

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wortprotokoll
63. Sitzung

Berlin, den 26. Mai 2008, 10.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Dr. Klaus W. Lippold, MdB

TAGESORDNUNG:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **S. 8**

Tagesordnungspunkt 1a **S. 8**

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft - Die Bahnreform weiterentwickeln

BT-Drucksache 16/9070

Tagesordnungspunkt 1b **S. 8**

Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring,
Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Bahnprivatisierung zügig und konsequent beschließen

BT-Drucksache 16/8774

Tagesordnungspunkt 1c **S. 8**

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Dr. Anton Hofreiter,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Keine Bahnprivatisierung am Parlament vorbei

BT-Drucksache 16/8046

Tagesordnungspunkt 1d **S. 8**

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft des Schienenverkehrs sichern

BT-Drucksache 16/9071

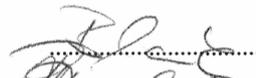
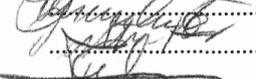
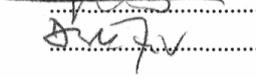
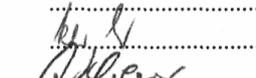
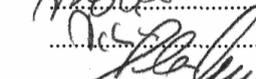
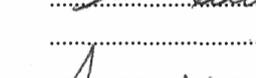
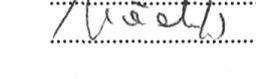
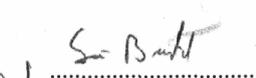
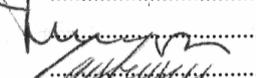
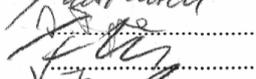
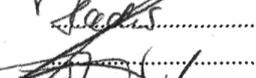
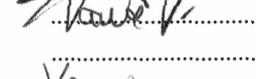
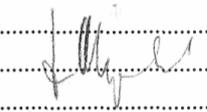
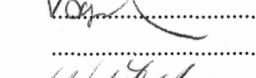
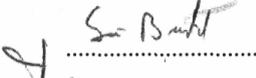
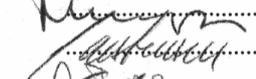
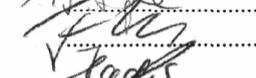
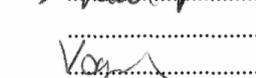
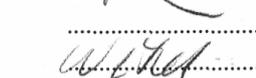
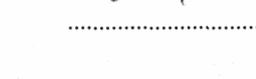
Montag , 26. Mai 2008, 10:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Blank, Renate		Bellmann, Veronika	.....
Brunnhuber, Georg		Börsnen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Deittert, Hubert		Dörflinger, Thomas	.....
Ferlemann, Enak		Eichhorn, Maria	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Friedrich (Hof) Dr., Hans-Peter	.....
Götz, Peter		Granold, Ute	.....
Hofbauer, Klaus		Heynemann, Bernd	.....
Scheuer Dr., Andreas		Hübinger, Anette	.....
Schmitt (Berlin), Ingo		Kammer, Hans-Werner	.....
Sebastian, Wilhelm Josef		Königshofen, Norbert	.....
Storjohann, Gero		Koeppen, Jens	.....
Vogel, Volkmar Uwe		Lippold Dr., Klaus W.	
Wächter, Gerhard		Mayer (Altötting), Stephan	.....
SPD		SPD	
Bartol, Sören		Blumentritt, Volker	.....
Beckmeyer, Uwe		Brase, Willi	.....
Carstensen, Christian		Burkert, Martin	
Faße, Annette		Danckert Dr., Peter	.....
Fornahl, Rainer		Graf (Rosenheim), Angelika	.....
Hacker, Hans-Joachim		Grasedieck, Dieter	.....
Kranz, Ernst		Herzog, Gustav	.....
Paula, Heinz		Hübner, Klaas	.....
Schwarzelühr-Sutter, Rita		Müller (Chemnitz), Detlef	.....
Vogelsänger, Jörg		Multhaupt, Gesine	.....
Weis, Petra		Ortel, Holger	.....
Wetzel Dr., Margrit		Rossmann Dr., Ernst Dieter	.....
Wright, Heidi		Stiegler, Ludwig	.....

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Montag, 26. Mai 2008, 10:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

M.H.	SPD	
FULCZYK	CDU/CSU	Jo. Faltz
Wortinger	CDU/CSU	J. Wortinger
Deubner	SPD	
.....
.....

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Montag , 26 . Mai 2008, 10:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

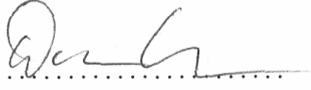
CDU/ CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

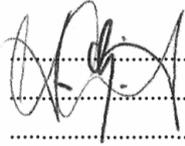
Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Kuddow, Dieter	LINKE	
Mormann, Petra	SPD	Mormann
SCHROLL	DIE LINKE	Schroll
Bentle, Felix	Grüne	Bentle
Kohls, Anja	Grüne	A. Kohls
Dr. Juraeh, Hauke	Grüne	Dr. Juraeh
Odenwald	CDU/CSU	Odenwald
Jeer	CDU/CSU	Jeer
Mägde	SPD	Mägde

FDP

Döring, Patrick
 Friedrich (Bayreuth), Horst
 Günther (Plauen), Joachim
 Mücke, Jan

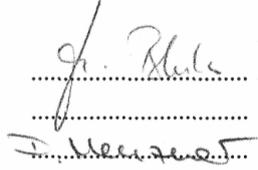


FDP

Geisen Dr., Edmund Peter
 Goldmann, Hans-Michael
 Haustein, Heinz-Peter
 Rohde, Jörg

DIE LINKE.

Bluhm, Heidrun
 Heilmann, Lutz
 Menzner, Dorothee

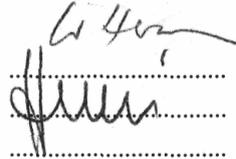


DIE LINKE.

Claus, Roland
 Leutert, Michael
 Seifert Dr., Ilja

BÜ90/GR

Hermann, Winfried
 Hettlich, Peter
 Hofreiter Dr., Anton



BÜ90/GR

Andreae, Kerstin
 Herlitzius, Bettina
 Steenblock, Rainer

fraktionslos

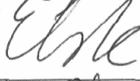
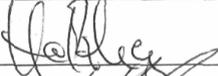
Nitzsche, Henry *

* Beratendes Mitglied

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Montag, dem 26. Mai 2008 ab 10.00 Uhr

Unterschriftenliste der Sachverständigen

Name		Unterschrift
Prof. Dr. Christian Böttger	Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	
Günter Elste	Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	
Michael Holzhey	KCW GmbH	
Lothar Krauß	Gewerkschaft TRANSNET	
Prof. Dr. Kay Mitusch	TU Berlin	
Prof. Dr. Carsten Schäfer	Institut für Unternehmensrecht der Universität Mannheim	
Univ.-Prof. Dr. Rosemarie Will		

Claus Weselsky GDL

Wesely

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1a

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft - Die Bahnreform weiterentwickeln

BT-Drucksache 16/9070

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Bahnprivatisierung zügig und konsequent beschließen

BT-Drucksache 16/8774

Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Keine Bahnprivatisierung am Parlament vorbei

BT-Drucksache 16/8046

Tagesordnungspunkt 1d

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft des Schienenverkehrs sichern

BT-Drucksache 16/9071

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie ganz herzlich zur 63. Sitzung unseres Ausschusses begrüßen. Wir haben heute eine öffentliche Anhörung und zwar zu den Anträgen der Fraktionen CDU/CSU und SPD BT-Drs. 16/9070 „Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln“, der Fraktion der FDP BT-Drs. 16/8774 „Bahnprivatisierung zügig und konsequent beschließen“, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen BT-Drs. 16/8046 „Keine Bahnprivatisierung am Parlament vorbei“ und BT-Drs. 16/9071 „Zukunft des Schienenverkehrs sichern“. Wir haben – ich bitte wegen der Dringlichkeit der Anhörung die Kürze der Einladungsfrist ent-

schuldigen zu wollen – als Sachverständige hier, die begrüße ich ganz besondere herzlich: Herrn Prof. Dr. Mitusch von der Technischen Universität Berlin, Herrn Prof. Dr. Schäfer vom Institut für Unternehmensrecht, Herrn Elste, den Präsidenten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Herrn Krauß den Vorsitzenden der Gewerkschaft TRANSNET, Herrn Prof. Dr. Böttger von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft, Herrn Weselsky, den Bundesvorsitzenden der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Herrn Michael Holzhey von der KCW GmbH, ganz herzlich noch einmal begrüßt. Wir haben keine schriftlichen Statements erbeten, wegen der Kürze der Vorlaufzeit. Herrn Mitusch, Herr Schäfer und Herr Holzhey haben aber von sich aus schriftliche Stellungnahmen übermittelt, die den Mitgliedern des Ausschusses per Mail zugeleitet wurden und die auch auf den Tischen ausgelegt sind. Ich gehe davon aus, dass Sie damit einverstanden sind, dass diese Stellungnahmen zusammen mit dem Wortprotokoll der Anhörung und auch die schriftliche Stellungnahme im Intranet des Deutschen Bundestages sowie im Internetangebot des Deutschen Bundestages veröffentlicht und zum Download bereitgestellt werden. Ich sehe Ihrerseits keinen Widerspruch, dann können wir so verfahren. Die Fraktionen haben sich, mit Blick auf die am Nachmittag noch anstehenden Gremien, Sitzungen darauf verständigt, heute die Sitzung möglichst vor 14.00 Uhr abzuschließen. Ich gehe davon aus, dass auch hier keine Änderung erfolgt. Ich sehe keinen Widerspruch, dann ist so beschlossen. Zum Ablauf der Anhörung schlage ich vor, dass wir nach kurzen Eingangsstatements von höchstens fünf Minuten, ich muss diese Zeit dann hinterher, ich darf das gleich offerieren, ohne dass ich mit jemanden böse oder verärgert bin, strikt einhalten, weil wir sonst aus dem Ruder laufen, begrenzen. Im Anschluss daran können Fragen gestellt werden durch die Mitglieder des Ausschusses. Wobei ich davon ausgehe, dass auch Mitglieder mitberatender Ausschüsse, sofern sie denn hier sind, Fragen stellen können. Sehe ich Widerspruch? Nein, dann ist auch dieses so beschlossen. Dann komme ich zur Beantwortung eines Sachverhaltes auf den ich heute bereits fünf Mal angesprochen wurde. Da Prof. Schäfer nur bis 12.00 Uhr hier anwesend sein kann, würde ich bitten, dass wir erstens die Kurzstatements zügig fassen, so dass wir noch in Fragerunde eintreten können. Das wir dann aber auch spezifisch in der ersten Fragestunde den Sachverstand von Herrn Prof. Schäfer nutzen, damit wir, bevor er geht, dann noch die an ihn gerichteten Fragen beantwortet bekommen. Mit dieser Vorgehensweise einverstanden? Ich sehe keine Gegenstimme, dann ist auch das so beschlossen.

Zum weiteren Verfahren halte ich fest, dass der Ausschuss die Anträge am kommenden Mittwoch abschließend beraten wird und sich das Plenum dann am kommenden Freitag mit den Anträgen sowie mit unserer Beschlussempfehlung abschließend befasst. Alle vier Anträge die heute Gegenstand unserer Anhörung sind, betreffen Fragen einer materiellen Teilprivatisierung der Bahn. Es ist ein – ich sage es mal so – lange diskutiertes und allvertrautes Thema. Deshalb kann ich hier auf eine längere Einführung verzichten. Ich glaube aber, dass es schon wichtig ist, wenn wir uns insbesondere noch einmal zu verschiedenen grundsätzlichen Punkten hier mehr Informationen verschaffen. Voraussetzung am Kapitalmarkt für eine Veräußerung von Anteilen, gesellschaftsrechtliche Struktur, personelle Besetzung der Führungspositionen? Mir wäre es lieb, wenn wir mit der Schnelligkeit unseres Vorgehens deutlich machen würden, dass wir den unbedingten Willen haben, eines der wesentlichen Vorhaben in der Verkehrspolitik, in der Infrastrukturpolitik des Bundes noch so frühzeitig auf Schiene zu legen – im wahrsten Sinne des Wortes – damit wir rechtzeitig abschließen können und auch den Kapitalmarkt, so jedenfalls die Vorstellung noch, im Herbst dieses Jahres erreichen könnten. Ich sage es deshalb, weil wir sicherlich darauf angewiesen sind, zusätzlich zu den Haushaltsmitteln noch weitere Einnahmen zu haben, damit wir mit diesen weiteren Einnahmen schlussendlich dann dringende Verkehrsinfrastrukturvorhaben finanzieren können. Mir wäre es lieber gewesen, wenn wir alles ins Netz gesteckt hätten, aber Beschlüsse sind wie Beschlüsse sind und am Finanzminister dieser Republik führt manchmal kein Weg vorbei. So, dann würde ich vorschlagen, dass wir jetzt mit den kurzen Statements beginnen. Ich würde zunächst Herrn Mitusch bitten, maximal fünf Minuten alle wesentlichen Punkte unserer Vorhaben anzusprechen. Herr Mitusch.

Prof. Dr. Kay Mitusch: Haben Sie vielen Dank. Vielen herzlichen Dank für die Einladung hier sprechen zu dürfen. Nachdem ich ja am Beginn des Jahres 2006 zweimal das PRIMON-Gutachten hier vertreten hatte, in nicht öffentlichen Sitzungen. Heute also sozusagen das Ergebnis dieser Debatte. Und ich möchte gleich anknüpfen an das, was Sie selbst gesagt hatten, Herr Lippold, man macht jetzt einen Schritt, es ist nicht dazu gekommen das man gar nichts tut. Das ist bestimmt eine gute Sache, sonst hätte man so lange diskutiert und es wäre nichts herausgekommen, das ist sehr schlecht. Was man jetzt tut, halte ich für einen Schritt voran. Ich habe Ihnen hier ja dieses zweiseitige Thesenpapier gegeben. Ich glaube, es ist eine gute Idee Private in die Verkehrs- und Logistikbereiche hineinzunehmen. Ich

sehe das als Volkswirt in erster Linie aus einer ordnungspolitischen Sicht. Private haben einfach eine stärkere Ausrichtung in Richtung Wirtschaftlichkeit, Effizienz, Fortschritte, auch Kostensenkungspotentiale. Das wird sich in den Verkehrs- und Logistikbereich langfristig sicherlich positiv auswirken. Die Befürchtung die man immer bei der Bahn hat, dass die Privaten bloß die Infrastrukturqualität verschlechtern wollen, oder den Staat melken, die Befürchtung habe ich immer sehr groß geschrieben, wenn es darum geht, die Infrastruktur zu privatisieren. Aber jetzt hat man sich ja deutlich dafür entschieden, dass das nicht der Fall sein soll. Und deswegen ist diese Hauptbefürchtung eigentlich von Tisch. Beim Fernverkehr kann man darüber nachdenken, aber ich würde vorschlagen, da sollte man jetzt nicht zu sehr drüber nachdenken und das auch nicht dramatisieren. Ich glaube, man wird im Wesentlichen die positiven Effekte der privaten Beteiligung im Verkehrs- und Logistikbereich haben. Und das halte ich für den wichtigsten Aspekt dieser Entscheidung, die getroffen werden soll. Aus meiner Sicht auch wichtiger als diese einmalige Einnahme durch die Privatisierung, die natürlich auch gerne gesehen ist, wenn man es im Eisenbahnsystem weiter verwenden möchte. Für sehr wichtig halte ich, dass man um diese positiven Aspekte einer privaten Beteiligung wirklich ernten zu können, dass man echte Aktien verkauft, also nicht stimmrechtslose Volksaktien, was ja mal diskutiert wurde. Und dass man am Besten auch den Privaten in Aussicht stellt, ein Aufsichtsratsmandat entscheidend mitbestimmen zu können. Denn es ist diese Kontrollfunktion, dieses Mitreden, was wir von den Privaten haben möchten. Wir sind ja auch stark abgesichert, dass sozusagen die negativen Aspekte nicht überhand nehmen können durch die Begrenzung mit den 25 Prozent. Wir haben den Beschäftigungssicherungsvertrag der nicht dazu führen wird, dass wir Entlassungen haben werden, über den normalen Stellenabbau hinaus. Deswegen sollte man wirklich hier die Privaten dann auch möglichst zu Wort kommen lassen im Konzern. Was man vermeiden sollte, sind sozusagen die Versuche jetzt über diese Regelung hinaus die vertikale Integration noch extra zu verstärken, durch Personalunionen, durch Klauseln im Beteiligungsvertrag oder in den Satzungen der beiden Gesellschaften. Man hat die Dreiviertelbeteiligung der Muttergesellschaft an der Tochterholding, das würde reichen. Man hat die vertikale Integration etwas abgeschwächt dadurch, dass man eben keinen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mehr haben wird nach der Privatisierung. Es wird natürlich in nächster Zeit ein integriertes Unternehmen bleiben, auch mit den Problemen die damit behaftet sind. Man muss dann in Zukunft darüber nach-

denken, wie man damit weiter verfahren wird. Man sollte aber nicht diese Integration jetzt weiter zementieren durch zusätzliche Regelungen allzu vieler Art, über die Beteiligung hinaus. Der zweite Aspekt auf den ich hier Wert legen möchte, nachdem man sich nun also geeinigt hat was man mit den Verkehrs- und Logistikbereichen tun möchte, sollte man auch weiter über die Infrastruktur nachdenken. Man darf den Bereich nicht links liegen lassen nach dem Motto: Da ist ja alles wie bisher, da ist ja alles gut geregelt. Es gibt da vieles zu tun und die Politik hat ja entschieden, dass sie über die Infrastruktur weiter stärker bestimmen möchte. Dann muss sie das auch tun. Ich möchte drei wichtige Themen ansprechen, die in naher Zukunft sehr wichtig sein werden. Wir haben einerseits den konzerninternen Arbeitsmarkt, der ist gut und richtig. Es geht ja darum, dass man betriebsbedingte Kündigungen vermeiden möchte, im Eisenbahnsystem insgesamt. Und daran muss sich auch die Infrastruktur beteiligen. Man sollte aber dafür Sorge tragen, dass die Infrastruktur nicht zum beliebigen Auffangbecken für Freisetzungen in den Verkehrs- und Logistikbereichen wird. Das darf nicht sein. Es ist jetzt Ihre Aufgabe als Politiker langfristig dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur effizient gestaltet wird. Das man da nicht Geld verschwendet, wie man es aus alten Bundesbahnzeiten kennt, sondern dass man da wirklich auch auf eine effiziente Verwendung der Gelder achtet. Wenn diese Auffangfunktion beliebig aufgemacht würde, im konzerninternen Arbeitsmarkt, dann würde da nichts mehr möglich sein. Der zweite sehr wichtige Punkt ist die Regulierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Da hat man im letzten Jahr etwas angeschoben, im Rahmen des damaligen Privatisierungsgesetzes, in Richtung auf eine richtige, moderne Anreizregulierung und das sollte man auch weiterführen. Ich habe hier einige Punkte angegeben in dem Papier, ich will das jetzt nicht im Einzelnen aufzählen. Das Dritte wäre die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Auch eine hervorragende Idee, an der man seit Jahren strickt, an der man aber noch etwas tun muss. Wenn man dieses alles, Regulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gemeinsam weiterführt, so dass man eine vernünftige Steuerung der Eisenbahninfrastruktur hat. Zusammen mit dieser Teilprivatisierung hätte man sozusagen wirklich einen substantiellen Schritt voran für die Eisenbahn getan.

