Also hoffentlich ist das damals dann allen auch mitgeteilt worden, denn sonst entstehen da irgendwo Probleme. Ich gebe weiter zu Herrn Dr. Martin Hüsing. Bitte schön!

Dr. Martin Hüsing: Vielen Dank, Frau Rehbock-Zureich, meine Herren Abgeordneten! Ich möchte auf Ihre Fragen in fünf kurzen Punkten eingehen. Zunächst hatten Sie gefragt, ist die Trennung zwischen Netz und Betrieb ausreichend, bzw. Herr Schmidt hat es noch ausgeweitet und nach diesen Chinese Walls gefragt. Ich möchte noch einmal sehr eindeutig sagen, dass es für mich schwer nachvollziehbar ist, wenn man sagt, man möchte ein integriertes Verkehrsunternehmen, warum man sich dann über irgendwelche Trennungen Gedanken macht. Wenn man aber sagt, man möchte den Markt und eine Trennung, warum man dann zu diesen Konstruktionen greift. Ich habe den Eindruck, zielführend kann beides sein. Wenn man den Markt möchte, dann sollte aber die Trennung sehr klar sein, und da verstehe ich eigentlich nicht so ganz, warum die Konstruktionen von Chinese Walls notwendig sind. Der zweite Punkt, auf den ich eingehen möchte, sind die Fragen nach der verfassungsrechtlichen Verantwortung des Bundes bezogen auf die Infrastruktur, bzw. Herr Schmidt hatte gefragt, wie konkret denn das Eigentum dann in Öffentliche Hand z. B. überführt werden kann, was ja vorgeschlagen wurde von einigen. Ich denke, man kann sich mehrere Dinge vorstellen. Eigentum in Öffentlicher Hand muss nicht notwendigerweise heißen, dass es Eigentum des Bundes ist. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass man regional wirklich bedeutsame Strecken auch in das Eigentum des Landes überführt, halte ich aber nicht für unbedingt notwendig. Viel wichtiger ist es zu entscheiden, wo liegt denn das Management dieser Dinge. Ich stelle mir vor, dass es dann eine Infrastrukturgesellschaft geben sollte, an der in der Tat dann nicht nur der Bund beteiligt sein muss, sondern auch die Länder. Und die Aufgaben, die so eine Gesellschaft dann wahrzunehmen hätte, sind sehr vielschichtig. Wichtig ist zunächst einmal, dass es sich nicht nur auf das bezieht, was heute sozusagen in Hand der

DB Netz ist. Es gibt Stationen, es gibt Umschlaganlagen, Energieversorgung. Das sind alles Punkte, die man berücksichtigen muss und die sinnvollerweise dann auch von einer solchen Gesellschaft wahrgenommen werden und angeboten werden. Es gibt noch weitere Punkte, aber ich möchte das jetzt nicht zu sehr vertiefen. Ich möchte vielmehr auf den nächsten Punkt eingehen. Und zwar ist von verschiedenen Abgeordneten das Thema Europa angesprochen worden. Es ist, glaube ich, klar geworden, in den Beiträgen der Sachverständigen, dass es dort Diskrepanzen gibt und dass in der Tat der Markt hier in Deutschland, der Schienenverkehrsmarkt, schon vergleichsweise weit fortgeschritten ist. Insbesondere, das war auch von Herrn Friedrich gefragt worden, ist ja der Zeitpunkt wichtig, an dem man das eine oder das andere angeht. Ja in der Tat. Optimal wäre es, wenn man es verknüpfen könnte und die Regelung hier in Deutschland schafft und sagt, sie treten in dem Moment in Kraft, in dem es auch in den anderen Staaten passiert. Aber das ist natürlich politisch sehr schwierig. Insofern sollten Sie sich überlegen, inwiefern gibt es Möglichkeiten, hier eine Vorreiterrolle zu spielen, um mit dem, was hier in Deutschland umgesetzt wird, zu sagen, das ist vorbildhaft für die anderen Staaten. Das ist natürlich sehr schwierig. Man muss auch sehen, wenn wir als Beispiel mal in die Schweiz schauen, die machen das ja sehr geschickt. Dort wird gesagt, wir begrüßen den Wettbewerb, wir setzen als Nicht-EU-Mitglied sogar die Richtlinien um, behaupten sogar, dass das schneller geschieht, als in manchen Mitgliedsstaaten. Was aber auf der Bahnebene passiert, ist, dass man versucht, innerhalb der Schweiz den Markt nicht wirklich zu öffnen. Es gibt dort relativ viele Bahnunternehmen, die am Markt sind im Vergleich, die aber nicht in diesem Wettbewerb stehen, wie wir uns das hier vorstellen. Gleichwohl ist es so, dass schweizerische Unternehmen versuchen in den Markt in Deutschland, auch in anderen Staaten, hineinzukommen, und aus dem nationalen Interesse der Schweiz ist das ja absolut nachvollziehbar. Und insofern kann ich auch sagen, als nationales Interesse Deutschlands kann es vernünftig sein, zu sagen, wir schotten unseren Markt hier ab und wollen zusehen, dass wir da im Ausland entsprechende Dinge tun. Das ist alles nachvollziehbar. Aber letztlich ist es ein wenig unehrlich und insofern sage ich, ist es wichtig, dass wir hier europaweit zu möglichst einheitlichen Bedingungen kommen. Zum nächsten Punkt, zum vierten Punkt: Angesprochen wurde von Ihnen, Herr Lintner, die Frage der Zersiedlung und damit zusammenhängend auch des Kombinierten Verkehrs. Ich denke nicht, dass selbst wenn Sie die Möglichkeit haben, in diesem Bereich Zersiedlung zu stoppen, dass wir im Güterverkehrsbereich

ohne Kombinierten Verkehr auskommen, und ich denke auch, dass wir noch in ganz geringem Umfang durchgehende Verkehre haben werden. Ich gehe davon aus, der Regelfall in einem zukunftsfähigen Markt, wo eine große Menge des Anteils auf der Schiene liegt, wird es wenige Güterbewegungen geben, die tatsächlich komplett auf der Schiene liegen. Der Regelfall wird sein, dass im Vorlauf wie im Nachlauf der Lkw wieder eingebunden wird. Das ist aber überhaupt nicht tragisch. Es ist einfach so, dass Sie gar nicht jedes Unternehmen, jede Stelle, die angeliefert werden soll, an das Gleis anschließen können. Das ist auch gar nicht notwendig. Aber um so notwendiger ist es, die entsprechenden Umschlaganlagen zu schaffen. Das müssten nicht irgendwelche hochgerüsteten Dinge sein. Wichtig ist, dass das ganze effizient abläuft und dass man innerhalb von wenigen Minuten einen ganzen Zug umschlagen kann. Und das wiederum könnte dann eine Aufgabe sein, die so eine Managementgesellschaft der Infrastruktur übernimmt und dafür sorgt, dass erstmal die Voraussetzungen für solch einen Kombinierten Verkehr geschaffen sind. Und damit komme ich zum letzten fünften Punkt: Sie hatten gefragt außerdem nach Ausschreibungen und freihändigen Vergaben. Da ist meine Sicht relativ eindeutig, und ich kann mich da manchen Vorrednern anschließen, insofern, als ich sage, Ausschreibungen haben gezeigt, dort, wo sie stattgefunden haben, dass vernünftige Ergebnisse erzielt worden sind. Dass man nicht immer den Richtigen auswählt, passiert. Man kann aber, wenn man andere Branchen anschaut, sehen, dass es eine Menge von guten Beispielen gibt, und ich denke, das sollte eher die Regel werden, über Ausschreibungen die Verkehre zu vergeben. Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank Herr Dr. Hüsing! Jetzt gebe ich weiter an Dr. Ilgmann. Ich darf die Bitte von Kollegen weitergeben, bitte doch das Mikrophon hernehmen und direkt auch ins Mikrophon reden. Bitte schön!

Dr. Gottfried Ilgmann: Herr Lintner, zu Ihrer Frage, wie steht es eigentlich mit Frankreich? Wie groß ist der Wettbewerbsnachteil, dass sich Frankreich abschottet? Ich habe neulich einem Vortrag gelauscht vom sogenannten Wettbewerbsbeauftragten Hedderick in der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik. Da wurde er gefragt aus dem Publikum, warum klagt Ihr denn nicht Euch eine Trasse in Frankreich ein, eine Fahrt ein? Warum beschwert Ihr Euch nicht bei der EU-Kommission? Und da war die Antwort des Wettbewerbsbeauftragten ganz simpel. Er hat gesagt, der Ärger, den wir damit mit der SNCF kriegen, ist viel größer, als der Vorteil, den wir hätten, wenn wir da durchfahren. Ganz einfach. Das heißt, die „Old

Boys“ wollen schön nebeneinander laufen und wollen sich nicht etwa in den gegenseitigen Wettbewerb begeben. Herr Schmidt und auch Frau Rehbock-Zureich, Sie haben gefragt nach dem Diskriminierungspotenzial, das mit den Umsätzen der Beschlüsse der Task Force also noch bleiben wird. Ich habe hier das Problem, ich habe einen Konzern, der darf sein Netz nicht beherrschen, weil die EU-Kommission dieses verbietet. Das heißt, dort darf keine Einflußnahme des Konzerns sein. Auf der anderen Seite ist es ja die Pflicht eines Konzerns, weil er ja für seine Tochter haftet, dass er ihr auch Vorgaben macht, in welcher Form auch immer, da bin ich kein Fachmann. Aber ich finde, dass was die Task Force hervorgebracht hat, das ist nichts anderes als ein logisches „Ungeheuer“. Es macht doch gar keinen Sinn, eine Tochter zu haben, auf die ich keinen Einfluß habe. Warum gebe ich sie dann eigentlich nicht her. Ich verstehe es schlicht nicht. Und noch einmal zu diesem Problem, Rad und Schiene in einer Hand. Da lache ich mich immer kaputt. Fährt ein Güterzug von Kopenhagen nach Rotterdam, der fährt erst einmal, ein deutscher Güterzug. Der fährt erst einmal auf dänischem Gleis, völlig unoptimiert. Das dänische Gleis gehört nicht Herrn Mehdorn. Und dann fährt er durch deutsche Lande, da darf er dann optimieren. Und dann fährt er nach Holland, da fährt er wieder auf holländischem Gleis, wieder völlig unoptimiert. Die große Hoffnung aller Verkehrspolitiker in Europa liegt auf dem internationalen Güterverkehr, weil dort die größten strategischen Voreile des Eisenbahnverkehrs liegen überhaupt, große lange Strecken im Güterverkehr. Und dann wird gesagt, Rad und Schiene muss in einer Hand sein. Dann geht das eigentlich nur auf, wenn das europäische Netz in einer Hand ist. Dann muss eben nicht nur Railion Dänemark aufgekauft werden, sondern dann muss noch das dänische Netz aufgekauft werden von Deutschland. Denn sonst geht das erst auf. Dann zu dem Geld aus Bundeshaushalt mit Verträgen. Also wenn ich einen integrierten Konzern an einen Investor partiell versteuere, wie müssen die Verträge aussehen? Ich kenne diese Verträge vom Cross border leasing. Also ich möchte nicht wissen, wie die Verträge für den Zustand, allein den Ist-Zustand des heutigen Netzes, zu beschreiben und den Neuzustand am Ende des Vertrages. Dieses zu formulieren, wahrscheinlich würde das im Papier hier diese Runde ausfüllen. Ich möchte einmal wissen, wie das gehen soll. Das geht überhaupt nicht. Cross border leasing wird primitiv dagegen sein, wenn Sie diese Aufgabe sich ans Bein binden. Dann Herr Friedrich, Luftverkehr. Sie sagen, was hätte das eigentlich für eine Auswirkung, wenn der Luftverkehr jetzt meinetwegen 80 Cent Mineralölsteuer auf sein Kerosin bezahlt? Das ist ziemlich einfach

auszurechnen. Wir gehen mal von den Billigfliegern aus, die sind die große Konkurrenz zum Bahnverkehr. Die haben eine ziemlich hohe Auslastung. Die fliegen bei über 80 %. Der Linienflugverkehr ist also so 15 % drunter. Und das bewirkt, dass sie auf so einer Strecke von 500 km, so wie Berlin – Frankfurt, da sitzen Sie langsam bei 3 ½ Liter Kerosin pro 100 Personenkilometer, nicht Platzkilometer, also bei über 80 % Auslastung. Und jetzt rechnen Sie einmal nach. Wenn Sie da 80 Cent pro 100 km, also 3,5 Liter auf 100 km mal 500 km und das mal 0,8 Cent nehmen, dann ist das für eine Reise von Berlin nach Frankfurt, sind das müde 15 Euro. Damit werden Sie den Kampf nicht gewinnen. Der ICE wird dort hinten runter fallen. Denn der ICE, sein heutiges Preisniveau, kommt ja nur zustande, weil er massiv quersubventioniert ist über den Nahverkehr. Denn der ganze Regionalverkehr, wissen Sie, der trägt zu zwei Drittel zu den Trassenerlösen bei, und das letzte Drittel teilt sich der ICE und der Güterverkehr. Und was glauben Sie wohl die Kostenverursachung, wenn die im Netz primär herkommt. Das heißt, wenn Sie diese Quersubvention aus dem ICE raus nehmen, wird der so teuer, da können Sie dem Luftverkehr noch viel mehr aufbürden, dann ist der noch konkurrenzfähig. So und dann noch mal zu diesen leidigen Zahlen. Also, da gibt es in Frankfurt eine nette Geschichte, da gibt es einen Soziologen, der ist ein sehr statistisch interessierter Mensch, ein promovierter Soziologe. Er muss so an die 40 sein. Im Hauptberuf ist er ein Regisseur von Tatortfilmen. Und der hat sich hier in unsere Bahnstatistik eingearbeitet. Und dann hat er diese ganzen Brüche mal festgestellt und hat sie auch in einer Rede niedergelegt. Es war also höchst amüsant. Er hat mir das dann zugeschickt, und ich habe das aber nachgeprüft und habe nur mal die Konzernzahlen genommen. Da mache ich mal zwei kleine Beispiele, den Nahverkehr und den Güterverkehr. Es ist tatsächlich so, wir haben einen großen Sprung im Nahverkehr im Jahre 1995, weil nämlich Anfang Februar 1995 wurde dieses Schöne-Wochenend-Ticket eingeführt. Und Sie wissen, die Züge waren überfüllt. Da hat es einen Satz um 15 % Steigerung gegeben. Dann hatte der Konzern, das ist jetzt nur DB Regio, alles nur Zahlen vom Konzern, 34.000 Personenkilometer. So und dann passierte fasst nichts mehr. Im Jahre 2002 sind es 36.000 Personenkilometer. Jetzt müssen Sie sich mal überlegen, wieviel Geld wir in den Nahverkehr hineingesteckt haben. Und wir haben die luxuriösesten Verträge, und dann kommt diese „Micki Maus“ raus. Und hier höre ich immer 30 % Verkehrssteigerung. Ich werde manchmal etwas wahnsinnig. Ich brauche nur die eigenen Zahlen des Konzerns zu nehmen und dann ist das alles Unsinn. Und jetzt mal ein Beispiel vom Güterverkehr, ganz kurz.

Wegen der Gleichbehandlung völlig richtig, da hat es eine ganz große Steigerung gegeben im Güterverkehr, eine 1994, die beruht bestimmt auf konjunktureller Art. Denn am 01.01.1994 trat die Bahnreform in Kraft. Da können Sie sich denken, dass die Reform sich hier noch gar nicht ausgewirkt haben kann. Und dann ist das alles nur noch „Pisselkram“. Und dann gibt es eine große Steigerung im Jahre 2000, 12,8 %, 13 %. Und was war der Grund? Da wurde Railion Dänemark und Railion Benelux dazugekauft, das ist zugekaufte Verkehrsleistung. Die gehen hier in die Statistik ein. Da brauchen wir gar nicht so tief nachdenken. Ich rede nur von den Konzernzahlen, und nicht von der allgemeinen Statistik, weil „Verkehr in Zahlen“ ist anders abgegrenzt als die Konzernzahlen.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Ilgmann! Ich gebe jetzt weiter an Herrn Dr. Jens Jahnke. Bitte schön Herr Dr. Jahnke!

Dr. Jens Jahnke: Ich mache es ein bisschen kürzer. Zur Europäisierung. Das ist ein Zukunftsmarkt für die Eisenbahn. Und Sie müssten eigentlich alles daran setzen, dass alle Hemmnisse die da existieren, so schnell wie möglich wegkommen. Ich meine, wir sollten auch auf deutscher Seite nicht warten, bis von Europa etwas kommt, aber Europa könnte helfen, wenn man mit massiven Mitteln, und Geld macht gefügig, wenn man hier, ich sage mal in die richtige Richtung zielt und auf keinen Fall noch nationale Besonderheiten in Zukunft auf die Reise schickt. Ich denke mal an Zugsicherungssysteme. Lassen Sie uns da jetzt auf europäische Maßstäbe mal sich vereinbaren und keine Sonderregelungen mehr machen. Das erschwert den Eisenbahnverkehr auf Jahrzehnte. Zum Netz: Mein Votum: Trennung von Netz und Betrieb, in staatlicher Hand. Da müssen die Länder mit rein, und dann müsste es Runden geben mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, wo man sich über die Konditionen einigt, wie man dieses Netz langfristig stabil auch nutzen kann, tatsächlich fährt. Ich wäre froh als OAE, wenn ich kein Netz am Hals hätte, ich sage das ganz offen. Dritter Punkt: Ausschreibung. Ja, es sollte ausgeschrieben werden. Aber auch Manches spricht für eine freihändige Vergabe, wenn man Wettbewerber erst einmal in die Lage versetzen will, in den Wettbewerb einzutreten. Hier wiederhole ich gerne das, was Professor Aberle gesagt hat, nämlich man muss sich anschauen, welche Netze man ausschreibt, welche Kapitalbedarfe erforderlich sind, und viele potenzielle Wettbewerber scheitern heute schon allein daran, dass sie nicht die Kapitalmarktfähigkeit und die Kapitalkraft haben, um überhaupt in solche Verkehre als Wettbewerber mit aufzutreten. Herr Hansen brachte das Stichwort „Allianzen“. Ganz zu Beginn der Bahnre-

form haben die nicht bundeseigenen Eisenbahnen „tibetanisch“ wirklich auf die DB eingeredet, lasst uns Allianzen schmieden, auch im Güterverkehr, wir organisieren Euch die Regionen, macht ihr die Fernverbindung. Das ist abgeschmettert worden, mit dem, für mich, Argument, was nicht zieht, das Kartellamt sei dagegen, das würde zur Marktabsprachen führen. Also, das halte ich nicht für ein tragfähiges Argument. Und dann müssen Sie auch verstehen, wenn die nicht bundeseigenen Eisenbahnen in die angestammten Gebiete der DB mit eingestiegen sind. Wir hätten nicht freiwillig Fernverkehr übernommen, wenn wir in unserer Region das Auskommen gehabt hätten. Letzter Punkt Wettbewerb zu Konkurrenten: Auch die Konkurrenten haben ein Regelwerk. Aber ich habe es auch in meinem schriftlichen Beitrag gegeben, wer hält welches Regelwerk ein? Ich bringe da immer gerne die Kontrollen der Bundesanstalt für Güterverkehr, die den Straßengüterverkehr kontrolliert, und jeder dritte Lkw ist auffällig. Stellen sie sich das vor, das würde bei der Eisenbahn passieren. Wir wären vor lauter Zwangsbremung überhaupt nicht mehr am Ziel. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank lieber Dr. Janke! Ich gebe weiter an den Herr Hans Leister. Bitte schön Herr Leister!

Hans Leister: Meine Damen und Herren! Ich fange wieder mit Europa an. Die Fragen hierzu fasse ich mal zusammen. Warum fangen nicht die Anderen an, warum bei uns zuerst? Und zweitens, wie können wir erreichen, dass Deutschland Sitz von europäischen großen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, von führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen? Dazu muss man sich natürlich die Lage Deutschlands im europäischen Bahnnetz vergegenwärtigen. Der Umschwung zu Wettbewerb, zu neuen Verhältnissen, kann nicht von Schweden ausgehen. Der schwedische Markt ist viel zu klein, als dass er allein irgendwie marktbildend ist. Der Umschwung muss von den beiden großen Kernbestandteilen des Netzes, das sind Frankreich und Deutschland, ausgehen. Die anderen Länder sind alle netzmäßig in Randlage. Und die schauen auch alle, was passiert denn da? Nachdem in Frankreich nicht so sehr viel passiert, schauen sie auf Deutschland, und diese Sitzungen, die wir hier haben, die werden in Wien zum Beispiel aufmerksamst verfolgt. Und ich werde dort, wenn ich gelegentlich vorbeikomme, immer mit Wortprotokollen von Herrn Friedrich oder von Anderen konfrontiert, oder auch mit Aussagen natürlich von mir. Warum fangen nicht die Anderen an? Es ist an uns, anzufangen in Deutschland. Wie können wir erreichen, dass Deutschland Sitz von großen Unternehmern wird, die an diesem Markt tätig sind? Indem wir

es tun. Denn dort werden die sich ansiedeln, wo eben als erstes der Markt aufgeht, dort werden die Konzernzentralen der zukünftigen Verkehrsunternehmen in Europa sein. Infrastruktur: Netz ist nicht nachhaltig finanziert. Wieviel bräuchte man? Wir haben zur Zeit Trasseneinnahmen von etwas über 3 Mrd. Euro. Davon geht eine Menge für den laufenden Betrieb weg. Die Zahl ist noch nicht genau bekannt. Wieviel braucht man zur Instandhaltung und für Ersatzinvestitionen? Ganz einfache Nebenrechnung: Wenn der Wiederaufbauwert des Bahnnetzes im heute benötigten Umfang mit 200 Mrd. Euro angenommen wird, Unterstellung jetzt, dann bedeutet das ganz einfach, Instandhaltung, rechnet man 2 % pro Jahr, sind 4 Mrd. Instandhaltung und Reinvestition, bei durchschnittlich 50 Jahren Lebensdauer der Anlagen, der Gleise, der Schienen auch 2 % pro Jahr, noch einmal 4 Mrd.. Also für Instandhaltung und Reinvestition brauchen wir, damit das Netz, wie es heute betrieben wird, etwa gleich bleibt, bei der Unterstellung, dieses Netz kostet im Neuaufbau 200 Mrd. Euro, ohne Grunderwerb, acht Mrd. im Jahr. Wenn man die nicht hat, und das ist seit einiger Zeit der Fall, dann passiert erst mal gar nichts. Unterlassene Instandhaltung äußert sich nicht sofort, eine unterlassene Reinvestition auch nicht, aber irgendwann holt einen das ein, Langsamfahrstellen usw. usw. Wann dann das Siechtum wirklich offenkundig wird? Das ist eine Aussage, die ist schwer zu treffen. Natürlich wird man versuchen, immer die schlimmsten Brennpunkte und die ältesten Anlagen, die gleich zusammenfallen, zu ersetzen. Insofern kann man das ein bisschen aufhalten, dass das nun wirklich deutlich wird, dass hier Siechtum ist. Aber dass wir von der Substanz leben, das ist so. Wie lange man das machen kann, das sei mal dahingestellt. Wir müssen es eigentlich ändern. Ändern kann man es letztlich nur, auch durch mehr Trasseneinnahmen, damit wir in die Nähe dessen kommen, was bei der Bahnreform geplant war, eben 5 oder 6 Mrd. Euro Trasseneinnahmen und nicht nur gut 3 Mrd. Euro Trasseneinnahmen. Kann eine Kerosinsteuer dem Schienenverkehr helfen? Meine Damen und Herren, wir fahren einen Dieselzug nach Rügen. Kann man sagen, da fliegt niemand hin, also die Kerosinsteuer wird uns nicht helfen. Rügen ist aber im Wettbewerb mit Teneriffa, und nach Teneriffa kann man Mehrwertsteuerfrei und kerosinsteuerfrei hinfliegen, während wir Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer bezahlen müssen. Es ist ein Wettbewerbsnachteil für Rügen und damit ein Wettbewerbsnachteil für die Schiene. Zu den Wettbewerbsfragen könnte ich natürlich jetzt sehr viel erzählen. Gut, dann würde ich das an der Stelle auch abbrechen.

Vorsitzender: Vielen Dank für Ihr Verständnis. Ich will versuchen, die Gleichbehandlung Aller zu gewährleisten. Ich gebe wir weiter an den Herrn Dr. Wilhelm Pällmann. Bitte schön Herr Dr. Pällmann!