Vorsitzender: Ganz herzlichen Dank. Insbesondere auch für die Kürze und Präzision, aber auch für die Inhalte. Herr Prof. Schäfer.

Prof. Dr. Carsten Schäfer: Herr Vorsitzender, vielen Dank meine Damen und Herren. Ich bin

ja aus der nüchternen Sicht des Handels- und Gesellschaftsrechts gefragt und um eine Stellungnahme gebeten worden und kann auch vorausschicken, dass im Grundsatz dieses Modell, was jetzt zur Debatte steht, unproblematisch ist in seiner Grundstruktur. Im Grunde würde ich sogar sagen, die sauberste Lösung. Das heißt aber nicht, dass es nicht einzelne Probleme gibt. Und diese Probleme betreffen zum einen in dem Beteiligungsvertrag die erheblichen Haftungsrisiken die sich daraus ergeben, dass die Konzernleitungsmacht letztlich auf die DB AG übertragen werden soll. Und zwar, bei gleichzeitiger Aufhebung des Beherrschungsvertrages, was ja nachvollziehbar ist, wenn man etwas an die Börse bringen will, dass das nicht in die Landschaft passt. Gleichzeitig versucht man aber etwas Ähnliches auf der Ebene diese Beteiligungsvertrages durchzusetzen. Und das scheint mir in zweierlei Hinsicht problematisch. Ersten, es bedingt ein Unwirksamkeitsrisiko, denn solche verdeckten Beherrschungsverträge – davon sprechen wir im Konzernrecht – man kennt das jetzt gerade aktuell aus dem Komplex HVB/Unikredit. Das Landgericht München hat so etwas gerade entschieden. Einen verdeckten Beherrschungsvertrag sehr interessant, also einmal ein Wirksamkeitsrisiko, das müsste eigentlich der Hauptversammlung vorliegen. Andererseits bedarf es der Eintragung ins Handelsregister. Ja, das mag man noch als unproblematisch ansehen, vor allem aber bedingt es ein erhebliches Haftungsrisiko zu Lasten der Mutter, also der AG, denn es ist zwar noch nicht höchstrichterlich entschieden, das wird aber verbreitet diskutiert und auch von der herrschenden Meinung angenommen, dass die Mutter analog den Regeln zum Aktienkonzernrecht nach § 302 Aktiengesetz hier für sämtliche Verluste der Tochter, das wäre also die DB ML AG, aufkommen muss. Das ist also ein erhebliches Risiko, was sich aus dem jetzigen Vorgehen festschreiben und der Konzernleitungsfunktion in dem Beteiligungsvertrag ergibt. Hinzu kommt das diese Wirkung noch verstärkt wird, durch die Vorstandsdoublemandate die schon für sich gesehen problematisch sind, aber auch in diesem Zusammenhang das Haftungsrisiko deutlich erhöhen. Das ist also ein Problem, dem man meines Erachtens noch abhelfen sollte. Es scheint mir auch keineswegs unumgänglich zu sein, dass man hier diese Konzernleitungsfunktion in der Weise festschreibt durch so einen verdeckten Beherrschungsvertrag, denn die 75 Prozent bleiben ja in jedem Fall enthalten. Der zweite Punkt sind eben diese Doublemandate. Sie haben einerseits eben bedingt dieses Haftungsrisiko in dem Zusammenhang, das ist ja durchaus ernst zu nehmen. Zum anderen bedingen sie aber auch Interessengegensätze, natürlich. Zum einem ist herrschende Meinung, dass solche

Vorstände gewissermaßen jeweils vergessen, wenn sie in einem Unternehmen Entscheidungen treffen, dass sie auch noch Vorstand eines anderen Unternehmens sind. Das verlangt gewissermaßen eine gesplante Persönlichkeit und bringt die Mandatsträger dadurch in eine Pflichtenkollision. Nun mögen Sie damit ja einverstanden sein und das auch als solche nicht so drastisch sehen. Aber es ist natürlich auch deswegen problematisch, weil ja die Wahrnehmung der Beteiligungsrechte in der Tochter, das wäre die DB ML AG, durch den Vorstand der Mutter erfolgt. Und das ist natürlich schon aus diesem Grunde nicht ganz ideal, wenn gewissermaßen der Vorstand mittelbar über den Aufsichtsrat der Tochter sich selbst kontrolliert. In dem Sinne sind also Vorstandsdoublemandate immer kritisch zu sehen. Die herrschende Meinung betont das auch immer wieder. Allerdings gibt es dann auch relativ wenige Kollegen, die sich so weit aus dem Fenster lehnen zu sagen: Das ist per se verboten. Soweit wird man nicht gehen können. Es ist also aktienrechtlich zulässig, wenn auch bedenklich, das muss man sehen. Also auch sozusagen unternehmenspolitisch nicht gerade die Ideallösung, darüber ist man sich völlig einig. Aber es bedingt eben zusätzlich auf jeden Fall Haftungsrisiken. Nicht nur allein im Zusammenhang mit diesen Problemen „verdeckter Beherrschungsvertrag“, sondern auch unabhängig davon, selbst wenn man das anders sehen wollte. Und wenn man diesen Beteiligungsvertrag entsprechend ändern wollte, würde es Haftungsrisiken bedingen, weil dann ja die Regeln des faktischen Konzerns bleiben. Hier nimmt man an, dass das Mutterunternehmen immer haftet, für alles was sein Vorstand der zugleich Vorstand des Tochterunternehmens ist, unten sozusagen veranlasst. Also da gibt es die Haftung aus §§ 311/317, übrigens auch eine persönliche Haftung der Organmitglieder, was vielleicht wiederum nicht so als problematisch angesehen wird, für alle Maßnahmen die letztlich unten nachteilig auf dem Doublemandat beruhen, also letztlich auf dem Vorstandshandeln. Also das ist auch ein Problem. Das heißt, es ist keine saubere Lösung aus Sicht der Corporate Governance, wenn auch nicht strikt verboten, bedingt aber in jedem Fall erhebliche Haftungsrisiken für das Mutterunternehmen, also die DB AG. Dann als dritten Punkt möchte ich diese Versuche kurz kommentieren, die jetzige Konzernstruktur einzufrieren. Die sollen ja einerseits auf gesellschaftsrechtlicher Ebene erfolgen in der Satzung und in dem Beteiligungsvertrag selbst, und zum anderen durch diesen Tarifvertrag zur Struktursicherung. Nun, auf aktienrechtlicher Ebene – ich kürze das etwas ab – ist das zwar auch nicht unproblematisch, dass sozusagen ein Aktionär – das wäre hier die DB AG – sich verpflichtet seiner Tochter

gegenüber, die Aktien nicht zu verkaufen. Es gibt starke Stimmen die sagen, so etwas geht gar nicht, sowieso nicht mit gesellschaftsrechtlicher Wirkung, aber auch nicht mit schuldrechtlicher Wirkung. Ich würde mich dem auch anschließen. Dennoch die herrschende Meinung lässt es immerhin zu, dass man eine Art schuldrechtliche Vinkulierung der Aktien macht. Das ist also die Botschaft, es ist auch nicht unproblematisch, aber wohl machbar. Weniger problematisch erscheint mir noch, auf Ebene der Satzung der DB AG festzuschreiben, dass diese gewissermaßen mindestens eine Dreiviertelmehrheit sozusagen bei der Tochter behält, das geht. Aber natürlich kann man eine solche Satzung auch wieder ändern, es gibt hier eine solche Festschreibung der Struktur ja nicht, zumal solche Regelungen oder solche Verpflichtungen selbstverständlich nur schuldrechtlich wirken könnten und nicht etwa die spätere Satzungsänderung ersetzt. Sehr interessant finde ich dann die Regelung im Struktursicherungstarifvertrag. Der – ja ich weiß, Sie finden das auch im TSS 7 – versucht das dann auch auf der Ebene abzubilden. Das ist per se nicht unproblematisch, ich kürze das ab, wirkt aber jedenfalls nicht normativ, so dass man hier also immerhin kein Streikrecht befürchten muss, wenn es hier tatsächlich zu Verstößen kommen sollte, die ja dann im Schiedsverfahren festgestellt werden sollen. Vielen Dank, ich will meine Zeit nicht zu sehr überschreiten und gebe weiter.

Vorsitzender: Ganz herzlichen Dank, Prof. Schäfer. Herr Elste.

Günter Elste: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Die Bahnreform und das Regionalisierungsgesetz haben einen Wettbewerb auf der Schiene ermöglicht, der zu steigenden Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr, sowie zu wachsenden Schienengüterverkehrsleistungen geführt hat. Die Fortsetzung dieses Erfolgskurses ist im Hinblick auf den Klimaschutz und die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Wirtschaftsstandorte zwingend erforderlich, weil sonst für die Zukunft ein Kollaps des deutschen Verkehrssystems vorprogrammiert ist. Die Bewältigung weiterwachsender Personen- und Güterverkehre auf der Schiene erfordert aber die Herstellung und den Erhalt eines intakten Bestandsnetzes, sowie Neubauinvestition zur Engpassbeseitigung in den Knotenpunkten und auf den Hauptstrecken des Schienennetzes. Das hier zur Diskussion stehende Holdingmodell der Bundesregierung zur Teilprivatisierung, ist aus der Sicht des VDV geeignet diesen eben genannten gesamtwirtschaftlichen- und ökologischen Handlungserfordernissen bei einer entsprechenden Ausgestaltung und Realisierung Rechnung zu tragen. In die-

sem Sinne sind aus der Sicht unsers Verbandes insbesondere nachfolgende Punkte von besonderer Bedeutung. Bei der Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur, das heißt, des Netzes, der Station, Serviceeinrichtung und der netzbezogenen Energieversorgung zu dem vollständig im Eigentum des Bundes befindlichen Teil der Deutschen Bahn muss auch die Erfüllung der vom VDV bereits in der Ausschussanhörung am 1. Juni 2006 dargelegten Forderung mit berücksichtigt werden. Das sind insbesondere die Fragen des diskriminierungsfreien Zugangs aller Nutzer zum Netz und seinen Infrastruktureinrichtungen, die Sicherung der Strecken und regional netzspezifisch definierte Qualität und Kapazität des Netzes durch entsprechende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Berücksichtigung der Interessen aller Netznutzer bei der Netzentwicklung durch angemessene Beteiligung an den Aufsichtsgremien der netzbezogenen Infrastrukturgesellschaften. Meine Damen und Herren, nach den Absichten der Bundesregierung soll der Veräußerungserlös aus der hier vorgeschlagenen Teilprivatisierung Verwendung finden, für ein Innovations- und Investitionsprogramm für den Schienenverkehr, bei einer Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG und wie es so lapidar heißt, für den Bundeshaushalt. Aus der Sicht des VDV und ich betone das als Branchenverband des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs, lassen die genannten gesamtwirtschaftlichen- und ökologischen Handlungserfordernisse es zweckmäßig erscheinen, den für die Konsolidierung des Bundeshaushalts vorgesehenen Teil der Privatisierungserlöse besser stattdessen direkt zur Finanzierung des unabwendbaren dringlichen Investitionsbedarfs des Schienennetzes einzusetzen. Nach Auffassung des VDV ist ein zusätzliches – ich betone zusätzliches – Investitions- und Innovationsprogramm für den Schienenverkehr längst überfällig. Angesichts des gegenwärtigen Netzzustandes und der ist keineswegs befriedigend, sowie der steigenden Schienenverkehrsnachfrage sollte im Übrigen die Finanzausstattung des Bestandsnetzes durch den Bund nicht höchstens sondern mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich betragen. Meine Damen und Herren, ich sage das nicht aus Spaß. Unsere Branche ist äußerst besorgt, dass der notwendige Ausbau der Kapazität des Schienennetzes keineswegs mit der Dynamik der Verkehrsaufkommensentwicklung Schritt hält sondern vielmehr deutlich da hinterher hinkt. Eine weitere Verzögerung der Entscheidung über die Finanzierung eines zusätzlichen Investitionsprogramms für das Schienennetz würde die Problemlage insbesondere auf den Zu- und Ablaufwegen der Seehäfen sowie auf den Hauptstrecken weiter verschärfen, anstatt durch die Beseitigung von Engpässen die blo-

ckierten Durchsatzkapazitäten des Netzes zügig zu mobilisieren. Last but not least meine Damen und Herren, die DB AG braucht endlich Klarheit über die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Konzerns zur effizienten Erfüllung der ihr zugeordneten Aufgaben als Infrastrukturbetreiber, aber auch als maßgebliches deutsches Schienenverkehrsunternehmen in einem sehr dynamischen Markt. Der VDV appelliert deshalb nachdrücklich an die politischen Entscheider, nun auch wirklich zeitnah zu entscheiden. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ich darf jetzt das Wort Herrn Krauß geben.

Lothar Krauß: Herr Vorsitzender, recht herzlichen Dank. Meine Damen und Herren, ich möchte mich mit meinem Beitrag auf die Erfahrung die man mit 34 Berufsjahren als Eisenbahner erlebt hat, reduzieren. Das heißt auf die Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten bei der Bahn. Wir sehen in dem vom Bundeskabinett vorgenommenen Grundsatzbeschluss zur Teilprivatisierung eine solide Grundlage, um unsere Hauptforderungen, nämlich zum einen das Geschäftsmodell eines verzahnten Konzerns und zum zweiten die Beschäftigungssicherung und auch einen konzernweiten Arbeitsmarkt weiterzuführen. Gerade der faktische Konzern, das heißt der integrierte Konzern mit einer Infrastruktur, Obergesellschaft und einer Personen- und Güterverkehrs- und Dienstleistungstochter ist für uns die Voraussetzung, dass der konzernweite Arbeitsmarkt funktioniert. Ich will Ihnen das an einem Beispiel erläutern. Es gibt zurzeit und es wird auch in der Zukunft, innerhalb des Bahnkonzerns unterschiedliche Sparten geben. So erleben wir zum Beispiel, dass durch Ausschreibungsverlust im Schienenpersonennahverkehr Mitarbeiter freigesetzt werden. Es macht wenig Sinn, diese freigesetzten Mitarbeiter dem allgemeinen Arbeitsmarkt zur Verfügung zu stellen, oder sie längere Zeit ohne Beschäftigung im Konzern irgendwo zu parken. Sinn muss es sein, sie an anderer Stelle innerhalb des Konzerns unmittelbar wieder in Beschäftigung zu bringen. Das heißt, Ziel unseres Tarifvertrages ist, dass das Thema „Arbeitslosigkeit“ – und das meine Damen und Herren, kostet immer Geld – gar nicht erst entsteht. Das heißt es macht keinen Sinn, montags einen Mitarbeiter im Nahverkehr zu entlassen und am Freitag für den Bereich Service- und Dienstleister eine Ausschreibung zu tätigen. Deshalb brauchen wir innerhalb des Konzerns ein einheitliches Arbeits- und Personalrecht. Und das Entscheidende ist, wir brauchen einen Konzern, der auf alle Sparten einschließlich deren Tochterunternehmen einen ganz bestimmten personal- und hoheitsrechtlichen Zugriff hat. Denn – um das einmal so zu

formulieren – natürlich möchte jeder Bereich – ich bleibe jetzt mal beim Zugpersonal im Fernverkehr – attraktive junge Damen einsetzen, die dort im Servicebereich tätig sind. Aber man muss auch einem 52-jährigen Mitarbeiter, der an anderer Stelle seine Tätigkeit verloren hat, eine Chance geben innerhalb des Konzerns wieder zu arbeiten. Und genau das geht nur mit einem konzernweiten Arbeitsmarkt. Meine Damen und Herren, wir haben deshalb einen Tarifvertrag abgeschlossen, der genau dieses Modell auch in Zukunft absichert. Wir haben auf dieser Grundlage einen langfristigen Vertrag, der die Beschäftigung für die Beschäftigten bis 2023 sichert, abgeschlossen. Wir wissen sehr wohl, dass in der Politik sich Mehrheiten verändern können und wir wissen nicht, wie zukünftige Parteien oder wie zukünftige Bundesregierungen über die weitere zukünftige Entwicklung der Bahnreform entscheiden. Deshalb war es für uns wichtig, zentrale Elemente auch in diesem Tarifvertrag zu verankern. Wir haben mit dem Bahnvorstand vereinbart, dass er dauerhaft die Mehrheitsanteile an der Personen- Güter- und Dienstleistungssparte hält und nicht nur an den Obergesellschaften sondern auch an den Tochtergesellschaften. Das war für uns ganz entscheidend, dass nicht nur die Dachgesellschaft gesichert ist, sondern auch die darunterliegenden. Wir haben einen Vertrag geregelt nachdem für alle Beschäftigten, egal in welchem Bereich sie arbeiten, die Dienstleistungen einheitlich wahrgenommen werden. Das heißt Bildung, Weiterentwicklung, Unternehmensschutz, aber auch die Übernahme unserer Auszubildenden darf in Zukunft nicht auf eine einzelne Sparte ausgerichtet sein, sondern auch die jungen Menschen haben einen Anspruch darauf im Gesamtkonzern, das heißt von der Infrastruktur bis zur Verkehrssparte übernommen zu werden. Und nur eine Anmerkung: Wir haben zurzeit ca. die Hälfte der Mitarbeiter die ihren Arbeitsplatz verlieren, aus dem Bereich Infrastruktur. Und die andere Hälfte – fast genau 50 Prozent – kommen aus dem Bereich der Verkehrs- und Gütersparte. Das heißt genau dieser Effekt, dass wir die Summe haben und über die Summe freiwerdende Mitarbeiter in Zukunftssparten einsetzen können, ist eigentlich das Geheimnis des Ganzen. Wir wissen, dass Tarifverträge endlich sind. Wir wissen, dass man Tarifverträge kündigen kann. Sollte dies der Fall sein, sind wir sehr wohl der Auffassung, dass wenn sie denn keine Nachwirkung haben, dass es dann die Möglichkeiten des Tarifvertragsgesetzes gibt. Aber soweit wollen wir es nicht kommen lassen. Recht herzlichen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Krauß. Ich darf als nächsten Herrn Böttger bitten.