Dr. Wilhelm Pällmann: Zunächst einmal zu der Frage, dass ich den Antrag der SPD/Grünen sehr positiv erwähnt habe. Er ist in der Tat sehr positiv, weil ich bis zu diesem Antrag geglaubt habe, die Verkehrspolitik würde im Vorstand der Deutschen Bundesbahn, DB AG, gemacht. Den Eindruck kann man ja manchmal haben, und die suchen sich dann einige Kombattanten in der Ministerialbürokratie, und das ist dann die Bahnpolitik. Hier sieht es ja fast so aus, als ob wieder Bahnpolitik gemacht werden sollte. Die Vorgaben sind ja klar, nämlich mehr Verkehr, das entscheidende Kriterium. Und man kann natürlich jetzt untersuchen, obwohl ich klar der Auffassung bin, dass man das Netz trennen muss. Aber man kann natürlich, wenn man die Investmentbanker schon beauftragt, und die sind ja klug und die sind alle in Frankfurt, da erkenne ich sie auch meistens sehr gut, die kann man natürlich bitten, untersucht das mal mit Netz, wie man das im Augenblick tut, und zwar mit dem Auftrag, ihr dürft es nur untersuchen mit Netz. Man kann natürlich hingehen und sagen, und da wären die übrigens auch sehr verbunden, wenn man denen sagen würde, nun macht doch mal eine Alternative. Das Netz bleibt sozusagen staatlich, und nun untersucht mal, was wir aus den Transportunternehmen erlösen können. Ich habe meine Meinung dazu gesagt. Natürlich ist das ein Schuss, sozusagen ein Fahrkartenschuss, aber ich behaupte, 15 bis 20 Mrd.. Dieses Geld geht beim Eigentümer ein. Der Eigentümer könnte in die Lage versetzt werden, aus diesem Geld natürlich auch erst mal eine Investition zu bezahlen. Meinen zweiten Punkt, zu dem ich noch einmal kurz was sage, wir unterschätzen alle den revolutionären Wandel der Strukturen. Wir werden in den Beitrittsländern jetzt genau das gleiche erleben, was wir in Ostdeutschland erlebt haben. Nämlich der Güterverkehr wird in einem Jahr auf 0 gehen. Warum? Weil es keine leistungsfähigen Eisenbahnen gibt. Das ist einfach so. Das heißt, wenn wir in Eisenbahninfrastrukturen denken wollen, müssen wir an europäische denken. Wir kommen überhaupt nicht daran vorbei. Ein Wort dazu, Schenker mag das beleuchten. Schenker fährt nicht auf der Schiene. Schenker würde sofort auf der Schiene fahren, aber da gebe ich ihnen völlig recht, und die überlegen das ja auch, wenn sie Angebote haben auf der Schiene, die nach Preis und Zeit wettbewerbsfähig sind, zu streichen. Und machen Sie sich nichts vor. Die Straße ist noch längst nicht voll. Und jetzt, wie entsteht Eisenbahn, wie entsteht überhaupt

Verkehrsinfrastruktur? Die fällt nicht vom Himmel. Also nach dem Kriege haben wir uns auch fürs Autofahren entschieden. Und das funktionierte ja auch ganz gut, und jeder sollte auch ein Haus haben. So ist das dann ja auch gelaufen. Die Bahn hat dann irgendwann gemerkt, dass Sie noch eine Chance hat, wenn Sie in Ballungsräumen was tut. Denn wir wollten ja nicht nur mit dem Auto in den Ballungsraum fahren. Und der Wiederaufstieg der Bahnen, der Schienenbahn, begann in den Ballungsräumen und zwischen den Ballungsräumen. Und wenn man jetzt die Frage stellt, wie soll der Wiederaufstieg des Güterverkehrs erfolgen, kann ich nur sagen, sie müssen so über die Grenzen kommen, wie der Lkw heute über die Grenze kommt. Der hat klein Problem, es gibt keine Barriere, und die Autobahnen, sage ich jetzt mal etwas provokativ, sind noch nicht voll. Schließlich die Frage, wie soll das alles finanziert werden? Da muss man einen Registerwechsel vornehmen. Das ist heute nicht unser Thema, aber ich sage, die Maut wird funktionieren. Man hat das etwas ungeschickt angefangen. Man hat auch den Zeitraum, den man sich vorgenommen hat, viel zu kurz gewählt. Die Kommission, die ich seiner Zeit moderiert habe, hat immer gesagt, Ihr braucht mindestens zwei Jahre. Man meinte das ja schneller machen zu können. Das sei dahingestellt. Das Mautsystem wird funktionieren, der Appetit kommt beim Essen. Die Maut geht über die Grenzen. Man wird in absehbarer Zeit, in fünf bis sechs Jahren, die gesamte Straßeninfrastruktur, ich kapriere mich zunächst mal auf die Bundesfernstraßen, über Mauteinnahmen finanzieren können. Da wird man sich unterhalten müssen, in wieweit die Mineralölsteuer auch ein Entgelt ist. Eine gewisse Kompensation ist nötig. Aber angeseilt an den Wegekosten, wird das zu einer gewissen Verteuerung des schweren Lkw führen, aber auch nicht so, dass die Bahn jetzt sozusagen da im Wind steht und sagen kann, jetzt verdiene ich Geld. Und dann bleibt also dann das Problem, wie sieht es bei der Eisenbahn aus? Und da wiederhole ich das, ich bin fest davon überzeugt, wenn wir jetzt unter 4 Mrd. fallen und das insbesondere auf die Relationen sehen, auf die es ankommt, denn es ist ja nicht nur so, dass interessante Relationen erhalten werden müssen, es müssen welche ausgebaut werden, ich will jetzt nicht Gefahr laufen, besondere hier zu nennen, aber es gibt halt Dünnstellen, wo wir aus- und neu bauen müssen. Wenn wir das nicht tun, dann fällt die Bahn weiter runter. Und Herr Henke, es ist so, dass die Statistik eindeutig ausweist, die Position der Eisenbahn in den Märkten ist schlechter geworden. Das schließt aber auch nicht aus, dass sie in gewissen Positionen etwas besser geworden ist. Aber im modal splitt ist der Anteil schlechter geworden. Auch

im Güterfernverkehr ist nichts geschehen. Und das liegt auch daran, dass wir nicht infrastrukturell denken. Also ich kann nur dafür plädieren, alles zu tun, wieder auf diese 4 Mrd. zu kommen und dann die Frage zu stellen, kann der Staat das alleine? Wenn man zu der Auffassung kommt, nein, also nur zwei, dann muss man die Frage stellen, ob meine These richtig ist, dass durch die Börseneinführung oder durch den Verkauf der Transportunternehmen 15 bis 20 Mrd. Erlöst werden können. Ich glaube, das halte ich ganz subjektiv für die wichtigste Frage.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Pällmann! Ich gebe weiter an Herrn Dr. Thomas Rössler. Bitte schön, Dr. Rössler!

Dr. Thomas Rössler: Ja vielen Dank! Ich möchte gleich unmittelbar daran anknüpfen, was Herr Dr. Pällmann zum Thema Börsengang gesagt hat. Aus eigener Erfahrung kann man eigentlich zu dem Thema Börsengang eines Schienenverkehrsunternehmens sagen, das ist eine Branche, die im Börsianerdeutsch völlig „unsexy“ ist. Das hat mit der DB und ihren Wettbewerbern mittelbar etwas zu tun. Aber es ist eine Branche, die sehr staatsnah ist. Das ist zunächst erst einmal kein Esset. Sie ist nicht von Wachstum geprägt und was das wirtschaftliche Ergebnis angeht, wenn man in die Bilanzen schaut, innerhalb Deutschlands, außerhalb Deutschlands, kommt man zu höchst mäßigen Ergebnissen, um das mal vorsichtig auszudrücken. Und das heißt, die Skepsis bei der Kapitalgeberseite, bei der potenziellen Interessentenseite, dürfte entsprechend groß sein. Schaut man dann in die Unternehmen hinein, werden diese Vorbehalte natürlich bestärkt. Wir hatten vorhin auch das Thema, was muss im Personenfernverkehr geschehen? Ich glaube, ein Portfolio mit einem Personenfernverkehr, wie er sich derzeit darstellt, würde in einer Börsenbewertung zu einem Malus führen, weil Sie nämlich kein Wachstum haben. Sie haben eine grotten-schlechte Wirtschaftlichkeit und eine ungelöste Wirtschaftsstrukturthematik noch dazu, höchst teure Strecken, schwach ausgelastet, da brauchen wir, glaube ich, im Detail nicht drauf einzugehen. Aber ich denke, man muss sich darüber im Klaren sein, wenn man über Börsengang redet, dann nur für Teile des Unternehmens und sicherlich dann nur ohne Infrastruktur. Und selbst innerhalb dieses Transportgeschäfts gibt es ganz klare Attraktivitätsunterschiede, gerade auch im Hinblick auf den Güterverkehr. Die Frage war, DB Cargo, Stinnes, Logistikkompetenz? Man kann sich in der Tat fragen, ob dieses Geschäft wirklich in Staats-hand betrieben werden muss. Natürlich müssen Bahnen heute eine logistische Kompetenz haben. Das ist völlig unstrittig. Die Frage ist, ob

das in dieser Konstellation so abgebildet wird, dass es auch ein tragfähiges Modell wird, im Hinblick auf den Anspruch des Eigentümers, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Ich bin völlig bei Ihnen, wenn Sie sagen, intramodaler Wettbewerb ist jetzt in das Haus Stinnes eingezogen, und Stinnes hat selber für seine Straßenaktivitäten keinerlei Interesse, Schiene mitzumachen, wenn es nicht das bessere Produkt ist. Gibt es einen Optimierungsanspruch, der auch diesen Kaufpreis, der ja nicht gerade niedrig war, auch rechtfertigen muss? Sie müssen ja intern optimieren. Was passiert denn? Dann würde es nicht zu Trassenabstellungen kommen in dem Maße, wie nämlich auch hausintern auf die Straße optimiert wird. Und Sie und wir müssten dann über die verbliebene Unterauslastung im Netz gegebenenfalls Defizite ausgleichen. Also das finde ich von der Argumentation her wirtschaftlich gesehen relativ kritisch. Mindestvolumen, Investitionshaushalt 2,5 Mrd. Ich hatte es vorhin schon einmal angedeutet. Wir reden eigentlich immer nur darüber, wieviel Geld brauchen wir eigentlich, um den Statusquo zu halten. Ich würde einmal sagen, die Zahlen, die hier genannt werden, sind alle wichtig, aber ich glaube, sie sind alle nicht zu bezahlen. 8 Mrd., ich weiß es nicht, ob es D-Mark oder Euro waren, ich hatte irgend so einen von Zuruf gehört. Es könnten auch DM-Werte sein, aber es sind tatsächlich Euro-Werte. Ich würde hier an dieser Stelle doch gerne mal meinen Vorschlag auch noch einmal wiederholen. Muß es nicht eigentlich mehr in die Richtung gehen, dass wir dieses Netz, was da ist, in der Tat natürlich instand halten sollen, auf dem Level, den wir haben, aber dass die Nutzung signifikant anders sein muss als in der Vergangenheit, das heißt, Knotenproblematik in den Vordergrund stellen und sich darüber im Klaren zu werden, wie man ein Netz anreizen kann, zu brennen, mehr Trassen zu verkaufen. Und diesen Anreiz finden wir heute nicht. Das führt dazu, dass auf der Infrastrukturebene letztendlich Entwicklungen sich vollziehen, die auch gegen den Auftrag aus der Bahnreform wirken, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. In Wahrheit, in der Fläche Infrastrukturrückbau führt dazu, da wird nie wieder ein Zug fahren, egal Personen- oder Güterverkehr. Ausschreibungen, war eine Frage von Herrn Lintner. Das ist natürlich ein kritisches Thema. Der Zuschnitt wurde auch schon von Herrn Aberle ins Gespräch gebracht. Es gibt natürlich auch noch andere Möglichkeiten. Das Land Niedersachsen hat sich da ja etwas einfallen lassen, hat gesagt, wir gehen in das Risiko, wir kaufen die Fahrzeuge und kommen damit auch zu ganz anderen Marktlösungen. Das führt natürlich an der Stelle zu heftigen Diskussionen zur Abgrenzung Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Aber das zeigt letztendlich

auch, wie man, ich sage mal, diese Fristenproblematik, auf die Sie hier ganz gezielt angesprochen haben, auch eingehen kann. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich gebe jetzt nun Ihnen Herr Dr. Jan Werner das Wort. Bitte schön, Herr Dr. Werner!

Dr. Jan Werner: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Hier wurde die „Gretchenfrage“ nach dem Umgang mit dem Netz gestellt. Zum Umgang mit dem Netz, aus meiner Sicht gibt es, das durchzieht ja auch die Diskussion wie ein roter Faden, zwei grundsätzliche Aspekte, die zu berücksichtigen sind, einerseits dass dauerhaft die Öffentliche Hand Gemeinwohlinteressen sicherstellen kann und dass andererseits die Investitionsbereitschaft der privaten Hand geklärt ist und dass auch diese auch in das Netz gegebenenfalls, aber auf jeden Fall in die Eisenbahnbranche, investieren kann und wird. Wenn man sich daraufhin mal die Realität anschaut, dann gibt es drei Problempunkte, die man berücksichtigen muss, wenn man zwei Modelle, es war vor allen Dingen von Vertragsmodell und Eigentumsmodell die Rede, einander gegenüberstellt. Netz ist defizitär. Das heißt, die Vollkosten des Netzes, das wurde eben schon gesagt, was alles dazugehören würde, lassen sich über Trassenpreise voraussichtlich für die nächsten Jahre, soweit man es überblicken kann, nicht erwirtschaften. Das heißt, das ist zwingend zu berücksichtigen, Netz ist defizitär. Und das heißt, der Eigentümer des Netzes kann aus dem Netz heraus keine Eigenkapitalrendite erwirtschaften. Der zweite Punkt: Öffentliche Interessen sind nicht mit Unternehmensinteressen immer in Einklang zu bringen. Es kann sein, dass genau dort aus privatem Interesse, aus eigenem Interesse eines Unternehmens, eine Infrastruktur vorgehalten, modernisiert oder sonst etwas wird, wie es auch dem öffentlichen Interesse entspricht. Es kann aber auch sein, dass das öffentliche Interesse davon abweicht, schlicht dann, wenn z. B. Infrastrukturen vorgehalten werden sollen, auch in Räumen, wo die Nachfrage insgesamt geringer ist, wo Nachfragen erst in Zukunft erschlossen werden sollen. Das heißt, der unternehmerische Eigentümer wird von sich aus Aspekte des Gemeinwohls nicht berücksichtigen, sondern sie sich stets abkaufen lassen müssen. Und drittens, Markt macht Mißbrauchspotenzial. Es ist leider nicht eine Randerscheinung, sondern das Kernproblem. Von dem Netz geht ein massives Marktmachtmißbrauchspotenzial aus. Das heißt, dieses Potenzial alleine reicht aus, damit, wenn ein Kapitalgeber kommt, er nicht in ein Transportunternehmen investiert, was auf der Strecke, auf dem Netz, etwas erwirtschaften soll, wenn er nie weiß, ob ihm die Rendite

nicht kaputt gemacht wird. Der Geldfluß wird bei hohem Marktmachtmißbrauchspotenzial umgeleitet auf das Unternehmen, was den Marktmachtmißbrauch für sich in Anspruch nehmen kann. Das ist nur im Gesamtsystem nicht effizient. So und was hat das für Folgen? Wenn ich mir das Vertragsmodell anschau, anders als Herr Prof. Dr. Albach, Sie hatten gesagt, dort würde ausgeschrieben, im Vertragsmodell ist es etwas irrtümlich da auch vielleicht bezeichnet, kann gerade nicht ausgeschrieben werden. Beim Vertragsmodell kann ich nur mit dem Eigentümer verhandeln und sonst nicht. Das wird aus meiner Sicht nicht sehr effizient sein und am Ende kann oder soll die Rückgabe eines abgewirtschafteten Netzes noch möglich sein. Also auch das wage ich zu bezweifeln, ob es dauerhaft den anderen Interessen dient. Im Eigentumsmodell sehe ich eigentlich nur Vorzüge. Hier wird ein Vertrag mit Dritten geschlossen vom Eigentümer. Das Gemeinwohl kann vom Eigentümer selber definiert werden, und er kauft sich dann am Markt eine Leistung dazu ein. Es wurde gefragt, welche Kosten sind dann dauerhaft zu erwarten? Ich kann Ihnen nicht sagen, ob man 2,5, 4 oder in der Summe 8 Mrd. Euro braucht. Das was man bisher mitbekommen hat, ist aber das, da wo Private Netze bewirtschaften, die vorher von der DB bewirtschaftet wurden, dass man mutmaßlich auf den Faktor 2 bis 3 Kosteneinsparung kommen kann. Das ist nicht etwa eine Unfähigkeit der DB AG, sondern verschiedensten anderen Faktoren auch geschuldet, die z. B. in Standards liegen. Durch das Eigentumsmodell kann das Synergiepotenzial von Netz und Betrieb marktfähig gemacht werden. Es können dann noch andere Unternehmer kucken, ob sie unter Einschluss dieses Synergiepotenzials Netz und Betrieb gemeinsam besser anbieten können. Und für mich besonders wichtig, eine Zerschlagung des DB Konzerns ist damit nicht verbunden. Eher wird der DB Konzern von der doppelten Last der Infrastruktur befreit, doppelte Last, weil einmal Gemeinwohlinteresse dahinter hängt, was man eigentlich nicht aus sich heraus bedienen will und doppelte Last aus anderer Sicht, weil immer das Mißbrauchspotenzial da dran hängt. Letzter Satz: Nur das Eigentumsmodell ist rückholbar. Das Vertragsmodell bindet Sie auf Dauer und das können Sie nur noch dann, wenn es gegen die Wand gefahren ist, wieder reparieren.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Werner! Wir sind jetzt in dieser Runde durch, und jetzt schlage ich Ihnen vor, dass die Abgeordneten noch eine Gesamtrunde machen, die Sie dann insgesamt beantworten. Jetzt nenne ich Ihnen zunächst mal, damit alle wissen, wie meine Liste ausschaut, die bei mir vorliegt, zunächst Frau Kollegin Annette Faße von der SPD-

Fraktion, Kollege Dirk Fischer, CDU/CSU, Siegfried Scheffler, SPD, Renate Blank, CDU/CSU, Uwe Beckmeyer, SPD, Enak Ferlemann, CDU/CSU, Dr. Peter Danckert, SPD, Horst Friedrich, FDP, und Albert Schmidt, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Kollege Fornahl nehme ich noch mit auf und dann noch Kollege Lintner. Ich sage die Namen ohnehin dann noch einmal, damit nichts passiert. Habe ich sonst noch irgendwelche Wortmeldungen? Wird nichts abgewirkt bei uns. Aber ich gehe dann davon aus, dass das die Wortmeldungen sind, die ich jetzt alle im Zusammenhang nacheinander auch entsprechend aufrufe. Zunächst Frau Kollegin Annette Faße!

Abg. Annette Faße: Danke schön Herr Vorsitzender! Ich möchte meine Fragen richten an Herrn Daubertshäuser, an Herrn Hansen und an Herrn Dr. Jahnke. Ich möchte noch einmal die EU-Ebene ansprechen und möchte fragen, wie Sie denn zu den Aussagen stehen, die hier getroffen worden sind, ist die DB AG wirklich gut aufgestellt im Verhältnis zu anderen europäischen Anbietern? Wie sieht das aus? Das Zweite, wie bewerten Sie die Aussage, auch den Europäischen Gerichtshof gegebenenfalls mit einzubeziehen? Wie sind die Gewerkschaften, die Arbeitnehmer aufgestellt in Europa? Und noch einmal die Frage nach den Allianzen an die DB AG und an Herrn Dr. Jahnke auch. Also meine Erfahrung sagt, dass es die ersten Allianzen gibt. Wie bewerten Sie denn die Möglichkeiten der Allianzen europäisch gesehen? Oder wie bewerten Sie auch die Zusammenarbeit von deutschen, ich sage mal Nebeneisenbahnen des Bundes, wenn die sich als Allianz zusammenschließen würden. Ich denke Herr Dr. Jahnke, Sie haben ja auch ein bisschen davon profitiert in den letzten Jahren, dass der Bund Ihr Unternehmen finanziell unterstützt hat, um das ein bisschen auf einen guten Weg zu bringen. Und die Aussage, dass im Grunde Keiner die Möglichkeit hat, der nicht jetzt schon im Markt ist, überhaupt in den deutschen oder geschweige in den europäischen Markt zu kommen, so habe ich das vorher, Herr Professor, glaube ich, richtig verstanden, da hätte ich gerne noch eine Bewertung von Ihnen dazu. Danke schön!

Vorsitzender: Vielen Dank Frau Kollegin Faße! Es war vor allem sehr wichtig, dass angesprochen worden sind Einzelne, und das würde ich auch gerne bitten, wenn möglich, bei Anderen, damit wir auch dann eine präzise Beantwortung bekommen. Als nächster Kollege Dirk Fischer, der Sprecher der CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Kollege Dirk Fischer!

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Herr Vorsitzender! Ich habe ja am Wochenende ein Interview von Herrn Mehdorn gelesen und würde

zunächst einmal den Herrn Daubertshäuser gerne fragen, ob dies eine offizielle Meinung im Konzern ist, oder er sich die persönlich zu eigen macht, dass vor dem Hintergrund der heutigen Bundestagsanhörung zur Bahnpolitik zur Zeit das letzte Aufgebot zusammengestromt wird; einige wollen entweder die Bahn zerschlagen oder die alte Staatsbahn zurückhaben, mit seriösen Zahlen und Fakten hat diese Diskussion nichts zu tun. Und ich frage das deswegen auch in aller Konsequenz und Schärfe, weil das ja mit der Frage, die Einige aufgeworfen haben hier, zusammenhängt, wo wird und wird überhaupt noch irgendwo Bahnpolitik gemacht, an der richtigen Stelle, also, in Regierung und vor allem im Parlament, oder macht sich ein Unternehmen, was staatsmonopolistisch unverändert aufgestellt ist, sich seine Bahnpolitik selber? Und auf der gleichen Welle war ja auch eine Erklärung, die das Unternehmen abgegeben hat, zur Aussagenkommentierung mehrerer anwesender Abgeordneter, Friedrich, Schmidt, Scheffler, Fischer, bei Kommentierung von Zahlen, die ausschließlich regierungsamtliche Zahlen waren und dann hinterher die DB erklärte, man wundert sich, dass immer wieder ein solcher Unsinn verbreitet und auch immer wieder von denselben, angeblichen Verkehrsexperten kommentiert wird, die es eigentlich besser wissen sollten; vielleicht würde allen ein Einführungsseminar in Betriebswirtschaftslehre helfen. Und dieses Verständnis von Bahnpolitik in der Verantwortung des Souveräns, des Gesetzgebers, in einem monopolistischen Unternehmen kann nach meiner Überzeugung jedenfalls ein Parlament nicht akzeptieren, wenn es sich überhaupt noch selbst ernst nehmen will. Und deswegen möchte ich von Ihnen heute wissen, als Vertreter der DB AG heute, ob Sie diese Stellungnahmen aus Ihrem Hause, einmal von Ihrem Pressesprecher, Herrn Klingenberg, und einmal von Ihrem Vorstandschef, Herr Mehdorn, sich zu eigen machen. Im Übrigen hat mich bei der Zeitung gewundert, dass zwei Seiten weiter eine halbseitige Anzeige der DB AG war, was nach dem Ehrenkodex der Presse eigentlich nicht sein soll, wo drin steht, 4,5 Mio. Menschen gehen täglich für mehr Umweltschutz auf die Schiene, und andere Anzeigen der DB AG ja dem Kunden sagen, dass kluge Menschen generell die Schiene benutzen. Unter dem Aspekt hat mich Ihre 70 minütige Verspätung heute interessiert und nicht unter dem anderen, der vorhin vom Ausschussvorsitzenden angesprochen worden ist. Ich will ganz deutlich sagen, dass mein Credo jedenfalls ist, dass im Zusammenhang mit dem, was Herr Dr. Werner gesagt hat, ich mir nicht die Frage stelle, wer bei einem Meinungskampf am Ende Recht hat oder überzeugend ist, sondern dass ich persönlich jedenfalls für mich und meine Kolleginnen und

Kollegen von der Überzeugung ausgehe, dass erfolgreiche Verkehrspolitik in Deutschland und Europa nicht gemacht werden kann, nicht geleistet werden kann, ohne einen immer mehr und besseren Schienenverkehr in Deutschland und Europa. Wenn wir an dieser Herausforderung, die eine gemeinsame ist, scheitern, dann werden wir nach meiner Überzeugung ob kurz oder lang auch in der Verkehrspolitik nicht mehr die Antworten finden, die zur Bewältigung der Ansprüche auf Mobilität, Gütertransport, Umweltschutz, Sicherheit und und und, an uns als Politiker gerichtet werden müssen. Und deswegen ist für mich die richtige ordnungspolitische Aufstellung auch ein Stück einer Schicksalsfrage für jetzige und künftige Verkehrspolitik in Deutschland und Europa. So diskutiere ich persönlich das Thema von dieser Grundüberzeugung ausgehend. Und da haben einige Redner, auch Herr Dr. Pällmann, zu recht die Frage aufgeworfen, welche Bahnreform wollen wir eigentlich machen. Die Bahnreform der Saßmannshausen-Kommission, der ja auch Einige der anwesenden angehört haben, ging ganz klar von einem Dezentralisierungsmodell aus. Und es wird im Moment betrieben ein Rezentralisierungsmodell. Und deswegen muss man wissen, was man will. Es ist immerhin ja doch interessant, dass in der Bröschüre, ich habe sie mir immer hingestellt und gelegentlich wieder gelesen, die die DB AG selbst zur Bahnreform Anfang 1994 herausgegeben hat, ausdrücklich bei den Inhalten drin steht, die Auflösung der Holding-Gesellschaft und die Bildung völlig voneinander getrennter Aktiengesellschaften für den Fahrweg, Personennahverkehr, Personenfernverkehr und Güterverkehr als später zu prüfende Option, dritte Stufe, mit Gesetzesvorbehalt. Aber es wurde so beschrieben, auch nach den Empfehlungen der Kommission, weil es als Zielsetzung die Absicht war, dieses zu tun und weil zunächst die Effekte der Sanierungsphase geprüft werden sollten. Da stehen wir eigentlich jetzt. In dieser Entscheidungsnotwendigkeit sind wir jetzt. Deswegen bin ich dankbar all jenen, die angesprochen haben, dass mal entschieden werden muss, was soll jetzt in der Bahnreform als Nächstes passieren. Ich will zum Thema Wettbewerb, ich weiß nicht, ob ich Herrn Prof. Albach falsch verstanden habe, aber jedenfalls gerne noch geklärt haben, ob wir uns in Deutschland auf Dauer mit den minimalen Schienenverkehrsmarktanteilen von etwa 300 Wettbewerbern, die angeblich auf dem Netz unterwegs sein sollen, nach Aussagen der DB AG, uns gerade am letzten Dienstag vorgetragen, zufrieden geben wollen, die, ich sage mal, nach Aussagen der Bundesregierung beim Personenfernverkehr einen Marktanteil von leicht, wo die DB AG, ich drücke es mal umgekehrt aus, einen Marktanteil von knapp unter 100 % hat, also alle Wett-

bewerber eher im Nullkommabereich sind, und wo wir, Herr Dr. Henke, wenn wir die Verkehrsleistung nehmen, es wird ja manchmal auch Zugkilometer und Verkehrsleistung in dem Zahlenwunder durcheinandergeworfen, nicht durch Sie, aber man ließt mal dieses und jenes, und da gibt es Irritationen in den Bezugsparametern, wo wir nach Aussagen der Bundesregierung beim Personennahverkehr für alle fast 300 Wettbewerber 4 % haben und beim Güterverkehr 4,5 % haben. Das heißt also, von dem Marktanteil, da brauche ich gar nicht erst zum Kartellamt zu gehen, sieht man auf den ersten Blick, es ist eine brutal zubetonierte Monopollandschaft und keine Wettbewerbslandschaft. Und deswegen wollte ich von Ihnen gerne wissen, Herr Professor Albach, ob wir uns damit zufrieden geben wollen oder was Ihre Schritte sind, um nun aus Monopol in eine Marktsituation mit einem lebendigen, ausgewogenen Wettbewerb zu kommen? Darüber müssen wir nachdenken, wenn wir das als Ziel haben. Ich würde ungern eine Situation akzeptieren, wo man sagt, also in Deutschland lassen wir das mal so wie es ist, ein Global Player und dann Einige, die so ein bisschen die „Brosamen“ verwerten, die vom Tisch herunterfallen. Und in Europa treten wir an, aber dann ausschließlich mit unseren monopolistischen Staatsunternehmen und sagen, jetzt muss in Europa mal richtig Wettbewerb kommen. Das ist vermutlich eine Ausgangsposition, die weder ökonomisch noch in ihrer Glaubwürdigkeit befriedigt. Das heißt also, die Fragen sind doch an uns, und da bitte ich auch z. B. Herrn Leister, mal seine Erfahrung zu übermitteln, wo man antritt auch im Fernverkehr, neben dem Nahverkehr, wenn man Wettbewerb haben will? Und um nicht mißverstanden zu werden, ich verlange auch von Frankreich, auch von der Schweiz, ein klares vice versa-Denken und da hört der Spaß auf, in Märkte eindringen und die Anderen abschotten, kann nicht unsere Welt in Europa sein. Das will ich nur hinzufügen. Und ich will auch, nicht nur im Personenfernverkehr, sondern auch im Güterverkehr, auf den Hauptstrecken einen Wettbewerb haben und nicht nur sozusagen im regionalen Nebennetz, wo die DB AG aus wirtschaftlichen Gründen keine Interessen hat. Das ist die eine Frage zum Thema. Erste Frage war zum Thema Bahnreform, welche wollen wir? Zweite ist Wettbewerb. Das Dritte ist Abschluß der Reform. Herr Flege ist es wirklich so, dass man überhaupt denktheoretisch sagen zu können, jetzt ist eine Reform abgeschlossen? Oder ist es nicht so, dass wir sagen, Sanierung ist abgeschlossen und Reform ist und bleibt ein dauerhafter Prozess? Ich sehe das so, und ich bin im Übrigen sehr skeptisch auch gegenüber den Planzielen, denn der Markt reagiert ja ganz anders. Wir brauchen faire Rahmenbedingungen, und da darf niemand einäugig sein.

Und ich könnte hier, ich sage mal, kucken im Haushalt, was wird aus der Straße geschöpft, was wird der Straße gegeben, was wird aus dem Eisenbahnsektor an Steuereinnahmen erzielt, was kriegt die Eisenbahn aus dem Haushalt? Ich könnte dann die Regionalflieger nehmen, die zwar keine Steuern bezahlen, aber immerhin sagen, so 6 ½ Mrd. Regionalisierter Umsatz, ein richtig schöner steuerfinanzierter Umsatz, könnten wir uns auch gut vorstellen für unseren Sektor. Das heißt, wenn wir einmal rundum gehen, dann merken wir, dass, ich sage mal, die Sauberkeit solcher Rahmenbedingungen auf mehreren Seiten vermutlich nicht optimal ist. Dann natürlich für die Rahmenbedingungen, Steuern in Deutschland und Europa. Alles wichtig. Dann aber natürlich entscheidend die Frage, Attraktivität der Angebote im Preis-Leistungsverhältnis. Und dann entscheidet der Verbraucher und nicht eine Planungsbehörde, die sagt, Zielmarke 20, Zielmarke 15. Und wie lächerlich so etwas ist, das erleben Sie am Verkehrsbericht 2000, wo gesagt wird, also jetzt wird mal gesagt, bis 2015 103 % Steigerung im Güterverkehr. In Wahrheit ist das doch eine wirkliche Lachnummer, die schon in den ersten Jahren sich völlig anders entwickelt hat. Das Dritte, was ich ansprechen wollte, ist die Frage, die Herr Dr. Pällmann angesprochen hat und auch andere, in der EU brauchen wir unabhängige Netze, man kriegt die Diskriminierungspotenziale nicht weg, ohne Trennung geht das nicht, man bleibt, ich glaube, Herr Dr. Rössler hat gesagt, in einem permanenten Zielkonflikt zwischen Dienstleistung und Wettbewerb. Nun wird, und das ist eine These, die wir diskutieren müssen, von der DB AG gesagt, Eisenbahn geht nur im Verbundsystem. Die Gegenthese ist doch, ohne Verbundsystem geht Eisenbahn nicht. Nun möchte ich beinahe Herrn Leiter fragen, was fällt Ihnen eigentlich ein, dass Sie einfach so Schienenverkehr ohne Verbund betreiben in Deutschland. Denn Sie tun etwas, was nach Auffassung der DB AG nicht geht. Und wenn Sie das dennoch tun, dann muss das auch anders möglich sein, dass Sie auf einem Netz eines Dritten unterwegs sind und dort Verkehr machen. Würde man die These für richtig halten, wäre das die völlige Absage an eine künftige ausgewogene Wettbewerbssituation und damit eine dauerhafte Festschreibung einer Monopolsituation. Ansonsten muss die These irgendwann einmal entkräftet und auch abgeräumt werden, damit sie nicht im Wege steht. Ich will dann zur Infrastruktur sagen, wir haben ja im Grundgesetz drin, dass der Staat für die Schieneninfrastruktur zumindest subsidiär verantwortlich ist. Das heißt also, eigentlich hat das Grundgesetz das so angelegt, dass der Staat seine Infrastruktur in seiner Verantwortung behalten muss. Und es gibt auch die Möglichkeit, dass man eigenwirtschaftlich so

was macht. Das hat es aber in keinem einzigen Fall gegeben. Das gibt es noch nicht einmal bei Gleisanschlüssen zu irgendwelchen Unternehmen. Das heißt, diese Eigenwirtschaftlichkeit, die funktioniert ja nicht. Und ich bin bei dieser staatlichen Investitionspolitik aus dem Haushalt deswegen ein bisschen irritiert, weil ja der Eindruck entsteht, oder vielleicht das auch bestätigt werden kann, ich bitte um Aussagen, dass hier ein Unternehmen das Recht hat, die Investitionszuschüsse aus dem Haushalt im Sinne seiner Unternehmenspolitik auch umzusetzen und alle Anderen haben das nicht. Ansonsten bitte ich auch Auskunft darüber zu geben, ob Mitbewerber bei Ihren Trassenwünschen und Investitionsprioritäten bei der DB Netz AG hinreichend berücksichtigt werden.

Vorsitzender: Kollege Dirk Fischer, auf der anderen Seite des Ausschusses wird bemängelt, dass hier Statements abgegeben werden und zu wenig Fragen gestellt. Ich muss das jetzt weitergeben.

Abg. Dirk Fischer: Es muss gelegentlich zu einer Frage auch ein Sachverhalt erläutert werden.

Vorsitzender: Da der Kollege Danckert sich schon zur Geschäftsordnung gemeldet hat, möchte ich das weitergeben.

Abg. Dirk Fischer: Herr Vorsitzender, da habe ich gar kein Problem, mich noch dreimal zu melden und den Beitrag auch in mehrere Runden aufzuteilen. Jedenfalls wird hier so lange gefragt, wie Fragen im Raum steht.

Vorsitzender: Also, damit ist das weitergegeben. Gut, Kollege Dirk Fischer hat noch das Wort.

Abg. Dirk Fischer: Bei der Frage Holding mit Netz oder ohne Netz an die Börse, ich sehe das wie Herr Dr. Pällmann. Wenn ich ein Gutachten im Auftrag ver gebe, dann wird in der Regel schon beim Vergabegespräch darüber entschieden, welche Tendenz es haben muss. „Dessen Brot ich fress, dessen Lied ich sing“. Ich habe überhaupt keinen Zweifel, dass viele seriöse Unternehmer alles was ich haben möchte bestätigen, Börsenreif mit, Börsenreif ohne, mit Netz, ohne Netz. Ich kriege das, was ich bestellt habe. Und ich habe auch keinen Zweifel, dass zu all diesen Gutachten, die jetzt genannt werden, ich, wenn ich das Geld hätte, aber das Parlament ist ja eine „arme Kirchenmaus“, auch ein Gegengutachten genau mit der umgekehrten Empfehlung erhalten würde. Und deswegen müssen wir uns irgendwann auch politisch entscheiden was wir wollen. Gutachten sind nur Entscheidungshilfen aber

nicht ein Entscheidungersatz des Parlamentes. Damit will ich keine Gutachter in ihrer Seriosität anzweifeln, aber entscheiden müssen wir selbst. Deswegen will ich gerne von den Gutachtern und den Sachverständigen heute wissen, ob wir dann, wenn wir die Holding mit Netz zur Börse bringen, nicht genau den Fehler der Engländer wiederholen, auch das Netz zu einem Renditeobjekt zu machen, das heißt also, dann am Ende auch noch die Rendite aus dem Netz, aus Mitteln des Bundeshaushaltes, letztlich zu garantieren. Und würde nicht nach Ihrer Auffassung dann sich auch das EU-Recht ganz anders darstellen? Müsste nicht möglicherweise dann auch eine Beihilfegenehmigung eingefordert werden für die Investitionszuschüsse, wenn sie an eine materiell privatisierte AG gehen würden? Und müsste nicht diese AG dann möglicherweise auch, was heute nicht geschieht, die steuerlichen Abschreibungen für derartige Investitionen, für die sie Zuschüsse empfängt, auch verdienen? Auch das ist ja eine Frage der ordnungspolitischen Gleichbehandlung. Im Übrigen ist ja die Vorstellung bei der DB AG offenbar so, dass man jetzt für zehn Jahre einen Vertrag macht, für den man jedes Jahr zweieinhalb, oder wie Sie gesagt haben, vier bekommt und dass man dann nach zehn Jahren das Recht hat, das Netz auch dem Staat wieder rückzuübertragen. Auch dieses ist für mich so eine Dublette zu dem Vorgang, den wir in Großbritannien gerade erlebt haben und wo dann hinterher der Staat sozusagen die „dicke Suppe“ auslöffeln muss. Ich würde von Herrn Leister gerne etwas wissen zu der Frage Ihres eigenen Vorschlages. Sie sagen ja, wir brauchen eine Infrastruktur AG. Das heißt also, man trennt die Infrastruktur von den Verkehrsgesellschaften. Dann verbindet man gewisse Teile der Holding mit der Netz AG, ist dann der Netzbetreiber und der Systemintegrator oder Koordinator als Dienstleister für Infosysteme, Fahrplankoordinierung und anderes mehr. Ich will dann noch etwas wissen zur Vergabepraxis des Schienenpersonennahverkehrs. Auch dort haben wir ja den Wunsch, eher zum Wettbewerb zu kommen und die Monopole aufzubrechen. Ich möchte eine Frage stellen insbesondere an Herrn Leister, Herrn Werner und Herrn Dr. Ilgmann. Wie wird von Ihnen die derzeitige Vergabepraxis im SPNV beurteilt, insbesondere auch im Hinblick auf die Beschwerde der EU-Kommission vom 18. Februar diesen Jahres? Und welche Konsequenzen muss die Bundesregierung daraus ziehen? Es ist ja zu unserem Ärger in der Bundestagswahl 2002 eine Vergabeordnung geändert worden. Denn nicht mehr die Ausschreibung ist als Regelfall mit möglichst auch der Ausschreibung von Teilnetzen, auch nicht unbedingt die freihändige Vergabe mit Verhandlungsverfahren, sondern die Direktvergabe ohne Ver-

handlungsverfahren und Alternativangebote gemacht worden. Und ich habe in dem Zusammenhang an Herrn Daubertshäuser die Frage, wie sieht die Deutsche Bahn AG das Vergabeverfahren von SPNV-Leistungen? Und ist es richtig, dass die DB AG sich im Jahre 2002, als es um diesen Sachverhalt ging, auch ganz unmittelbar eingesetzt hat gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, die Möglichkeit der Direktvergabe im Schienenpersonennahverkehr zu schaffen, die ja doch weitreichende Konsequenzen hat? Und ich muss an der Stelle sagen, Herr Hansen, dass ich, Herr Hansen ist jetzt nicht da, dass ich mit der Auffassung von Herrn Hansen nicht übereinstimmen kann. Denn ob ich Lobbyismus mache mit einem 100 %igem Bundesunternehmen gegen den eigenen Eigentümer und die Länder, die die Mittel des Eigentümers, nämlich 6,5 Mrd. Regionalisierungsmittel, bewirtschaften, oder ob das ein voll privatisiertes Industrieunternehmen in seinen Markt so etwas tut, ist für mich noch ein qualitativer Unterschied. Und eine Direktvergabe in Brandenburg durch einen Minister Meyer, der dann ausscheidet und sofort mit einem Beratervertrag der DB AG bei der Direktvergabe begünstigt worden ist, versehen wird, die „stinkt ja wohl gen Himmel“. Und ein vergleichbarer Fall hat ja auch in Sachsen-Anhalt stattgefunden über den Minister Heyer. Allerdings hat er ohne Kabinettsbefassung die Sache nicht mehr tauglich über die Runden gebracht. Und er ist hinterher dann sofort Aufsichtsratsvorsitzender der Scanlines geworden und noch einen Beratungsvertrag oben drauf. Von dem hätten wir gar nichts erfahren, wenn er nicht vergessen hätte, den dem Landtag zu melden, was für ihn als Landtagsabgeordneter seine Pflicht gewesen wäre. Ich würde Herrn Hansen, wenn er da wäre, jetzt fragen, ob er an solchen Vorgängen eigentlich keine Zweifel hat. Eine solche Direktvergabe ohne Ausschreibung, ohne Alternativangebote, wo der Staat, also die Länder, wissen wollen, ob jemand anderes im Preis-Leistungsverhältnis ein besseres Angebot abzugeben hat, ist nach meiner Auffassung auch ein Deal gegen den Steuerzahler, der einen Anspruch hat, dass derjenige, der die beste Leistung zum besten Preis anbietet, den Vertrag bekommt und nicht jemand anderes. Und deswegen kann ich nur fragen, ist das die Wettbewerbslandschaft, die wir wollen? Und was sagen eigentlich Wettbewerber, die auch einen solchen Vertrag haben wollten dazu, wenn in einem Staat so etwas möglich ist. Also ich kann nur sagen, das kann wohl nicht die Ordnungspolitik sein. Letztlich hat Herr Werner gefordert, die Emanzipation der Bahnreform von dem Monopolunternehmen DB AG. Dr. Pällmann hat das auch verstärkt. Ich habe in der Debatte am letzten Donnerstag gesagt, die Kruks bei uns im Schienenverkehr ist die Ver-

mischung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben. Dieses ist nach meiner Auffassung ein nicht zu akzeptierendes, staatskapitalistisches Gebahren, und deswegen müssen wir eine Ordnungspolitik machen, wo der Staat zuständig ist für die Ordnungspolitik, die sich über Gesetze, Verordnungen, Genehmigungs- und Kontrollverfahren vollzieht. Und der Unternehmer, ich sage das ganz deutlich, ich habe das auch Herrn Mehdorn am letzten Dienstag gesagt, der ist zu Recht der Egoist im Wettbewerb seines Marktes, denn er hat nach seinem Vertrag die Pflicht, für sein Unternehmen egoistisch zu handeln. Aber die Vermischung von Ordnungspolitik und unternehmerischer Tätigkeit, das ist das, was wir unter gar keinen Umständen in Deutschland länger zulassen dürfen.

Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Fischer! Ich muss zur entsprechenden Geschäftsordnung darauf hinweisen, dass kein zeitlicher Rahmen vereinbart worden ist für diese Anhörung. Zweitens, dass es nach unserer Geschäftsordnung, wenn nichts vereinbart ist, auch keine Redezeitbeschränkung für Abgeordnete gibt und Drittens, dass jeder Abgeordnete auch natürlich völlig frei ist in seiner Frage, auch wenn er Inhalte darstellt, auch wenn er die Möglichkeit meinetwegen hätte, nur Fragen zu stellen. Das will ich sagen und ich gebe dem Kollegen Danckert das Wort, der sich gemeldet hat zur Geschäftsordnung.

Abg. Dr. Peter Danckert: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Ich nehme das gerne hin, was Sie sagen, und das entspricht ja wahrscheinlich auch der normalen Geschäftslage. Aber wenn ein Abgeordneter, wie der von mir sehr geschätzte Kollege Dirk Fischer hier in einer so extensiven Weise von seinen Statement- und Fragemöglichkeiten Gebrauch macht, so dass die Rechte der anderen Abgeordneten, und stellen Sie sich bitte vor, ich wäre als Erster dran gewesen und hätte hier fünf Stunden lang Vortrag gehalten und dann, nur weil nichts vereinbart worden ist, und dann immer mal wieder eine Frage eingestreut. Ich finde das nicht in Ordnung. Und ich finde das ausdrücklich auch im Verhältnis zu den anderen Kollegen, die noch ein Fragerecht haben, nicht in Ordnung. Sie sollten sich das mal überlegen, Herr Fischer, wie Sie sich verhalten würden. Nach der ersten Fraktionsrunde, die war ja offen für alle, da konnte jeder Angesprochene fragen, hier sind alle Sachverständigen angehört worden. Das dauert nach Ihrer halben Stunde Frage und Statements vor allen Dingen noch einmal 1 ½ Stunden, bis sie alle geantwortet haben und dann sind wir erst dran. Das finde ich nicht in Ordnung. Das sollten Sie sich mal überlegen.

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Jetzt hat dann zur Gegenrede der Kollege Dirk Fischer die Möglichkeit. Unsere Sachverständigen und Zuhörer weise ich darauf hin, dass das lebendige Form der Demokratie ist und der politischen Willensbildung und gleichzeitig sage ich auch, ich schlage vor, dieses Thema auch in der nächsten Obleutebesprechung zu besprechen. Bitte Kollege Dirk Fischer!

Abg. Dirk Fischer: Herr Vorsitzender, Herr Kollege Dr. Danckert! Ich stelle fest, in der ersten Runde haben auch Ihre Vertreter nicht nur Fragen gestellt, sondern auch kommentiert. Das Recht behalte ich mir auch vor. Das Zweite, eine Anhörung ist ein Minderheitenrecht, das so ausgestaltet ist, dass, solange ich Fragen habe, ich Fragen stellen kann. Und als Ihre Fraktion seinerzeit das Investitionsmaßnahmegesetz Stendal-Süd verhindern wollte, haben Sie von den Möglichkeiten Gebrauch gemacht mit einem Anhörverfahren, das morgens um 10 begonnen hat und am Folgetag etwa kurz nach 1 Uhr nachts geendet hat. Und deswegen lasse ich mir von der SPD-Fraktion in diesem Punkt überhaupt gar nichts hier sagen. Und Drittens, Herr Dr. Danckert, muss ich Ihnen folgendes sagen. Für mich ist sehr viel angenehmer ein Anhörverfahren, wo ich sozusagen zu einzelnen Komplexen einzeln fragen kann und eine Antwort bekomme. Wenn ich aber durch die Leitung genötigt werde, alle Fragen, die ich habe, in einem Beitrag zusammenzufassen, dann kommt das raus, was geschehen ist. Für mich ist es persönlich viel angenehmer, erst den Wettbewerb und dann dieses hintereinander zu behandeln. Dann melde ich mich aber sieben Mal zu Wort.

Vorsitzender: Also mein Vorschlag ist, dieses Thema in der Obleutebesprechung weiter entsprechend zu behandeln. Der Vorsitzende ist ganz normal nach der Geschäftsordnung vorgegangen. Drum hat auch den Kollegen Dirk Fischer nicht unterbrochen. Insofern muss ich auch den entsprechenden Vorwurf, die Leitung würde jemanden nötigen, auch natürlich zurückweisen. So jetzt soll sich jeder auch im Weiteren danach halten, wie immer er das sieht, ich jedenfalls habe mir den Abend über frei gehalten. Bitte schön. Nächste Wortmeldung, Siegfried Scheffler, SPD-Fraktion!

Abg. Siegfried Scheffler: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Herren Experten und Gutachter, aber insbesondere Sie, die draußen am Bildschirm oder auf der Tribüne hier zuhören! Wir wollen ja nach Möglichkeit, und insofern sollen wir alle gelassen miteinander vorgehen und den Vorsitzenden nicht in Schwierigkeiten hier bringen, doch den Sachverständigen hier

noch viele Fragen stellen. Ich versuche es konzentriert vorzutragen ohne Statements. Wir haben ja noch genügend Zeit, uns auszutauschen und auch einzeln mit den Sachverständigen zusammzusetzen. Es ist schon angesprochen worden, Umgang mit dem Netz. Und ich nehme als Erstes mal die Wettbewerbsbranche Schienenverkehr, die auch für mich unter den heutigen Marktbedingungen nicht befriedigend sein kann. Das haben glaube ich heute auch schon die Sachverständigen vortragen. Aber ich stimme auch Herrn Leister nicht zu, und da schließt sich dann die Frage an, dass es für andere Eisenbahnunternehmen keine Marktzutrittsschranken gibt. Insofern sage ich, es gibt einen potenziellen Wettbewerb und deshalb die Frage an Herrn Leistner, an Dr. Henke, Prof. Aberle und Prof. Albach, wenn ich dann auch sehe, Herr Leister, in der Zeitung Wochenende, der Berliner Zeitung am 27./28., ich hätte auch andere zitieren können, dass Ihr Unternehmen ja gerade den Zuschlag für das Nordharznetz mit immerhin 250 km erhalten haben, ich weiß, dass es insgesamt noch nicht befriedigend ist, aber insofern kann man auch hier nicht von Marktzutrittsschranken sprechen. Und deshalb die Frage, inwieweit hier der Wettbewerb verbessert werden kann. Wir, unsere Fraktion mit den Grünen, haben ja die AEG-Novelle für faire Netzzugang und faire Trassenpreise auf den Weg gebracht. Also hier möchte ich doch konkret noch mal eine Aussage von Ihnen hören. Weiterhin die Frage, weil das schon eine Rolle gespielt hat, Trennung Netz und Betrieb. Ich provoziere mal so ein bisschen. Die Herren, die sich angesprochen fühlen, aber ansonsten insbesondere an Herrn Flege, Dr. Henke, an Dr. Pällmann, Prof. Aberle und Dr. Jahnke. Was wird für einen Dritten als Nutzer besser, wenn Netz und Betrieb getrennt ist? Bekommen wir mehr Kunden? Haben wir damit bessere Trassenpreise von vorneherein? Kann insgesamt das Bahngeschäft billiger, schneller, kundenorientierter hier abgewickelt werden? Und die Fragen denke ich mal sollten wir hier auch ganz konkret beantwortet bekommen. Dann auch noch einmal in einer Frage, Netzgröße. Herr Daubertshäuser, ich habe gelesen, bzw. dass ja die DB AG eine Sollgröße für ein Bestandsnetz zukünftig garantieren will. Und danach müssten ja nach AEG entsprechende Netze stillgelegt werden. Wir wissen, dass insbesondere in den Ländern die Diskussion da hoch her schlägt. Deshalb die Frage an Dr. Henke, an Herrn Flege und an Herrn Daubertshäuser. Macht es überhaupt Sinn, dass die DB AG hier ein entsprechendes Bestandsnetz festlegt? Oder ist es nicht besser, dass in Abstimmung hier mit den Ländern, eine gewisse Offenheit bei den Netzen entsteht? Das betrifft sowohl den Fernverkehr, also nicht nur die Verbindung in den Ballungsgebieten, das

betrifft natürlich auch insbesondere das Netz in der Fläche, und die Forderung, die immer wieder auch an uns Politiker gestellt wird, dass die DB AG hier sich nicht hin zur „Schrumpfbahn“ entwickelt. Also hier auch noch einmal ganz klar, wie können die Marktanteile auch in der Fläche gesteigert werden? Das wäre es schon. Danke schön!

Vorsitzender: Vielen Dank Siegfried Scheffler, SPD-Fraktion! Wir gehen dann weiter zur Frau Kollegin Renate Blank, CDU/CSU!

Abg. Renate Blank: Herr Hansen gut, dass Sie wieder im Raum sind. Ihren vorherigen Anmerkungen und erlauben Sie mir diese Bemerkung vorab konnte ich so ein bisschen entnehmen, dass ein kleiner Vorwurf drin war, dass unsere Fragen sich auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beziehen, weil sie ja so und so viel eingespart haben. Also ich betone ausdrücklich, dass unsere Fragen sich nicht auf das Engagement und die Aktivitäten und die Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG beziehen. Also das nur mal als Anmerkung. Da ist keinerlei Kritik von uns vorhanden. Und eine Frage, nachdem sich ja der rote Faden von Trennung von Netz und Betrieb ja nun durchzieht und die Mehrheit der Gutachter sich ja für eine Trennung von Netz und Transport ausgesprochen haben, erhebt sich natürlich auch die Frage und ich gehe mal davon aus, dass es bei der Deutschen Bahn AG, auch wenn der Vorstandsvorsitzende eine andere Meinung hat, er möchte es behalten, aber ich gehe doch davon aus, dass bei der Deutschen Bahn AG sicherlich auch darüber diskutiert wird, wie eine Deutsche Bahn AG zu führen sei ohne Netz. Und die Frage richte ich an Herrn Dr. Pällmann. Sie haben sich ja ausdrücklich damit beschäftigt, dass bei einem Börsengang der Deutschen Bahn AG als reines Logistikunternehmen ohne Netz im Grunde genommen 15 bis 20 Mrd. zu erzielen wären. Wie geht man dann mit dem Netz um und zwar mit den Investitionen um, die die Deutsche Bahn AG seit der Bahnreform ins Netz investiert hat? Also ich könnte mir vorstellen, dass hier dann auch Forderungen von der Deutschen Bahn AG kommen an, jetzt sage ich mal, an den Eigentümer, vielleicht dann Bund, wenn das Netz in Bundeseigentum verbleiben sollte. Wie beurteilen Sie das, oder gäbe es die Möglichkeit oder kämen dann auf den Bund auch noch Forderungen von der Deutschen Bahn AG zu, wenn wir eine echte Trennung von Netz und Transport machen würden? Die Frage ist an Sie und an Herrn Dr. Ilgmann und vielleicht auch an den Prof. Aberle gerichtet, dem ich natürlich auch zustimme, wenn Sie der Meinung sind, Prof. Aberle, dass, wenn die DB als Logistikunternehmen nur firmiert, dass natür-

lich der Schienenverkehr auf der Strecke bleibt oder bleiben könnte, wobei ich, jetzt sage ich das mal aus meiner persönlichen Sicht, natürlich die individuelle Mobilität der einzelnen Personen schon sehr hoch schätze. Und manchmal, ich sage es jetzt mal ein bisschen provozierend, manchmal würde sich manche Strecke vielleicht mit einem Bus oder einem Taxi besser rentieren als mit einer Schienenanbindung. Der zweite Punkt ist ja die Finanzierung von Infrastruktur. Und da geht auch die Frage an die drei Herren. Wie beurteilen Sie die derzeitige Finanzierung der Schieneninfrastruktur durch den Bund, insbesondere natürlich das Thema zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse, nachdem ja jetzt aufgrund der fehlenden Mauteinnahmen ja nun die Deutsche Bahn AG ein zinsloses Darlehen im Grunde genommen zurückzahlen musste oder vorzeitig tilgen musste beim Bund, damit die fehlenden Mauteinnahmen dann irgendwo ausgeglichen werden? Das sind meine beiden Fragen.

Vorsitzender: Vielen Dank Frau Kollegin Renate Blank! Ich gebe jetzt weiter zur SPD-Fraktion, Kollege Uwe Beckmeyer. Bitte schön, Kollege Uwe Beckmeyer!

Abg. Uwe Beckmeyer: Schönen Dank Herr Vorsitzender! Ich will aus meiner Sicht auf das Zentralthema nochmal zurückkommen, was ja auch wiederholt in einigen Beiträgen angesprochen worden ist. Und zwar ist das der Mobilitätsauftrag der Politik innerhalb Deutschlands, über Verkehrspolitik sowohl bei der Straße wie aber auch bei der Binnenschifffahrt, Wasserstraße, aber auch der Schiene, letztendlich eine Mobilität zu organisieren und zu garantieren, die unserer Volkswirtschaft entsprechend aufgestellt ist. Da hört man von einigen von Ihnen, dass Sie sagen, nehmt doch bitteschön Euro Mechanismen und regelt staatlich bei der Straße und bei der Wasserstraße, damit die Schiene klar kommt. Die Frage ist eigentlich, was machen wir bei der Schiene selbst? Und ich habe mir den Vortrag bzw. die Ausarbeitung von Ihnen Prof. Dr. Albach zur Hand genommen, nicht weil Sie der Erste sind, vielleicht auch deshalb, und sie sehr intensiv gelesen. Wir haben ja zwei solche schönen Reader hier, die sehr eindrucksvoll sind und die wir sicherlich alle noch studieren werden. Essential für mich ist dabei, dass Sie, das kann man auch in anderen Papieren lesen, sagen, rückläufige Bundesmittel, steigende Verschuldung, werden die Bahn in große Liquiditätsschwierigkeiten bringen. Und weil das so ist, ist eigentlich die Zeit der formellen Privatisierung vorbei. Wir müssen zur materiellen Privatisierung kommen. Kernthese Nr. 1. Ich stelle ihm entgegen, Politik hat, und wenn wir das grundgesetzlich ändern wollen,

und ich habe hier keinen gehört, der das will, möglicherweise mit Ausnahme vielleicht von Herrn Mehdorn, dass der Artikel 87 e uns im Punkte 4 einen ziemlich klaren Auftrag gibt, nämlich mit der Schiene auch gerade beim Personenfernverkehr dem Allgemeinwohl zu dienen. Und das heißt für mich, dass Sie nicht natürlich nur die Zentren verbinden, sondern eigentlich auch an die Fläche denken, weil bei der gleichen Versorgung von Menschen in der Bundesrepublik Sie diesen Auftrag nicht einfach bei Seite geben können und insofern natürlich durchaus Strecken dabei rauskommen, wo die Kriterien, die Sie vorhin angeführt haben, hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, möglicherweise unter Regionalerschließungsgesichtspunkten ganz anders bewertet werden. Und insofern natürlich ein privater Kapitalgeber, der sich da engagiert, in diesem Zusammenhang möglicherweise sehr wohl sich erst überlegt, ob er einsteigt. Nun stehen sich diese beiden großen Aufgaben gegenüber. Auf der einen Seite, wir müssen eigentlich materiell privatisieren, Geld von Privaten einnehmen über eine entsprechende Kapitalisierung, Verkauf von Anteilen, auf der anderen Seite aber der Auftrag der Politik. Nun wird in verschiedenen Readern hier gesagt, liebe Freunde, Ihr von der Politik könnt aber eigentlich gar nicht so, wie Ihr wollt, weil Ihr müsst das Aktienrecht berücksichtigen, Ihr müsst das Interesse des Unternehmens im Auge behalten, und weil das alles so ist, gibt das am Ende für Euch eine Bewegungsunfähigkeit. Und vielleicht könnt Ihr dann mal zu irgendwelchen Strukturen kommen, die dazu führen, dass am Ende vielleicht ein Weg gefunden werden kann, der beim Netz mit den verschiedensten Strukturen, kaufen wir uns etwas für das, was wir haben wollen, geben wir Verträge aus, eine Position zum Tragen kommt, die möglicherweise kontraproduktiv sein könnte. Eisenbahninfrastrukturen werden nie eine attraktive Rendite erwirtschaften. Das ist auch eine Aussage von Ihnen in Ihrem Reader. Das bedeutet doch, dass Sie natürlich dann über nur integrierte Holdingstrukturen sprechen. Und vor diesem Hintergrund eigentlich die Frage, und das ist eigentlich der Punkt, jetzt gestellt werden muss von der Politik, in welcher Form ist dieses eigentlich vor dem Hintergrund der Möglichkeiten, die Sie umreißen, Aktienrecht, Gesellschafterverantwortung überhaupt möglich? Oder aber ist die Frage des Ganges an die Börse unter diesem Gesichtspunkt vielleicht ganz zu vermeiden, weil hinlänglich vom Ergebnis her uns damit mehr Schwierigkeiten verbunden sind insgesamt, statt Vorteile damit eingefahren werden können? Diese Frage stelle ich ergebnisoffen, weil ich glaube, dass die Schwierigkeiten, die wir bisher erkennen in diesen Bereichen, doch so beträchtlich sind, bei beiden Modellen, die hier in Frage kommen, dass man eigentlich eher

zurückkommen muss auf die Aufgabenstellung. Ist ein Börsengang in diesem Fall wirklich das Non Plus Ultra?

Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Uwe Beckmeyer! Ich gebe jetzt wieder zur CDU/CSU-Fraktion, Kollege Enak Ferlemann. Bitte schön, Kollege Enak Ferlemann!

Abg. Enak Ferlemann: Herzlichen Dank Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Herrn! Ich komme zurück auf das EU-Eisenbahninfrastrukturpaket, das Ihnen ja bekannt ist und in seinen Richtlinien eine Reihe von Vorgaben macht. Unter anderem ist dort geregelt, dass, wenn ein Betreiber, der infrastrukturell, organisatorisch oder ein seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist, müssen Trassenvergaben und Entgeltfestsetzung von einer Stelle wahrgenommen werden, die dann wieder rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungen von eben jedem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist. In diesem Rahmen frage ich, entspricht der Status quo der Bahnstruktur hier in Deutschland diesen Vorgaben und regeln die Ergebnisse der Task Force mit chinese wall und Trassenagentur diese Vorgaben, oder wie müsste nach Ihrer Meinung eine EU-konforme Umsetzung aussehen? Wurde dieses EU-Eisenbahnpaket bereits von anderen Mitgliedsstaaten umgesetzt, und in welche Richtung geht dieses in den Staaten? Vor allem beziehe ich mich dort auf die Beitrittsländer. Ein weiterer Punkt, der mich interessiert, ist die Frage, ob die Mitbewerber der Deutschen Bahn AG hinreichend die Möglichkeit haben, ihre Infrastrukturvorhaben für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden und wie beurteilt man die Realisierungschancen dieser Wünsche? Werden die Trassenwünsche von Mitbewerbern der DB Netz AG hinreichend berücksichtigt? Und abschließend, wie beurteilen Sie die Überlegungen, dass es Regreßforderungen gegen einen Netzbetreiber geben muss, wenn Verspätungen auf Grund von Qualitätsproblemen im Netz entstehen?

Stellvertretende Vorsitzende: Vielen Dank Herr Kollege Ferlemann und jetzt Dr. Peter Danckert!

Abg. Dr. Peter Danckert: Vielen Dank Frau Vorsitzende! Nicht dass es hier schlechte Zensuren gibt, wenn man hier jetzt keine umfangreichen Statements abgibt, sondern nur Fragen an die Sachverständigen hat. Gut. Ich habe eine Frage an den Herrn Daubertshäuser. Ist im Bereich der Regierungskommission Bundesbahn das Thema Chancengleichheit der Verkehrsträger angesprochen worden? Und welche Berater, außer Herrn Ilgmann, haben die Kommission durch Untersuchungen noch

beraten? Die zweite Frage: Wenn die Bahnreform, und Sie sind ja sozusagen einer der Väter der Bahnreform, wenn die Bahnreform nicht gekommen wäre, gab es für diesen Fall Schubladenpläne? Was wäre dann aus der Bahn geworden? Dritte Frage an Sie: Sind während der Bahnreformdebatte 1993 die strittigen Themen wie verkehrspolitisches Gesamtverkehrskonzept, Privatkapital und staatliche Fahrwegverwaltung bereits Gegenstand der damaligen Beratung gewesen, und hatten Sie den Eindruck, dass die Finanzbedarfszahlen für eine unverändertes Weiter so Horrorzahlen seien? Das sind die Fragen an Sie. Und an den Herrn Dr. Pällmann habe ich die Frage, ist eigentlich eine Privatisierung, über die hier immer diskutiert wird, überhaupt denkbar ohne dass es langfristige, auch haushaltsrechtlich abgesicherte, Vereinbarungen zwischen der Bahn AG und dem Hauptaktionär gibt? Und wie kann man eigentlich sicherstellen, dass, wenn, sagen wir mal, ein Viertel des Aktienkapitals an die Börse geht, dass der Erlös dann auch wirklich dahin kommt, wo er möglicherweise am Stärksten gebraucht wird, nämlich ins Netz? Vielen Dank!

Stellvertretende Vorsitzende: Dankeschön Herr Dr. Danckert! Und jetzt für die FDP, Herr Horst Friedrich!

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank Frau Vorsitzende! Ich will noch einmal einen Satz aufgreifen, den der Kollege Dirk Fischer schon angesprochen hat, nämlich die Reaktion der Bahn auf bestimmte Zahlen und den Vorschlag, ein betriebswirtschaftliches Seminar anzubieten. Ich kann nun per Diplom nachweisen, dass ich Betriebswirt bin. Das schließt ja nicht aus, dass man schlauer werden kann, und vielleicht gelingt es mit Hilfe von Nachhilfeunterrichten auch der Bahn, die Bilanzanzahlen auch so zu lesen, dass man sie auch so interpretieren kann. Vor dem Hintergrund, Herr Prof. Albach, habe ich den Eindruck, dass Sie ja ziemlichen den Zugang zu Zahlen haben. Deswegen zunächst mal die Frage. Wir hatten an Herrn Zack 10 schriftliche Fragen eingereicht, mit der Bitte um Beantwortung eben zur Bilanzstruktur mit der Antwort, zu einer Beantwortung Ihrer übermittelten Fragen sehen wir uns jedoch außerstande, dass wir weder in personeller noch in finanzieller Hinsicht so ausgestattet sind, dass wir jede Anfrage zur Geschäftsführung und insbesondere zu den Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG derart detailliert beantworten können. Unabhängig davon, dass ich daran zweifle, dass man dann auch betriebswirtschaftliche Nachhilfeseminare geben kann, wären Sie denn bereit, die Fragen, die ich Ihnen gebe, nicht jetzt, aber dann vielleicht einmal zu beantworten? Es könnte ja sein, dass wir dann irgend-

wann einmal auf eine gemeinsame Basis kommen. Vor dem Hintergrund die zweite Frage an Prof. Aberle und an Sie und auch an Klaus Daubertshäuser. Wie lange glauben Sie, wenn es denn überhaupt noch sinnvoll ist, dass der DB Konzern noch für längere Zeit, vielleicht auch nicht, einen Proformaabschluss vorlegen muss, um die Entwicklung ohne Stinnes beurteilen zu können? In welche Richtung macht das Sinn, oder muss man irgendwann mal sagen, die Entscheidungen sind gefallen, es ist jetzt so wie es ist, DB Cargo heißt jetzt ausweislich Stinnes, darunter gibt es eine Abteilung Railion und darunter gibt es eine Abteilung Schenker, und das war es dann jetzt? Muß man das künstlich weiter aufrecht erhalten, was ist der Sinn, oder kann man das im Endeffekt umsetzen, losgelöst von allen Fragen nach Klarheit und Wahrheit der Bilanzen, die ja, wenn ich das richtig sehe, auch einen Ansatzpunkt der Bahnreform war, in der Vergleichbarkeit? Und Herr Prof. Dr. Aberle, Sie haben ja glaube ich in einem bemerkenswerten Buch im Auftrag des ADAC noch einmal darauf hingewiesen, dass durch die jetzige Verschachtelung die Vergleichbarkeit der Bilanzen nicht mehr so gegeben ist. Vielleicht ergibt sich daraus dann eine gewisse Zahlenverwirrnis, weil man unter verschiedenen Punkten argumentieren muss. Also was spricht dafür, es noch länger zu trennen, und was spräche umgekehrt dafür, es zu konsolidieren und dann irgendwann mal zu sagen, das sind jetzt die Zahlen der DB? Eine dritte Frage, die ich noch an Prof. Albach habe. Ich habe mit sehr viel Aufmerksamkeit auch gelesen, wie Sie den Verschuldungsgrad definieren. Was halten Sie den von der Aussage des Finanzvorstandes der DB AG, dass Schulden im Sinne der Bahn nur die sind, für die man Zinsen zahlt, und nur das wäre die belastbare Größe, die nach draußen verkauft werden müsse? Diese Aussage ist getroffen worden letzte Woche, Dienstag abend, in einem Gespräch des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages mit der Bahn.

Stellvertretende Vorsitzende: Herr Kollege Friedrich vielen Dank und jetzt für Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Herr Albert Schmidt!

Abg. Albert Schmidt (Ingolstadt): Dankeschön Frau Vorsitzende! Ich möchte nur eine Frage noch stellen. Ich wende mich insbesondere dabei an Sie, Herr Daubertshäuser, aber auch an Herrn Dr. Werner vom VCD und an Herrn Pällmann. Wir hatten in den letzten Wochen die Gelegenheit auch viel zu lesen oder immer wieder zu lesen über die Arbeitsgruppe „Blue Chips“ der Deutschen Bahn und insbesondere über das „Orakel von Delphi“, besser bekannt unter dem Namen Morgan Stanley. Ich sage deshalb „Orakel von Delphi“, weil es

raucht, aber man weiß noch nicht genau, spricht es oder hat es schon gesprochen, oder will es irgendwann zu uns sprechen. Jedenfalls wir haben noch nichts öffentliches vernommen hier im Bundestag. Und da hat eine Aussage ganz besonders mich überrascht, die wir lesen konnten, wenn auch in der Presse lesen mussten, nämlich, dass für den Fall, dass bei einem integrierten Börsengang die Sache mit dem Netz schief geht, am Ende des Tages der Konzern wieder bei uns ankommen könne und uns das Netz wieder zu Füßen legen könne. „Return to Sender“, so ähnlich wie in Großbritannien. Das Netz will man dann, wenn es mit den Investitionen nicht hinlief, zurückgeben können an den Bund. Meine Frage ist, ist das so? Müssen wir uns darauf gefaßt machen und wenn ja, was halten Sie denn davon, von so einer Vollkaskotalität?

Stellvertretende Vorsitzende: Dankeschön! Dann kommt der Kollege Rainer Fornahl, bitte schön!

Abg. Rainer Fornahl: Ich will mich kurz fassen und nur zwei Fragen stellen, einmal an Herrn Dr. Pällmann, der ist im Moment nicht da, und an Herrn Daubertshäuser. Die Bahnreform, über die wir heute reden, ist ja ein wesentliches Fundament auch für die Perspektive des Schienenverkehrs in Deutschland und letzten Endes auch ein Stück weit für Europa. Und ein wichtiger Aspekt ist aus meiner Sicht, natürlich nicht nur aus meiner Sicht, auch der Ausbau des Netzes und insbesondere dabei, glaube ich, auch die Investitionseffizienz, die, glaube ich, insgesamt eine wichtige Rolle spielen sollte und der man auch in Zukunft noch mehr Augenmerk widmen sollte, nicht nur die Effizienz bei der Nutzung des Netzes, sondern auch Effizienz bei der Herstellung des Netzes. Und wir haben hier auch von mehreren der Experten den Begriff des Netzes 21, also die strategische Ausrichtung des Hauptstreckennetzes, Hochgeschwindigkeit und Trennung von Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehrsstrecken,; beispielsweise gehört dazu ein Ausbau der Knoten. Und in der Vergangenheit hat es da eine ganze Reihe von interessanten Erfahrungen gegeben, nämlich was die Kostenentwicklung der Projekte anging. Und ich frage, ob es denn Sinn machen könnte, dass das derzeitige Projekt oder Kostencontrolling, was aus meiner Kenntnis entweder über das Eisenbahnbundesamt oder über die bahneigene Tochter DB Projektbau vorgenommen wird, nicht möglicherweise auch von externen Dritten mal etwas intensiver begleitet werden sollte, um Mrd. Kostenexplosionen von großen Verkehrsprojekten zu vermeiden. Ich will da nur das eine, die Rheinschiene Frankfurt/Köln ansprechen, es gibt auch eine ganze Reihe von anderen. Wir haben Mrd. von Euro ausge-

geben, Bundesmittel, Bahnmittel natürlich auch, für den Stück um Stück-Ausbau insbesondere des Netzes 21. Und ich glaube, bei einer konsequenten Controllingarbeit im Hause und darüber hinaus hätte man ein Stück weit schon weiter vorankommen können. Deshalb frage ich auch einmal Herrn Daubertshäuser, ob er mir sagen kann, das kann man dann möglicherweise auch noch einmal etwas später nachreichen, wie ist den der Soll/Ist-Vergleich beim Ausbau des Netzes 21 und beim Ausbau der Knoten? Die ersten Überlegungen, die liegen ja schon seit über zehn Jahren zurück, und der Ausbau wird Stück um Stück nach Mitteln und Möglichkeiten des Haushaltes vorgenommen. Wie sieht das aus? Kann man dazu vielleicht etwas sagen? Und noch einmal eine Frage an Herrn Dr. Pällmann. Sie hatten in Ihrem Beitrag in der ersten Antwortrunde auch angesprochen, die sehr desolante Situation der Schieneninfrastruktur und des Eisenbahnwesens in den osteuropäischen Ländern, also unseren künftigen EU-Partnern. Wie sehen Sie die Möglichkeit, dass man über eine unter Umständen auch etwas andere europäische Unterstützung der Strukturpolitik im Bereich der Transeuropäischen Netze und darüber hinaus hier eine Verbesserung zustande bringen kann, die uns in absehbarer Zeit hier auch einen Partner bringt, weil Sie auch selber gesagt haben, die Zukunft und die Zuwächse, die es überhaupt geben könnte, auch im Schienenverkehr, in erster Linie, die würden durch die Marktverbindungen und durch Transport mit den osteuropäischen Ländern zu erwarten sein. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Ich gebe das Wort weiter an Kollegen Eduard Lintner. Vorher danke ich noch der Frau Kollegin Annette Faße für die Sitzungsleitung. Bitte schön, Kollege Lintner, CDU/CSU!

Abg. Eduard Lintner: Ich habe ein paar präzise Fragen, wie ich meine. Zunächst einmal dankenswerter Weise ist in den Kompendien, die wir bekommen haben, ja auch eine detaillierte Beschreibung der Situation in verschiedenen europäischen Ländern enthalten. Und es führt mich nun zu der Frage, Herr Pällmann, Herr Werner, aber auch wer sonst noch dazu etwas sagen will, welches europäische Land kommt Ihrer Meinung nach nun den Vorstellungen am nächsten, die Sie in Deutschland verwirklichen würden? Das Zweite: Wir haben ja einen Antrag der Kolleginnen und Kollegen von der SPD auf dem Tisch, und da verlangen Sie unter anderem eine Quantifizierung des Artikels 87 e Grundgesetz, also Streckenlänge usw. und sofort. Eine Frage an den Kollegen Daubertshäuser, Herrn Ilgmann vielleicht auch. Halten Sie denn diesen Weg für vernünftig? Ich will einen Einwand in Klammern nur brin-

gen. Das würde ja, wenn man es wörtlich nimmt, dazu zwingen, auch nachhaltig unrentable Strecken weiterhin aufrecht zu erhalten, nur weil sie also in diesem Katalog enthalten sind oder eben vom Umfang des Netzes umfasst sind. Also bitte dazu eine Stellungnahme. Herr Leister, ich muss Sie noch einmal ansprechen, weil Sie eine Frage nicht beantwortet haben. Ich habe also bei dem Wettbewerbsbericht nachgelesen. Die NOB gehört ja Ihnen glaube ich, Connex. Sie haben da, wenn ich es richtig im Kopf habe, 68 Slots beantragt nach Sylt und letztlich nur eine geringe Anzahl davon überhaupt in Anspruch genommen. Ich wollte nur wissen, es keimt so ein bisschen bei manchen der Verdacht, dass man sozusagen mal auf Vorrat beantragt, obwohl man es gar nicht vor hat, aber hinterher dann sagen kann, wir sind beim Zugang behindert worden. Sie können das ja dann ausräumen. Und die letzte Frage, Herr Prof. Aberle, Sie schreiben in Ihren Unterlagen auf Seite 135, aus der Sicht potenzieller Kapitalgeber ist ein Börsengang, einschließlich der Netz AG als integriertes Unternehmen, die vergleichsweise sinnvollste Alternative. Ich brauche sie nicht weiter vorzulesen. Und dann kommt also Finanzierungsverpflichtung des Bundes und deshalb die Frage an Sie und auch an den Herrn Daubertshäuser. Wie soll denn nach Ihrer Meinung von der Laufzeit und von den Beträgen her eine solche vertragliche Verpflichtung des Bundes aussehen, um diesen Kapitalmarktanforderungen dann auch genügen zu können? Und die Zusatzfrage, wie wollen Sie bei einem solchen Verfahren die berechtigten Interessen dritter Konkurrenten, was die Trassen, das Netz angeht, mit einfließen lassen?

Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Lintner! Jetzt Frau Kollegin Karin Rehbock-Zureich, SPD-Fraktion. Bitte schön, Karin Rehbock-Zureich!

Abg. Karin Rehbock-Zureich: Danke Herr Vorsitzender! Ich hätte noch eine Frage. Wenn wir den Börsengang andenken, möglicherweise in Angriff nehmen oder auch nicht, es ist die Frage, wie die verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes auch wahrgenommen werden kann, in dem man die Größe, das heißt, die Streckenlänge eines Netzes festlegt, Standards, wie Kapazität und Sicherheitsstandards, Qualitätsstandards des Netzes. Wie sehen Sie die Rolle zukünftiger weiterer Nutzer, das heißt, welche Rolle können die NE-Bahnen in diesem Prozess überhaupt spielen? Gibt es eine Rolle? Ist eine Rolle wünschbar oder überhaupt nicht möglich? Da hätte ich die Frage an den Herrn Daubertshäuser und den Herrn Henke, Herrn Flege.

Vorsitzender: Vielen Dank! Mir sind zwar weitere Wortmeldungen signalisiert, aber das kommt jetzt auf die Beantwortung durch die Sachverständigen an, die ich jetzt wieder aufrufe in der Ihnen bekannten Reihenfolge. Und ich darf zunächst einmal den Herrn Prof. Dr. Gerd Aberle bitten. Bitte schön, Herr Prof. Dr. Aberle!

Prof. Dr. Gerd Aberle: Vielen Dank! Ich darf zunächst eingehen auf die Fragen von Herrn Scheffler, Vorteile für Dritte bei einer Trennung. Zunächst einmal ist ja überhaupt nicht hinreichend klar geworden in der gesamten bahnpolitischen Diskussion, wenn eine Trennung erfolgt, wie soll das denn konkret aussehen? Das ist leider damals in der Task Force etwas direkt dann zugesteuert auf die Aussage, es ist ein, es bleibt ein integrierter Konzern. Man kann sich ja außer der Staatslösung, die ja sicherlich erhebliche Nachteile hat, wenn sie Gefahr läuft, eine Verwaltungslösung zu werden, man kann natürlich außerhalb der Staatslösung sich auch noch Zwischenformen vorstellen, die eine Partizipation der Beteiligten gewährleisten. Und zwar sind Beteiligte natürlich hier wesentlich mehr als im Augenblick, das ist ja nicht nur der Bund, sondern das sind natürlich dann auch die Länder, es sind regionale Institutionen, aber es sind auch die Nutzer natürlich. Und man könnte natürlich versuchen eine Organisationsform zu bilden, in der die berechtigten Interessen der Carrier, also der Nutzer des Netzes auf der einen Seite, der Finanziere auf der anderen Seite vertreten sind. Das ist bislang überhaupt nicht systematisch diskutiert worden, meines Erachtens eben durch eine etwas einseitige und vielleicht auch etwas stark beeinflusste Ergebnislage der Task-Kommission hervorgerufen worden. Das muss ich also vorausschicken, damit nicht der Eindruck erweckt wird, es gibt eben nur Schwarz-Weiß und dazwischen gibt es keine Schattierungen mehr. Sicherlich ist es wichtig, bei einer Trennung, wenn Sie den käme, in welcher Form auch immer, wäre der Einfluß natürlich der Netzgestaltung auch der Dritten größer. Der ist ja, wie heute schon festgestellt wurde, eben überhaupt nicht gegeben. Und das wird auch alle zukünftigen Lösungen, das ist ja durch die letzte Frage von Herrn Lintner auch angedeutet worden, natürlich mitbeschäftigen. Wie werden eigentlich die wichtigen Dritten, und darüber sind wir uns alle im Klaren, dass der intramodale Wettbewerb eine außerordentliche Stimulanz ist für die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs generell, wie die eben entsprechend eingebunden werden können? Natürlich ist dann, wenn eine solche Trennung realisiert würde, in welcher Form auch immer, ich muss das wirklich unterstreichen, eine Verminderung der Gefahr von unerwünschten Informationsflüssen. Wir

haben natürlich das Problem, Informationsflüsse, trotz dieser chinesische Wälle, die man so hoch gar nicht aufbauen kann, wie sie denn sein müssten, wenn man solche Informationsflüsse zwischen den verschiedenen Interessierten, hier möchte ich das mal ganz neutral formulieren, und das sind natürlich die großen Gesellschaften der DB AG, um die überhaupt zu verhindern. Das sollte man dazu einmal sagen. Sicherlich, und davon gehe ich aus, würde sich das positiv insgesamt auf die Trassennutzung auswirken können. Ob die Trassenpreise dadurch gesenkt werden, das möchte ich mit einem Fragezeichen versehen. Ich bin überhaupt nicht der Meinung, dass die Trassenpreise zu hoch sind. Das war hier immer so die These, die Trassenpreise sind so hoch, die müssen runter. Ich frage mich, wer soll das denn bezahlen? Wir haben ja das Problem, dass im Augenblick die Trassenpreise ja noch nicht einmal die der Trasse zugerechneten Kosten, das ist ja nur ein kleiner Bestandteil, abdecken. Wenn man das noch absenken will? Wir produzieren eben Infrastrukturleistungen auf der Schiene außerordentlich teuer. Das ist eine Sache. Das ist nicht nur in Deutschland so, das ist in der ganzen Welt so. Die Nutzer, die Nachfrageseite, ist nicht bereit, die gesamten Kosten, noch nicht einmal einen Teil, wirklich hinreichend zu tragen, und ich würde davor warnen, jetzt hinzugehen und zu sagen, wir müssen mit den Trassenpreisen runter. Dann ist der Steuerzahler noch mehr im Obligo, und das kann doch nicht Sinn der Geschichte sein. Diese Diskussion muss ich sagen kann ich nicht ganz hinreichend nachvollziehen. Frau Blank, Sie haben von der derzeitigen Finanzierung der Infrastruktur gesprochen. Ich muss sagen, dies ist natürlich eine absolut unbefriedigende Situation. Das sind die politischen Zufälligkeiten. Und es kann bei der Langfristnotwendigkeit der Planung natürlich nicht eine Kurzfristplanung der Finanzierung erfolgen mit immer „Hü hot“-Diskussionen. Das ist bei der Bahn eine besonders schädliche Angelegenheit, was nicht heißt, das möchte ich auch sagen, dass einige Projekte natürlich auf den Prüfstand müssen. Und ich muss sagen, für meine Person, ich bin nicht so erschrocken, dass bestimmte Projekte jetzt im Augenblick nicht weitergebaut werden, weil man sich wirklich fragen kann, ob bestimmte Neubauinvestitionen diejenigen sind, die wir bei knappem Geld eben wirklich benötigen. Auch dieses ist glaube ich im Augenblick ein heilsamer Prozess, der dort läuft. Herr Ferlemann, Sie haben gefragt Statusquo, zweites Eisenbahnpaket, ist das vereinbar. Ich sage, Statusquo nein, dies ganz eindeutig. Statusquo ist nicht vereinbar. Der Konzern Deutsche Bahn AG hat sich, und dafür gibt es betriebswirtschaftlich durchaus begründete Überlegungen, der Konzern Deutsche Bahn AG hat sich als Aktiengesellschaft

eine ganz straffe Organisationsform zugelegt. Wir haben ja erheblich interne Reorganisationsprozesse, die natürlich bei der Bahnreform damals gar nicht vorstellbar waren. Aber hier zeigt sich auch wieder dieser Konflikt zwischen der betriebswirtschaftlichen Ausrichtung, die auf der einen Seite gefordert wird und die natürlich durch die Institution Aktiengesellschaft auch im Grunde legalisiert ist, und auf der anderen Seite die gesamtwirtschaftlichen Anforderungen, wie sie in der Bahnreform natürlich grundsätzlich diskutiert worden sind und wo eben angesichts der hohen Mittel, die ja nun in ein System Schiene immer herein müssen, natürlich der Steuerzahler dann immer noch fragt, ist das überhaupt noch letztlich die Grundidee? Und insofern würde ich sagen, diese straffe Organisationsform, die Entscheidungskonzentration, die wir heutzutage im Holdingvorstand haben, die jeweiligen Konsultationsnotwendigkeiten, die auch das Netz bei allen Dingen macht, ob es um das Anlagenpreissystem geht, wenn es verworfen wird, dann wird es eben verworfen, weil es eben jetzt nicht die Konzerninteressen reflektiert, dieses alles ist natürlich nicht kompatibel. Das geht bis hin zu der Frage der Besetzung der einzelnen Gremien. Wir haben eben hier eine sehr betriebswirtschaftlich effiziente, dass muss ich ausdrücklich sagen, eine betriebswirtschaftlich effiziente Organisationsstruktur realisiert, die mit den gesamtwirtschaftlichen Ansprüchen und auch Wünschen eben in Kollision gerät. Und insofern muss hier eine ganze Reihe verändert werden, und ich hoffe, dass nicht nur der formelle Text verändert wird, sondern auch der Geist der EU-Vorgaben hier Einzug findet. Das wird kein leichter Prozess sein, wie man ja schon aus einigen Informationen dieses erfahren kann. Herr Abg. Friedrich, wie lange muss die Parallelität laufen bei den Bilanzen? Das Problem ist, ich weiß, dass es eine Frage ist, die natürlich im Endergebnis furchtbar viel Arbeit beinhaltet. Nur eines ist klar, es gehen enorme Finanzmittel des Steuerzahlers in das Unternehmen DB AG hinein. Darüber sind wir uns alle einig. Die müssen auch hinein gehen. Darüber sind wir uns auch alle einig. Aber der Steuerzahler gibt diese Mittel nur für die Aktivitäten, die sich im Grunde im Schienenbereich ergeben. Wir haben eine Bahnstrukturreform gemacht und haben gesagt, es muss das System Schiene verstärkt werden. Und wenn wir jetzt eine Bilanz machen, deren Ergebnisse von den Umsätzen, von den Kostengrößen usw. überhaupt nicht mehr separierbar sind, nicht nur keine Zeitvergleiche mehr da sind, sondern, dass im Grunde dann auch die Verantwortungsstrukturen natürlich intern bei der Bahn im betriebswirtschaftlichen Rechnungswesen natürlich noch vorhanden sind, aber für Außenstehende, die eine Beurteilung machen sollen und die gele-

gentlich vielleicht auch mal, weil eben viele öffentliche Mittel hineingehen, auch mal eine kritische Anmerkung machen wollen, dann haben die im Grunde überhaupt keine Datenbasis da. Insofern, ich will mich nicht festlegen, aber für einen überschaubaren Zeitraum muss das so sein, denn wir haben ja im Grunde DB Cargo, wie in dem Gesetz vorgeschrieben ist, gibt es ja im Grunde überhaupt nicht mehr. Auch auf den Lokomotiven, wo DB Cargo jetzt beseitigt ist, steht Railion. Ich finde Railion an sich eine sehr gute Angelegenheit. Nur unter diesem Gesichtspunkt der Transparenz der Zahlen ist es ein Problem. Es könnte ja die Situation auftreten, dass im Grunde wesentliche Teile des Ergebnisses nicht mehr im Schienenverkehrsbereich gemacht werden, sondern in völlig anderen Bereichen gemacht werden. Man muss nur fragen, was für Konsequenzen wird dieses möglicherweise haben? Herr Lintner, Sie haben eine schwierige Frage sicherlich angeschnitten, die Frage integriertes Netz. Ist das eine sinnvolle Alternative jetzt gerade für Investoren? Investoren gehen aus ihrer betriebswirtschaftlichen Sicht natürlich davon aus, ob jetzt die Entscheidungskonzentration bei den Verantwortlichen des zu privatisierenden Konzerns in toto gegeben sind, das heißt, auch die Netzverantwortlichkeit. Dahinter steckt natürlich in Klammern diese zweimal zu unterstreichende Bedingung, dass gleichzeitig dafür Sorge zu tragen wird, dass die erforderlichen Netzinvestitionen auch für die Zukunft garantiert sind. Ob das geht und in welchen Fristen, wie lange man das machen kann, darüber kann ich also auch keine Aussage machen. Es wird von öffentlich-rechtlichen Verträgen gesprochen. Das müssen Juristen prüfen. Ich bin kein Jurist. Ich glaube das ist eine dankbare Aufgabe dafür. Es wird aber auch eine auf jeden Fall eine schwierige Aufgabe sein. Aber ich gehe davon aus, dass in der Tat die Investoren zunächst einmal sagen, wir wollen die Entscheidungskompetenz über den gesamten Apparat haben, und das Netz ist ein unabdingbares Essential für die Erstellung von Eisenbahnleistungen. Insofern ist aus Sicht der Investoren durchaus meines Erachtens keine irgendwie zu kritisierende Vorgabe, sondern sie glauben eben, dass das unter der wichtigen Annahme, dass die Gelder auch wirklich tatsächlich fließen, dass das so läuft. Und das Letzte hier, natürlich ganz besonders wichtig, wie kann man in solchen Verträgen, wenn sie denn als öffentlich-rechtliche Verträge zustande kämen, wie kann man die berechtigten Interessen der Dritten wahren? Das ist eine ganz entscheidende Frage, die ich ja schon in einem anderen Zusammenhang auch angedeutet habe. Mir kommen die Interessen der Dritten insgesamt noch zu wenig weg. Ich habe ganz am Anfang in meiner ersten Stellungnahme vom