Prof. Dr. Christian Böttger: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Aus meiner Sicht ist zuerst einmal die Einigung über die Teilprivatisierung der DB zu begrüßen, einfach in dem Sinne, dass es etwas Unsicherheit von den Mitarbeitern, von dem Management und von allen Marktbeteiligten nimmt. Allerdings ich sehe im Detail an einigen Stellen noch Handlungsbedarf, was die Ausgestaltung angeht. Ich glaube das, auch wenn die Infrastruktur nicht Teil der Privatisierung wird – was ich für sehr gut und vernünftig halte –, dass natürlich die Regulierung des Infrastrukturzugangs weiterhin ein erhebliches Thema bleibt, dessen man sich annehmen muss. Wenn man mal ganz kurz darauf blickt wer investieren wird, ich glaube, dass der Kollege Holzhey dazu gleich noch etwas sagen wird. Ich sehe das insofern ein bisschen kritisch, weil ich glaube, dass die angestrebten Privatisierungserlöse doch sehr sportlich gerechnet sind. Wenn man sich das mal anschaut, was so ein normaler Investor – ich sage mal so ein klassischer Fonds – was der also erwartet, mit den Abschlägen die aufgrund dieser Corporate Governance Strukturen sich ergeben werden, dann habe ich also so meine Zweifel, ob man die Zahlen, die da im Raum stehen, erreichen wird. Es gibt sicherlich zwei Gruppen, die das ein bisschen anders sehen. Das eine sind eben ausländische Staatsfonds. Ich glaube das ist eine sehr generell politische Frage, ob man das will. Ich meine die RZD, die russische Staatsbank hat ja bereits Interesse geäußert und die veröffentlichten Stellungnahmen legen den Eindruck nahe, dass es der DB AG, der DB Führung gar nicht so unlieb wäre. Ich glaube das ist wirklich eine Frage der politischen Bewertung. Das zweite ist, dass natürlich auch so eher aktivistische Shareholder sich dafür interessieren könnten mit dem Ziel, die nächsten Jahre weiterzubohren, ob man nicht die Struktur doch noch ein bisschen aufgelöst bekommt und dann das eine oder andere rausverkaufen kann, was im Zweifelsfall noch einmal profitabel ist. Nun also stellen Sie sich mal vor, dass man über Jahre irgendwelche Shareholder hat, die bei der Deutschen Börse AG, oder wie jetzt bei TUI Hapag Lloyd, die dann also bohren und das Unternehmen versuchen unter Druck zu setzen. Das passiert ja nicht nur gesellschaftsrechtlich, sondern das passiert auch über die Politik und über die Medien. Dagegen spricht vielleicht, dass man sagt, die haben im Allgemeinen nicht so viel Atem, dass sie sagen, sie haben drei, vier Jahre Lust sich damit auseinanderzusetzen. Die probieren es ein halbes Jahr und wenn es nicht funktioniert, dann steigen sie wieder aus. Aber die Gefahr besteht sicherlich. Ich glaube die beiden genannten Investorengruppen sind eigentlich nicht die, von denen das DB Management oder auch die Politik eigentlich träumt.

Das Hauptthema ist bereits angesprochen worden von Herrn Mitusch und Herrn Elste, das ist aus meiner Sicht eigentlich das Thema „Sicherung der Infrastruktur“. Es ist aus meiner Sicht richtigerweise gesagt worden, die Infrastruktur wird nicht mit privatisiert. Ich glaube das ist ein staatliches Monopol, das auch in staatlicher Hand bleiben sollte. Allerdings ist das derzeitige Regulierungsmodell und Planungsmodell nach meiner Überzeugung heute nicht besonders gut und mit diesem Entwurf wird es auch nicht besser. Sondern man lässt es eigentlich so laufen wie bisher, mit ein paar kleinen Änderungen. Ich halte es deswegen für ganz zentral, dass also die LuFV und der Infrastrukturzustandsbericht tatsächlich auch parlamentarisiert werden. Das steht ja in den Entwürfen so drin, allerdings mit einer gewissen Vagheit. Und ich sehe also, was die bestehenden LuFV-Entwürfe angeht, durchaus noch Nachbesserungsbedarf. Ich glaube das muss also klar sein, dass es keine Elemente geben darf, die die DB anreizen eigentlich weitere Infrastruktur stillzulegen. Der letzte Entwurf beinhaltet nach wie vor solche Anreize, dass man sagt, die DB kann Strecken stilllegen und bekommt dafür das gleiche Geld. Und das ist für jeden doch erst mal attraktiv, dass ich sage, ich kriege das gleiche Geld für meine Leistung und muss dafür weniger Leistung erbringen. Das ist offensichtlich eine Möhre, die in die falsche Richtung hängt. So etwas sollte aus meiner Sicht unbedingt gestrichen werden. Ich glaube es gibt also noch Verbesserungsbedarf was die Verfahren zur Qualitätsmessung, zur Berichtslegung und die Regelungen bei der Zielverfehlung angehen. Es ist auch wichtig, der Punkt ist derzeit ja immer noch offen, dass sichergestellt wird das die Mittel, die die DB AG selber einbringen muss für Ersatzinvestitionen und für die Instandhaltung, dass die so festgeschrieben werden, dass also auch langfristig die Infrastrukturqualität gesichert ist und nicht sozusagen ein schleichender Verfall und ein schleichendes Aus-cashen der Eisenbahninfrastruktur erfolgt. Das ist der Hauptpunkt, wo ich mir also Sorgen mache. Ich kann eigentlich Herrn Elste nur zustimmen, dass man sagt, es sollte natürlich ein möglichst großer Teil der Privatisierungserlöse tatsächlich auch für den Ausbau der Infrastruktur verwendet werden. Nach meiner Überzeugung wäre es auch wichtig, dass das Parlament sich dieses Themas annimmt. Der jetzige Entwurf sieht also vor, dass man sagt, die DB nimmt also ein Drittel und soll damit vor allem solche Infrastruktursachen machen, aber ich fände es nicht unvernünftig, dass das Parlament auch sagt, wir möchten hier also Einfluss nehmen und sicherstellen, dass hier jetzt tatsächlich einmal Projekte angegangen werden, die aus öffentlicher Sicht von Bedeutung

sind. Ich glaube das wäre also ganz wichtig. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Prof. Böttger. Jetzt würde ich Herrn Weselsky bitten.

Claus Weselsky: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, recht herzlichen Dank für die Einladung zur heutigen Anhörung. Im Namen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer möchte ich die Gelegenheit nutzen, im Rahmen der heutigen Anhörung unsere Position darzulegen und dabei auf einige Sachverhalte hinzuweisen, die nach unserer Auffassung zwingend beachtet werden sollten. Unsere generelle Auffassung zur geplanten Teilprivatisierung der Mobility- und Logistik AG ist hinlänglich bekannt und wurde bereits vom damaligen Bundesvorsitzen Manfred Schell, im Rahmen der Anhörung vor diesem Gremium am 9. April umfänglich dargelegt. Seitdem hat sich nichts ereignet, was die GDL davon überzeugen konnte, dass der eingeschlagene Weg der Bundesregierung im Sinne der Beschäftigten dieses Konzerns und im Sinne eines verestigten und verbesserten Eisenbahnverkehrs wäre. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass sich der Fernverkehr weder in der Richtung entwickelt, die Gewinnprognosen des Vorstandes der DB zu erreichen, noch dass der Fernverkehr in seiner Qualität und Quantität erhalten werden kann. Bereits heute ist festzustellen, dass die Verkehrsleistung im Fernverkehr im Jahr 2007 unter der des Jahres 1994 liegt. Darüber hinaus sind die Reisendenzahlen seit dem Jahre 2000 von 145 Mio. Reisenden auf 119 Mio. Reisende im Jahr 2007 zurückgegangen. Die Auslastung der Züge liegt seit Jahren zwischen 40 und 43 Prozent. Die daraus abgeleitete Schlussfolgerung unsererseits heißt deshalb: Nach dem Einstieg der privaten Investoren zeigt die zu erwartende Entwicklung ganz klar in Richtung Überprüfung auf Rendite, Angebotsreduzierung aufgrund nicht vorhandener Wirtschaftlichkeit und im Ergebnis verstärkter Rationalisierung und damit einhergehendem Arbeitsplatzabbau im Bereich der Transportgesellschaften. Hiervon sind dann im besonderen Maße die von der GDL vertretenen Lokomotivführer und Zugbegleiter betroffen. Angesichts einer solchen Prognose vermögen wir als Gewerkschaft nicht nachzuvollziehen, warum der von TRANSNET und GDBA abgeschlossene Struktursicherungstarifvertrag eine ausreichende Grundlage zu Interessensvertretung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner darstellen sollen. Wir haben als GDL übrigens bis einschließlich heute nicht verstanden, wieso die Regierungskoalition vom Einverständnis der Tarifvertragsparteien ausgeht. Im Punkt fünf des Antrages wird ganz klar auf die Einigung der Tarifvertragsparteien

abgestellt und diese vorausgesetzt. Die GDL möchte an dieser Stelle darauf eindeutig zum Ausdruck bringen, dass wir bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Verhandlung geführt haben und auch keine Einigung über die Sicherung der Lokomotivführer im Konzern DB AG nach einer Teilprivatisierung erzielt haben. Wir können Ihnen auch jetzt schon mitteilen, dass die GDL nicht bereit ist, ein vergleichbares Papier wie TRANSNET mit dem Struktursicherungsstarifvertrag geschaffen hat, zu verhandeln und zu unterzeichnen. Nach unserer und der Bewertung einiger Sachverständiger, ist der abgeschlossene Tarifvertrag, welcher angeblich die Beschäftigungssicherung bis ins Jahr 2023 fortschreibt, nichts als „weiße Salbe“. Es kann von uns nicht erwartet werden vergleichbares zu verhandeln und auch noch zu unterzeichnen. Wir werden deshalb im Rahmen der anstehenden Verhandlung nicht nur versuchen sondern tatsächlich auch erreichen, dass der Preis für eine offensichtlich erneut notwendige Beschäftigungssicherung nicht allein von dem Arbeitnehmer bezahlt werden muss. Es ist aus unserer Sicht nicht vermittelbar, wenn nach mehr als 10 Jahren Sanierungsphase und Verlust von mehr als 200.000 Arbeitsplätzen, die Eisenbahner erneut den durch den Einstieg von Finanzinvestoren entstehenden Arbeitsplatzabbau selbst finanzieren sollen. Meine sehr verehrten Damen und Herren, es sei mir an dieser Stelle gestattet, auch wenn sich diese Anhörung nicht mit den Personalien der DB AG zu befassen hat, auf die sich immer wieder wandelnde Position der anderen Eisenbahnergewerkschaften hinzuweisen. Die GDL hat von Beginn an die Art und Weise des Umgangs mit der Privatisierung und die immer wieder erkennbare Einheit zwischen TRANSNET und dem Vorstand der DB AG kritisiert. Offensichtlich wollte es niemand sehen und hören, bis es dann ganz offensichtlich wurde. Die Empörungswelle in diesem Land ist sicherlich jedem bekannt und es wurden vielfach die inneren Zusammenhänge bewertet. Aber niemand sollte glauben, dass die betroffenen Eisenbahner keine Bewertung vorgenommen haben. Im Gegenteil, ihnen wurde faktisch über Nacht die Augen geöffnet und nun sehen sie den Kurs ihrer Gewerkschaft sehr deutlich und deshalb auch mehr als kritisch. Nach dem Abgang des ehemaligen Vorsitzenden der TRANSNET hat die GDL nichts unversucht gelassen, um gemeinsam mit den beiden anderen Gewerkschaften intensiv die Arbeitnehmerinteressen zu vertreten. Ziel war dabei, die neue Führung der TRANSNET für eine Zusammenarbeit zu gewinnen. Das Ergebnis wird Ihnen heute im Rahmen der Anhörung bildlich vor Augen geführt. Gegensätzlicher kann man es kaum zum Ausdruck bringen. Und so werden es auch die Arbeitnehmer im Konzern DB AG verstehen, bewerten und entsprechend reagieren. Konträ-

re Standpunkte sind im Grunde auch überhaupt kein Problem und jeder kann damit entsprechend umgehen. An dieser Stelle zeigen sie jedoch eine gefährliche Konstellation, welche im Ergebnis zu einer Zerreißprobe unter den Eisenbahnern führen könnte. Wir wissen mit Sicherheit, dass eine Vielzahl von einfachen Mitgliedern, aber auch maßgeblichen Verantwortungsträgern der TRANSNET ihren Vorstand eindringlich aufgefordert hat, den Kurs bei der Privatisierung umgehend zu ändern und keinesfalls den bisher eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Es ist aber nicht unsere Aufgabe die Interessen der TRANSNET-Mitglieder zu vertreten. Wir vertreten die Interessen der GDL-Mitglieder und dabei werden wir nichts unversucht lassen, die vorhersehbare Entwicklung aufzuzeigen und uns entsprechend dagegen zu wappnen. Und genau in diesem Prozess wird es zu erheblichen Spannungen kommen. Klar ist das unser Vorgehen den tatsächlichen Wert des heute vorliegenden Struktursicherungsstarifvertrags zum Vorschein bringen wird. Insoweit lassen Sie mich trotz alledem klar und deutlich zu Ausdruck bringen, dass die GDL nicht generell gegen Privatisierung vorgeht und auch das Wohl eines qualitativen und quantitativ hochwertigen Eisenbahnverkehrs im Sinn hat. Wir sind der festen Überzeugung ohne Eisenbahnverkehr und ohne Eisenbahnerinnen und ohne Eisenbahner kann und wird dieses Land in der Zukunft nicht den ökologischen Anforderungen gerecht werden. Deshalb ist es aus unserer Sicht unerlässlich, auch das Tarifniveau innerhalb der DB AG zu beachten. Ich habe zwei Punkte die bemerkenswert sind. Erstens: Bereits jetzt versucht der Bahnvorstand durch Ausgründung von ca. 30 Gesellschaften im Regionalverkehr das von uns geschaffene Tarifniveau des Lokführertarifvertrags zu unterlaufen. Zweitens: Durch gezielten Einsatz neu eingestellter Lokführer und Zeitarbeitsfirmen versucht der Arbeitgeber das von uns im vergangenen Jahr erkämpfte Tarifgebiet und Tarifniveau gezielt zu umgehen. Nach unserer Überzeugung ist die derzeitige Vorgehensweise weder in Ihrem noch im Interesse der Eisenbahner. Insoweit geht die GDL hier doch zur Recht davon aus, dass beim Einbinden privater Investoren sich diese Situation erneut verschärfen wird. Ich darf mich recht herzlich für die Aufmerksamkeit bedanken.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Weselsky, Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Vielen Dank Herr Vorsitzender. Vielleicht zwei Vorbemerkungen. Ich dachte eigentlich für KCW GmbH zu sprechen, jetzt bin hier für den Verein des lautereren Wettbewerbes. Das ist mir aber auch sehr sympathisch. Aber das nur zur Klarstellung. Zweitens:

Nach sechs Vorrednern ist es schwer noch etwas Kluges zu sagen, weil ja schon sehr viel Kluges dabei war. Ich werde es trotzdem versuchen. Wenn diese Woche zu Ende geht, werden wir vermutlich einen politischen Beschluss in Richtung Teilprivatisierung haben. Ich möchte aber daran erinnern, dass die Umsetzung noch ein ganz anderer Akt ist, der auch sehr viel komplexer werden könnte. Ich sehe vor allen Dingen zwei Hindernisse, die DB AG noch in diesem Jahr zu privatisieren. Das eine ist das EU Beihilfeverfahren. Ein Themenfeld das – mir scheint es so zumindest – geflissentlich politisch unterdrückt wird, weil es sehr unangenehm ist. Wenn die Kommission so O-Ton aus einem Ministerium eines betroffenen Landes da ernsthaft vorgeht, dann ist aus meiner Sicht der Börsengang erledigt, weil der Nukleus der Equity Story wie Morgan Stanley sagte, zusammenbricht. Aber wir werden sehen. Der politische Druck aus der Bundesregierung ist hoch. Dennoch wird das nicht so viel ändern, weil es ja immer dann noch die EUGH-Perspektive gibt und erst dann wird man wissen und kann auch der Investor genau wissen, wie er die Abschlüsse einpreist. Der zweite Aspekt ist: Selbst wenn die Privatisierung klappt wird man sehen, dass die Erlöse selber relativ gering ausfallen, das hat Herr Böttger schon angedeutet. Ich tippe auf 3,5 bis 4 Mrd. Euro. Das könnte man jetzt auch schön herrechnen. Mit Sicherheit kann es nicht sein, dass man Beträge in die Welt setzt, die vorher für 49 Prozent greifen. Also das Erstaunliche ist ja in letzter Zeit, dass Privatisierungserlöse immer steigen, obwohl die Privatisierungsmasse immer geringer wird. Das Netz fällt raus und dann sind es nur noch 24,9 Prozent, aber jetzt plötzlich 6 bis 8 Mrd. Euro. Das wird sicher nicht eintreten. Davon abgesehen nehme ich aber das Holdingmodell zur Kenntnis. Es ist wesentlich besser als das, was vorher diskutiert wurde. Warum ist klar. Weil die Infrastruktur eben nicht Teil der Privatisierungsmasse wird, damit der Renditedruck auch nicht unmittelbar auf ihr lastet. Man fragt sich nur, warum man diesem Umweg nicht hätte vermeiden können und schon von drei Jahren auf das Holdingmodell zu springen. Denn darüber war sich eigentlich jeder einig, nur ganz wenige hatten das nie begriffen, aber gut manchmal dauert es ein bisschen länger. Ich erinnere noch einmal was alles vorgehalten wurde. Alles jetzt Makulatur, aber gut, das haben wir immer gesagt. Was sicher klar ist, das Holdingmodell ist der sichere Einstieg in die Vollprivatisierung. Die rote Linie von 24,9 Prozent ist niemals zu halten. Das wird ja auch praktisch jetzt schon offen eingestanden. Wenn quasi die Wahlempfehlung der Schutzmechanismus sein soll, genauso ist der Struktursicherungsvertrag in der Tat „weiße Salbe“. Da sind so viele Schlupflöcher drin, dass man da prob-

lemlos rauskommt. Das muss auch eigentlich so sein, weil der Eigentümer immer die letzten Primat hat. Ich glaube aber, dass das Holdingmodell an einer ganz anderen Sollbruchstelle auseinander bricht eines Tages, das hängt in der Tat noch ein bisschen von der Aggressivität des Investors ab. Nämlich horizontal innerhalb der Transportgesellschaft. Das was wir auch bei den Abschlüssen sehen werden, wird dann irgendwann einmal zur Sprache kommen, nämlich dass Personen- und Güterverkehr nichts miteinander zu tun haben. Die ML AG ist ja ein völliges Artefakt, das im globalen Maßstab auch kaum irgendwelche anderen Präzedenzfälle hat. Was haben Personenverkehr und Güterverkehr gemeinsam, außer der gemeinsamen Trassenutzung? Aber das ist vergleichsweise trivial, das kann man auch anders regeln. Und der Investor wird sehr schnell feststellen, dass er ganz andere Werte heben kann, wenn er das einzeln versilbert. Ob er das dann politisch bewerkstelligt, das wird man sehen. Aber man kann da systematisch daraufhin arbeiten. Als Berater gebe ich zu, hätte ich Lust da mitzuarbeiten, auch wenn es eine zynische Perspektive ist, weil ich ja gegen die jetzige Privatisierung bin, in der jetzigen Form. Sicher ist es auch ein Vorteil, dass die Doppelmandate jetzt zumindest perspektivisch schon eingeschränkt werden. Dazu hat Herr Schäfer schon das Meiste gesagt. Was auch nicht zu unterschätzen ist, aus Wettbewerberperspektive ist, dass der Ratingvorteil durch die Privatisierung, gerade in der ML AG etwas reduziert wird. Das darf man nicht unterschätzen. Wenn Sie bei Ausschreibungen aktiv sind und zurzeit ist die DB mit Abstand der aggressivste Anbieter am deutschen Markt, dann sehen Sie, dass bei bis zu 70 Prozent Anteilen der Wertschöpfungskette es wirklich schon um 10 Prozentpunkte geht, das ist ja völlig klar. Und wenn dann die eben nicht mehr mit AA oder so agieren können, ist das schon sehr wichtig. Aber die Nachteile des Holdingmodells überwiegen in meiner Nettobilanz, vor allen Dingen wegen des Fernverkehrs. Der Fernverkehr wird dramatische Folgen erleben, Herr Weselsky hat das schon angedeutet. Nicht sofort, das dauert natürlich ein bisschen. Es gibt auch noch kein jetzt schon verabredetes Stilllegungsprogramm. Wenn das immer entgegengehalten wird, das ist trivial, das haben wir auch nie gesagt. Aber der Renditedruck als solcher, die Logik eine Linienerechnung Stück für Stück anzuwenden und alles auszukehren, was nicht die bestimmte Vorgabe erfüllt, ist unaufhaltsam. Wie soll der Vorstand anders handeln? Er würde sich ja Aktienrechtlich strafbar machen. Und das wird zur Folge haben, wir haben es ja in einem Gutachten prognostiziert, dass ca. 50 Prozent vielleicht auch noch etwas mehr, des heutigen IC-Verkehrs

abgeschafft werden. Ich meine, man kann das schon aus der Fahrzeugbestellung erkennen. Da bestellt die DB jetzt 100 bis 120 neue ICE's im Prinzip auf der Basis des Plattformkonzeptes. Wenn die aus acht Wagen bestehen, dann haben Sie jetzt vielleicht 800, 900 neue. Die DB hat im Moment 1600 Reisezugwagen, davon sind aber schon 300, 400 – schätze ich mal – auf Halde. Sie will aber mit diesem Konzept vor allen Dingen auch IC eins und zwei ersetzen. Also Sie sehen, das geht einfach nicht auf. Da wird etwas unter den Tisch fallen. Und wenn man mal so ein Eisenbahnerforum guckt, das ist immer sehr interessant, weil da DB'ler anonym schreiben, die jetzt gerade in der Fahrplanrunde beteiligt sind, da werden Sie feststellen, dass Bad Nauheim abgeklemmt wird. Gut, da kann man sagen, das ist auch nur ein Stadt mit einem Halt. Aber im nächsten Jahr ist schon angekündigt, dass die ICE-Strecke Hamburg Richtung Karlsruhe, die jetzt noch auf der Altstrecke fährt, also zum Beispiel Orte wie Kreiensen-Nordheim, das ganze Weserbergland und Harz als touristische Verkehre, dass da auf die Neubaustrecke verlagert wird. Da haben Sie wieder ein scheibchenweises Herausbrechen, so wie sie es auch jetzt zum Juni schon im Fahrplanwechsel wieder samstags sehen, hier den Abendzug weg, da was weg. Es ist genau die Salamiaktik die seit Jahren praktiziert wird. Völlig rational, dagegen ist überhaupt nichts zu sagen. Aber man sollte es vor der Privatisierung sagen und dass wird noch erheblich verstärkt werden. Diese Konsequenzen sehe ich als nicht so unproblematische an, wenn man gesellschaftlich definiert, dass einem das was wert ist. Das ist natürlich die Preisfrage. Abschließend noch zwei Aspekte die mich umtreiben. Das eine hat Herr Mitusch schon angesprochen, das ist das Auffangbecken Beschäftigungsgesellschaft im Infrastrukturbereich. Als der Beschäftigungs- und Sicherungsvertrag, das Konstrukt bis 2023 bekannt wurde, haben ich zuerst gedacht: Oh, schon wieder ein Abschlag in der Privatisierungserlösrechnung. Dann denkt man genauer nach und denkt sich – nein – das ist wirklich wertsteigernd. Denn die ML AG wird es meisterhaft verstehen die Leute genau in den Bereich hineinzudrängen. Ja, ich komme zum Schluss. Das ist natürlich tödlich, zumal das ganze Konstrukt darunter leidet, dass formal ein Unternehmen darüber steht, also die Trassenpreise dann ja aus diesem Bereich problemlos überwältzt werden können, selbst Bahn von Unten hat darauf schon hingewiesen, zu meinem Erstaunen. Abschließend noch, die LuFV ist im Moment völlig unbrauchbar, das ist schon gesagt worden. Ganz wichtig ist die Anreizregulierung zu stärken. Die ist bisher auf der Basis einer Protokollnotiz vereinbart. Das ist keine gesetzliche Grundlage, deswegen

verliert die Bundesnetzagentur jeden Prozess, wenn es hart auf hart kommt. Ich bin abschließend gegen die Privatisierung jetzt, weil sie unstrukturiert vorbereitet ist, aber grundsätzlich für die Privatisierung, wenn sie richtig organisiert wird. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhey. Wir sind vernünftig in der Zeit geblieben. Ich darf noch einmal daran erinnern, dass wir uns, wenn es geht, im ersten Durchgang orientieren sollten an dem Experten Schäfer, aus bestimmten Gründen, ansonsten habe ich bislang nur eine Wortmeldung vorliegen, was mich verwundert. Kollege Ferlemann, ihm folgt Kollege Hermann, man muss nur provozieren, Kollegin Menzner, Kollege Döring, Beckmeyer, Bluhm. So, ich habe sie jetzt alle. Ich würde beginnen mit Ferlemann.

Abg. Enak Ferlemann: Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren. An Professor Schäfer. Wir erhoffen uns ja durch die neue Konzernstruktur auch etwas mehr Transparenz über den Konzern insgesamt und in diesem Zusammenhang die Frage: Falls die Infrastrukturgesellschaften Gewinne erwirtschaften, gehen diese dann in die Holding und besteht dann seitens der Holding die Möglichkeit, diese Gewinne zur Eigenkapitalaufstockung bei der DB Mobility Logistics AG zu nutzen? Bedarf dieses, wenn es denn so gemacht würde, der Zustimmung des Bundes oder des Aufsichtsrates alleine oder kann das auch in eigenständiger Verantwortung durch den Vorstand geschehen? Eine weitere Frage an Sie, betrifft den Tarifvertrag. Darin soll ja dauerhaft die Mehrheit der DB AG an der VuL sage ich mal kurz, festgeschrieben werden. Ist eine solche Regelung überhaupt tarifrechtlich zulässig und macht die Regelung Sinn und inwieweit hat die außerhalb des eigentlichen Tarifrechts liegende Regelung einen verbindlichen Charakter für die Zukunft? An Professor Mitusch hätte ich die Frage, wie es in der VuL geregelt wird, dass nicht Nahverkehr und Fernverkehr die finanziellen Risiken der Logistiksparte tragen? Kann man dieses ausschließen und wenn ja wie? Und an Herrn Elste habe ich die Frage – er hat es ja schon kurz angedeutet, er ist ja ein profunder Kenner, auch als Konkurrent letztlich ja der DB AG – wie er die Bahnreform insgesamt, wie sie bisher gelaufen ist, bewertet? Ist es ein Erfolg? Welche Bilanz würden Sie nach 14 Jahren für uns ziehen?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Ferlemann. Ich würde vorschlagen, dass wir jeweils in Dreierblocks die Dinge zusammenfassen. Kollege Hermann.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Bevor ich meine Fragen stelle, möchte ich doch ein paar Bemerkungen machen, weil sie insgesamt zur Debatte Bahnreform wichtig sind. Wären wir in einem Theater, würde man diese Veranstaltung als Farce bezeichnen. Nicht, weil Sie ohne uns gesprochen haben, sondern, weil wir heute noch parlamentarisch darüber sprechen, ob und gegebenenfalls was Sinn macht und was keinen Sinn macht, hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn sozusagen mit dem Segen der Koalition bereits das getan, worüber wir heute reden. Ein Ergebnis ist die Berufung des ehemaligen TRANSNET-Vorsitzenden als Mitglied im Vorstand der neuen Gesellschaft. Also, es ist einfach zutiefst ärgerlich, (Zwischenruf). Es ist einfach zutiefst ärgerlich, dass ein Privatisierungsvorgang, den alle sehr ernst genommen haben, den wir im Parlament sehr ernst genommen haben, wo alle sich einig waren, dass wir nicht nur viele Gutachten brauchen, sondern am Schluss auch ein ordentliches parlamentarisches Verfahren, dass dieses ordentliche parlamentarische Verfahren zusammengeschrumpft ist auf einen Resolutionstext der Koalition, ohne gesetzliche Basis, auf eine Anhörung, die nur noch formalen Charakter hat, weil wir am Mittwoch natürlich uns schon befassen und beschließen und am Freitag endgültig dann entscheiden. Es ist also nicht nur vorgesehen, ihre Einwände wirklich ernsthaft zur Kenntnis zu nehmen. Das ist sozusagen die Notwendigkeit, dass man noch eine öffentliche Debatte führen muss, um nicht völlig das parlamentarische Gesicht zu verlieren. Es hat aus Oppositionsgesichtspunkten zumindest einen Vorteil, dass man noch einmal auf den Tisch die Bedenken und die Probleme bringen kann und thematisieren kann, dass man wenigstens sagen kann, wir hätten es wissen können. Insofern dienen meine Fragen jetzt noch mal den Versuch, deutlich zu machen, was sind die Risiken des bisher Beschlossenen und wie beurteilen Sie als Experten diese Risiken. Ich habe deswegen zunächst an Herrn Prof. Schäfer die Frage: Sie haben das Thema, die Konstruktion und die daraus folgende Verlusthaftung ausdrücklich angesprochen. Zugespißt könnte man Sie doch so verstehen, dass es eigentlich ein geniales Konstrukt ist, Privaten, Erlöse zu ermöglichen und sicher zu stellen, dass am Ende auf jeden Fall die öffentliche Hand die Risiken trägt. Habe ich Sie da richtig verstanden oder ist es etwas zu sehr zugespißt? Und ist es in gewisser Weise ein Widerspruch zu dem, was Herr Holzhey gesagt hat, der ja gesagt hat, es gibt viele Abschlüsse zu berücksichtigen. Ihr Einwand wäre ja eher, das ist sozusagen Plus für die Investoren. Denn im Zweifel haben sie ja keine Risiken, weil die Risiken der Staat am Ende trägt. Sie haben, Herr Schäfer, ja auch

marktwirtschaftlich und handelsrechtlich argumentiert. Die Frage ist, wie ist nun das Konstrukt ordnungsrechtlich zu beurteilen? Ich war da doch etwas überrascht, wie zahm die Rede der meisten war. Ordnungsrechtlich, ich meine, das ist doch ein klassisches chinesisches Konstrukt, sage ich immer. Von Kapitalismus, von ordentlicher Marktwirtschaft, klare Trennung kann doch wohl keine Rede sein. Oder sehen Sie das als Professor anders? Herrn Elste wollte ich gerne fragen, weil Sie so ausdrücklich betont haben, dass es eine Notwendigkeit der Infrastrukturerweiterung, -erneuerung und -sanierung gibt. Wie sehen Sie das Erlösverhältnis und davon ja nur ein Drittel, im Verhältnis zu dem was notwendig ist? Können Sie das mal quantitativ einschätzen, was ist das Versprechen der Erlöse im Vergleich zu dem, was zu tun ist? Herrn Böttger möchte ich nur mal ausdrücklich darauf ansprechen, weil Sie auch von gewissen Stilllegungsrisiken gesprochen haben. Wie muss man sich das vorstellen, in welchen Zeitläufen ist nach Ihrer Einschätzung ein Stilllegungsrisiko gegeben? Ich möchte gerne noch daran direkt anschließen und Herrn Holzhey fragen, Sie haben ja auch Einblicke wie Konzerne denken und rechnen, weil Sie vielfach mit solchen Aufgaben befasst sind. Können Sie vielleicht einmal an Hand von Beispielen zeigen, wie etwa Oberzentren, also wichtige Städte in den neuen Bundesländern oder auch in alten Bundesländern, die heute noch mit ICE angegliedert werden, wie so eine Rechnung konzernintern läuft, dass so ein Halt rausfliegt und welche Möglichkeiten hat die Politik dann, wenn es geschieht? Oder können Sie sich vorstellen, dass es auch alternativ Strukturen oder Angebote gibt, dass das, was mal IC war, plötzlich Nahverkehr wird und damit öffentlich subventioniert wird? Ist so etwas denkbar? An Herrn Weselsky noch einmal die Frage, Sie haben ja ausdrücklich betont, dass Sie Arbeitsplätze natürlich erhalten wollen, aber dass Sie darin, wie das bisher vereinbart ist, nicht den richtigen Weg sehen. Können Sie vielleicht noch mal umreißen wie die GDL sich vorstellt, ohne jetzt der Politik vorschreiben zu wollen wie Bahnreform funktioniert, wie man Arbeitsplätze sichern kann im Rahmen der Bahnreform? Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hermann. Ich war versucht, darauf hinzuweisen, dass die Vorgabe für die Experten natürlich auch ein dezenter Hinweis an die Kollegen ist. Ich will das hiermit nachgeholt haben. Kollegin Menzner.

Abg. Dorothee Menzner: Danke, Herr Vorsitzender. Ich möchte es für alle Anwesenden noch mal vorausschicken, dass auch das Vorgelegte der Koalition uns nicht überzeugt, dass

eine Privatisierung insgesamt sinnvoll ist und mit diesem Weg, der hier vorgeschlagen ist, schon einmal gar nicht. Aber ich möchte dann doch hier noch einige konkrete Fragen stellen. Und zwar erst einmal an Herrn Krauß und Herrn Weselsky. Sie haben eine sehr unterschiedliche Einschätzung des Struktursicherungstarifvertrages gebracht und ich hätte gerne von Ihnen beiden noch mal eine Aussage, wie Sie in dem Zusammenhang werten, das – was jetzt hier auch schon angesprochen wurde – es doch zu vermehrten Ausgründungen kommt. Vermehrte Gründungen von Tochtergesellschaften, die sich dann zum Beispiel an Ausschreibungen des Nahverkehrs beteiligen. Sehen Sie überhaupt diesen Tarifvertrag dort für gültig an und für hilfreich? Ich selber bin zwar Gewerkschaftsmitglied, aber nicht unbedingt fit im Tarifrecht. Aber als ich ihn gelesen habe, hatte ich so den Eindruck, na so richtig viel lässt sich daraus nicht ableiten, wenn es dann zum Streit kommt. Aber da hätte ich gerne noch einmal von Ihnen eine dezidiere Einschätzung. An Herrn Holzhey, aber auch wer mir da sonst vielleicht eine Antwort geben kann. Herr Holzhey hat angesprochen das Problem des EU-Beihilfeverfahrens. Ich hätte von Ihnen noch einmal gerne gehört, wie Sie insgesamt den jetzt vorgesehenen Weg in Hinsicht auf EU-Recht sehen. Ich bin da ein bisschen gebranntes Kind als jemand der sein Wahlkreisbüro in Wolfsburg hat und folglich auch mit dem VW-Gesetz befasst ist. Wir wissen, dass das, was wir tun, natürlich in Europa genau beobachtet wird und dort auch nicht nur Hinweise und Tipps kommen, sondern auch ganz dezidierte Vorgaben. Wie bewerten Sie den jetzt eingeschlagenen Weg? Wird der überhaupt von Bestand sein können? Und als letztes in diesem Moment noch einmal meine Frage zu dem Haftungsrecht. Herr Schäfer hatte gesagt, dass das eines der Probleme ist, auch wenn Sie das Modell insgesamt jetzt für nicht so problematisch halten. Habe ich Sie da richtig verstanden, dass wir sozusagen hier Erlöse erzielen, Privaten auch die Möglichkeit der Rendite ermöglichen und der Beteiligung, aber wenn es dann kritisch wird, wir sozusagen als öffentliche Hand letztendlich für alle möglicherweise auflaufenden Verluste haften? Ach so, dann habe ich noch eines vergessen, das möchte ich jetzt noch einmal nachschieben. Und zwar an alle, die sich da berufen fühlen zu antworten. Wir kennen alle den Antrag, der letzten Freitag im Bundesrat von Sachsen-Anhalt auch beschlossen wurde. Wir kennen die Bedenken der Länder, wir kennen die Bedenken, dass es Einschränkungen im Personenfernverkehr geben könnte, die dann vom Nahverkehr auszubügeln wären, wenn man das Angebot insgesamt so erhalten wollte. Wie sehen Sie das? Sehen Sie, dass so eine Möglichkeit eines einfachen Beschlusses

im Bundestag nicht nur juristisch möglich ist, sondern auch sach- und fachgerecht ist oder meinen Sie, dass es doch wenn wir als Politik so einen Schritt eines Einstiegs in eine Privatisierung, der - ich glaube, Herr Holzhey sagte es - ja auch der Einstieg in eine Vollprivatisierung sein wird, gehen, dass es dann zumindest einer gesetzlichen Grundlage bedarf, wo auch die Länder sozusagen sich positionieren können und mitstimmen können oder ist das für Sie kein Problem? Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner. Ich korrigiere mich selbst mit der Maßgabe. Ich habe einmal auf die Fraktionszugehörigkeit geschaut. Wenn ich jetzt den Kollegen Döring nehme und den Kollegen Beckmeyer, hätten wir eine Runde mit allen Fraktionen. Ich würde dann Ihnen, Herr Schäfer, das Wort als ersten der Experten geben. Kollege Döring.