System Schienenverkehr gesprochen. Wir müssen natürlich aufpassen, dass wir uns nicht ausschließlich mit der DB AG und ihren Problemen beschäftigen. Wir müssen natürlich den Stellenwert der Dritten und die Entfaltungsmöglichkeiten der Dritten, die eben auch diese Infrastruktur als Essential haben, müssen wir adäquat mit berücksichtigen. Das ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht wiederum anders zu beantworten, weil es ja die Wettbewerber sind, als aus gesamtwirtschaftlicher und meines Erachtens auch aus politischer Sicht. Insofern ist das eine ganz wesentliche Aufgabe. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich glaube, ich brauche den Sachverständigen jetzt nichts sagen, dass möglicherweise der Einzelne nicht das immer zu wiederholen braucht, wenn er mit dem Anderen auch zustimmt, sondern könnte sich eventuell auch darauf berufen, falls dies der Fall ist. Es war ein sehr ausführliches Statement. Ich habe jetzt auch die Uhr laufen lassen. Aber es soll jeder auch für sich selber entscheiden. Herr Prof. Dr. Albach, Sie sind der Nächste!

Prof. Dr. Horst Albach: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Erstens, ich war etwas verwirrt darüber, dass hier in Zweifel gezogen worden ist, dass der Primat der Politik natürlich für die Verkehrspolitik gilt und dass die DB AG möglicherweise die Verkehrspolitik für den Bund machen würde. Das ist eine Bemerkung, die ich gar nicht verstanden habe, Herr Fischer. Ich gehe davon aus, dass die Verkehrspolitik von denen gemacht worden ist, die dafür gewählt worden sind, Verkehrspolitik zu betreiben.

Vorsitzender: Das ist aber schön, wenn wir das hier festhalten, und da sollten sich, da sind wir sicher, alle dran halten. Vielen Dank. Das nehmen wir auf. Sie haben weiter das Wort!

Prof. Dr. Horst Albach: Das Zweite ist, Sie haben gefragt nach 300 Wettbewerbern, ob das mehr sein sollten. Also ich habe mir nicht vorgestellt, dass der Wettbewerb auf der Schiene unter § 24 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen fällt, der einen mittelständischen Markt sichert. Mir sind 8 potente Wettbewerber der Deutschen Bahn AG sehr viel lieber als 3000 kleine, die sich unter den Schirm der DB mit ihrer Politik begeben. Ich glaube, da sind wir ordnungspolitisch auf einer Linie. Zweitens, Sie, glaube ich sagen zu dürfen als Mitglied der Regierungskommission Bahn, Sie interpretieren den Schlußbericht vielleicht doch etwas zu extensiv, wenn Sie glauben, es wäre auch jedenfalls der Kommissionsvorschlag gewesen, es sollte eine vollständige Dezentralisierung erfolgen. Der Be-

richt auf den Seiten 24 und vor allen Dingen 30 setzt sich vor allen Dingen mit den organisatorischen Trennungen voraus, die absolut wichtig sind, um so Fragen, wie die, die der Abg. Friedrich gestellt hat, beantworten zu können. Entscheidend für die Organisation war, dass die chinesische Wall nicht zwischen Infrastruktur AG und Transportstruktur AG ist, sondern zwischen Eigentümer und Netz. Denn da sind dann die Zugriffsmöglichkeiten in den Haushalt, und ich finde, das ist das eigentliche Horrorszenarium. Es wird immer davon gesprochen, wir hätten in der Kommission ein Horrorszenarium aufgestellt. Es gab nur ein einziges Horrorszenarium. Und das war, dass es eine Verteilung von unten nach oben geben könnte, dass nämlich die Dividenden bezahlt würden aus Steuergeldern. Und wenn das ermöglicht wird, dann waren wir rigoros gegen eine solche Politik, die sich leichter ermöglichen lässt. Ich möchte das hier noch einmal wiederholen. Wenn auf die Trassenpreise Druck ausgeübt werden kann mit der Folge, dass schließlich die Trassenpreise auf Null sinken, wie das in der Schweiz der Fall ist und in Italien früher der Fall war, das war das zentrale Horrorszenarium. Und damit hängt eben zusammen, die Rendite aus dem Netz darf nicht sozusagen durch den Bund finanziert werden. Da muss die chinesische Wall sein, nicht woanders. Ich glaube vielleicht auch darauf hinweisen zu sollen, dass die Kapitalmarktkontrolle möglicherweise etwas unterschätzt wird. Nun hat sich ja gestern, wie ich höre, der Finanzausschuss des Bundestages mit den Rating-Agenturen getroffen. Vielleicht sollte man da mal Querverbindungen ziehen, sofern Sie die Ergebnisse noch nicht gehört haben. Die Kapitalmarktkontrolle ist jedenfalls in der privaten Wirtschaft ein außerordentlich wichtiges, effizienzkontrollierendes Gremium und das sollte auch genutzt werden. Das beeinträchtigt die Möglichkeiten, Verkehrspolitik jenseits betriebswirtschaftlicher Erwägungen zu ziehen, überhaupt nicht. Und damit komme ich zu den zinslosen Krediten als letzten Teil der Hauptbemerkungen, die ich machen wollte. Ich darf vielleicht hier sagen, dass ich der Erfinder dieser zinslosen Kredite war und zwar deshalb, um zu verhindern, dass Subventionscharakter oder so, dass die Europäische Kommission behaupten könne, die Zinslosigkeit sei ein Subventionstatbestand. Das musste hier ausgeschlossen werden. Und in der Theorie öffentlicher Investitionen gibt es die These, dass die Generationen gleich behandelt werden müssen und deshalb die heutige Generation durch Abzinsen zukünftiger Erträge oder Ausgaben nicht besser gestellt werden sollte, als die zukünftige. Also, die zinslosen Darlehen sind kein Subventionstatbestand, auch nicht im Sinne des europäischen Wettbewerbsrechts, und wir waren damals der Ansicht, dass das

eben auch tatsächlich ausreichen würde für die Verkehrspolitik. Alle Investitionen, die sich nicht rechnen, werden durch Zinslosigkeit hochgeschleust, dass sie sich auch betriebswirtschaftlich rechnen, und dann kann man eben auch diese Investitionen tätigen, die die Verkehrspolitik des Bundes will. Diejenigen, die sich rechnen, bei Kapitalmarktzinsen, macht die Bahn ja ohnehin, und da sollte man sie auch zwingen, diese Investitionen zu tätigen. Ich habe noch zu antworten. Herrn Dankert wollte ich darauf aufmerksam machen, dass Herr Aberle und ich beide Mitglieder der Regierungskommission waren. Insofern brauchen Sie die Frage nicht an Herrn Daubertshäuser zu richten. Wir geben Ihnen gerne Auskunft über alles das, was in der Regierungskommission gemacht wurde. Ich glaube, Herr Ilgmann widerspricht nicht, wenn ich sage, er hat natürlich kein Wort uns beraten. Im Gegenteil, ich darf das hier in diesem Zusammenhang ohne Indiskretion sagen. Wir haben damals auch der Bitte des Bahnvorstandes, den Vorsitzenden des Vorstandes als ständigen Gast zu den Sitzungen einzuladen, widersprochen, um völlig unabhängig auch von Einflüssen zu sein. Er ist dann gebeten worden, wenn wir Fragen an ihn hatten, aber er war nicht ständiger Gast der Regierungskommission, weil wir die Unabhängigkeit der Kommission wahren wollten. Herr Schmidt, Sie haben gefragt, ob sozusagen das Netz dann wieder zurückgegeben werden könnte. Ich bin auch kein Jurist, so wie Herr Aberle. Aber das ergibt sich natürlich ganz einfach aus der Eigentümerfunktion. Dann hängt das Netz eben wieder beim Bund, wenn der IPO nicht gelingt. Das ist ganz evident. Zuletzt Herr Friedrich, also ich werde mich bemühen, die Fragen so weit wie möglich zu beantworten. Ich will nur darauf hinweisen, meine Damen und Herren, wenn wir die Bahn privatisieren, materiell, dann hätte sich der Briefschreiber, ein Herr Rechtsanwalt Neuhoff, der hätte sich eine Aktie gekauft, und dann wären alle diese Fragen auf der Hauptversammlung beantwortet worden. Das ist ja klar. Also, das spricht dafür, dass wir, jedenfalls um Ihrem Anliegen zu genügen, die Bahn materiell privatisieren. Ich habe auch versprochen, die Tabelle 7 meiner Einlassungen noch zu vervollständigen mit Zahlen. Diese cash flow-Zahlen lagen mir bisher nicht vor. Und was die Verschuldungsgrade angeht, so habe ich auf Seite 9 meine Stellungnahme „Vorteilhaftigkeit des Börsenganges“ genau gesagt, wie ich die Verschuldung definiert habe. Das heißt, die zinslosen Darlehen sind mit drin, aber mit dem geschätzten Barwert dieser Verpflichtungen. Das gilt auch für die Pensions- und sonstigen langfristigen Rückstellungen. Das entspricht auch dem, was ich bei den Bilanzanalysen der deutschen Industrieaktiengesellschaften über Jahre jetzt gemacht habe.

Ich halte das für richtig, die zinslosen Darlehen nicht ganz rauszugehen zu lassen. Also ich habe sie reingenommen, obwohl ich wusste, dass Herr Sachse draußen ist. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Dr. Albach! Ich gebe jetzt weiter zum Vertreter der DB AG, Herrn Klaus Daubertshäuser!

Klaus Daubertshäuser: Ja ich möchte als Erstes noch einmal eingehen auf das, was glaube ich zwei Abgeordnete fragten, nämlich nach den Aussagen, die in einer Wochenzeitschrift verlautbart wurden. Tut mir leid, ich habe diese Wochenzeitschrift nicht im Gesamten gelesen, sondern nur das, was über den Ticker lief über diese Interviews. Das andere Ereignis, was Kollege Friedrich angesprochen hatte, das ist ja am vergangenen Dienstag oder Donnerstag bereits kurz angesprochen worden. Ich bewerte das nicht. Ich sage nur eins. Polemik ist nie einseitig. Polemik geht immer auf Ursache und Wirkung zurück. Meine Bitte wäre ganz einfach. Ich meine, Mitursache war, da gab es Vorwürfe wie Bilanztricksereien, Mauseheleien, Täuschung. Das gegen eine AG ist natürlich auch nicht von der feinsten Art. Dass man dann auf der anderen Seite auch wieder entsprechende Reaktionen hervorruft, auch das ist irgendwo verständlich. Nur es nutzt Niemandem. Es nutzt den Abgeordneten nicht, es nutzt auch dem Unternehmen nicht, es nutzt auch denjenigen nicht, die über das Unternehmen sprechen. Deshalb war meine Position die ganze Zeit über, dass man versucht, derartige Friktionen abzubauen und versucht, auf einem ordentlichen Miteinander wieder zu basieren. Sie können mir dieses mein Bemühen abnehmen, und ich werde auch alles tun, damit das in der Zukunft wieder eingeführt wird. Dann hätte er mich damit auch gemeint, und ich meine, man muss das mal differenziert sehen. Also insofern glaube ich hat er nicht irgendjemanden damit gemeint. Ich vermute, das geht zurück auf die Passagen, die ich eben versucht habe darzustellen. Das klang ja auch am Donnerstag in Ihrem Wortbeitrag an. Aber zu den Sachaussagen noch den Versuch, Einiges zu beantworten. Ausschreibungen, SPNV-Leistungen. Warum hat der Daubertshäuser damals auf den BMV eingewirkt. Also ich werde natürlich immer, wenn ich mit Verkehrsministern zusammen bin und die Verkehrsminister mir sagen, mein Gott, wollen die denn das Regionalisierungsgesetz in Fünfzweizeh aushebeln. Da werde ich natürlich diese Bitte meiner Gesprächspartner, und die wären von Bayern bis Schleswig-Holstein übrigens zu Hause, werde ich doch nachkommen und werde sagen, liebe Mitarbeiter des BMV, die Sorge ist bei den Ländern, dass der Fünfzweizeh durch das neue Vergaberecht ausgehebelt

wird. Das werde ich doch weitergeben können. Wenn ich das nicht täte, dann würde ich meiner Aufgabe nicht gerecht werden. Insofern ist das, was nachher oder heute Rechtsstand ist, dass zum Einen der Fünfzehnzwei Gültigkeit hat und auf der anderen Seite das Vergaberecht und freihändig unter Ausschreibung vergeben werden kann, das ist doch ein ordentliches Verhältnis und ich bin nicht unglücklich darüber und ich bin sicher, die Verkehrsminister der Länder sehen das ähnlich. Die Wettbewerber, Herr Kollege Fischer, die sind ja nun bei den SPNV-Leistungen durchaus jetzt schon sehr ordentlich zum Zuge gekommen und die werden auch weiterhin zum Zuge kommen, wenn ihre Leistungen in Ordnung sind. Sie wissen. Aber natürlich Herr Fischer. Die Wettbewerber haben doch auch freihändige Vergabe bekommen. Kucken sie sich doch die einzelnen Träger an, sicher haben sie Direktvergabe bekommen.

Vorsitzender: Also Herr Klaus Daubertshäuser. Sie sind jetzt nicht mehr Abgeordneter, so dass Sie jetzt auf die Zwischenrufe, wenn Sie nicht wollen, nicht mehr eingehen müssen. Bitte schön, Sie haben das Wort!

Klaus Daubertshäuser: Herr Vorsitzender! Ich habe die Zwischenrufe gehört. Da kommt natürlich mein altes Temperament durch. Ich bitte um Nachsicht. Ich werde mich jetzt genau an den Vorgabenplan halten, wie ich mir ihn hier aufgeschrieben habe. Es ist noch einmal gefragt worden, ob es bei uns konkrete Überlegungen gäbe zu einer bestimmten Netzgröße und zu einer Sollgröße des Bestandsnetzes. Wir werden das nie einseitig ändern können. Gott sei dank. Auch dafür gibt es den Paragraphen 11 im AEG, und dafür gibt es, wenn die Besteller über ihre Bestellerorganisation entsprechende Aufträge auslösen, werden sie selbstverständlich auch mit dem vorhandenen Netz abgearbeitet. Das heißt, es ist nicht mehr so wie früher, dass der Verwaltungsrat der alten Deutschen Bahn beschließen konnte, die Streckenstilllegung findet statt. Das haben wir 1993 bei der Bahnreformgesetzgebung ja geändert. Zu dem Finanzbereich, der mehrfach angesprochen wurde, nur noch einmal. Ich bin der Auffassung, dass sich durchaus in den letzten zehn Jahren ein ordentliches Finanzierungskonzept für die Eisenbahninfrastruktur herausgebildet hat. Natürlich, das ist glaube ich zweimal hier schon gesagt worden, von Ihnen Herr Fliege, wir sind damals davon ausgegangen, dass der Brief zwischen Waigel und Günther Krause dass der auch trägt. Damals ging man aus von einer Finanzierungsbeteiligung des Bundes in der Größenordnung von 10 Mrd. DM. Dass der nachher nicht vollständig gehalten wurde, das habe ich jetzt hier nicht zu beurteilen. Das wissen Sie alles viel

besser, und Sie kennen auch die Imponderabilien, die dazu geführt haben. Der ursprüngliche Ansatz, ich glaube Prof. Albach hat das aus seiner Sicht noch einmal dargestellt, der lässt sich in einer Art dreistufiges Modell charakterisieren. Da haben wir einmal die Baukostenzuschüsse des Bundes, zinslos oder zinsverbilligt, Darlehen des Bundes sowie die Eigenmittelfinanzierung der DB AG. Diese Dreistufigkeit war praktisch das verkehrspolitische Ziel des Staates, unternehmerische Investitionsentscheidung, auch das ist kurz eben angeklungen und eine wirtschaftliche Mittelverwendung zu gewährleisten. In der Finanzierungspraxis haben die zinslosen Darlehen gegenüber den Erwartungen, die wir 1993 hatten, aus unterschiedlicher Sicht an Bedeutung verloren. Das heißt also, Baukostenzuschüsse und die Eigenmittel der DG AB sind viel stärker für die Infrastrukturfinanzierung herangezogen worden als wir damals 1993 sehen konnten. Das heißt, der Eigenmittelanteil der DB AG beläuft sich ja jetzt auf eine Größenordnung von nur 10 %. Von dieser Größenordnung sind wir damals nie ausgegangen. Von da hat auch keine Entlastung der Bahn durch die Substitution zinsloser Darlehen durch BKZ stattgefunden. Im Gegenteil, durch die Eigenmittel der DB AG ist das praktisch aufgefressen worden. Das heißt, die laufenden Kosten des Netzes für Betriebsführung und Instandhaltung sowie für einen Teil der Investitionen in das Netz werden also von uns getragen, also auch über Trassenpreise finanziert. Und es ist nach Europa gefragt worden. Es gibt kein anderes Bahnsystem in Europa mit vergleichbaren Beiträgen zur Deckung der Infrastrukturkosten. Ich will vielleicht in dem Zusammenhang, weil das auch bei zwei Fragestellern anklang, noch mal die Reformansätze in anderen EU-Mitgliedstaaten nur ganz kurz bewerten. Wenn Sie die Marktdynamik in Europa angucken, dann ist das europaweit beispielhaft. Das können Sie von Prof. Kirchner bis zu unterschiedlichsten europäischen Bahnpersönlichkeiten überall bestätigt kriegen. Das gilt auch in Ländern, in denen angeblich die Liberalisierungsansprüche schon höher entwickelt sind, wie z. B. Schweden und Niederlande. Es ist vorhin ausgeführt worden, wie das in Schweden in Wirklichkeit aussieht. Dort ist z. B. in den beiden Ländern der Schienenpersonenfernverkehrsbereich nicht für Wettbewerb geöffnet. Das ist also das, was wir mit der Bahnreform 93 geschaffen haben. Sie können ab 94 bei uns Fernverkehrsleistung auch als öffentliches Unternehmen hier ausführen. Das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip ist nur in Deutschland in den Bereichen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs realisiert worden. Die Produktivitätszuwächse sind im deutschen Schienenverkehr außerordentlich hoch. Sie finden kein anderes

Land in Europa, wo Sie ansatzweise auch nur diese Werte erhalten könnten. Es ist gefragt worden mit dem Hinweis, möglicherweise entwickelt sich dann die Bahn zu einer Schrumpfbahn. Wir haben nicht die Absicht, in Ballungsräumen oder zwischen den Ballungsräumen nur Verkehr zu machen. Das wäre in der Tat eine These, die massiv dem Artikel 87 e widerspricht. Das ist auch bei uns nicht die Absicht, dies unternehmenspolitisch durchzusetzen. Das unternehmerische Ziel der DB AG ist eine Weiterentwicklung des Unternehmens zu einem umfassenden Mobilitäts- und Logistik-Dienstleister. Das ist also genau das Gegenteil von einer „Schrumpfbahn“. Es war dann noch mal die Frage über die Erfüllung des Infrastrukturauftrages. Ich glaube, das habe ich mit dem Finanzierungskonzept, mit diesen Ausführungen, schon einigermaßen schon deutlich beantwortet. Es waren dann die Fragen von Herrn Danckert noch offen zur Regierungskommission Bundesbahn. Da sind die beiden Herren ganz sicher prädestinierter dort Ausführungen zu machen. Zu der einen konkreten Frage hat Herr Prof. Albach bereits ausgeführt. Dann hatten Sie noch gefragt nach der Chancengleichheit und nach einem Gesamtverkehrskonzept. Wenn ich, Prof. Albach, Prof. Aberle, bei mir nachschaue, ich habe ja auch Unterlagen noch mal über die Kommission, dort haben Sie bereits in den Eingangspassagen ganz deutlich gemacht, da sagen Sie, die Kommission empfiehlt dringend, die Chancengleichheit aller Verkehrsträger bei der Verteilung der Infrastrukturinvestitionen herzustellen. Und Sie sagen, ebenso rasch muss eine Gesamtverkehrskonzeption entwickelt und realisiert werden, und Bestandteil dieses Gesamtverkehrskonzeptes muss eine Schwerpunktverlagerung der Investitionsmittel zu Gunsten der Schiene sein. Das heißt also, das, was auch immer wieder in der aktuellen Diskussion aufflackerte, selbstverständlich damals bei der Reformkommission, da wurde ja praktisch von Ihnen schon die Grundlage gelegt. Welche Schubladenpläne gab es? Natürlich gab es Überlegungen. Wenn die Grundgesetzänderung und die Bahnstrukturreform gescheitert wäre, dann hat damals die Regierung Kohl natürlich erklärt, es muss weiter gehen, es muss irgendwas geschehen im Bereich der Bahnpolitik, und dieser Ansatz war auch richtig. Es gab Überlegungen in diese Richtung, die sehr stark vom Bundesfinanzministerium forciert wurden. Und da ist das expressis verbis dargestellt, was eben als „Schrumpfbahn“ vermutet wurde. Da ist in einem Papier des Finanzministeriums nachzulesen, von damals wie gesagt, das war 1980, Ende der 80iger Jahre, die DB hätte zwar ein Streckennetz von 28.000 km vor, stimmt ja nicht, es waren damals 41.000, erbringt aber 80 % des Güter- und Personenverkehrs auf nur 8000 km. Seit

der gescheiterten Diskussion um das optimale Netz ist der Prozess der Streckenstilllegung fast zum Erliegen gekommen. Die Stilllegung unwirtschaftlicher Strecken muss ohne neue Grundsatzdiskussion, aber mit zügiger Einzelfallprüfung, weiter geführt werden.

Vorsitzender: Herr Daubertshäuser, ich wäre Ihnen sehr sehr dankbar, sonst entsteht wirklich der Eindruck, dass die DB alles bestimmt. Aber ich habe jetzt Jedem bisher 10 Minuten zugestanden und es sollte dabei bleiben.

Klaus Daubertshäuser: Ich bitte um Nachsicht, Herr Vorsitzender, aber ich habe versucht, die Fragen, wenigstens die wesentlichsten herauszugreifen und zu beantworten. Es gab Schubladenüberlegungen, die gingen in Richtung einer „Schrumpfbahn“. Das Gleiche gilt für den Bereich der Finanzentwicklung und letztendlich auch das, was im Bereich des SPNV damals geschehen sollte, keine Finanzierung mehr in Nahverkehrsfragen und dergleichen. Das war also die klassische „Schrumpfbahn“ und Verabschiedung aus dem Bereich des SPNV und aus der Fläche. Insofern meine ich, ist das, was wir jetzt geschaffen haben mit der Bahnstrukturreform und den Ergebnissen, die wir heute haben, unterscheidet sich himmelweit von diesen Schubladenplänen.

Vorsitzender: Jawohl, vielen herzlichen Dank! Ich gebe weiter an Herrn Dirk Flege. Sie haben das Wort, Herr Flege!