Abg. Patrick Döring: Herr Vorsitzender, vielen Dank. Dann will ich meine Fragen anschließen an Herrn Böttger und Herrn Holzhey. Sie haben beide die noch zu verabschiedende, beschließende, vereinbarende LuFV angesprochen. Sie haben auch Mängel in Ihren Vorträgen bzw. der schriftlichen Ausarbeitung aufgezeigt. Ich hätte gerne noch einmal von Ihnen gewusst, ob aus Ihrer Sicht die Qualitätsparameter, die dort gewählt wurden, insbesondere theoretischer Fahrzeitverlust und das alles aus Ihrer Sicht geeignet sind und ob Sie uns noch mal erklären können, welchen Vorteil es hätte, diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesetzlich zu verankern oder zu untermauern. Vorteil für den Bund als Investor oder Geldgeber einerseits und Vorteil für den Bund auch als Eigentümer des Unternehmens. Die zweite Frage geht auch noch einmal an Herrn Prof. Schäfer zur Konzernstruktur. Sie haben eindrucksvoll die Besonderheiten dieser Struktur aufgezeigt. Können Sie uns aktienrechtlich noch einmal dieses konzernrechtliche Haftungsrisiko aus der faktischen Beherrschung plastischer erläutern? Oder anders gefragt, haftet der Konzern für Aktivitäten von Schenker in China? Aus meiner Sicht ist das so. Ich habe Sie auch so verstanden. Aber vielleicht können wir das noch einmal etwas klarer bekommen. Herzlichen Dank zunächst.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Döring. Kollege Beckmeyer.

Abg. Uwe Beckmeyer: Eine Frage. Ich wollte aber auch eine Bemerkung vorweg schieben. Ich habe nachdem, was ich gehört habe, hier heute morgen den Eindruck, dass es doch eine überwiegende Haltung gibt, dass das ein ganz guter Weg ist, auf den wir uns gemacht haben, und dass es da sicherlich noch den einen oder anderen Hinweis gibt, den im Detail noch ein

wenig auszuarbeiten und detailmäßig auch zu unterlegen und auf ganz bestimmte Details zu achten bei der weiteren Fortentwicklung dessen, was wir noch vor uns haben, zu besprechen. Entsprechende Leistungs- und Finanzierungsvorhaben, aber auch noch andere Details. Ich habe erst einmal eine grundsätzliche Frage an Sie alle: Ob Sie mit der Grundposition einverstanden sind oder generell kritisieren, dass eigentlich wir eine Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems Bahn als wichtige Voraussetzung für eine angestrebte Verlagerung künftiger Verkehrszuwächse auf die Schiene brauchen? Weil, wenn das einigermaßen mit ja beantwortet wird, daraus ja ganz bestimmte Konsequenzen erwachsen. Nämlich die heißen, wie eine solche Attraktivitätssteigerung des gesamten Verkehrssystems Bahn zu ermöglichen ist. Durch Stärkung der Eigenkapitalbasis wäre ein Ding. Damit Investitionskraft kommt, aber auch Gewinnung von zusätzlichem Kapital zur Ertüchtigung des Schienennetzes und von Beseitigung von Kapazitätsengpässen und Intensivierung der Lärmsanierung, Bahnhofssanierung und vieles, was an weiteren Attraktivitätssteigerungen damit einhergeht. Das ist ja das Ziel der ganzen Operation. Meine Frage ist eigentlich: Sind Sie mit diesem Ziel einverstanden oder haben Sie auch Kritik am Ziel? Bei Herrn Holzhey habe ich den Eindruck, bei Durchsicht seines Papiers, das er uns dankenswerterweise überlassen hat, dass nur er derjenige ist, der die größten Schwächen des jetzigen Modells beseitigen kann. Ich habe eigentlich die Bitte, dass wir konstruktiv auch von Ihnen das eine oder andere vielleicht heute Morgen noch einmal hören. Zur Frage der Befürchtung von stillgelegten Strecken, die immer wieder hoch kommt, bei all dem, was gesagt wird, habe ich eigentlich den Vorhalt zu machen: Auf welcher Basis wird das eigentlich argumentiert? Weil die Fakten, die uns vorliegen, aufzeigen, dass, glaube ich, seit 1994 – und das ist ja schon eine ganz Strecke her – insgesamt in den alten Bundesländern 2800 Streckenkilometer stillgelegt worden sind und in den neuen Bundesländern 2400, aber in den letzten Jahren so gut wie gar nichts mehr. Dass das alles Prozesse waren, die im Rahmen der deutschen Einheit gelaufen sind und jetzt aktuell immer wieder als Schreckensszenario hochgefahren werden. Daher würde ich ganz gerne vielleicht von dem einen oder anderen Fachkundigen eine Antwort darauf haben wollen. Was ich heute eigentlich nicht diskutieren möchte, sind unterschiedliche gewerkschaftliche Positionen. Ich glaube, eine gewerkschaftliche Position haben wir alle hier, sowohl die der GDL als auch der von TRANSNET, dass wir uns nachdrücklich gegen Dumpinglöhne und gegen Dumping aussprechen. Das ist, glaube ich, hier weitestgehend der Fall.

Das heißt, dass man, glaube ich, auch alles tun muss, dass nicht irgendwelche Verrückten auf die Idee kommen, es vielleicht doch zu versuchen. Und wenn Herr Holzhey meint, das sei der Einstieg in eine Vollprivatisierung, wie Sie es eben versucht haben, dann ist es ja geradezu zwingend, Tarifverträge zu haben, um möglicherweise solchen verrückten Ideen entgegenwirken. Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer. Herr Schäfer.

Prof. Dr. Carsten Schäfer: Vielen Dank. Vielleicht zur ersten Frage von Herrn Ferlemann. Was passiert mit Gewinnen, die in den Infrastrukturunternehmen erwirtschaftet werden? Können die jetzt von der Holding verwendet werden, um die Eigenkapitalaufstockung zu verbessern unten bei der ML? Die Antwort ist ja. Natürlich können sie es. Die Eigentümerrechte in der DB ML AG werden ja durch den Vorstand der Holding wahrgenommen und deswegen kann der das im Prinzip alleine machen. Was allerdings möglich ist und vom Aktienrecht auch gewünscht wird ist, dass der Aufsichtsrat sich einschaltet. Also der Aufsichtsrat der Holding. Mittel dazu ist ein Zustimmungsvorbehalt nach § 111 Aktiengesetz, das wäre also dringend zu empfehlen, dass man so etwas macht. Man kann darüber diskutieren, ob der Aufsichtsrat nicht sogar verpflichtet wäre, einen solchen Zustimmungsvorbehalt hier zu verankern. Aber der Frage kann man dadurch ausweichen, dass man es schlicht macht, denn der Aufsichtsrat ist zuständig. Er kann sich also hier eine Zustimmung vorbehalten. Davon abgesehen ist es aber in der Tat so, dass der Vorstand der Holding frei ist, eben dies zu tun, das heißt, eventuelle Gewinne in der Tochter anzulegen. Sozusagen zur Verbesserung der Eigenkapitalausstattung. Zweite Frage Tarifvertrag. Da ist Herr Krauß etwas anderer Auffassung als ich. Wir meinen aber, dass ich das noch gegebenenfalls belegen könnte. Ich meine, hier geht es nicht um Arbeitsbedingungen, die geregelt werden, und deswegen kann man die auch nicht in der Weise vereinbaren, dass sie sozusagen normativ wirken, im Sinne des § 1 Tarifvertragsgesetz. Nebenbei gesehen, ist man sich im Übrigen, wenn ich das recht sehe, auch ziemlich einig darin, dass es keinen Konzerntarifvertrag gibt. Also selbst, wenn es sich um Arbeitsbedingungen handelte, dann könnte man die nicht zu Lasten der Tochterunternehmen vereinbaren, wenn die selber daran gar nicht beteiligt sind, bzw. entsprechend Mitglied sind. Also deswegen meine ich, es ist jedenfalls von vornherein ein nicht erstreitbarer schuldrechtlicher Teil und der allerdings ist auch noch fraglich. Es ist so hoch spannend, ich habe das vorhin nicht weggelassen, weil das eigentlich

nicht um Tarifnorm im engeren Sinne geht, sondern es geht hier um Mitbestimmung. Und Sie haben ja so eine Art schuldrechtliche Mitbestimmung, die nicht einmal den Grenzen unterliegt; wir diskutieren das gerade auf SE-Ebene, da ist es zugelassen, dass wir so etwas machen. Auch bei nachträglichen Strukturänderungen einer SE, einer europäischen Gesellschaft, können hier Verhandlungen wieder aufgenommen werden. Da haben wir die verhandelnde Mitbestimmung. Hier wird es sozusagen auf schuldrechtlicher Ebene in Gestalt eines Tarifvertrages vereinbart. Ich finde das hoch spannend. Natürlich weiß im Augenblick noch keiner so genau, wo die Grenzen sind. Aber man kann wirklich sagen, da geht es ja einmal um die Frage Überparität, aber auch konzernrechtlich übernimmt jetzt nicht die Gewerkschaftsseite gewissermaßen Mitspracherechte bei typischen Konzernstrukturmaßnahmen, das ist interessant. Also ich sage nur, das müsste man noch einmal im Einzelnen ausleuchten. Jedenfalls glaube ich nicht, dass das hier eine normative Wirkung hätte. Dann nächste Frage, die Risiken. Das hatten Sie, Herr Hermann, angesprochen, das hatte auch Frau Menzner angesprochen. In der Tat, so wie es im Augenblick gestaltet ist, dass man sagt, einerseits haben wir keinen Beherrschungsvertrag mehr, andererseits wollen wir aber doch beherrschen und das schreiben wir in den Beteiligungsvertrag hinein. Da besteht in der Tat ein erhebliches Haftungsrisiko und das ist insofern noch ungünstiger, als man nicht die ganzen Gewinne nach oben führt, man kriegt halt die 75 Prozent, die man hat, aber das volle Verlustrisiko trägt und auch für Schenker in Japan, Sie haben es ja so formuliert. Das Risiko halte ich für sehr erheblich. Man kann es aber gestalten, in dem man schlicht in dem Beteiligungsvertrag darauf verzichtet, die volle Konzernleitungsfunktion bei der Mutter zu verankern. Also sie können dieses Risiko gestalten. Das denke ich schon. Das ist für mich eher eine Frage des wie. Am besten verzichten Sie auch noch auf die Vorstandsdoublemandate, denn die haben auch eine haftungsverschärfende Funktion. Das ist ganz klar. Also deswegen meine ich, es ist zwar ein faktischer Konzern, aber verdeckt eben doch ein Vertragskonzern und wird insofern so behandelt. Daraus resultiert ein ganz spezifisches und sehr erhebliches Haftungsrisiko. Davon unterscheiden muss man das allgemeine Risiko, beim faktischen Konzern zu haften. Da ist es nach Aktienrecht so, da haften Sie nicht auf sämtliche Verluste, die unten anfallen, sondern nur, wenn diese einzelnen Nachteile auf einzelne Maßnahmen beruhen und die von oben veranlasst wurden. Da haben wir in der Tat wiederum ein Problem des Doublemandats, denn dort wird alles, was der Vorstand, der zugleich Vorstand in der Holding

ist, unten veranlasst, als nachteilige Weisung oder wie eine nachteilige Weisung behandelt. Alle Nachteile, die daraus folgen, für die haftet auch die Mutter. Also selbst, wenn man dieses Thema verdeckter Beherrschungsvertrag weglässt, also wenn Sie das rausnehmen, dann bleibt durch die Doublemandate immer noch ein, wenn auch deutlich geringeres Haftungsrisiko. Zweitens oder dritter Punkt Ordnungspolitik. Da will ich mich jetzt hier auf folgende Aussagen beschränken. Es ist auf jeden Fall besser als das, was letztes Jahr zur Debatte stand. Wir haben ja hier eine gewisse Beschränkung. Wir haben immerhin eine gewisse Trennung, eine Herausnahme der Infrastruktur. Das halte ich auch ordnungspolitisch und tendenziell für richtig. Andererseits muss man eben sehen, es ist sicherlich keine Ideallösung, also das würde ich auch nicht behaupten. Aber man muss ja auch sehen, dass hier sehr verschiedene – ich hatte ja auch schon mit diesen Fragen zu tun – auch sehr gegensätzliche Positionen zu vereinbaren sind. Einerseits bilanzrechtliche, andererseits verfassungsrechtliche Vorgaben und diese gesellschaftsrechtlichen. Da jetzt ordnungspolitisch die Lösung, die auch funktioniert und die ideal wäre, zu finden, das halte ich für problematisch. Deswegen denke ich, das hatte ich ja auch gesagt, grundsätzlich ist das hier eine deutliche Verbesserung. Und ich meine auch von der gesellschaftsrechtlichen Struktur kann man es so machen, mit den angedeuteten Verbesserungen allerdings. EG-Recht, Beihilferecht, da fühle ich mich im Augenblick nicht berufen, auf die Schnelle etwas zu sagen, aber das Problem VW, da glaube ich nicht, dass wir hier Probleme mit der Kapitalverkehrsfreiheit kriegen, also das ist dort ja das große Thema, da sehe ich hier also keine Schwierigkeiten. Ich glaube, ich habe auf alle an mich gerichteten Fragen geantwortet. Ich hoffe es jedenfalls. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor Schäfer. Ich würde jetzt die Rückrunde mal anders machen und mit Ihnen, Herr Holzhey, beginnen. Damit nicht immer einer der Letzte ist, weil, dann wird es immer etwas enger. Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Danke schön. Ich mache einfach eine Reihenfolge. Herr Hermann war zuerst dran. Linienerfolgsrechnung. Ich habe öfter mal glücklicherweise Einblick in Material, aber natürlich auch nicht in alles, das wird ja auch gehütet wie ein Staatsgeheimnis. Das kann ich auch verstehen. Das ist wirklich ein unternehmensspezifisches Datum. Man kann ja so ein bisschen ableiten aus SPNV, so viel anders ist Fernverkehr auch nicht. Die Gewichte der Anteile in der Bewirtschaftungskategorie sind ein bisschen anders. Fahrzeugkosten

bleiben immer die dominante Größe plus Energie. Personal ist eher vernachlässigbar, da darf man sich nicht täuschen. Zum Beispiel im Regionalverkehr bei Ausschreibungen unter 10 Prozent meistens, manchmal bis zu sechs nur. Soviel auch zur Begründung, wenn Tarifierhöhungen Gründe sein sollen, plötzlich Drohverlustrückstellungen zu bilden. Aber das ist eine andere Geschichte. Ich glaube deswegen, dass die Renditelogik im Fernverkehr so zuschlägt, weil wir heute die Situation haben, dass die DB ja mit Fahrzeugen fährt, die historisch abgeschrieben sind. Das ist ja für die Erfolgsrechnung wunderbar, sie haben einen Abschreibungsaufwand von Null, bei der mutmaßlich höchsten Position. Demnächst ab 2013, 2015 muss neu bestellt werden. Wenn die DB Glück hat, kann sie das über die Privatisierungserlöse, so dass zumindest das Zinsrisiko vielleicht weg ist, aber den Abschreibungsaufwand kann sie nun nicht wegbügeln. Und wenn Sie ein bis zwei Milliarden investieren, je nachdem, nach Fahrzeugzahlen, nach Preis, aber sicher eineinhalb Milliarden, kommen also bei Abschreibungsdauer von 20 Jahren 75 Millionen Zusatzbelastung jährlich auf Sie zu, bis zu einhundert, unausweichlich. Und das in einem Segment, das es mühsam immer gerade über die Nulllinie schafft. 100 Millionen, 120 Millionen, mit all den Tricks, die wir kennen. Also da sehe ich große Probleme, gerade auch, weil alle anderen Indikatoren wirklich nicht anspringen über Jahre, trotz Tchibo und was weiß ich, dass da große Sprünge möglich sein sollen. Erst recht nicht die Sprünge, die in der internen Planung sind. Natürlich das Kalkül der DB, hat sie ja auch gesagt, als Entgegnung auf unsere Studie, wieso, sei doch kein Problem, es gibt doch hochwertigen Regionalverkehr, war ja eine Antwort. Das ist auch genau die völlig rationale Überlegung, das durch den gemeinwirtschaftlichen Regionalverkehr substituieren zu lassen. Damit fällt es aber in die Zusatzverantwortung der Länder, so wie schon damals beim Interregio. Frau Menzner zum EU-Recht. Ich möchte nicht zu sehr vorgreifen als KCW, aber ich glaube schon, dass jeder weiß, wie die Renditen im Regionalverkehr entstanden sind, dass die auch Teil der Börsenstory von Anfang an waren. Hat Morgan Stanley ja schon im ersten Gutachten gesagt. Ob die Kommission das bei Prüfung von Altmarkttranskriterien gut heißen wird, wird man sehen. Ich habe da so meine Zweifel, aber es hängt natürlich auch davon ab, wie ernsthaft die prüfen dürfen. Herr Döring die LuFV. Ja, ich frage mich, ob nicht sowieso eine gesetzliche Änderung, das erst einmal vorab, notwendig ist. Weil, nach meinem Eindruck das BeSchwAG nicht kompatibel ist mit dem LuFV-Vertrag. Es hat zumindest an zwei Stellen Passagen, zum Beispiel, dass früher noch Ersatzinvestitionen gefördert wurden und jetzt

Maßnahmen zur Unterhaltung des Schienennetzes und damit auch aufwandfähige Bestandteile, die so nicht kompatibel sind. Wie wir wissen, setzt sich das BMVBS über Eisenbahnrecht immer fröhlich hinweg, insofern kann das auch so weiter gehen, aber da wird der spannende Moment sein, ob der Investor das gut heißt. Denn der will eigentlich in der Regel, das hat Morgan Stanley mehrfach betont, Vertragssicherheit haben, Gesetzessicherheit und das wird noch eine spannende Frage, denke ich. Mich stört an der LuFV einfach, dass sie auf die DB zugeschnitten ist. Die LuFV will ja nicht steuern. Also sonst würde man zum Beispiel das Anlagenalter eindeutig als wichtigsten Parameter nehmen. Es gibt keinen besseren Frühwarnindikator als zu sehen, dass das Anlagenalter immer ansteigt. Nach neuestem IZB wohl diesmal nicht. Langfristig sehe ich das aber schon, weil die Tranchen im Moment einfach nicht ausreichen. Wenn man das Anlagenalter nicht nimmt, sieht übrigens auch die Bahnindustrie so, dann muss das logischerweise irgendwann in einem Gau enden. Oder Sie kalkulieren damit, dass Kapazität abgebaut wird. Und das wird auch passieren, weil die Regionalnetze einen extrem hohen Ersatzinvestitionsbedarf haben, können Sie Herrn Dellmann fragen beispielsweise, er kann das immer schön schildern, bei jeder Brücke kommt schon das Bibbern, übersteht das die Strecke noch. Alles wird im Moment auf das Fern- und Ballungsnetz konzentriert und das wird bei der Rechnung zweieinhalb plus Eigenmittel DB - aber die Eigenmittel wird die MLAG extrem restriktiv nach oben melden und sagen, hallo, Nachteilsausgleich, bitte ganz schmal halten - einfach nicht ausreichen, das sagt auch die Bahnindustrie. Da kann man sagen, es sind Regionalstrecken, nicht so wichtig, aber ich finde, man sollte es eben offen sagen, dass dann dieser Effekt auch eingeplant ist. Die Parameter sind alle unausgegoren, die Sanktion ist prozentual bemessen an der prozentualen Zielverfehlung. Klingt erst einmal gut, der Ansatz ist auch gut, aber man muss eigentlich prüfen, was der wirtschaftliche Vorteil dahinter ist. Die nominalen Prozentzahlen sagen ja nichts. Man muss ja sehen, ob der Netzbetreiber nicht einen Anreiz hat, ganz bewusst Ziele zu verfehlen. Ich könnte jetzt fachlich sehr basiert, Stück für Stück durchgehen, wie immer konstruktiv. Zwar punktiert, aber konstruktiv und deswegen wundert mich das auch, also ich könnte genügend Werke vorführen, die alle sehr dezidiert sind. Wenn man jahrelang in der Bahnpolitik ist, wird man manchmal zum Zyniker, weil man feststellt, dass die Gegenseite definitiv diskutieren will, sie will einfach nur industriepolitisch ein Konzept durchsetzen, Verkehrspolitik ist wurscht, das finde ich schon ziemlich schade. Ja, das war das.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhey, Herr Weselsky.

Claus Weselsky: Recht herzlichen Dank. Herr Hermann, Ihre Frage Richtung Konstruktion Beschäftigungssicherungstarifvertrag möchte ich kurz ausführen. Beschäftigungssicherung ist im Jahre 2005 mit allen beteiligten Gewerkschaften tarifvertraglich vereinbart worden. Wir haben 5,5 Prozent damals unter der Überschrift Wettbewerbsvorteil an dieses Unternehmen gegeben, das heißt, als größten Brocken in dieser Konstruktion zwei Stunden wöchentlich mehr Arbeitszeit. Wir haben dem Grunde nach 38 Stunden Wochenarbeitszeit. Seit 2005 und hier vereinbart bis 2010 arbeiten wir alle gemeinsam 40 Stunden in der Woche und von Seiten der GDL ist nicht von vornherein die Bereitschaft vorhanden, über 2010 hinaus diesen Bonus an den Arbeitgeber einfach weiter fortzuführen. Weil wir mehr, zumindest in der Zwischenzeit, überhaupt noch nicht einschätzen können, was die Beschäftigungssicherung letztendlich kosten soll und ob diese dann grundsätzlich nur von der Arbeitnehmerseite zu bezahlen ist. Sie haben die Frage gestellt, wie wir uns den Erhalt von Arbeitsplätzen vorstellen. Das ist verhältnismäßig einfach. Es ist in Ihrem und unserem Interesse, dass die Eisenbahn mindestens das Verkehrsaufkommen weiter bewältigt, was sie derzeit bewältigt. Eigentlich soll das Verkehrsaufkommen Eisenbahnverkehr zukünftig ausgebaut werden. Wenn diese Grundzielrichtung eingehalten wird, ist aus unserer Sicht alles dafür getan, Arbeitsplätze von Eisenbahnern zu erhalten. Denn wir leben davon, dass wir den Verkehr, der heute vorhanden ist, fahren. Es gibt allerdings eine Einschränkung und da werden vielleicht auch die Unterschiede deutlich in der Position zur Konstruktion insgesamt. Wir verstehen unter Eisenbahnverkehr eben nicht nur die DB AG. Sondern wir verstehen unter Eisenbahnverkehr alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in dieser Republik und die haben ja mittlerweile einen sehr hohen Marktanteil erreicht. Unsere gewerkschaftliche Aufgabe besteht nicht darin, als Hausgewerkschaft der DB AG zu agieren, sondern wir sehen uns als Branchengewerkschaft für das Fahrpersonal. Das sind in erster Linie Lokomotivführer und in zweiter Linie Zugbegleiter. Wenn diese Voraussetzung stimmt, dann sage ich Ihnen ganz klar, gerade Lokomotivführer sind nicht bereit, solche Preise in der Frage Beschäftigungssicherung weiter zu bezahlen, wenn sie feststellen müssen, dass der Verkehr, der Arbeitsplatz an der einen Stelle wegbreicht. Allerdings nur an der Stelle Arbeitgeber DB AG und wenn gleichzeitig dieselbe Arbeit beim anderen Arbeitgeber entsteht, dann haben wir als Gewerkschafter dafür Sorge zu tragen, dass bei dem neuen Arbeitgeber ein

vernünftiges Tarifniveau herrscht und dann ist der Arbeitsplatz des Eisenbahners erhalten. Das ist unser Ansatz in der Frage: Wie wollen Sie hier Arbeitsplätze erhalten? Und in Richtung Frau Menzner. Die gegensätzlichen Aussagen zum Struktursicherungstarifvertrag möchte ich nicht weiter kommentieren, weil da Experten mehr und viel intensiver dargelegt haben, wo die Risiken für die Arbeitnehmerseite liegen. Ich sehe es eben nicht als Interessenausgleich, das, was da niedergeschrieben ist. Ich kenne A den Preis nicht, den die Beschäftigungssicherung in 2010 kosten soll und ich sehe B auch nicht die Aufgabe der GDL darin, Eigentümerentscheidungen in Richtung, in welcher Konstruktion und mit welchen Folgen hier die Eisenbahn als solches aufgestellt wird, zu beeinflussen. Deswegen möchte ich darauf hinweisen, dass der Arbeitgeber bereits heute – ich mache das am Beispiel der Heidekrautbahn fest – sehr stark versucht ist, Tarifniveau, was derzeit vereinbart ist, zu umgehen. Die Heidekrautbahn besteht zurzeit aus einer leeren GmbH-Hülle, sie finden dort einen Geschäftsführer und nicht einen einzigen Arbeitnehmer. Aber sehr spektakulär ist – uns ja allen bekannt – dass mit der Heidekrautbahn bereits Verkehre erfolgreich in der Bewerbung erzielt worden sind. Die entscheidende Komponente kommt doch erst anschließend, in dem Moment, wo Arbeitnehmer in diese GmbH überführt werden. Und zwar aus der DB AG reden die Gewerkschaften mit dem Arbeitgeber über das Tarifniveau, das da zu verankern ist. An der Stelle haben wir schon mehrfach in der Vergangenheit äußerst kritische Situationen erleben dürfen, die darin gipfeln, dass die Arbeitgeberseite behauptet, mit den von uns kalkulierten betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist ein Tarifniveau, wie sie das derzeit vereinbart haben, nicht abzubilden. Und wir müssen uns hier gemeinsam die Frage beantworten: Ist das der Wille? Von Ihrer Seite habe ich das bisher so nicht vernommen. Von unserer Seite kann ich ganz klar sagen, nein, das ist nicht der Wille. Hier mit Niedrigpreisen unter der Überschrift, alles, was hier zum Tragen kommt, sind Personalkosten, ranzugehen und ein Tarifniveau abzusenken. Insoweit ist die Tariftreue der DB AG, die übrigens auch Gegenstand der Beschäftigungssicherung aus 2005 ist, zumindest zum jetzigen Zeitpunkt, dahingehend in Frage zu stellen. Beispiel Heidekrautbahn, Beispiel Ausgründung weiterer 30 Regionalverkehrsgesellschaften im Bereich des Regionalverkehrs und darüber hinaus enormer Anstieg des Einsatzes von Zeitarbeitsfirmen und Zeitarbeitsarbeitnehmern, die diese Verkehre dann fahren sollen. Letzte Bemerkung in Richtung Herrn Beckmeyer. Die GDL ist sehr wohl mit dem Ziel einverstanden, die Privatisierung weiter fortzuschreiben und

auch mit dem Ziel einverstanden, Eisenbahnverkehr attraktiver zu gestalten und so wirtschaftlich, dass im Ergebnis ein betriebswirtschaftlicher Gewinn kommt. Es ist aus unserer Sicht allerdings nicht nachvollziehbar, wieso wir – und das wurde hier sehr eindrucksvoll dargestellt – als Eisenbahner, und ich staune, hier sprechen wir immer von der Eisenbahn, meinen aber einen international operierenden Logistikkonzern. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wieso Eisenbahner A das Risiko tragen sollen, Arbeitsplätze wieder abzubauen, nur weil private Investoren einsteigen und B, wieso Eisenbahner das Risiko auf sich nehmen sollen und bezahlen sollen für Risiken im Logistikbereich, die nun nach unserer Einschätzung überhaupt nichts mit Eisenbahn zu tun haben. Dankeschön für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Weselsky. Herr Professor Böttger.

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank. Zuerst möchte ich auf Herrn Hermann eingehen. Der hat ja nach dem Stilllegungsrisiko und den Zeiträumen gefragt, die damit einhergehen. Also das Stilllegungsverfahren ist ja erst einmal unverändert. Da gibt es also im AEG Regelungen, wie also Stilllegungen abzulaufen haben. Die sind eben auch im Rahmen dieses neuen Settings nicht geändert. Allerdings, und das ist das, was mich stört, enthalten alle LuFV-Entwürfe unverändert und also auch noch der letzte Entwurf, der ist gerade mal zwei Wochen alt, enthält eine Regelung, wonach man sagt, zumindest für die ersten fünf Prozent Streckenstilllegungen würde keine Anpassung des Zuschusses erfolgen. Und ich sage mal so, das ist erst einmal ein falscher Anreiz. Das heißt, die DB würde das gleiche Geld bekommen, wenn sie fünf Prozent des Netzes reduziert. Wenn es darüber hinausgeht, dann müsste man verhandeln. Das ist nicht so, dass es dann eine automatische Reduzierung gibt, dann ist aber ein Verhandlungsverfahren vorgesehen und ich glaube, das ist einfach ein ökonomischer Anreiz, der falsch gestellt wird. Ich sage, jemand bekommt für eine Leistung Geld und ich sage, er bekommt das gleiche Geld, wenn er weniger Leistung bringt. Es wird darüber diskutiert, wie bringen wir mehr Verkehr auf die Schiene und momentan steht also eine gesetzliche oder eine vertragliche Regelung im Raum, die hier immerhin auch durch den Verkehrsausschuss genehmigt werden soll. In der man also sagt, da gibt es einen ganz, ganz klaren ökonomischen Anreiz, Strecken stillzulegen und vermutlich, das müsste man sich mal aktienrechtlich genau angucken, macht sich sogar ein Vorstand strafbar, wenn er nicht versucht, seinen Gewinn zu maximieren und also in dem

Sinne Strecken stillzulegen. Das ist also einfach ein ökonomisch absurd falscher Ansatz, wenn man sagt, wir wollen eigentlich mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Und Herr Beckmeyer, das ist sozusagen auch auf Ihre Nachfrage: Woher kommen denn jetzt diese Horrorszenarien? Das ist jetzt kein Horrorszenario, ich sage jetzt nicht, die DB wird morgen oder übermorgen, ich argumentiere nicht mit irgendwelchen Plänen, die da möglicherweise existieren. Ich sage nur, es ist ein falscher Anreiz, der hier geschaffen wird und der Appell ist eben einfach, gucken Sie sich an, welche Anreize, Sie diesem Unternehmen geben. Und dass Sie eben die Anreize geben für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die doch eigentlich politisch von allen Seiten gewollt wird. Herr Beckmeyer hatte nach der Grundposition zur Privatisierung gefragt. Ich glaube, es ist ja bei verschiedenen anderen Rednern noch deutlich geworden, es überwiegt erst einmal die Erleichterung darüber und in dem Sinne ist dieser Ansatz sehr positiv zu werten, dass die Infrastruktur nicht mit privatisiert wird. In dem Sinne sage ich also, das Ding ist positiv. Herr Beckmeyer hatte dann weiter noch einmal die Frage dahingehend spezifiziert, dass er gefragt hat: Gibt es denn eigentlich eine Attraktivitätssteigerung die damit einhergeht? Und ich muss sagen, die ganzen Diskussionen der letzten Jahre haben eigentlich ja immer im Vordergrund gehabt: Wie können wir die DB AG als Konzern stärken? Wenn Sie sich mal anschauen, in dem PRIMON-Gutachten gab es Aussagen zum Thema „Welche Modelle haben welche verkehrspolitischen Auswirkungen? Mit welchen Modellen verlagern wir Verkehr auf die Schiene?“ Das hat in den ganzen Anhörungen überhaupt keine Rolle gespielt. Da wurde nur darüber gesagt, wie und in welchem Umfang also möglicherweise an den Zahlen rumgefummelt worden ist, um da zu erwünschten Ergebnissen zu gelangen. Aber das Modell, das also dort eindeutig als das verkehrspolitisch beste beschrieben wurde, das ist im Prinzip weit hinten runter gefallen. Das muss man einfach sehen. Und man muss einfach sehen, das gesamte Setting kümmert sich eigentlich immer darum, wie können wir Geld für die DB AG beschaffen. Die DB AG hat an verschiedenen Stellen erklärt, dass sie es nicht als ihre Aufgabe ansieht, Eigenmittel in Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu finanzieren. Ich erinnere mich, vor einiger Zeit hat Dr. Hedderich in einer öffentlichen Sitzung mal gesagt oder in einer öffentlichen Konferenz gesagt, wenn wir Eigenmittel in die Infrastruktur investieren, dann ist das Ganze ein Betriebsunfall. Das kommt halt vor, lässt sich nicht vermeiden, aber eigentlich wollen wir es nicht. Das heißt, das Geld, das man der DB zur Verfügung stellt, jetzt im Rahmen der Teilprivatisierung, gehen