Dirk Flege: Ja danke, Herr Oswald! Ich beschränke mich auf die Fragen, die an mich persönlich gerichtet worden sind und lasse die anderen auch mit Blick auf die Uhr mal außen vor. Herr Fischer, Sie haben angefangen mit der Frage, ob denn tatsächlich eine Bahnreform abgeschlossen werden kann. Es war die Frage an mich, als ich in meinem Eingangstatement ja für eine Ziellinie plädiert habe, die wir meines Erachtens brauchen, um die Bahnreform zu einem guten Ende zu bringen. Klare Antwort auf diese Frage, Ja. Man kann eine Bahnreform abschließen, davon sind wir fest überzeugt. Nicht abschließen können Sie die Verkehrspolitik. Das heißt, auch wenn die Bahnreform abgeschlossen ist, geht natürlich die Verkehrspolitik weiter. Und das ist auch genau der Ansatz, warum wir als Allianz pro Schiene dafür plädieren, eine Ziellinie zu definieren. Ich möchte wegkommen von dem ewigen Abarbeiten an der Deutschen Bahn AG. Das ist keine Verkehrspolitik. Wir konzentrieren uns immer nur auf das eine marktbeherrschende Unternehmen. Nein, aber die steht im Zentrum. Wenn wir das heute sehen, wir haben eine Anhörung zur Bahnreform. Wir reden fast ausschließlich über Trennung von Netz

und Betrieb. Wir reden über andere Fragen. Also, ich möchte gern, dass die Verkehrspolitik auch in die Bahnpolitik wieder zurückkehrt. So, und das ist einer der Gründe dafür, warum ich denke, es ist gut für uns alle, fraktionsübergreifend, verbändeübergreifend, wenn wir kucken, dass wir das Thema Bahnreform mal entmythologisieren und auch mal zu einem Ende bringen und sagen, wir haben jetzt die Bahnreform abgeschlossen und machen weiter mit ordentlicher Verkehrspolitik. So, und was das für eine Ziellinie sein kann, das müssen wir in der Tat politisch diskutieren. Zweite Frage von Herrn Scheffler, was wird für einen Dritten besser, wenn das Netz getrennt wird? Ich bin nun kein Jurist, insofern habe ich eine größere oder breitere Definition von Dritter als es Juristen haben. Ich versuche ich mal mit der Logik anzufangen. Klar, das Diskriminierungspotential fällt dann weg. Das heißt, es ist eine Konsequenz, wenn man es raustrennen würde. Ob es aber verkehrspolitisch und für einen Dritten, und wenn man da auch die Reisenden mit reinnimmt und die Kunden, ob das dann verkehrspolitisch besser wird, das vermag ich nun wahrlich nicht zu beurteilen. Da komme ich wieder zu dem Punkt von eben, wir brauchen diese verkehrspolitische Diskussion, ich wiederhole mich da gerne. Ich kann das nicht abschließend mit Ja oder Nein beantworten. Ich denke, wo wir uns alle einig sind, das ist England. Was wir in England gehabt haben, das wollen wir in Deutschland in der Form nicht wieder haben. Insofern ist das die einzig klare Teilantwort auf Ihre Frage. Sie haben mich noch gefragt, Herr Scheffler, hat es Sinn, wenn die DB AG ein Bestandsnetz festlegt? Da sage ich ein klares Nein, es kann nicht angehen, dass die Deutsche Bahn AG ein Bestandsnetz festlegt, das dann die Grundlage ist für Leistungsbeziehungen mit dem Bund. Das muss sozusagen auch im politischen Rahmen passieren. Da ist der Verkehrsausschuss gefordert, da sind die Verbände gefordert, die Deutsche Bahn, Connex, wie sie alle heißen. Insofern auf diese Frage, ob die DB das festlegen sollte, ein klares Nein, sondern wir alle sollten das tun. Dann Frau Rehbock-Zureich, Sie haben mich gefragt, was für eine Rolle, das passt zu der Frage von eben, was für eine Rolle denn die NE-Bahnen spielen sollten, wenn es darum geht, Sicherheitsstandards und andere Dinge festzulegen. Ich denke, wir sollten da auch eine nennenswerte Rolle spielen genau wie bei dem Bestandsnetz. Was für ein Netz wollen wir haben, das fängt schon an mit dem Bundesverkehrswegeplan, der meines Erachtens, was den Bedarf anbelangt, auch breiter diskutiert werden muss als bislang. Und ich hoffe, dass wir auch als Allianz pro Schiene in dieser Diskussion dann eine Rolle spielen, wenn sie denn so stattfindet. Danke!

Vorsitzender: Wir danken Ihnen! Und jetzt gebe ich weiter zu Ihnen, Herr Norbert Hansen, Sie haben das Wort. Bitte schön, Herr Hansen!

Norbert Hansen: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Werte Frau Blank, herzlichen Dank dafür, dass Sie hier noch einmal dargestellt haben, dass die Abgeordneten des Deutschen Bundestages die Leistungen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner nicht in Zweifel ziehen. Das habe ich aber auch eigentlich gar nicht gemeint. Wir sind schon selbstbewusst genug, um zu wissen, was dort geleistet worden ist. Und in der Tat, ist das kaum vergleichbar mit irgend einem anderen Wirtschaftszweig in Deutschland, was hier in wenigen Jahren an Produktivitätssteigerung erreicht worden ist, ohne dass es zu sozialen Anspannungen oder zu betrieblichen Konflikten größerer Art gekommen ist. Mir ging es mit der Aussage, dass hier die Beschäftigten sich ganz konkrete Hoffnungen und Vorstellungen über die Ziele der Bahnreform gemacht haben, darum, dass Sie auch mit daran denken sollten, dass diese ja nicht von uns oder von dem Unternehmen, sondern von denen, die damals die Bahnreform angeschoben haben, nämlich von der Politik gemachten Hoffnungen nicht einfach so über Bord geworfen werden. Und was diese Menschen wollen, ist mit diesem Unternehmen, in dem sie zum Teil seit Jahrzehnten ihre Arbeit verbringen, und zum Teil über Generationen zum Erfolg kommen, nicht mit irgendeinem x-beliebigen oder x-beliebig vielen anderen, sondern an ihrem Arbeitsplatz, mit ihrer Leistung, mit den Perspektiven, die sie für sich sehen und die man ihnen gegeben hat. Das wäre schon schön, wenn das auch in Ihrer politischen Betrachtung mit eine Rolle spielt. Die Frage, wie ist die DB AG aus Sicht der Transnet europäisch aufgestellt, lässt sich sehr kurz beantworten. Im Güterverkehr ist sie schon sehr weit vorangekommen. Es kommt jetzt darauf an, sie nicht weiter zu behindern oder sie nicht zu behindern. Die Bahn AG hat eine große Chance mit dem Zukauf der Stinnes AG, das führende Schienentransportunternehmen im Güterverkehr in Europa zu werden, aber auch Logistikunternehmen in Europa zu werden, weil sie mit den Leistungen, die Stinnes bringen kann, wohl, ja ich denke, das einzige Unternehmen ist, das bei dem Fall der Kabotage ab 2006 oder 2007 ja voraussichtlich innerhalb Europas in der Lage ist, sowohl grenzüberschreitende als auch jeweils binnenländische Güterverkehre zu akquirieren und zu fahren, eine Riesenchance, die allerdings nur wahrgenommen werden kann, wenn weiter Investitionsmöglichkeiten bestehen. In diesen Investitionsmöglichkeiten ist die Bahn allerdings in dem Maße eingeschränkt, wie sie

das selbst verdiente Geld oder die Erträge in die Infrastruktur mit finanzieren muss, weil die Mittel eben, die hier nach dem Grundgesetz eigentlich die Bundesregierung bringen müsste, nicht ausreichen, um die notwendigen Ausbau- und Modernisierungsschritte hinzukriegen. Im Personenverkehr sieht es viel anders aus. Die Bahn könnte viel mehr innerhalb der Europäischen Union auch im Personenverkehr leisten, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr. Hier gibt es aber eben Barrieren in der Frage des Zugangs, die für die Deutsche Bahn AG wesentlich schlechter und problematischer sind als im umgekehrten Fall für europäische Bahnen oder sogar internationale Eisenbahnunternehmen, global aufgestellt hier, in Deutschland auf den Markt zu kommen. Die Gewerkschaften in Europa, die Eisenbahngewerkschaften, sind, glaube ich, derartig geschlossen und einhellig in ihrer Meinung, was den Weg der Schienen oder Bahnen betrifft, wie kaum in einer anderen Branche. Es gibt keine Eisenbahngewerkschaft in Europa, die sich für die Trennung von Fahrweg und Betrieb ausspricht. Und diese Gewerkschaften, alle wie sie da sind, vertreten immerhin diejenigen, die Bahnbetrieb machen, und zwar mit hoher Kompetenz, denke ich, machen. Und das sollte, denke ich, auch eine Rolle spielen. Fahrweg ist ja nicht nur das, was die Schiene ausmacht. Fahrweg ist das, was den Transport auf der Schiene ausmacht. Und da hängt eine ganze Menge mehr daran. Und wenn hier Großbritannien immer angeführt wird, ist der Vergleich einfach unzulässig, der Vergleich mit der möglichen Art eines Teilbörsenganges unter Einschluss dieser Infrastruktur und der Kapitalisierung, der echten Kapitalisierung, Privatisierung des Netzes in Großbritannien. Das eigentliche Problem war, dass man da noch nach der Privatisierung die Dienstleistungen vom Netz getrennt hat, nämlich die Infrastruktur, Instandhaltung, die Signalwartung und all diese technischen Dienste. Und das, meine Damen und Herren, ist das, was das ganze auch einigermaßen kostenträchtig macht. Und deswegen ist das sicherlich auch eine Frage, die sich dann die Bundesregierung stellen muss, wenn sie sich für eine Trennung ausspricht, ob sie denn wirklich in der Lage sein wird, bei der Haushaltsentwicklung, das alles, was mit diesem Fahrweg an indirekten Kosten zusammenhängt und mit Sicherheit nicht von den Transporteuren übernommen wird, finanzieren will, oder ob das über entsprechend hohe Trassenpreise reinkommt und dann diese Trassenpreise allerdings dazu führen, dass die verkehrspolitischen Ziel nicht mehr erreicht werden, jedenfalls nicht, wenn sie nicht die Wettbewerbsbedingungen zwischen dem System gleichstellen. Das ist, denke ich, der Bogen den man spannen muß. Ich möchte ein Zitat auch aus der Regierungskommission

kurz, das ist ein sehr kurzes Zitat, bringen, wo ich meine, dass damit deutlich geworden ist, bereits in der Regierungskommission, im Kommissionsbericht, dass eine Trennung nicht sinnvoll ist. „Der Netzbetrieb als Teilaufgabe kann nicht abgetrennt werden, weil sich sonst erhebliche Koordinierungsprobleme mit den übrigen Aufgaben des Fahrwegs ergeben. Der Netzbetrieb muss als Bestandteil des Fahrweges dafür sorgen, dass unterschiedliche Nutzer aufeinander abgestimmt werden und unter einheitlichen Sicherheitsstandards auf den Strecken verkehren. Internationale Erfahrungen bestätigen, dass die vorgeschlagene Abgrenzung die reibungsfreieste Trennlinie zwischen Netz und Transport darstellt. Jede enge Abgrenzung der Aufgaben des Fahrwegs birgt die Gefahr einer Suboptimierung zu Lasten des Fahrweginvestors. Dadurch würde sich der Staat eine gewaltige Aufgabe selbst anlasten. Dies bedeutet die Reverstaatlichung des Netzes.“ So der Kommissionsbericht der Regierungskommission Bahn. Hier ist die USA und Japan erwähnt worden. Die erfolgreichen Bahnen in den USA und in Japan sind vertikal integrierte Bahnen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Und selbst die Weltbank empfiehlt in ihren Stellungnahmen und in all ihren Berichten auf keinen Fall eine Trennung zwischen Infrastruktur und Transport vorzunehmen, weil dies letztendlich zu einer Suboptimierung führt und damit die Chancen der Innovation verspielt werden. Letzte Bemerkung zu den Fragen, die an mich gerichtet wurden, betrifft die Dezentralisierung. Herr Fischer, Sie haben ja angesprochen, dass die Regierungskommission eine Dezentralisierung gewollt hätte. Erste Feststellung: Die Bedingungen des DB-Gründungsgesetzes sind in der derzeitigen Organisationsstruktur des Bahnkonzerns uneingeschränkt eingehalten. Das, was von der Regierungskommission gefordert worden ist, ist erfüllt, auch mit der heutigen Struktur. Das ist nicht anzuzweifeln. Wenn Sie es anzweifeln, da gibt es Möglichkeiten, gegen Gesetzesverstöße entsprechend ja auch rechtlich etwas zu unternehmen. Aber ich sage Ihnen etwas anderes zu der Frage, wie die Konzernorganisation aussehen sollte. Wir haben es ja miterlebt und durchgestanden, möchte ich sogar sagen, mit den Beschäftigten bei der Bahn AG. Das Problem begann schon mit der Aufteilung in Geschäftsbereiche. Da hatten diese Geschäftsbereiche, sie waren noch keine eigenen Aktiengesellschaften, noch keine eigene Budgetverantwortung. Aber sie wußten, dass sie sie bekommen werden. Es war ein Fiasko. Als dann die Aufteilung in Aktiengesellschaften ohne Beherrungsverträge in der 2. Stufe erfolgte, dramatisierte sich das Fiasko soweit, dass es Sicherheitsprobleme gab, über die Gott sei Dank in der Öffentlichkeit von uns zumindest niemand gesprochen hat, weil die

Fokussierung der einzelnen Geschäftsbereiche und Aktiengesellschaften sich letztendlich auf das Einzelergebnis, auf das jeweilige Einzelergebnis, konzentriert hat und nicht mehr auf den Gesamteffekt des Eisenbahntransportes, des Eisenbahngeschehens, so wie das heute durch die entsprechende Konstruktion mit den Beherrschungsverträgen und mit den entsprechenden Unternehmensbereichen sichergestellt ist. Ich kann Ihnen, wenn Sie es möchten, das führt hier zu weit, Hunderte von Beispielen liefern, die vorliegen, die schriftlich vorliegen, was es dort für Probleme, für Riesenprobleme, schon durch die innere Trennung gegeben hat, die nun überwunden ist. Und das mag Ihnen ein Bild darüber geben, was wir erleben würden, wenn es zu einer direkten physischen äußeren Trennung kommen würden.

Vorsitzender: Ja, vielen herzlichen Dank für Ihren Beitrag! Jetzt gebe ich weiter zu Ihnen, Herr Dr. Martin Henke!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Scheffler hatte die Frage nach dem Nutzen von Trennung von Netz und Betrieb gestellt. Was wird dadurch besser? Das ist eine sehr berechtigte Frage, weil sie uns ein wenig auf die realen Hintergründe unserer Diskussion, die sich ja manchmal ein wenig zum Selbstzweck verselbständigt hat, zurückführen. Es käme uns auf jeden Fall, das wäre klar, wenn das Thema durch wäre, dann käme uns unser Hauptdiskussionsthema abhandeln. Das würde möglicherweise erheblich Zeit sparen, aber die Fragen, die zu stellen sind, müssen natürlich gut diskutiert werden. Das ist also kein Thema, das man nur ironisch angehen kann. Ich sehe die technisch betrieblichen Probleme nicht ganz so dramatisch, auch wenn man die internationalen Beispiele sich anguckt. Es gibt meines Erachtens auf beiden Seiten der Diskussion sowohl Pro als auch Kontra teilweise relativ schlechte Argumente. Man muß sehen, dass einige der Unternehmen bereits längere Erfahrungen in diesem Zusammenhang haben, beispielsweise auch bei den deutschen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, mit einer kompletten Trennung, und das funktioniert ganz gut. Trotzdem möchte ich auch auf der Gegenseite eben Wasser in den Wein schütten, denn es ist eben nicht so, dass es nach einer Trennung nachträglich kein Diskriminierungspotential mehr gäbe. Selbstverständlich hätte ein solches Unternehmen Diskriminierungspotential. Es wäre nach wie vor ein Monopolist, und es hätte vielleicht etwas andere Interessen in diesem Zusammenhang. Aber es hätte immer noch Eigeninteressen, und es hätte möglicherweise das Interesse, seinen Hauptnutzer, der dann immer noch 90 % seiner Trassen und mehr abnähme, evtl. zu bevorzugen. Das heißt, es ist die Frage, ob es

uns das wert ist. Das muss man füglich diskutieren, und ich wage da noch keine endgültige Antwort. Berücksichtigung der Netzinteressen der nicht bundeseigenen Eisenbahn bei der Bundesverkehrswegeplanung ist ebenfalls ein ganz wichtiges Thema. Wir haben eine Initiative entfaltet in diesem Bereich, in dem wir sämtliche Unternehmen, jetzt ist es 1 1/2 Jahre her, die nächste Befragung dieser Art wird wiederkommen in wenigen Monaten, alle befragt haben, welches ihre Probleme sind, ihre konkreten Probleme, bei ihrem Betrieb im Bezug auf das Netz und haben daraus eine Vorschlagsliste, eine dreistellige Anzahl von Vorschlägen, erarbeitet. Wir haben die beim Bundesverkehrsministerium abgegeben bereits im Prozess des Bundesverkehrswegeplanes. Es ist eine sehr interessante Liste, es sind genau die „Brot- und Buttervorschläge“ die ich auch angesprochen habe, die dazu notwendig sind, um den täglichen Betrieb möglichst flüssig zu machen. Diese Liste hat noch keinen großen Niederschlag im Bundesverkehrswegeplan gefunden, das muss ich natürlich auch mit einem gewissen Verständnis sagen, weil es eben sehr spät in diesem Prozess eingebracht wurde. In Zukunft muss so etwas institutionalisiert werden. Es müssen die Interessen der nicht bundeseigenen Eisenbahn im Hinblick auf den Bundesverkehrswegeplan institutionell abgefragt werden. Und da müssen in dieser Runde die Unternehmen sitzen und die Vertreter der Unternehmen, nicht irgendwelche Interessenträger dort. Es gibt eine ganze Reihe, die im Hinblick auf das Eisenbahnwesen Interessen haben und auch zu Recht äußern, auch in dieser Runde, aber da müssen es dann die Unternehmen sein und Niemand anderes. Die nicht bundeseigene Eisenbahnen brauchen ein flexibles und wachstumsfähiges Netz. Deshalb müssen die Anforderungen, die dann aus einem solchen Prozess, in dem die Nutzerinteressen zur Artikulation gebracht werden, in Form eines kapazitätsorientierten Vertrages dann umgesetzt werden mit den Netunternehmen, mit den Unternehmen auf der Seite des Bundes und auch der nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Jeweils auf seiner Ebene sollten der Bund und die Länder die Anforderungen an das Netz formulieren und dann eben auch entsprechende Verträge in einer gewissen Laufzeit mit den Unternehmen schließen. Das ist keineswegs nur eine Forderung der DB AG, es ist eine Forderung aller Infrastrukturunternehmen im VDV, die das in einer Arbeitsgruppe so erarbeitet haben. Nur so kann man dauerhaft belastbar mit Infrastruktur umgehen, und nur so kann man da auch vernünftig investieren, wiederum von der Unternehmensseite her. Da kann man sehr wohl dann auch die Interessen der jeweiligen Gebietskörperschaften, Bund, Länder, meinetwegen auch in einzelnen Bereichen die Ge-

meinden, berücksichtigen. Es hätte übrigens auch den großen Vorteil, dass wenn dann irgendwann die DB in regionalen Bereichen sagt, das ist nicht nachhaltig bewirtschaftbar, dann kann man immer noch fragen, kann es denn jemand anders? Kann man nicht die Kosten senken, bei diesen so zitierten nachhaltig unrentablen Strecken? Die können dann vielleicht ja so, es gibt ja sogar Beispiele dafür, sogar wieder rentabel werden. Im Übrigen ist die Diskussion über die sogenannten unrentablen Strecken immer auch eine Sache, die ein wenig sehr stark fokussiert ist auf die Eisenbahn. Ich möchte mal sehen, wann die Diskussion über die nachhaltig unrentablen Regionalflughäfen kommt und deren Stilllegung. Das Thema Marktanteile: Die aktuelle Entwicklung der Marktanteile der nicht bundeseigenen Eisenbahnen ist positiv, wie schon mal ausgeführt, bei dem Güterverkehr im Moment etwas dynamischer als im Schienenpersonennahverkehr, und im Schienenpersonenfernverkehr tut sich im Moment nicht sehr viel. Das ist nach wie vor keine ausgewogene Struktur, das ist zuzugeben. Es kommt jetzt aber darauf an, die Weichen dafür zu stellen, dass es eben ausgewogenere Strukturen geben wird. Deshalb bin ich auch der Auffassung, dass die Reform ein Prozess ist. Man muss da auch gegebenenfalls nachsteuern. Wir können nicht den Anspruch erheben, jetzt in diesem Moment alles zu wissen und alles zu bestimmen, was die nächsten 30 Jahre beinhaltet. Das wäre vermessen. Dass es weiterhin Ausschreibungen, dass es vermehrt Ausschreibungen geben wird, ist eine sich selbst erfüllende Prognose. Da haben natürlich alle ein Interesse dran, die Geld beim Eisenbahnwesen sparen wollen, wobei man allerdings dazu sagen muss, dass Ausschreibungen auch dazu führen können, dass Unternehmen vielleicht ein wenig mehr an Rendite erzielen, mehr als gegebenenfalls sogar bei einer Direktvergabe möglich ist. Das ist im Grunde sogar ein Ziel der Unternehmen, da möglichst viel rauszuholen. Und wenn es dann hinterher nur noch zwei gibt in einem Vergabeverfahren, dann kann da auch mehr bei rauskommen. Das heißt, für uns ist eine Legitimationsfrage, insbesondere auch für den Schienenpersonennahverkehr, wie wir gegenüber der Öffentlichkeit und auch gegenüber der Politik in Zukunft Vergabeverfahren oder auch Vergabemethoden finden, die auf die Dauer den Anforderungen der Öffentlichkeit an Transparenz genüge tun. Und da hat es in der Vergangenheit den einen oder anderen Fehler gegeben. Vergabeverfahren bedeutet allerdings nicht immer Ausschreibung, es kann auch etwas anderes bedeuten, übrigens auch in der Bauwirtschaft und in anderen Wirtschaftsbereichen. Wichtig ist ja nicht das Verfahren an sich, sondern dass der Steuerzahler

zu Recht das Gefühl haben kann, dass hier alles mit rechten Dingen zu geht. Vielen Dank!

Vorsitzender: Ja wir haben uns bei Ihnen zu bedanken! Und jetzt gebe ich weiter an Sie, jawoll Herrn Dr. Martin Hüsing. Bitte schön Herr Dr. Hüsing!

Dr. Martin Hüsing: Herr Vorsitzender! Ich werden mich auf einen Punkt konzentrieren in meinen Ausführungen. Es bleibt bei einem Punkt. Und zwar möchte ich zur Finanzierung etwas sagen. Das Problem der Verkehrsfinanzierung ist ja, dass es so wahnsinnig komplex und unübersichtlich ist. Es ist eben nicht transparent. Wir haben mal versucht, in verschiedenen Untersuchungen auf einem Blatt Papier nur das Wesentliche aufzuzeichnen, es ist schlicht unmöglich. Man überblickt es ja gar nicht. Und jetzt unterhalten wir uns hier ja im Rahmen der Bahnreform nur über einen kleinen Teil. Was ich damit sagen möchte ist, eine ganz wichtige Devise ist Transparenz in die Mittelflüsse hineinzubringen. Und wenn es um die Infrastruktur geht, und es waren ja die Fragen nach der Rentabilität, Eigenwirtschaftlichkeit wurde in Frage gestellt, in aller Regel ist das in der Tat nicht eigenwirtschaftlich, was da passiert. Im SPNV ist es ja auch nicht so vorgesehen, im Schienenpersonenfernverkehr sollte es eigentlich so sein. Aber de facto müssen wir mit Quersubventionierungen leben, die zwischen den verschiedenen Sparten passieren, und im Güterverkehr ist das ja nicht ähnlich. Wenn ich also eingangs gesagt habe, es wäre vernünftig, hier eine Rückübertragung des Eigentums der Infrastruktur in die Öffentliche Hand anzugehen, dann heißt das, dass eben die Möglichkeit besteht, dass sich die Öffentliche Hand aus der direkten Finanzierung der Infrastruktur auch zurückziehen kann. Das würde für mehr Transparenz sorgen. Das würde nämlich heißen, dass dann Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, das mag ja durchaus in der selben Höhe sein, aber nur aus einem Topf und in einen Topf hinein, das heißt, dass daraus dann Leistungen bestellt werden können. Das heißt also, die Finanzierung der Infrastruktur erfolgt dann ausschließlich über die Trassenpreise, und das wäre ein transparentes Verfahren. Wir würden dann auch auf einen Blick sehen, was kostet uns dieses System Bahn eigentlich mehr als andere Verkehrsträger. Das funktioniert selbstverständlich nur, wenn man Ähnliches auch bei anderen Verkehrsträgern, es waren gerade die Flughäfen angesprochen worden, auf tut. Und damit möchte ich meine Ausführungen auch schon schließen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, auch für diesen wesentlichen Aspekt! Dann gehen

wir weiter zu Dr. Gottfried Ilgmann. Sie haben das Wort. Bitte schön Dr. Ilgmann!

Dr. Gottfried Ilgmann: Ich habe zu zwei Punkten etwas auszuführen. Ich wollte nur noch mal zuvor in eigener Sache etwas sagen. Also in der Welt am Sonntag habe ich gelesen, dass meine Qualifikation daraus bestünde, dass ich für ein paar Wochen den Sekretär der Regierungskommission beraten habe. Ich habe ihm wahrscheinlich hoch bezahlt das Terminbuch geführt, und der Professor Albach, der hat schon gar nicht beraten. Also ich muss sagen, das ist die Zeit gewesen wo ich nach diesen Aussagen excellent bezahlt wurde, am excellentesten in meinem Leben für nichts. Aber damit wollen wir den Schönheitswettbewerb sein lassen, was ich damals eigentlich getrieben habe. Nun zur Vergabepraxis im SPNV: Herr Fischer, Sie hatten es gefragt. Es gibt reiche Länder und es gibt sehr arme Länder. Und wie ein reiches Land, mit welcher Motivation ein Verkehrsvertrag heute abgeschlossen wird, das konnten sie hören auf dem sogenannten CDU-Bahnkongress vor zwei oder drei Jahren. Da trat Herr Wellner auf, Verkehrsabteilungsleiter in Bayern, und sagte, „ich bin doch nicht blöd“, ich mach das jetzt mal ein bisschen in ganz lockerer Sprache, „ich bin doch nicht blöd, wenn ich mit der Bahn verhandle, dann kann ich doch viele Investitionen des Bundes in meinem Lande Bayern gleich mit aushandeln, ich wäre doch blöd, wenn ich das ausschreiben würde, weil ich dieses Potential vergeben würde“, hat der völlig naiv coram publicum gesagt. Das sind die reichen Länder, das heißt, die haben sogar auch ein Interesse zu dealen. So, dann gibt es ganz arme Länder, da werde ich ihnen die Verhandlungsführer nicht nennen, denn die sind wirklich arm dran. Die haben nämlich nur die geballte Faust in der Tasche. Diese armen Länder gerade hier im Osten Deutschlands kriegen natürlich die ganze Wirtschaftsmacht der DB zu spüren. Das heißt, die können an die Wand gefahren werden, indem Investitionen des Bundes dort nicht erfolgen, indem mit den Arbeitsplätzen des ganzen Konzerns ge-dealt wird, ob man die abzieht in ein anderes Land, ob man den ICE-Anschluss noch dort realisiert. Das heißt, da kannst du praktisch einen langfristigen Verkehrsvertrag erzwingen. Das ist Herr Wellner und das Land X, das sehr arm ist. Und was mich erstaunt hat, das war die Beschwerde bei der EU-Kommission, welche Folgen das hat. Ich habe noch nie so einen harten Brief gesehen, den die EU an die Bundesrepublik Deutschland geschrieben hat. Es wird also hoch interessant sein, wie diese Verträge jetzt zu gewichten sind, und ich schätze mal, Sie können schon davon ausgehen, dass sie wichtig sind. Gehen Sie mal schon von vornherein davon aus. Die Bundes-

republik Deutschland kann ja nicht, wenn sie den integrierten Konzern verkaufen will, dann kann sie ja nicht noch eine Garantie geben, falls die Nahverkehrsverträge für nicht gesetzlich angesehen werden von der EU, dann gleichen wir dir, Privater, der du dich hier beteiligst hat, dann gleichen wir das aus. Das wäre dann noch die richtige Höhe. Soweit zur Vergabepraxis und die zweite Frage, das war von Frau Blank. Sie haben gefragt, ob denn der DB-Konzern, also der Transportkonzern, dann einen Entschädigungsanspruch hätte, wenn das Netz abgetrennt werden soll. Also, ich denke die Frage stellt sich juristisch nicht, weil der Bund als Eigentümer selbstverständlich befugt ist, den ihm gehörenden Konzern zu reorganisieren. Also das Problem wird nicht anfallen, aber es fällt etwas anderes an. Und zwar stellt sich die Frage in aller Schärfe, wenn der DB-Konzern inklusive Netz jetzt materiell privatisiert wird, auch nur mit einem vielleicht unwesentlichen Anteil von 10, 20, 30 Prozent, wenn Sie danach das Netz, wenn Sie diesen Schritt gemacht haben, und wollten dann das Netz abtrennen, damit mehr Leute in den Schienenverkehr investieren, dann könnten Sie nicht, dann kriegen sie einfach Ärger, den Sie haben. Das Netz gehört einem privaten Aktionär mit, wenn Sie es dann abtreten wollen, dann müssen Sie den nach Artikel 14 Grundgesetz enteignen. Das heißt, wenn Sie diesen Schritt machen, mit dem integrierten Konzern an die Börse gehen, ist diese Option, das Netz überhaupt noch mal abzutrennen, weg. Und das ist ziemlich Ernst dann. Danke!

Vorsitzender: Wir haben uns bei Ihnen zu bedanken! Und ich gehe weiter zu Herrn Dr. Jens Jahnke. Bitte schön Herr Dr. Jahnke!

Dr. Jens Jahnke: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Zum Netz ist genug gesagt worden. Ich brauche da meine Vorredner nicht zu wiederholen. Ich würde noch mal einen Punkt ansprechen, den Frau Faße angesprochen hat, Stichwort Allianzen. Ich halte sehr viel davon, um den Verkehrsträger Eisenbahn insgesamt zu stärken. Und man müsste mit einem gewissen Vertrauensschuss natürlich aufeinander zugehen, um sich wirklich auszutauschen und damit auch Allianzen zu schmieden, aus denen man zu günstigeren Kostenstrukturen und damit auch zu besseren Wettbewerbsbedingungen kommt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Kurz, präzise, prägnant. Wir gehen weiter zu Hans Leister. Sie haben das Wort, bitte schön Herr Leister!

Hans Leister: Bitte gestatten Sie, dass ich ganz kurz eine kleine Angabe korrigiere. Herr Daubertshäuser, wir fahren sehr wohl Fernver-

kehr in Schweden, nämlich den Längsten in Europa, von Göteborg und von Stockholm nach Narvik. Den kann ich übrigens sehr empfehlen, die Strecke ist auf unserer Homepage. Herr Hansen, Sicherheit und integrierte Bahn, das ist etwas wo wir sehr allergisch drauf reagieren. Das wissen Sie. Wenn andere auf dem Netz fahren, bringt das keine Sicherheitsprobleme mit sich, das muss ich ganz eindeutig feststellen, auch im Interesse der Transnet-Mitglieder bei Connex. Das ist kein Thema hier und sollten wir auch nicht zum Thema machen. Sicherheit ist vorauszusetzen bei der Schiene. Sie kann genauso gut zwischen einem Unfallstrukturbetreiber und davon unabhängigen Verkehrsunternehmen garantiert werden, vielleicht sogar besser. Denn in England, meine Damen und Herren, war die Sicherheitsstatistik zu jeder Zeit, auch zu den schlimmsten Railtrack-Zeiten, Railtrack war dieses private Unternehmen, was inzwischen wieder verstaatlicht ist, zu den schlimmsten Zeiten besser als die deutsche Sicherheitsstatistik. Das muss man dazu wissen. Herr Lindner, ich wollte natürlich nicht Ihre Frage übergehen, es war einfach der Zeitnot geschuldet. Dieser Wettbewerbsbericht, der hier auch im Vorraum ausgelegt war, ich bringe übrigens das nächste Mal dann auch Prospekte mit, das wollte ich hier nur ankündigen, ist ein Machwerk, das natürlich nicht so 100-prozentig jetzt auf die Goldwaage zu legen ist. Ich sage Ihnen gerne die wahre Geschichte. Wir haben Trassen angemeldet von Niebüll nach Westerland auf Sylt um im Auto-Übersetzverkehr dem DB-Autozug, so heißt die Firma, Wettbewerb zu machen. Uns wurde zunächst gesagt, es gibt keine Trasse. Dann hieß es aufgrund einer EBA-Entscheidung, also so ein paar Trassen das ginge nicht, wenn, dann müssten wir mindestens schon einen Taktverkehr anbieten. Daraufhin haben wir einen Taktverkehr bestellt, haben Trassen dann diesmal bekommen, allerdings keine Rampen für die Trassen. Das heißt, rechtlich gesehen ist eine Autorampe eine Eisenbahninfrastruktur, und ein Bundesunternehmen, DB-Autozug, ist unmittelbar 100 Prozent Bundesunternehmen. Da es Infrastruktur betreibt, muss diese diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen. Diesem verweigert sich DB-Autozug bis heute mit dem Argument, sie sei kein zugelassenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Also, ich könnte das jetzt noch ein bisschen ausbauen. Wir warten eigentlich noch darauf, dass das EBA dann dem DB-Autozug den Betrieb der Infrastruktur untersagt. Wenn es kein Infrastrukturunternehmen ist, darf es auch keine Infrastruktur betreiben. So ist das nämlich dummerweise im Gesetz, aber darauf warten wir noch. Ich könnte das jetzt noch ausbauen, es sei jetzt erst mal genug. Das ist die wahre Geschichte zu diesen beiden Hochglanzseiten. Zum Wettbewerb auf

dem deutschen Schienennetz: Wir haben dort eine Situation, müssen Sie sich vorstellen, eine Bundesliga, wo es zwei unabhängige Mannschaften gibt, alle anderen Mannschaften gehören dem gleichen Verein an, dem natürlich auch die Stadien und die Fernsehrechte gehören, und die Schiedsrichter gehören auch diesem Verein an. Das ist ungefähr die Situation, die wir hier haben. Dass wir untereinander auch mal gegeneinander spielen, die zwei unabhängigen Mannschaften, und dabei auch natürlich jeder gewinnen will, das ist das eine, aber, dass wir natürlich sehr viele gemeinsame Interessen haben, das ist das andere. Kooperationspartner, also mit anderen Bahnen haben wir eigentlich nie Mühe, Kooperationen einzugehen, wo immer das sinnvoll, möglich und denkbar ist, bei der DB übrigens auch nicht immer im ersten Ansatz. Es wird nur immer schwieriger, weil es eben vom Vorstand her immer weniger gutiert wird. Zur Frage der Vergaben im Schienenpersonennahverkehr: Also hier müssen wir zunächst mal die Begriffe klären. Es gibt das Vergaberecht. Das Vergaberecht sieht vor Ausschreibungen oder andere Vergabeverfahren im Wettbewerb, und dazu zählt die freihändige Vergabe. Also der Begriff freihändige Vergabe ist ein Begriff aus dem Vergaberecht und beschreibt ein Vergabeverfahren im Wettbewerb. Damit eine freihändige Vergabe legal ist und eben als freihändiger Vergabe überhaupt durchgeht, muss man bestimmte Regeln beachten, nämlich man muss bekannt machen, dass man etwas vergeben will. Man muss Transparenz herstellen, man muss sich eine Marktübersicht verschaffen. Man muss einen Vergabevermerk schreiben, wo man die Entscheidung festlegt. Man muss die Entscheidung den unterlegenen Bietern bekannt geben und nach 14 Tagen, wenn er keiner Einspruch einlegt, kann man unterschreiben. Das lernt Jeder im dritten Semester, der Jura studiert wahrscheinlich, was ich nicht getan habe. Das ist legal, freihändige Vergabe ist überhaupt nichts Böses und überhaupt nichts Schlimmes. Es gibt Fälle, wo eben freihändige Vergabe sinnvoll ist. Das hat auch die Bundesregierung erkannt. Die Bundesregierung hat im Jahre 2002 die Vergabeverordnung verändert, um ein Übergangsszenario in dem Wettbewerb zu schaffen. Nachdem erkannt war, dass der § 15 AEG Abs. 2 obsolet geworden war und das europäische und das deutsche Vergaberecht hier vorrangig sind, hat man die Vergabeordnung verändert mit dem Ziel, einen Übergang in den Wettbewerb zu schaffen. Das steht in der Präambel ganz groß. Und dann steht drin, man kann freihändig vergeben als Übergangsszenario in den Wettbewerb, wobei dann bestimmte Teile während der Laufzeit des Vertrages ausgeschrieben werden müssen. Jetzt erst kommt das Wort Ausschreibung hier rein. Ja und in dieser

Situation gibt es Länder, die sich daran halten. Ich fange mit den Guten an, die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig Holstein, die Zweckverbände in Nordrhein Westfalen, ich könnte die Liste fortsetzen, halten sich an das Vergaberecht und machen das genauso, wie ich es gerade beschrieben habe. Sie müssen natürlich auch auf Grund der Marktmacht der DB AG einen langfristigen Vertrag mit der DB-Regio schließen, aber sie tun das nach Vergaberecht. Da ist überhaupt nichts einzuwenden. Und wenn einer meint, da wäre ein Haar in der Suppe, kann er ja vor die Vergabekammer gehen. Daneben gibt es Länder, die sich nicht an das Vergaberecht halten, und das hat die Europäische Kommission jetzt moniert. Wenn das die richtige Rechtsauffassung wäre, man könne tun was man will, also entweder Vergaberecht beachten oder eben nicht beachten, dann bräuchten wir ja eigentlich gar kein Vergaberecht logischer Weise. Dann bräuchten wir auch keine Vergabeverordnung, oder die Änderung der Vergabeverordnung wäre überflüssig gewesen. Warum gehen die Bundesländer überhaupt auf so etwas ein, womit sie sich ja eigentlich selbst schaden, wenn sie zu viel bezahlen und weil sie auf Wettbewerb und auf eine ordnungsgemäße wettbewerbliche Vergabe verzichten, das ist hier auch schon angekommen. Die Verquickung von Infrastrukturthemen mit Verkehrsverträgen ist natürlich offenkundig. Das hat nicht nur Herr Wellner gesagt, das steht auch in Thüringen in der Zeitung, das können sie in Stuttgart nachlesen. Stuttgart 21 führt übrigens dazu, dass die DB-Regio einen besonders guten Vertrag ohne Wettbewerb in diesem Land gewonnen hat. Also die Verquickung von Netz und Verkehr führt hier zu suboptimalen Lösungen, könnte man auch sagen. Sie haben es letztlich in der Hand, das zu ändern. Ich will auch Klartext reden. Es ist nicht das bundesweite Problem, dass wir hier Fälle von persönlicher Bereicherung in diesem Zusammenhang haben. Es ist die grundlegende falsche Systematik, die Verquickung von Infrastruktur und Verkehr. Das hat Gott sei Dank in den Fällen, die mir bekannt sind, mit persönlicher Bereicherung nichts zu tun, aber es ist deshalb nicht unbedingt sinnvoll. Ich wurde gebeten, etwas näher auszuführen, wie eine andere Deutsche Bahn aussehen könnte. Das tue ich gerne. Über 60 Prozent der Eisenbahner haben mit Wettbewerb eigentlich überhaupt nichts zu tun. Die arbeiten für die Infrastruktur oder für Bereiche, die für alle da sind, oder für alle da sein könnten, wenn sie dürften. Also 60 bis fast 70 Prozent der Eisenbahner stehen auch bei einer Liberalisierung nicht im Wettbewerb auf der Schiene, sondern arbeiten für die Verkehrsunternehmen auf der Schiene. Insofern ist eigentlich völlig klar, wohin es gehen kann. Wir brauchen eine starke Deutsche

Bahn AG, die Infrastruktur in Ordnung hält, die den Verkehrsunternehmen in Deutschland und natürlich auch ausländischen Verkehrsunternehmen, die in Deutschland hereinfahren, günstige Angebote macht, damit mehr Verkehr auf die Schiene kommt. Dazu muss man von Grund auf die Verkehrsunternehmen als Kunden betrachten und nicht als Wettbewerber. Das ist der große Gedankenfehler, der heute im DB-Vorstand gemacht wird. Ich zitiere aus einer Konzernrichtlinie „Leistungen für konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und dort wird über diese Wettbewerbsunternehmen, also über die Kunden auf der Schiene Folgendes ausgesagt: "Für den DB-Konzern sind diese Unternehmen Wettbewerber oder Kooperationspartner auf den Transportmärkten. Sie sind aber auch Kunden der Infrastrukturbereiche und verschiedenen Dienstleister". Und das ist genau verkehrt herum. In erster Linie sind diese Unternehmen Kunden. Dass sie auch von den Verkehrsunternehmen Wettbewerber sind, das sollte in der zweiten Reihe stehen. Und das ist der Wechsel, den wir im Bewusstsein der DB brauchen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Leister! Ich gebe jetzt weiter zu Herrn Dr. Pällmann. Bitte schön Herr Dr. Pällmann. Ich will aber vorher noch etwas sagen, Herr Leister. Der Ausschussvorsitzende und auch das Sekretariat haben keine Auslegung von irgendwelchem Material weder veranlasst, noch in irgend einer Weise vorgenommen. Herr Dr. Pällmann!

Dr. Wilhelm Pällmann: Ich will das noch mal auf Europa erstrecken. Der Güterverkehr hat ja mal die Bahnen getragen hat, auch in Deutschland noch bis vor 10 Jahren. Das wäre eine Restgröße, wenn wir nicht durchgängige Verkehrsströme auf der Eisenbahn organisieren könnten. Und die Maßstäbe sind gesetzt durch die Autobahn, da wollen wir uns nichts vormachen. Da treffen sich heute an der Grenze zwei Staatsbahnen, die vertikal integriert sind. Vertikale Integration ist ja ein technischer Allgemeinplatz, da ist ja hier genug gesagt worden, dass man das also schaffen kann, ohne dass es in einem Unternehmen ist. Aber hier ist die vertikale Integration immer in den Staatsbahnen, und so sieht das dann ja auch aus. Das heißt, unsere Forderung, die ja auch heute erhoben worden ist, man muss dafür sorgen, dass es europäische Netzgesellschaften gibt, die sich bemühen, annähernd Wettbewerb, den Autobahnvergleich, organisieren zu können. Da wird also insbesondere, was die Beitrittsländer anbelangt, ich sage das noch mal, da wird der Güterverkehr total zusammen brechen, wenn wir dort nicht Geld mobilisieren. Das wird Europa machen, das werden wir alle machen müssen, wenn wir dort

Eisenbahnverkehr wollen. Anders geht es überhaupt nicht. Dieser Punkt dürfte meines Erachtens klar sein. Und eine gute Sache hat die Tatsache, dass nun mehr Schenker bei der Bahn ist, vorausgesetzt, die Bahn missbraucht Schenker nicht. Die Gefahr ist natürlich immer da. Dann kann Schenker natürlich der Bahn zeigen, was sie leisten muss, um überhaupt auf der Schiene europäisch fahren zu können. Das ist der entscheidende Punkt. Denn Schenker und andere Großspeditionen haben europäische virtuelle Netze, und mit denen verfolgen sie jedes Pfund, würde ich beinahe sagen, durch Europa. Und entscheidend ist nun, dass die Straße die besseren Angebote noch macht. Aber es müsste mit dem „Teufel“ zugehen, habe ich mal gesagt, wenn die Expeditionen sich entscheiden würden, und hier kann ja Schenker eine große Rolle spielen, die europäischen Bahnen vor sich herzutreiben und denen zu sagen, diese Maßstäbe müsst ihr erfüllen, sonst habt ihr keine Chance, dann hat der Schenker-Kauf einen Sinn. Sonst hat er keinen Sinn. Aber es ist ja noch kein letztes Wort darüber gesprochen. Insoweit glaube ich, ist es ganz sinnvoll. Dann wurden noch einige Fragen an mich gerichtet. Die Osteuropa-Bahn habe ich jetzt abgehandelt. Die Vollkasko-Mentalität beim Börsengang mit Netz. Also bitte, fragen Sie mich jetzt, was ich glaube, dann sage ich, das wird ja eh nicht eintreten, also brauche ich dazu auch nicht viel zu argumentieren, das ist nicht durchsetzbar. Und wenn Sie jetzt zweifeln, ob ich hier vom Glauben reden darf, mein Gönner, Herr Mehdorn hat gestern gesagt, ich sei ein, wenn auch fehlgeleiteter Messias. Hätte meine Mutter das gehört, die hat es ja eh schon immer geglaubt. Aber Gott sei Dank hat sie das nicht mehr gehört, dass ich ein fehlgeleiteter Messias bin. Dann war noch die Frage, Frau Blank, die Sie gestellt haben. Also, entscheidend ist doch jetzt, dass die Verkehrspolitik sagt was sie will, entweder mit Netz oder ohne Netz. Sie wird sagen müssen, wie soll sich die Bahn oder das Netz, die Netz AG, daran beteiligen. Dann wird die Netz AG sagen, selbst wenn ich also mehr Wettbewerb jetzt induziere, dann werde ich meine Trassen voller kriegen, und dann wird man auch ein bisschen mehr Trassenentgelt einnehmen können. Nehmen wir das mal an, aber es wird da ein Großteil übrig bleiben, der nicht durch Trassenentgelte finanzierbar ist. Also ist die Frage, bezahlt es der Staat, oder nimmt man, ich wiederhole mich da, weil ich das für sehr wichtig halte, die Entgelte, die man erzielt durch die Einführung der Transportunternehmen an der Börse. Da muss der Staat natürlich sagen, was er mit diesem Geld macht. Das ist überhaupt ein Phänomen. Ich höre ab und zu, in der Bürokratie des Staates, dass man sich darum nicht kümmern könne, weil man das ja abgegeben habe an den Vor-

stand bzw. an den Aufsichtsrat, will ich den mal noch mit nennen. Es ist natürlich amüsant, als ob hier der Hund sozusagen mit dem Schwanz die Hauptsache spielen würde und nicht der Körper. Also der Eigentümer wird doch sagen was er will. Und in soweit begrüße ich ausdrücklich diese Initiativen hier. Hoffentlich wird das in kurzer Form und in absehbarer Zeit auch abgehandelt, so dass man das denn abhaken kann. Danke schön!

Vorsitzender: Auch wir danken ihnen, Dr. Pällmann! Jetzt geben wir weiter zu Herrn Dr. Thomas Rössler. Herr Dr. Rössler, Sie haben das Wort!

Dr. Thomas Rössler: Vielen Dank! Zu zwei oder drei Punkten möchte ich gerne noch fast zum Ende dieser Veranstaltung etwas sagen. Eine Frage betraf das Thema Infrastruktur, Integration in Europa. Ich möchte da jetzt einen Link herstellen zu den Wettbewerbshindernissen der Schiene. Ich glaube, wir überbewerten die aktuell diskutierten Wettbewerbsnachteile der Schiene. Wenn es einen fundamentalen Nachteil der Schiene gibt, dann ist das die drohende Verzögerung einer europäisierten Infrastruktur. Wenn Sie das nicht in den Griff kriegen und zwar zeitnah, wir reden hier nicht über 20 Jahre, sondern wir reden hier über deutlich kürzere Zeiträume, dann ist im internationalen Bereich „Hopfen und Malz verloren“. Ich sage es mal ein bisschen salopp. Gerade auch im Hinblick auf Osteuropa, jemand der eisenbahnbezogenen Phantasien entwickelt, was Wachstum auf der Schiene angeht in Osteuropa, den kann ich nur dringend warnen. Was Sie in Osteuropa erwartet, wir wissen es aus eigenen Projekten, ruft Einen auf zur Mäßigung, um das mal etwas vorsichtig auszudrücken. Infrastruktur als Holding-Teil, da möchte ich auch gerne etwas noch dazu sagen. Wir haben ja nun gehört, dass das eigentlich gar nicht anders geht. Ich denke, es gibt genügend Beispiele, dass das doch anders geht, dass es auch anders besser geht. Was richtig ist, ist natürlich, dass jede Art der Trennung sehr sehr sorgfältig bearbeitet und diskutiert werden muss. Es gibt Systemeigenschaften, die zu wahren sind, damit das System weiter funktioniert. Wir haben das in unserem Papier, glaube ich, auch sehr deutlich dargestellt, zu was es

da bedarf. Ich denke, es wäre in jedem Fall ein wesentlicher Beitrag für Neutralität zu sorgen, die diskussionswürdig ist. Von daher denke ich auch, dass die Eigeninteressen einer dann natürlich Infrastrukturmonopolgesellschaft beherrschbar sind, weil es gibt nach wie vor einen Eigentümer, und wenn es dort, sage ich mal in der Führung, Unklarheiten gäbe in der Behandlung von Großkunden, könnte man da auch übrigens intervenieren. Das wäre nicht der Punkt. Es wurde das Thema Vorbilder in Europa erfragt. Ich denke, für Deutschland gibt es kein Vorbild. Deutschland wird nicht drum herum kommen, seinen eigenen Weg zu gehen. Ich denke, es ist auch gut so, weil man sich dann auch von der Diskussion ob Schweden oder Großbritannien nun vorteilhaft sei oder auch nicht, ein Stück weit verabschieden kann. Ich persönlich bin, was die verkehrlichen Dinge angeht, mit Großbritannien eigentlich ganz zufrieden. Wenn Sie sich das anschauen, was sie dort in 10 Jahren an Wachstum im Schienenverkehr realisieren konnten, würde ich nur sagen, „Hut ab“. Beim Thema Infrastruktur schließe ich mich der Kritik an, aber darum geht es in diesem Kontext auch nicht, sondern in der verkehrlichen Bewertung kann man durchaus auch von Anderen lernen. Vielleicht noch eine letzte Bemerkung zu dem Thema Netzgröße. Ich glaube, das kam aus Ihrer Richtung und auch die Frage nach dem BVWP-Input von Dritten. Wenn wir so etwas diskutieren, bedeutet das letztendlich auch, dass die BVWP-Erstellung von jemandem anders zu leisten wäre als von der Deutschen Bahn, weil das ist dann ein neutraler Prozeß, der auf den Markt ausgerichtet sein muss, und da ist nolens volens die DB AG nur noch einer von Vielen, natürlich der Wichtigste. Aber ich sage mal, es gibt auch so etwas wie internationale Interessen, die an die DB Netz AG zu richten wären, es gibt intramodal getriebene Interessen, die sicherlich dann auch in einem stabilen Prozeß zusammenzuführen sind. Also an dem Ende macht die DB auch etwas für den Gesamtmarkt, wofür sie eigentlich nicht honoriert wird. Aber das ist eigentlich auch nicht ihre Aufgabe, wenn sie als Wettbewerber sich dann letztendlich auch definieren muss. Vielen Dank!

Vorsitzender: Wir bedanken uns auch bei Ihnen Herr Dr. Rössler! Und ich gebe weiter zu Herrn Dr. Jan Werner. Bitte schön!

Dr. Jan Werner: Vielen Dank! An mich wurden vier Fragen gerichtet. Die erste von Herrn Fischer. Da ging es darum, wie ist denn die Infrastrukturfinanzierung in den verschiedenen Börsengangalternativen beihilferechtlich zu beurteilen. Also was geschieht, kann ich einfach nur als Öffentliche Hand Geld in die Infrastruktur hineinstecken, und da gibt es dann

neue Restriktionen, die vielleicht jetzt noch gar nicht beachtet sind. Infrastrukturbeihilfen sind Gegenstand der Beihilfenaufsicht der EU-Kommission. Es gibt eine ständige Genehmigungspraxis auf einer heute gültigen EG-Verordnung, und es gibt bestimmte Bestrebungen, diese EG-Verordnung zu novellieren. Sowohl die Genehmigungspraxis, wie auch der derzeit allerdings im Verfahren steckengebliebene Vorschlag, zur Novellierung der einschlägigen EG-Verordnung gehen davon aus, dass die Zahlung in keinem Fall zu einer Verfälschung in Nachbarsektoren führen darf, dass nur die Höhe der zweckdienlichen Kosten ausgeglichen werden darf und dass faktisch nachgewiesen sein muss, dass die Kapazität von Dritten genutzt wird bzw. werden kann. Das heißt, es kommt nicht darauf an, dass Dritte Nutzungsrecht haben, sondern das man in der Praxis die Inanspruchnahme dieses Rechtes auch beobachten kann. Ansonsten wird es als eine nur einem Unternehmen dienende Beihilfe gesehen. Ein Beispiel dafür, für diese etwas seltsam vielleicht zunächst anmutende Rechtssprechung, gab es gerade beim Münchner Olympiastadion, wo auch sichergestellt sein musste, es nutzt nicht nur der FC Bayern die Investitionen aus öffentlichen Mitteln. Also das ist etwas, was man ernst nehmen muss, ich unterstelle, heute noch nicht betrachtet worden ist, was dazu führt, wenn der Staat selber Eigentümer ist, beauftragt er Dritten mit Dienstleistungen oder beauftragt er Dritte mit Bauleistungen. Das sind mehr oder weniger vergabepflichtige Vorgänge, da werden Verträge gemacht, das ist ein Austauschverhältnis und beihilferechtlich nicht relevant. Finanziere ich hingegen einem Eigentümer auch auf vertraglicher Basis seine Infrastrukturinvestition, dann lande ich genau in den beihilferechtlichen Problemen, die gerade geschrieben worden sind. Das heißt, an dem Vertrag, der hier konzipiert wird, sitzt in jedem Fall die Kommission mit am Tisch. Vergabep Praxis SPNV, da haben meine Vorredner schon Einiges dazu gesagt. Ich möchte nur kurz anmerken, die Europäische Kommission kümmert sich deswegen darum, nicht weil sie meint, Haushaltsmittel in Deutschland würden vielleicht verschwendet, das ist ihr relativ egal, ob das so geschieht oder nicht, das beurteilt die gar nicht, sondern sie muss schauen, dass der Binnenmarkt durchgesetzt wird und dass europaweit agierende Unternehmen auch in Deutschland Leistungen anbieten können. Und wenn man Leistungen nur anbieten kann, wenn man an einen Vertrag kommt, dann muss man kucken, dass der Vertrag transparent und diskriminierungsfrei vergeben wird. Das heißt, die Kommission wird da wohl nach Auskunft auch ein relativ hohes Eigeninteresse haben, dieses durchzusetzen in Deutschland und zwar nicht speziell auf den Bahnsektor

allein bezogen, sondern insgesamt, da vergaberechtlich einige Schwierigkeiten zu konstataren waren. Wie hoch nun das Risiko ist, das können nur Sie beurteilen und das müssen irgendwann Sie beurteilen, wenn es an einen Börsengang geht. Und Risiko heißt immer Schadenshöhe und Schadenswahrscheinlichkeit. Schadenshöhe ist immens, weil gegebenenfalls, wenn es sich realisiert, das Risiko der Nichtigkeit droht. Die Schadenswahrscheinlichkeit hängt noch davon ab, wie sich die Konkurrenten verhalten, wie sich die Kommission verhält und wie sich die Bundesrepublik Deutschland verhält. In keinem Fall kann ich dem zustimmen, was in der Welt am Sonntag von Herrn Mehdorn geantwortet wurde. Der hat das abgetan damit, da habe sich ein Beamter in der Kommission wohl in der Adresse geirrt. Das müsste doch sicherlich an die französische und nicht an die deutsche Regierung gehen. Das misst dem entschieden zu wenig Bedeutung bei. Wie hoch das Risiko ist, das klärt sich, ich schätze mal in zwei bis drei Jahren. Aber genau dann wird auch der Börsengang aktuell sein. Der nächste Punkt kam von Herrn Ferlemann. Da kam die Frage, ist denn die Unabhängigkeit gesichert? Die Unabhängigkeitsvorgaben gibt es insbesondere in der Richtlinie 2001/14. Da gibt es zwei Artikel. Einmal geht es um die Festsetzungsberechnung von Entgelten und einmal die Zuweisung von Fahrwegkapazität. In beiden steht aber gleichlautend drin, das wurde ja auch schon zitiert, dass der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch, oder in seinen Entscheidungen, nicht von Eisenbahnunternehmen abhängig sein darf. Es ist keine Einschränkung da in dieser Abhängigkeits- oder Unabhängigkeitserfordernis drin. Aus meiner Sicht ist es wahrscheinlich, dass es da noch Probleme geben wird. Denn eine völlige Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers ist bis ja heute im AEG oder auch von der DB AG nicht vorgesehen. Wenn ich jetzt das, was ich vorhin gehört habe, dazu aufnehme, wenn es Wünsche gibt oder Beurteilungen von Morgan Stanley, dass Kapitalmarktinvestoren wohl Zugriff auf das Netz brauchen, ja dann doch wahrscheinlich deswegen, um eben in das Netz hineinzuregieren. Genau das ist aber unzulässig. Dass heißt, ich wage auch die Behauptung, dass bislang noch nicht ausreichend beleuchtet ist, welche Risiken darin liegen, dass man sich falsche Vorstellungen davon macht, wie weit man in das Netz überhaupt hineinregieren darf. Damit wäre ich bei dem Punkt „Blue Chip“, was vorhin von Herrn Albert Schmidt angefragt wurde. Ich sage mal die Überschrift „Kapitalmarkt schützt Interessen“. Aber man muss sich ganz klar fragen, wessen Interessen? Der Kapitalmarkt und seine Kontrollmechanismen schützen immer nur die Eigentümerinteressen. Das heißt, der