Sie nicht davon aus, dass damit irgendetwas getan wird für den Hafenhinterlandverkehr oder dass damit irgendetwas getan wird für die Bahnhöfe, also die Gelder, die die DB selbst zur Verfügung bekommt, sondern die DB ist bestrebt, ein internationaler Logistikkonzern zu werden. Da kann man sagen, das ist ein Ziel, das an und für sich nicht zu verurteilen ist, die Frage ist: Sollte es eigentlich das Kerninteresse des Bundestages oder des Verkehrsausschusses oder des Verkehrsministeriums sein, dieses anzustreben? Und ich sehe, dass eigentlich die Frage, wie bringen wir mehr Verkehr auf die Schiene, was schaffen wir dafür für einen Ordnungsrahmen mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen in Deutschland, das dieses eigentlich in den ganzen Diskussionen immer ganz nach hinten rückt. Und, wie gesagt, man hat gesagt, wir haben eine Lösung, aber die Frage, wie steuern wir tatsächlich das Thema Infrastruktur, kommt jetzt nur ganz am Rande und in dem Sinne muss man sich darüber im Klaren sein, dass man also sagt, es gibt industriepolitisch der DB weiteren Spielraum, Firmen zu kaufen. Das können Lkw-Firmen in Rumänien sein oder in China oder eine weitere Schifffahrtslinie für den Verkehr von China in die USA, aber nichts, was also für das Thema Verkehr in Deutschland von Nutzen ist. Und das ist eben auch der Appell, dass man sagt, wir sollten sehen, dass ein Teil der Privatisierungserlöse dann quasi auch tatsächlich zweckgebunden in die deutsche Eisenbahninfrastruktur fließt. Wir sollten also sehen, im Hafenhinterlandverkehr, der zurzeit gigantisch wächst, verliert die DB Marktanteile im Moment einfach, weil keine Kapazität mehr da ist. Wenn Sie momentan mal die Strecken auf Hamburg hin benutzen, dann sehen Sie, die Strecken sind knacke voll. Da ist also keine Entlastung sichtbar und da verbreitet sich langsam, wenn Sie mal mit den Beteiligten sprechen, auch in den Hafenorganisationen eine gewisse Resignation darüber, wie das weitergehen soll. Also deswegen, ich glaube, man muss eben sehen, es ist gut für die DB AG als Konzern, aber eben auch mit dem Ziel, wie gesagt international stärker zu werden, was ich persönlich eigentlich für kein relevantes Ziel deutscher Verkehrspolitik halte. Die dritte Frage von Herrn Döring bezog sich noch mal auf das Thema LuFV, auf die Qualitätsparameter in dem heutigen Entwurf. Was man sehen muss, die derzeitigen Qualitätsparameter, die gesetzt werden in dem jetzigen LuFV-Entwurf, sind aus meiner Sicht nicht hinreichend. Also man sagt, die Startwerte, mit denen verglichen werden soll, das sind nicht etwa ordnungsgemäße Werte, sondern das sind die Werte, die Sie heute haben. Das heißt, eine Strecke Berlin-Dresden, die jahrelang vernachlässigt worden ist, bei der viele Langsamfahrstellen bestehen, da würde dann

quasi als Vergleichswert dieser schlechte Wert als ordnungsgemäß in dem Gesetzentwurf stehen oder in dem Vertrag drin stehen. Ob das Thema Normzug gut ist oder nicht, das halte ich fast für eine zweitrangige Frage. Ich persönlich glaube, ich könnte damit gut leben. Es gibt hier Kollegen die sagen, dass es methodisch Fehler beinhaltet. Aber daran würde ich mich eigentlich nicht verkämpfen wollen. Die Messung wird ja primär durch die DB gemacht, es gibt also Kontrollmöglichkeiten, aber keine Kontrollpflichten für den Bund. Das heißt also, jemand der 2 Milliarden bekommt, hat im Setting erst einmal grundsätzlich selber die Möglichkeit, die Messung durchzuführen und selber zu sagen, ob er die Latte gerissen hat oder nicht. Und das Dritte ist, dass die Pönalen eben eigentlich nicht ausreichen, also die Pönale-Regelungen, die vorgesehen sind, sind so, dass teilweise der wirtschaftliche Nutzen, den die DB hätte, wenn sie bewusst und vorsätzlich zum Beispiel Werte verfehlt, dass dieser wirtschaftliche Nutzen von der Zielverfehlung größer ist als die drohende Strafe. Man sollte der DB bitte nichts unterstellen, aber dass ich also sage, wenn sie 2 Milliarden klauen, ich meine von klauen ist jetzt nicht die Rede, aber wenn sie 2 Milliarden irgendwo sozusagen zweckentfremden, dann besteht die Drohung, wenn wir sie dabei erwischen, dass sie 1 Milliarde zurückzahlen müssen, das ist einfach ein falscher Anreizmechanismus, den Sie damit schaffen. Das zweite ist, dass sie nur die Regelung als Ganzes kündigen können, das ist so, als wenn man sagt, um den Streit mit ihrem Nachbarn über den Zaun, zu lösen, haben sie eigentlich kein weiteres Instrument zur Verfügung als die Atombombe. Also auch das ist eigentlich kein hinreichender Mechanismus, dass man also sagt, sie können kündigen oder nicht kündigen. Deswegen halte ich die Qualitätsparameter noch für verbesserungsbedürftig. Schließlich noch mal ganz kurz die Frage, Vorteile für den Bund als Investor und Eigentümer. Ganz klar. Vorteil der LuFV ist, dass das heute sehr komplexe System der Abrechnung entfallen würde, das ist sicherlich als Vorteil zu sehen, sowohl für den Bund als auch für die DB AG. Allerdings beinhaltet diese Regelung keine Möglichkeit für den Bund in seiner Funktion als Mittelgeber, Einfluss darauf zu nehmen, welche Infrastruktur da ist. Da wird nur gesagt: Wie viele Kilometer sind in welcher Qualität da? Aber ob sie da sind, wo sie der Bund gerne hätte, darauf nimmt er keinen Einfluss, jedenfalls nicht über diesen Vertrag, sondern höchstens in seiner Rolle als Eigentümer und das haben, glaube ich, die letzten Jahre gezeigt, dass es ein sehr indirekter Weg ist. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ich bitte, bevor ich jetzt Herrn Krauß das Wort gebe, noch einmal um Ver-

ständnis, der Kollege Fischer hat noch eine Frage an den Herrn Professor Schäfer. Ich gehe davon aus, wenn wir das noch abwickeln wollen, müssten wir das jetzt tun. Kollege Fischer.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Vielen Dank für die Möglichkeit. Ich würde gerne, Herr Professor Schäfer, in Ihrer Stellungnahme doch zu Punkt 4 noch mal nachfragen. Wir haben bei Punkt 3 die Bindungswirkung eines Beteiligungsvertrages ausgeführt und gesagt, es können sich daraus schuldrechtliche Konsequenzen ergeben, aber gesellschaftsrechtlich wäre eine weitergehende Übertragung der Anteile zulässig und wirksam. Wenn Sie jetzt als nächstes die Satzungsfrage diskutieren, also das Festschreiben an der Dreiviertelmehrheit, haben Sie dort die Bindungswirkung nicht ausgeführt. Vielleicht können Sie dazu noch einen Satz sagen.

Prof. Dr. Carsten Schäfer: Sie haben völlig Recht, ich müsste auch hier hinzufügen, es ist nur eine schuldrechtliche Bindung natürlich möglich. Aber das ist ja auch leicht durchzusetzen. So lange der Bund eben Eigentümer ist, kann er natürlich durch die Hauptversammlung hier die Satzung entsprechend ändern, um dann zu sagen, dass der Anteil nicht unter einen bestimmten Prozentsatz sinkt. Ich habe mir ausführlich überlegt: Kann man eigentlich so konkrete Vorgaben zum Unternehmensgegenstand machen? Aktienrechtlich halte ich es für wirksam. Das Meinungsbild ist da viel zu heterogen als zu sagen, das geht nicht. Ich würde deswegen sagen, das ist eine zulässige Möglichkeit. Das bedeutet, auf der Satzungsebene kann oben die Holding sich sozusagen selbst verpflichten, mindestens einen bestimmten Prozentsatz an der DB ML zu haben, kann das aber natürlich auch jederzeit wieder ändern. Das ist klar. Dann würde sie eventuell der schuldrechtlichen Verpflichtung aus dem Beteiligungsvertrag widersprechen, mit unabsehbaren Konsequenzen. Also in dem Sinne, dass es im Grunde keine großen Konsequenzen hätte, denn wer sollte jetzt daraus Schadensersatzansprüche geltend machen? Da sehe ich also kein so sehr großes Risiko. Ich meine deswegen, auch aktienrechtlich ist es möglich. Selbst bei Nummer 3, das ist ohnehin von vornherein nur schuldrechtlich. Auch hätten Sie die Möglichkeit, Sie können es verkaufen, aber es macht Sie vielleicht schadensersatzpflichtig, wenn Sie das tun. Und es ist letztlich nichts anderes bei Nummer 4 auch. Also das ist sozusagen die Aussage. Und aktienrechtlich bedarf Nummer 4 der Umsetzung in der Satzung, schuldrechtlich verstoßen Sie jeweils gegen den Beteiligungsvertrag mit der Folge, Schadensersatzanspruch. Da kann dann irgendjemand gegen irgendjemand ande-

ren einen eventuellen Schadensersatzanspruch geltend machen. Sie können sich dann selber ausrechnen, ob das wirklich relevant werden kann. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor Schäfer. Herr Krauß.

Lothar Krauß: Vielleicht noch eine Nebenbemerkung, Herr Vorsitzender. Es gibt schon außerordentliche Statements aber ich will brav sein und mich auf die Fragen und deren Beantwortung reduzieren. Ich will niemanden seine Wahrnehmungen und die falsche Analyse der Tarifverträge streitig machen, aber wenn das alles nur weise Salbe ist, dann hat meine Großmutter mich gelehrt, die kann auch manchmal heilen. Seit 1994 arbeiten wir mit dieser „weisen Salbe“ und ich denke, dass hat vielen Kolleginnen und Kollegen in Ost und West geholfen, mit der Rationalisierung und mit dem Arbeitsplatzabbau bei der Bahn trotzdem weiter Eisenbahner zu bleiben und Lohn und Geld für ihre Familien zu verdienen. Insofern sage ich einfach mal unterschiedliche Bewertung. Wir haben diesen Tarifvertrag nicht im Hobbykeller entwickelt. Sie können versichert sein, dass namhafte Arbeitsrechtler der Bundesrepublik Deutschland sowie Wirtschaftsberatungsinstitute auf beiden Seiten der Tarifvertragsparteien gesessen haben und sich auch darüber Gedanken gemacht haben, wie in so einer schwierigen Situation hier tarifvertragliche Regelungen gestaltet – und ich sage auch mal belastbar gestaltet – werden können. Es ist ein umfassendes Regelwerk, was Sie zurzeit kommunizieren, ist nur das Deckblatt. Das eigentliche Regelwerk existiert bereits, muss nach Auslaufen des Tarifvertrages dann auf die neue Situation verlängert und umgeschrieben werden und bedarf dann in der Tat einer umfassenden Inventur. Die Grundsätze sind geregelt. Die Grundsätze sind auch geregelt: Für welche Bereiche gilt dieser Tarifvertrag? Und da gibt es im Tarifvertragsgesetz eine einfache Regelung. Wir wollen mit einem Arbeitgeber, mit einem Arbeitgeberverband verhandeln und Tarifverträge abschließen, der mit Mehrheit für diese Unternehmen zuständig ist. Wenn er die Mehrheit an diesen Unternehmen verliert, verliert er die Tarifbindung und wir haben dann einen Wechsel des Arbeitgebers und einen anderen Tarifvertragsbereich. Genau deshalb ist in diesem Tarifvertrag auf die Mehrheit und auf dem Halten der Tarifbindung in diesen Bereichen abgestellt. Ursache und Wirkung nicht verwechseln. Das, was die Deutsche Bahn AG jetzt verbal droht, dass sie ausflaggt und mit nichttarifgebundenen Unternehmen in den Wettbewerb geht, ist meines Erachtens nicht Auslöser, die derzeitige diskutierte Teilprivatisierung, sondern ist Auslöser des gesamten Wettbewerbs. Wir erleben

es, dass in Deutschland Finanzinvestoren, kleine mittelständische Eisenbahnunternehmen aufkaufen, das mit Kapital aus Frankreich, aus Großbritannien, aus Australien und den Vereinigten Staaten hier investiert wird und wir erleben, dass einige schwarze Schafe versuchen, außerhalb der Tarifbindung mit dem Faktor Mensch über Lohn und Sozialdumping sich einen klitzekleinen Vorteil im Wettbewerb zu verschaffen. Die Bundesländer erhalten im Milliardenbereich Steuergelder zur Verfügung, um den Nahverkehr zu finanzieren und meine recht herzliche Bitte, wenn ich denn eine äußern dürfte, wäre, darüber nachzudenken, ob die derzeitigen Ausschreibungskriterien vielleicht etwas zu lasch sind, wenn es darum geht, die Arbeitgeber, die Eisenbahnverkehr betreiben wollen, in ihrer Sozialbindung in der Verpflichtung Tarifverträge und in der Verpflichtung, sozial abgesicherte Arbeitsverhältnisse anzusetzen, das alles würde uns sehr weit helfen. Und die Frage, Frau Menzner: Wie gedenken wir das Unsrige zu tun? Ich glaube mindestens einmal mit den Kolleginnen und Kollegen der Schwestergewerkschaft Verdi wollen wir dafür sorgen, dass bei Bussen und Bahnen es keine weißen Tarifflecke gibt, um auch dort Gewähr zu bieten, dass dort kein Lohndumping stattfindet. Frage von Herrn Beckmeyer. Ich glaube, gerade die Verzahnung mit einem weltweiten Logistikonzern, sprich Schenker, hat wesentlich dazu beigetragen, dass auf deutschen Schienen, auf deutschen Güterwagen mehr Tonnage gelandet ist, als je zuvor. Es ist logisch, das war heute und das war vor 500 Jahren schon so, dass in Fernost, in Übersee und auch in Europa dem Kunden das Transportmittel gleichgültig ist. Für ihn zählen der Preis, die Qualität und die Zuverlässigkeit. Die Deutsche Bahn AG ist erstmals in der Lage eine durchgehende Transportkette zu garantieren. Wenn Sie sehen, dass jetzt neuerdings überwiegend schwere Güter, die deutlich über der 40-Tonnen-Beschränkung für Lkw, die deutlich über 40, 50 Tonnen liegen, auf der Bahn landen, dann hängt das einfach damit zusammen, dass die Binnenschifffahrt nicht in der Lage ist, solche schweren Güter zu fahren, dass in der Hochseeschifffahrt Container auch in die Auslastung gehen, das heißt, man möchte dort möglichst viele Container und nicht nur ausgesprochene schwere liefern und da ist die Technik, die die Bahn bietet, ein ausgezeichnetes Mittel, um gerade hier schwere Güter auf langer Strecke auch über deutsche und europäische Schienen zu fördern. Und letzter Punkt, der in der Debatte hier in diesem hohen Haus bis jetzt ein bisschen vernachlässigt wurde: Die Deutsche Bahn bietet vielleicht der Deutschen Politik eine Riesenchance, Klimaziele schneller und erfolgreicher zu meistern, als das in anderen Bereichen möglich ist. Nut-

zen Sie die Möglichkeit, die ein großes Eisenbahnverkehrsunternehmen liefert, um Energieeffizienz, neue Antriebsarten, Umweltschutz und Lärmschutz zu fördern, ich glaube, die Deutsche Bahn liefert Ihnen hierfür ausgezeichnete Voraussetzungen und die Beschäftigten sind innovativ und willens so etwas auch umzusetzen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Krauß. Herr Elste.

Günter Elste: Herr Vorsitzender, ich möchte zunächst zu den Fragen von Herrn Abgeordneten Ferlemann Stellung nehmen. Er hat nach einer Bewertung der Ergebnisse der Bahnreform gefragt. In der Tat ist es ja so, dass Bahnreform und Regionalisierungsgesetz zu einem Wettbewerb geführt haben, der insgesamt sich in einem sehr deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr niederschlägt. Immerhin von etwas über 1,5 Milliarden Fahrgästen vor rund 10 Jahren auf jetzt knapp 2 Milliarden. Ich glaube, die Entwicklung ist im Bereich der Personenkilometer und nicht mehr der Fahrgastzahlen sogar noch eindrucksvoller. Gleichzeitig ist dabei die Effizienz des öffentlichen Mitteleinsatzes im Zuge dieses Wettbewerbs, bezogen auf die geleisteten Bestellerentgelte, deutlich angestiegen. Auch im Schienengüterverkehr können wir immerhin feststellen, dass bei Railion in der letzten Dekade ein Anstieg in Milliarden-Tonnenkilometer von 72,4 auf über 91 Milliarden erreicht wurde. Aber noch bemerkenswerter ist, dass im Bereich der NE-Bahnen der Anstieg immerhin von einer Milliarde auf fast 24 Milliarden innerhalb einer Dekade erfolgt ist. Es ist also ein Erfolgsmodell. Allerdings muss man sagen, dass die Nachfragepotentiale, die vom System her gegeben wären, nicht ausgeschöpft werden können, weil der Zustand und die Weiterentwicklung des Netzes unbefriedigend sind. Damit leite ich auch über zu den Fragen von Herrn Abgeordneten Hermann und von Herrn Abgeordneten Beckmeyer. In der Tat ist es so, dass die Bedarfslage im Hinblick auf die Schieneninfrastruktur bei weitem das überschreitet, was regelmäßig investiert wird und was vermutlich auch zur Finanzierung von gesonderten Investitions- und Innovationsprogrammen aus den Privatisierungserlösen resultieren wird. Lassen Sie mich das in etwa so abstufen. Wir haben in dem derzeitigen Bestandsnetz reihenweise nach wie vor Langsamfahrstellen. Wir haben in einer zweiten Stufe die Engpässe, insbesondere in den Knotenpunkten, die die ansonsten im Netz vorhandene Kapazität auf den Strecken blockieren, zu beseitigen. Es geht also darum, sozusagen Reserven zu mobilisieren, die das Netz in sich hat, wenn man nur an den Knotenpunkten etwas verändert. Und die dritte

Stufe wäre ja in Wahrheit – und das ist auch notwendig – ein zusätzlicher Ausbau der Kapazitäten eben durch Neubaumaßnahmen, insbesondere auch mit Blick auf die ansteigenden Güterverkehre. Die Nachfragesituation würde sich, wenn die Angebotskapazität da ist, mit Sicherheit darin niederschlagen. Insofern gibt es also, wenn Sie so wollen, einen sehr reichlichen Finanzierungsbedarf, um die damit verbundenen Zielsetzungen zu erreichen, die ja nicht nur die ökologischen Zielsetzungen sind, sondern die sind ja sehr ehrgeizig, die wir uns in dieser Republik gegeben haben, sondern, dies hängt natürlich auch zusammen mit den Notwendigkeiten, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaftsstandorte in dieser Hinsicht dann noch weiter zu verbessern oder zumindest zu sichern. Also Kapazitätsinstandsetzung, Kapazitätsausbau sind zwingend erforderlich. Insofern noch zu der Grundposition, die Herr Beckmeyer nachgefragt hat: Natürlich ist eine Stärkung der Eigenkapitalbasis der Deutschen Bahn sicherlich sinnvoll und auch nachvollziehbar. Nichts desto trotz glaube ich, dass angesichts des hohen Investitionsbedarfes in die Infrastruktur, also auf jeden Fall diese Entscheidung längst überfällig ist und jetzt auch nicht weiter verschoben wird. Das noch verbleibende Zeitfenster dieser Legislaturperiode sollte man nicht ungenutzt verstreichen lassen. Vielen Dank.