Kapitalmarkt schützt, dass der Eigentümer nicht schlecht weg kommt. Der Kapitalmarkt schützt aber in keinem Fall das Gemeinwohl. Im Gegenteil, der honoriert die Ausbeutung der Öffentlichen Hand. Das heißt, eine gute Reverenz vom Kapitalmarkt kann bedeuten, dass eins A die Öffentliche Hand ausgebeutet worden ist durch Verträge. Und vor diesem Hintergrund kann ich davor auch nur warnen, darauf zu vertrauen, dass der Kapitalmarkt alleine es richten kann. Und dann zur Rückgabeoption. Ich habe keine objektiven Infos von Morgan Stanley, ich habe keine besseren Informationen als Sie anderen auch, ob es so etwas gibt oder nicht. Es liegt mir aber nahe. Wenn man sich da die britischen Erfahrungen anschaut, Railtrack ist an verschiedenen Sachen gescheitert, aber insbesondere auch daran, dass im Börsenprospekt und in allen Gutachten dazu der Investitionsstau und die Finanzierungsbedürftigkeit des Netzes massiv unterschätzt worden ist, obwohl man das ziemlich akribisch aufgearbeitet hat. Wenn ich also daraus eine Schlussfolgerung ziehe, aus Kapitalmarktsicht, dann hätte ich gerne eine Rückgabeoption zu dem Preis, zu dem es mal aktiviert worden ist, als ich meine Aktien erworben habe. Gäbe es einen solchen Vertrag mit einer solchen Rückgabeoption, dann kann ich Ihnen auch mein Verhalten beschreiben. Wäre ich der Vertragspartner, dann würde ich alle Investitionen zurückstellen, deren Wirkungen erst nach Vertragsende aufschlagen und sich auch erst nach Vertragsende rechnen. Das heißt, ich habe keine Kontinuität, sondern ich kucke immer das nächste Vertragsende an, und tue nur das, was zwingend notwendig ist, um bis dahin „Oberkante Unterlippe“ über die Runden zu kommen. Allerletzter Punkt. Herr Lintner, Sie hatten gefragt nach europäischen Ländern als Vorbild. Leider kann ich mich nur meinen Vorrednern anschließen. Ich kann jetzt nicht sagen, fahren Sie da hin und sie werden ein Land erleben, wo sich die Traumlandschaft von Herrn Hansen eins A übermorgen verwirklichen läßt. Das gibt es nicht. Sie können nur einzeln zusammensetzen, was ist auf Deutschland übertragbar, was ja, was nein, positive bis schlechte Erfahrungen, in keinem Fall Privatisierung der Infrastruktur, egal wie. Das ist aus meiner Sicht schlicht Folge des Railtracksdebakels. Positive Erfahrungen mit Franchises auch mit Fernverkehr, dieses Problem wird in Deutschland noch stärker virulent werden in Zukunft. Bisher hat es nur den Interregio betroffen. Und in Skandinavien kann man zweierlei lernen, einmal, wie man mit Infrastruktur umgehen kann, wobei ich nicht sage, dass die Infrastrukturbewirtschaftung staatliche vorzunehmende Aufgabe ist. Das können Unternehmen letztendlich wahrscheinlich dann besser. Aber Sie können dort sehen, wie effizient das organisiert ist, wenn

Sie im Internet sehen, ob die Züge Verspätung haben oder nicht, organisiert vom Infrastrukturbetreiber über alle Betreiber hinweg. Was aber vorbildlich ist in Skandinavien und derzeit insbesondere in Schweden und Norwegen, zu Teilen in Dänemark, das ist die Diskussionskultur und der Stand der Diskussion über genau die Fragen, über die auch hier heute gestritten wird. Vielen Dank!

Vorsitzender: Wir haben uns bei Ihnen zu bedanken, Herr Dr. Werner! Und jetzt habe ich noch eine Wortmeldung vom Kollegen Dirk Fischer.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Herr Vorsitzender! Ich will zu dem, was Herr Flege gesagt hat, nur ausdrücken, dass ich ihm da ausdrücklich zustimme. Als ich hier mal anfang, Verkehrspolitik zu machen, in Bonn seinerzeit, der ehemalige Kollege Daubertshäuser wird sich daran erinnern, hatte der Bund an der Lufthansa 85 % noch mit ein bisschen Bayern, Post und Bahn dabei, und es hieß, oder hielt sich das Gerücht, im Ministerium würde nicht Luftverkehrspolitik, sondern Lufthansapolitik gemacht. Und wenn Sie sagen, wir müssen im Grunde genommen dazu kommen, dass wir Schienenverkehrspolitik machen und nicht Unternehmenspolitik DB AG, dann ist das genau das, was auch Teil der Bahnreform einer veränderten Philosophie ist, die wir anstreben. Und insoweit fand ich, Herr Hansen haben Sie zu sehr Schienenverkehrspolitik mit Unternehmenspolitik gleichgesetzt. Und im Übrigen, im Eisenbahngründungsgesetz steht ja ausdrücklich drin, die strikte Trennung von Personennah- und Personenfernverkehrspolitik. Und wenn Sie sozusagen die Gesetzesverletzung ansprechen, dann wäre das Gesetz in dem Bereich mit Sicherheit verletzt. Denn ich habe von der Option der dritten Stufe ausdrücklich gesprochen, als einer politischen Frage, dass nur eine Option besteht unter Gesetzesvorbehalt und dass das ja erst juristisch relevant wird, wenn der Gesetzgeber dieses Gesetz macht. Also insoweit ist das eine Frage des politischen Willens und nicht eines juristischen Vollzuges. Das habe ich auch nie hier so behauptet. Dann wollte ich zu dem, was der Kollege Lintner bei Herrn Leister abgefragt hat, eine Bemerkung machen. Eigentlich ist das, was Herr Dr. Rössler gesagt hat, ja durch dieses Beispiel nur dokumentiert worden. Er hat heute morgen gesagt, Netzzugang reicht nicht, sondern Nutzung sämtlicher Eisenbahnanlagen. Und das ist genau anzuwenden auf den Fall, den wir hier erlebt haben. Ich will zwei Fragen stellen. Die eine ist ein wenig durch Herrn Dr. Werner eben schon beantwortet worden und da war ich mit der Antwort von Herrn Prof. Albach vorhin nicht

ganz zufrieden, denn Sie hatten ja den Fall angesprochen.

Vorsitzender: Die Frage richtet sich an Prof. Albach? Nur um das ein bisschen zu strukturieren.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ja, Sie hatten ja den Fall diskutiert unter dem Aspekt eines gescheiterten Börsenganges. Dass dann der Bund natürlich als Alleineigentümer die Verfügungsmacht über das Netz hat, ist ganz unstrittig. Unser Problem war ja nur, wie das zu betrachten ist, bei einem gelungenen Börsengang, bei dem ein Zehnjahresvertrag gemacht wird und dann die DB AG zumindest teilprivatisiert der Überzeugung ist, die Zuschüsse reichen nicht und es liegt kein Segen drauf, wir wollen das Netz wieder los werden. Und dann gibt es eine Option, einen Vertrag, also Vertragslösung, der Rückübertragung auf den Bund. Und ich glaube, das knüpft unmittelbar daran an, oder sieht Ihre Ausführung, Herr Dr. Werner, Sie haben die Situation beschrieben, die dann eintreten könnte, man nimmt in den zehn Jahren die Zuschüsse, kann in der Anlastung von Overhead-Kosten einiges gestalten in der Bilanz und gibt dann, ich habe es mal gesagt, ein marodisiertes Netz vom Bund wieder ab und das kommt dem Steuerzahler teurer, als wenn er es gleich behalten hätte. Das ist ja das große Risiko, das man sehen muss. Also wenn diese beiden Fälle auseinandergehalten werden und das so ergänzt wird, dann glaube ich, ist zwischen uns auch Einigkeit. Das Zweite zur Direktvergabe. Und da würde ich auch gerne, wenn es anders wäre, Herrn Leister und Herrn Dr. Werner bitten, zu widersprechen. Es gibt keinen Fall einer Direktvergabe an einen Wettbewerber der DB AG. Das ist mein bisheriger Kenntnisstand. Sondern, und Direktvergabe heißt ja, eine Vergabe ohne Alternativangebote und ohne Verhandlungsverfahren. Und das ist ja ein Fall, der, ich sage mal, zu besonderer Dankbarkeit an den Vergebenen führen muss. Und deswegen, wie der Kollege Schmidt der Presse gesagt hat, ist der Vorgang Mehdorn, Meyer, Brandenburg, ein Fall mit „Gschmäckle“, wie er es genannt hat. Und ich hatte den Kollegen Daubertshäuser präzise gefragt, er hat es nicht beantwortet, aber er wird sich daran erinnern, dass er am 17. Juni 2002 einen Brief an den damaligen Bundesminister Bodewig geschrieben hat, in dem er den Bundesminister bittet, sich für die Möglichkeit der Direktvergabe auch im Schienenpersonennahverkehr einzusetzen, und diese Wunscherfüllung hat dann unmittelbar drei Monate später stattgefunden. Und diese Direktvergabe ist eben im Unterschied zu einer freihändigen Vergabe mit Verhandlungsverfahren, wo es ja so läuft, es wird eine Auslobung gemacht, da wird eine Interessen-

bekundung gemacht, da wird eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebotes gemacht, dann wird verhandelt und wird vergeben. Das hat ja alle Elemente, ich sage mal, eines zumindest begrenzten Wettbewerbes in sich und auch einer gewissen Transparenz. Und die Chance aus der Sicht des Steuerzahlers, der Öffentlichen Hand, wird ja gewahrt, dass unter Preis-Leistungsaspekten derjenige, der die beste Leistung zum günstigsten Preis anbietet, den Zuschlag bekommt. Dieses alles ist bei der Direktvergabe nicht gewährleistet, sondern da will ich gar keine Alternativen wissen, sondern da sage ich, das kriegt der, aus welchen Motiven auch immer. Und in dem Zusammenhang will ich noch einmal darauf hinweisen, dass offenbar auch in der Bundesregierung hier eine völlige Uneinigkeit ist, denn es gibt einen Brief des Wirtschaftsministeriums, wo es heisst, der Vertrag darf nicht im stillen Kämmerlein ausgehandelt werden, wie es Brandenburg und die Bahn praktiziert haben; Konkurrenten der Bahn müssten eine Chance bekommen, sich auch um den Auftrag bewerben zu können, und da werden ausdrücklich solche offenen Vergabeverfahren in Schleswig-Holstein, in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen positiv erwähnt. Und deswegen, und ich sage das jetzt in der Brücke rüber zu dem, was Herr Dr. Ilgmann gesagt hat, habe ich das höchste Mißtrauen auch nach einigen Schilderungen aus Bundesländern und Artikeln, die es schon vor längerer Zeit in der FAZ und anderen Blättern gegeben hat, zum Thema oder Problem einer wettbewerbsneutralen Umsetzung der Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt für die Investition in die Infrastruktur. Und ich sage mal, es wäre aus der Sicht des Abgeordneten des Deutschen Bundestages ein Stück aus dem Tollhaus, dass Mittel aus dem Bundeshaushalt in einer Weise eingesetzt werden können, dass der Wettbewerb nachhaltig gestört wird, so dass man dem Einen sagt, machst du mit mir den Vertrag, wird dein Netz auf Hochglanz poliert und wenn du das nicht bereit bist zu tun, dann investieren wir natürlich nicht in dein Bundesland, weil wir da auch kein Geschäft machen können. Und das ist für mich jedenfalls, ich weiß nicht, ob jemand sich dazu äußern möchte, ein weiterer Grund für eine Abtrennung des Netzes von den Verkehrsgesellschaften geboten, weil man die absolute Neutralität nur auf die Art und Weise gewährleisten kann. Und durch die Vermischung ist nach allem, was ich auch aus einigen Bundesländern gehört habe, leider läuft so etwas alles in Vier-Augen-Gesprächen, diese Transparenz und diese Neutralität nicht gewahrt.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank Kollege Dirk Fischer! Ich frage meine Kolleginnen und Kollegen, ob es weitere Wortmeldungen gibt, jetzt natürlich immer vorausgesetzt, es gibt

nicht noch eine anschließende Reaktion auf Grund der Befragung. Ich habe natürlich das Problem, dass möglicherweise Mehrere angesprochen sind, aber ich würde Ihnen als erstes Herrn Prof. Dr. Albach das Wort geben, dann Klaus Daubertshäuser ist angesprochen und Herr Leister und Herr Dr. Werner können Sie das Wort ergreifen. So habe ich den Kollegen Dirk Fischer verstanden. Zunächst bitte Prof. Dr. Albach!

Prof. Dr. Horst Albach: Vielen Dank Herr Vorsitzender! Herr Fischer, also es gibt überhaupt keinen Zweifel daran, dass ich Ihrer Ansicht bin. Nachverhandlungen sind auch in der Theorie heute, in der Vertragstheorie, das Schlimmste, was man sich vorstellen kann und wenn, muss man daran denken, dass rechtzeitig Vorsorge getroffen wird, dass man durch Nachverhandlungen nicht ausgebeutet wird. Das nennt man die Hold-up-Situation, die eintreten kann, wenn man nicht Vorsorge getroffen hat, gegen Nachverhandlungen. Das kann man aber. Die Theorie wie die Praxis weiß, dass es Methoden gibt, so etwas zu verhindern, und ich würde also sehr empfehlen, bei allen solchen Überlegungen ganz klar zu berücksichtigen, wenn es zu Nachverhandlungen kommen kann, oder das von beiden Seiten für denkbar gehalten wird, das möglichst so auszuformulieren, dass es da nicht zu einer Ausbeutung des Staates kommen kann. Die zweite Frage ist die Direktvergabe. Hier will ich nur darauf hinweisen, dass die Regierungskommission grundsätzlich der Ansicht war, alles muss ausgeschrieben werden und wenn nicht ausgeschrieben wird, das füge ich jetzt hinzu, dann müssen Verhältnisse dargeboten werden oder hergestellt werden, die die Transparenz so herstellen, wie es bei einer Ausschreibung der Fall wäre. Ich glaube, das ist aber auch Konsens. Eigentlich müsste es Konsens unter allen sein, die hier den Wettbewerb auf der Schiene rechnen. Ich möchte auch gerne darauf hinweisen, dass es eigentlich in Ihrer Hand liegt, das zu machen, was die Japaner grundsätzlich machen. Keiner, der ein Amt in einer Regierung erhalten hat, darf binnen zwei Jahren ein Amt in der privaten Wirtschaft übernehmen. Das ist Grundsatz und der wird eingehalten. Und ich finde es gut, wenn man diesem Vorbild auch in Deutschland folgen würde. Es bleibt das Letzte, die Frage nach der Transparenz bei der Vergabe von Zuschüssen. Auch hier ist eindeutig, dass man jedenfalls gegenüber allen Beteiligten, z. B. dem Aufsichtsrat gegenüber, Transparenz herstellen muss. Das bedeutet ja nicht, dass jeder Student oder jeder Professor mit seinen Studenten hingehen kann und diese Transparenz für sich selbst und seine Studenten einfordern kann. Das ist glaube ich selbstverständlich. Aber ich will auf einen Punkt hinweisen, der

vielleicht doch ganz wichtig ist, jedenfalls mir wichtig schien. Als die Bahn versuchte, das Infracard-System einzuführen, also das zwei-stufige Preissystem, da war es völlig klar unter allen Ökonomen, dass es sinnvoll ist, ein solches zweistufiges Preissystem einzuführen. Die Bahn hat es nur so ausgestaltet, dass es wirklich hier diskriminierend gegenüber kleineren Anbietern war. Das hätte man leicht ändern können, dadurch, dass man das nicht streckengebunden gemacht hätte, sondern aufs ganze Netz bezogen hätte, die Infracard also für das ganze Netz auszustellen und nicht schienenstreckengebunden von Hamburg nach München. Das ist hier ja auch klargestellt worden. Ich habe mich damals sehr gegen diese Form der streckengebundenen Infracard gewandt. Sie hat es dann doch gemacht und es ist hier durch die Wettbewerbsaufsicht verboten worden, ein Zeichen dafür, dass die Wettbewerbsaufsicht in Deutschland doch funktioniert. Und ich glaube, wir haben allen Grund, dafür zu sorgen, dass die Wettbewerbsaufsicht auch weiterhin wirksam ist, bei der Beaufsichtigung des Schienenverkehrs.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank Herr Prof. Albach! Jetzt bitte Herr Daubertshäuser!

Klaus Daubertshäuser: Herr Vorsitzender! Ich will noch einmal erinnern an die Geschichte. Es ist richtig, was der Prof. Albach sagt, in der Regierungskommission war der Vorschlag gemacht, keine Direktrückgabe, sondern alles auszuschreiben. Kollege Fischer, vielleicht erinnern Sie sich noch an die Diskussion im Verkehrsausschusses damals. Und wir waren im Verkehrsausschuss des Bundestages weitgehend dieser Auffassung, man sollte das so ins Gesetz nehmen, aber es gab dann unisono von schwarz- und rotregierten Bundesländern den Vorschlag, das könnt ihr überhaupt nicht machen, weil, und da kam eine ganze Reihe von Argumenten, denen wir uns nicht verschließen konnten. Ergebnis dieser Intervention damals war der Artikel 15,2 Regionalisierungsgesetz. Ich habe vorhin darauf hingewiesen, ich habe die Frage nicht übergangen, Herr Fischer. Ich habe vorhin darauf hingewiesen, dass dies meine Intervention war, im letzten Jahr 2002, weil ich aus vielen Gesprächen mit Verkehrsministern exakt dies um die Ohren geschlagen bekam, dass wir das verlassen, was 1993 die Position des Bundesrates insgesamt war. Dies war übrigens Herr Henke auch die Position des VDV damals. Die wurde praktisch von den Ländern geprägt. Natürlich. Aber jetzt bei 2002 war es die Direktvergabe, die vorgesehen war. Ich habe ja in meiner Regiozeit, die bis 2000 ging, mit verschiedenen Verkehrsministern damals sogar noch verhandelt. Da gibt es also zwei, drei

Verkehrsminister, die den Ehrgeiz hatten, in Abschlussverhandlungen der letzten Runde ihren jeweiligen Verkehrsabteilungsleitern zu sagen, dass sie die besseren Verhandler sind. Ich nenne doch keine Namen, ich habe zwei bis drei gesagt, Herr Vorsitzender. Es war mir bewusst und deshalb habe ich nur der Spekulation Tür und Tor geöffnet. Die hatten natürlich dann den Ehrgeiz und Sie können sich vorstellen, Herr Fischer, dass es da sehr, sehr hart zugeht. Ich vermute mal, das wird heute noch genauso sein. Ich habe da keine operativen Aktien in diesem Geschäft, nur bei den aktuellen Verträgen, auch wenn sie, wie Sie sagen, mit der Direktvergabe gekoppelt waren. Soweit ich die Verträge kenne, die Regio abschließt, ist in jedem Vertrag, auch in dem Brandenburger übrigens, exakt ein Zeitraster enthalten und exakt vereinbart in diesem Zeitraster, welche Prozentsätze, teilweise sogar namentlich, welche Teilnetze, ausgeschrieben werden müssen. Nur als ein Indiz mal, um Ihnen zu zeigen, dass da sehr wohl die Länder mit einer Interessenabwägung hineingehen, die aber weniger mit dem Anderen, was hier angesprochen wurde, zu tun hat, sondern ganz einfach, Sie müssen Punkt eins dafür sorgen, dass die SPNV-Leistungen, für die Sie ja der Verantwortungsträger sind, auch so funktionieren, dass Ihre Wähler, also in diesem Fall unsere Kunden, auch ordentlich zufrieden sind in den Leistungen, die abgeliefert werden. Sie wissen genau, Vieles wird natürlich zu Recht oder zu Unrecht auf DB Regio abgeschoben. Aber letztendlich sind Sie auch politisch verantwortlich. Und ich habe x-mal Gespräche geführt mit Verkehrsministern, deren Meinung sie mir gesagt haben. Da gab es ja auch negative Ereignisse, ich erlebte es in Süddeutschland, die dort ganze Landstriche geprägt haben. Um Gottes Willen. Das wird man so schnell nicht wiederholen. Wir wollen Sicherheit haben in der Leistungserstellung. Also diese Aspekte, ich bin jetzt hier nicht aufgerufen, die ganzen Verkehrsminister zu verteidigen. Nur meine Empfehlung wäre, dort wirklich noch einmal nachzuhören. Das war mit ein Wunsch auch der Verkehrsminister von 1993 bis 2002. Und deshalb hat es diesen Niederschlag gegeben, und deshalb hat es auch dieses Ringen, politische Ringen wohl gemerkt, um die Vergabeordnung gegeben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Daubertshäuser! Jetzt ist angesprochen worden, Herr Leister. Wollen Sie etwas sagen. Bitte schön, Herr Leister!

Hans Leister: Zum Thema Wettbewerb im SPNV. Also der Wettbewerb ist heute vorgeschrieben, 01.01.1999, GWB-Novellierung. Seitdem führt kein Weg daran vorbei. Die Frage war, wie es die Wettbewerber hier halten.

Seit dem 01.01.1999 haben wir freihändige Vergaben bekommen aber keine Direktvergaben. Und ich habe mich gerade mit Kollege Dr. Jahnke kurz geschlossen. Also auch sein Auftrag Metronom ist eine freihändige Vergabe. Es wurde verhandelt. Es wurde übrigens auch mit Anderen, so weit ich gehört habe, verhandelt. Die Ausschreibung im Wettbewerbsverfahren, das ist natürlich der Königsweg. Das ist ganz klar. Bis wir alles ausgeschrieben haben, ist konzidiert, dauert etwas. Ob das immer 15 und 20 Jahre dauern muss, wie es in den Verkehrsverträgen, die jetzt abgeschlossen sind, vorgezeichnet ist, also dass jetzt nach zehn Jahren 70 % immer noch nicht ausgeschrieben sind, damit in der nächsten Phase ja wieder das gleiche Problem herrscht, es gibt nur einen großen Anbieter, das sei dahingestellt, man kann das schon früher machen. Die DB AG selbst könnte das natürlich befördern, indem sie sich sinnvoll strukturiert und nicht 90 % des Marktes in einem Unternehmen vereinigt. Das ist ja nicht naturgegeben, das ist gewollt, ist aber nicht sinnvoll. In einer Übergangszeit ist freihändige Vergabe zulässig. Der Rahmen ist durch die Vergabeverordnung gesetzt. Dieser Rahmen ist sehr weit. Für meinen Geschmack wäre die Vergabeverordnung etwas enger gefasst sinnvoller, also kürzere Übergangszeiten und höhere Wettbewerbsquote in dieser Übergangszeit. Aber darüber kann man sicherlich diskutieren. Nur Direktvergaben ohne Beachtung des Vergaberechts sind schlicht und einfach rechtswidrig. Die Verträge sind nichtig, und das wird sich auch herausstellen.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Leister! Jetzt frage ich noch Dr. Werner. War alles gesagt oder haben Sie noch eine Ergänzung zu dem, was Herr Dirk Fischer gesagt hat? Sie meinen ja. Wenn ich das so formuliere, dann ganz kurz. Bitte schön!

Dr. Jan Werner: Ich sage nichts mehr zum Vergaberecht und Verträgen. Das ist alles gesagt. Der zweite Teil der Frage bezog sich auf Bundesmittel. Die kann ich jetzt nicht punktgenau so wiedergeben, sondern auch nur in dem, dass ich sagen muss, es besteht ein hohes Mißbrauchspotenzial, das die DB leider in sich trägt, das soll jetzt kein persönlicher Schuldvorwurf, also einzelnen Vertretern der DB AG gegenüber, sein, dass Bundesmittel dann so verwendet werden für Ausbauprojekte im SPNV, nicht unabhängig davon, wer auf der Schiene fährt und wer einen Auftrag bekommen hat. Und gleiches gilt nicht nur für die Vergabe von Mitteln, sondern natürlich auch für die Festsetzung von Preisen. Das heisst, die Regiofaktoren, die Preise für die Trassennutzung im Regionalverkehrsbereich, entwickeln sich ja. Da gibt es keine Zusage für die nächsten 10 Jahre. Und zumindest eine

Angst ist zu konstatieren, dass die Preise dann stärker steigen, was heute halt niemand weiß, wenn es nicht das eigene, sondern ein fremdes Unternehmen ist, und entsprechend verhalten sich dann auch Aufgabenträger.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Jetzt will ich meine Kolleginnen und Kollegen noch ganz kurz bitten, eine Minute noch auszuhalten, denn ich möchte mich, nachdem ich keine Wortmeldungen mehr habe, bei all den Sachverständigen bedanken, denen ich ausdrücklich bescheinige, dass Sie wirklich Sachverständige sind, was immer heute oder früher gesagt worden ist. Herzlichen Dank, nicht nur für Ihre Beiträge hier und heute, sondern auch für die schriftlichen Unterlagen. Das war heute eine wertvolle und wichtige Anhörung. Das hat jeder Einzelne gespürt. Und jetzt geht die politische Willensbildung weiter. Denn Ihre Grundlagen, die sie mit Ihren Beiträgen, mit Ihren Materialien, geleistet haben, gehen nun in die Arbeitskreise, Arbeitsgruppen der Fraktionen, gehen jetzt in die Fraktionen der jeweiligen im Bundestag vertretenden Parteien. Natürlich muss das Parlament den Rahmen schaffen, und Bahnpolitik wird ganz sicher, wie heute übereinstimmend festgestellt worden ist, im Parlament, in der Regierung, auch im Bundesrat, teilweise gemacht und sonst nirgendwo anders. Und jetzt liegt den politisch Verantwortlichen, bei denen liegt die Last der Auswertung und der Entscheidung. Aber wir bitten Sie schon jetzt uns bei dem Prozess dieser Willensbildung behilflich zu sein, uns nach wie vor mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, und deshalb mein herzliches Dankeschön! All den Zuhörern sage ich noch, die eventuell nicht das gesamte Paket der Stellungnahmen erhalten haben, dass Sie von uns im Sekretariat natürlich nicht nur das Protokoll, sondern auch dieses Gesamtpaket der entsprechenden schriftlichen Stellungnahmen abrufen können. In diesem Sinne bedanke ich mich bei Ihnen! Wir haben jetzt sechseinhalb Stunden diese Anhörung durchgeführt. Es war zu keiner Phase langweilig, was für Ihre Ausführungen spricht, was für die Lebendigkeit des Parlamentarismus spricht und uns gemeinsam alles Gute und hoffentlich genauso spannende und inhaltsreiche Tage in dieser Woche wie heute. Alles Gute und vielen Dank!

Schluss der Anhörung: 17.25 Uhr

Eduard Oswald, MdB
Vorsitzender

Anlagen:

Stellungnahmen der Sachverständigen auf:

Adrs. 15(14)642
Adrs. 15(14)643
Adrs. 15(14)646
Adrs. 15(14)1262