Prof. Dr. Kay Mitusch: Vielen Dank, Herr Ferlemann, Sie hatten gefragt, wie kann man ausschließen, dass Nah- und Fernverkehr die Risiken der Logistik tragen. Wenn man das ausschließen wollte, müsste man sie separat privatisieren, wofür ich auch Sympathien hätte. Aber man hat sich jetzt entschieden, das gemeinsam zu machen und das wird auch die Attraktivität dieser Privatisierung, ein Aspekt der Attraktivität dieser Privatisierung sein, dass man sagt, wir haben hier ein gemischtes portfolio aus Güter- und Personenverkehr und Logistik und wenn der eine Bereich schlecht geht, wird der andere schon besser gehen. Das wird tatsächlich ein Privatisierungsargument sein, dass man eben sagt, die einen Bereiche tragen die Risiken der anderen. Dass man das eventuell nicht möchte aus einer politischen Perspektive, dass Nah- und Fernverkehr jetzt die Risiken der Logistik tragen, das müsste man jetzt entscheiden, ob man das so anbieten möchte oder nicht. Aber im Moment ist es so entschieden worden. Was passiert, wenn das Risiko Logistik zuschlägt? Ich meine, die Perspektive, die Herr Schäfer jetzt deutlich gemacht hat, dass der Konzern vielleicht in die Haftung genommen werden kann, die hat mich etwas beunruhigt. Das ist eigentlich mit dem Holdingmodell nicht angedacht. Das Modell in der Reinform sollte auch auf Personalunionen und so etwas längerfristig verzichten können,

so dass nicht die Muttergesellschaft die Oberholding wirklich in die Haftung genommen werden kann. Das sollte man als Perspektive haben, wenn es also so ist, wenn wir einmal so weit wären. Also nehmen wir mal an, oder ich würde das empfehlen, dass diese Personalunionen zeitlich befristet sind, Übergangsfrist ist immer möglich, wenn es dann aber soweit wäre, wir hätten ein Problem mit der Logistik, dann würde ich vermuten, dass in dem Fall der Staat direkt eintreten wird und die Logistik, die VuL oder Mobility Logistics stützen wird, aber auch dann bei der Gelegenheit umstrukturieren wird. Dann käme es also in dem Fall zu einem Aufbrechen dieser horizontalen Einheit und der Staat würde dann Geld bezahlen, aber nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit, vielleicht geht es der Logistik ja auch gut, dafür bekommt man dann jetzt beim Verkauf mehr Geld. Also das sind sozusagen Kalküle, die sich alle auf der privatwirtschaftlichen Ebene abspielen, die ordnungspolitisch nicht unbedingt Probleme sein müssen, wenn das sozusagen in Zukunft vernünftig geregelt wird. Eine andere Frage auf die ich eingehen wollte von Frau Menzner, das Problem des Personen- und Fernverkehrs: Wie können wir da die Risiken, Stilllegungsrisiken oder Einschränkungsriskien jetzt ausschließen? Meine Empfehlung wäre, dieses Problem erst einmal abzuwarten. Die Politik hat sich in den letzten Jahren intensiv mit der Infrastruktur und der Privatisierung auseinandergesetzt. Es ist überhaupt das ganze Thema Fernverkehr und das Verhältnis Fern- und Nahverkehr nicht wirklich diskutiert worden. Man muss jetzt nicht versuchen sozusagen in diesem Moment, das zu lösen in irgendeiner schnell überlegten Version. Was will man denn? Will man die DB verpflichten, den Fernverkehr überall aufrecht zu erhalten? Das wollen wir vielleicht gar nicht. Vielleicht wollen wir lieber, wenn die DB den Fernverkehr nicht mehr eigenwirtschaftlich betreiben kann, dass da ein Wettbewerber reingeht. Wenn wir die DB verpflichten würden, dann würden wir sozusagen von der Politik her die Markteintrittsbarriere ersten Grades für Wettbewerber errichten, in dem Moment, wo der Wettbewerb im Personenverkehr beginnen soll. Vielleicht ist es sogar so, dass die DB eine unwirtschaftliche Strecke gar nicht aufgeben möchte, damit kein Wettbewerber reinkommt und vielleicht könnte das sogar das Problem sein. Also diese Dinge muss man sorgfältig von Anfang an diskutieren und jetzt nicht auf Grund eines Schreckensszenarios sagen, oh Gott, oh Gott, wir müssen den Fernverkehr erst einmal betonfest und wasserdicht machen, bevor wir hier einen Privatisierungsschritt machen können. Das ist, glaube ich, nicht nötig. Wenn es wirklich so weit kommt, dass wir hier so starke Einschränkungsszenarien haben werden, dann sollte man sich politisch noch einmal damit

auseinandersetzen. Herr Beckmeyer, Sie haben sozusagen die Blankofrage gestellt, auf die man allgemein noch mal antworten kann: Meine Empfehlung ist, das Thema Fernverkehr zu verschieben, wahrscheinlich muss man da zwischen subventionierten Nahverkehr und eigenwirtschaftlichen Fernverkehr die Struktur noch einmal neu überdenken. Vielleicht geht es aber auch problemlos. Die Themen, die man wirklich angeschoben hat, sind die Infrastrukturthemen, insbesondere mit der Regulierung und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die sollte man weiter führen, parallel jetzt zur Privatisierung. Zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wurde jetzt schon einiges gesagt, ich will jetzt da nicht Details ausführen. Dazu könnte ich auch noch einiges sagen. Die Regulierung fällt für mich aus meiner Sicht sozusagen in der politischen Diskussion immer sehr stark unter den Tisch, ich halte sie für sehr notwendig, eben gerade um die Infrastruktur zu ertüchtigen. Dass wäre meine erste Empfehlung auf Ihre Frage, wie kann man die Attraktivität des Systems Bahn erhöhen, in dem man an diesen Baustellen, an den man angefangen hat zu graben, wirklich das weiter macht und ein stimmiges System der Steuerung der Infrastruktur durch die Politik einerseits LuFV und Regulierung zu Ende entwickelt, eventuell auch im nächsten Jahr, weil jetzt die Privatisierung ja erst einmal gemacht werden soll. Dann muss man aber vorsichtig sein, dass im Börsenprospekt nicht Dinge drin stehen, die einem hinterher die Hände binden. Jetzt ist Herr Schäfer leider nicht mehr da, dass er dazu Stellung nehmen könnte, ich selber kenne die rechtlichen Implikationen des Börsenprospektes ja nicht so gut. Ich will da nur warnen, dass man jetzt nicht vergisst, Dinge zu notieren, die hinterher ein Problem werden könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Mitusch. Wir kommen jetzt zur zweiten Fragerunde und ich würde vorschlagen, dass wir diese Marathon-Runde en bloc durchführen, damit alle diejenigen, die sich zu Wort gemeldet haben, auch eine Chance haben. Ich bitte deshalb die erstgenannten Kollegen auf die letztgenannten etwas Rücksicht zu nehmen. Als nächstes die Kollegin Bluhm, der Kollege Hofreiter, die Kollegin Wetzels, der Kollege Burkert, der Kollege Fornahl, die Kollegin Blank, der Kollege Fischer, der Kollege Hermann und der Kollege Friedrich. Ich gehe davon aus, dass ich keinen übersehen habe. O. k.! Kollegin Bluhm!

Abg. Heidrun Bluhm: Herr Vorsitzender, meine Herren, ich will brav sein und mich auf meine Fragen reduzieren, obwohl es mich schon reizt, etwas länger auszuholen. Aber in Anbetracht der Zeit will ich heute davon Abstand nehmen. Es ist ja kein Geheimnis, dass die

LINKE der Privatisierung der Bahn sehr kritisch gegenübersteht. Es heißt nicht, dass wir uns da aus prinzipiellen Gründen verweigern wollen, sondern ich würde gern für mich selbst noch einmal wissen wollen und die Frage an Herrn Mitusch richten: Worin besteht aus Ihrer Sicht die wirtschaftliche Notwendigkeit zur Privatisierung? Oder anders gefragt: Ginge all das, was hier heute diskutiert wurde, nicht auch, wenn wir an den Eigentumsverhältnissen nichts ändern würden? Und wenn Sie das verneinen: Warum nicht? Die zweite Frage, die ich stellen möchte, geht an Herrn Elste. Sie haben in Ihren Ausführungen anfänglich davon gesprochen, dass man für die Zukunft darauf verzichten müsste, eine maximale Investitionsbegrenzung für das Netz bei 2,5 Mrd. zu machen, sondern Sie würden gern sehen, dass daraus eine Minimalbegrenzung wird, das heißt, nach oben offen. Deshalb meine Frage an Sie: Wie hoch schätzen Sie aus der Sicht der von Ihnen vertretenen Unternehmen den Investitionsbedarf ein, den der Bund zukünftig bringen müsste, um dann auch für alle Teilnehmer auf dem Netz optimale Voraussetzungen zu haben? Für den nächsten Zeitraum, sagen wir mal, den Planungszeitraum fünf Jahre. Und eine dritte Frage an Herrn Krauß. Da würde ich gern Ihre gewerkschaftliche Einschätzung haben wollen im Zusammenhang mit den Vorgängen der Heidekrautbahn. Danke schön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Bluhm! Kollege Hofreiter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen gehen eher an das Grundsätzliche. Wir haben ja einmal eine Bahnreform gemacht, mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den Bundeshaushalt zu entlasten. Jetzt merkt man ja überall die Erleichterung, dass das schreckliche Eigentumssicherungsmodell weg ist. Und über diese Erleichterung, dass nicht etwas ganz Schlimmes kommt, ist man glücklich darüber, dass jetzt, aus meiner Perspektive, etwas nicht ganz so Schlimmes kommt. Ich meine, es ist ja keine Verbesserung. Der totale Horror ist weg und deswegen ist man schon glücklich, dass uns nur noch der kleine Horror präsentiert wird. Deshalb meine Frage: Ist dieses Modell – und dies richtet sich insbesondere an Prof. Böttger und Herrn Holzhey – jetzt geeignet, die Ziele der Bahnreform umzusetzen und mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und ist es geeignet, den Bundeshaushalt nachhaltig zu entlasten? Dann geht noch eine direkte Frage an Herrn Holzhey. Sie sprachen davon, dass der Börsengang ungefähr 3,3 bis 4 Milliarden bringen wird. Ganz kurz: Wie kommen Sie zu der Summe? Es soll ja eine Drittellösung geben: Ein Drittel geht in den

Bundeshaushalt, ein Drittel bekommt der Verkehrsminister und ein Drittel die Bahn als Spielgeld, um weltweit einkaufen gehen zu können. Da würde mich interessieren – das sind ja dann 1 Mrd. bis 1,3 Milliarden – wie relevant sind diese 1 bis 1,3 Milliarden angesichts des jährlichen Bedarfs der DB AG für Investitionen? Dann hätte ich noch zwei Fragen. Eine Frage an den Herrn von der Gewerkschaft, Herrn Weselsky, und eine Frage an den Vertreter von TRANSNET. Und zwar, was ja ganz auffallend ist, dass die Gewerkschaftspositionen total auseinander liegen. Die eine Gewerkschaft begrüßt es ja und die andere Gewerkschaft lehnt es umfangreich ab. Bis vor kurzem, Herr Krauß, saß ja an Ihrer Stelle ein Herr Hansen hier als Vertreter der TRANSNET. Ich würde Sie jetzt bitten, insbesondere, Herrn Krauß, Ihre Position noch einmal darzulegen, denn ich habe nicht verstanden, wie eine Gewerkschaft diese Position einnehmen kann. Bis vor kurzem hat Herr Hansen diese Position eingenommen. Da habe ich auch nie verstanden und hielt es auch immer für ein böses Gerücht, das ich seit zwei Jahren kenne, dass er zur Belohnung für diese Position einen guten Posten erhält. Jetzt wissen wir, dass er statt 7.800 Euro brutto im Monat in Zukunft rund 10.000 Euro brutto im Monat verdienen wird. Jetzt verstehe ich die Position, die Herr Hansen in der Vergangenheit eingenommen hat. Deswegen würde ich Sie um eine Erläuterung bitten, was der Hintergrund Ihrer Position ist. Dies würde mich einfach interessieren.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hofreiter! Ich bitte die Unruhe ein bisschen zu dämpfen. Wir alle wissen ja, was es mit Gehältern auf sich hat. Also ein bisschen mehr Ruhe, damit die Kollegin Wetzel jetzt ihre Fragen stellen kann.

Abg. Dr. Margrit Wetzel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe Nachfragen an Herrn Prof. Böttger. Herr Prof. Böttger, Sie hatten ausländische Investorengruppen erwähnt, unter anderem die aktuelle Diskussion um die russische Staatsbahn. Da ist meine Frage: a) Wie könnten wir überhaupt verhindern, dass die russische Staatsbahn – als ein Beispiel im Moment – einsteigt? b) Sollten wir es verkehrspolitisch verhindern? Was würde dies verkehrspolitisch bedeuten? Und wenn ja, in welcher Form könnte man das verhindern, wenn man das denn wollte? Und die zweite Frage: Sie hatten angesprochen, dass die Mittel, die die DB AG einnimmt, festgeschrieben werden sollten, wenn wir wollen, dass die Kapazitäten der DB AG erweitert werden. Sie hatten das Beispiel der Hafenhinterlandanbindung genannt. Gilt das mit der Festschreibung der Mittel nur für dieses Drittel des Verkaufser-

löses oder grundsätzlich, das heißt auch für die Trassenpreiseinnahmen? Und glauben Sie, dass der Widerspruch zwischen Festschreibung der Mittel in dem von Ihnen genannten Sinne unter Stärkung der Eigenkapitalbasis der Bahn überhaupt auflösbar wäre? Können Sie sich überhaupt vorstellen, dass die DB AG einer solchen Festschreibung zustimmen würde? Und meine dritte Frage in dem Zusammenhang: Wenn zum Beispiel die Trassenpreiseinnahmen grundsätzlich in die Bestandserhaltung gesetzt worden wären oder würden, wäre dann die Stärkung der Eigenkapitalbasis über die Teilprivatisierung überhaupt notwendig?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Wetzel! Das Wort hat der Kollege Burkert!

Abg. Martin Burkert: Herr Holzhey, ich wollte noch einmal nachfragen, ob Sie vorhin wirklich ernsthaft gesagt haben, dass bei Ausschreibungen im Regionalverkehr die Quote der Personalkosten bei 6 Prozent liegt oder ob Sie nicht 60 Prozent gemeint haben? Ich kann Ihnen sagen, dass heute die Ausschreibungen im Regionalverkehr vom Grundsatz her auf dem Rücken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgetragen werden, dass beispielsweise in Bayern die Lohnkosten bei Ausschreibungen im Regionalverkehr 70 Prozent betragen. Deswegen halte ich auch die Diskussion um den Mindestlohn im Schienenverkehr insgesamt für zwingend erforderlich. Allerdings muss man den Ländern auch in die Bücher schreiben, dass bei Ausschreibungen die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherungen nur zu 1% eine Rolle spielen. Dies halte ich allerdings für bedenklich. Aber das nur als Anmerkung. Fragen an Herrn Krauß, Herrn Elste und Herrn Mitusch. Herr Krauß, insbesondere für Herrn Hofreiter, denke ich, noch einmal wichtig: Welche Folgen auf die Beschäftigungssituation hätte nach Ansicht der TRANSNET ein Privatisierungsmodell, bei dem der integrierte Konzern nicht erhalten bliebe, weil zum Beispiel einzelne Verkehrssparten zu 100% komplett verkauft würden? Und Zweitens: Sieht die TRANSNET den Fortbestand des konzerneigenen Arbeitsmarktes, mindestens jetzt bis 2023, als gesichert an und warum hält sie ihn, zusammen mit dem Zwang zur Auftragsvergabe, sprich des Kontrahierungsgebotes innerhalb des DB Konzerns, für zwingend erforderlich? Herr Elste, auch an Sie eine Frage: Sie betreiben ja mit der Hamburger Hochbahn auch die Infrastruktur – sprich das U-Bahn-Netz. Welche Bedeutung hat denn der Einfluss auf Infrastrukturkosten und Qualität für Sie? Würden Sie diesen Einfluss aus eigener Motivation aufgeben? Vielleicht auch da ein Satz dazu. Und Herr Mitusch: Wie kann vermieden werden, dass die Infrastruktur auf

Grund einer Überregulierung in eine wirtschaftliche Schiefelage gerät? Und welche Zusammenhänge zwischen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und Trassenpreisregulierung sind in dem weiteren Verfahren aus Ihrer Sicht zu beachten? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Burkert. Kollege Fornahl.

Abg. Rainer Fornahl: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Drei präzise Fragen. Die erste Frage an Herrn Elste. Kann der Infrastrukturbetreiber gegen die Bestellermacht der Länder beispielsweise Strecken ohne weiteres stilllegen? Ändert sich mit dem jetzt vorgelegten Modell etwas am Status quo? Zweitens eine Frage an Herrn Holzhey. Ich habe aus den Antworten auf die Fragen zur Kompatibilität mit den EU-Vorschriften und -Richtlinien Ihre kritische Bewertung des Modells der Holding bezüglich der Kompatibilität nicht so richtig verstanden, nämlich einmal das dritte Eisenbahnpaket mit seinen Richtlinien und insbesondere das EU-Beihilferecht. Vielleicht können Sie das noch einmal ein wenig vertiefen. Und auch hier: Ändert sich bezüglich des künftigen Modells, wenn es denn umgesetzt wird, etwas bezüglich des Status quo der Deutschen Bahn AG in der jetzigen Struktur? Und eine dritte Frage an Prof. Böttger. Sie haben mehrfach, auch in Antworten auf Fragen, darauf hingewiesen, dass es einen Stilllegungsanreiz gibt. Wo finden Sie in dem jetzt vorliegenden Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung konkret entsprechende Vorgaben oder Stilllegungsanreize?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Fornahl. Kollegin Blank!

Abg. Renate Blank: Meine Frage geht an Herrn Prof. Mitusch. Sie haben in Ihren Ausführungen immer erwähnt, dass die Themen Regulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wichtig sind. Zum Thema Regulierung, die gestärkt werden soll, auch aus Ihrer Ansicht, haben Sie uns ja in Ihren schriftlichen Unterlagen vier Punkte genannt. Die will ich jetzt nicht zitieren, die kann man ja nachlesen. Aber wir stellen fest, dass das Thema moderne Anreizregulierung nicht so ganz auf große Vorliebe von einigen Personen oder von der DB AG, auch Ministerium usw., stößt. Sehen Sie über Ihre Anmerkungen hinaus, wie zum Beispiel „Price Cap“-Regulierung, auch noch weitere Anreize, dass wir auf den Weg zur Anreizregulierung kommen müssen? Und meine Frage ist: Sie schreiben ja, dass die Fortentwicklung der Regulierung zur Anreizregulierung möglichst bald in Angriff genommen werden sollte. Kann ich dann davon ausgehen, dass Sie der Mei-

nung sind, dass die Anreizregulierung ein ganz wichtiger Punkt für künftige Themen der DB AG sein muss? Und das Zweite: Zu dem Thema der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Ich glaube, Herr Holzhey hat erwähnt, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eigentlich auf die DB zugeschnitten ist. Jetzt die Frage an Herrn Prof. Mitusch, und auch an Sie, Herr Holzhey: Was müsste denn geändert werden, dass diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht nur auf die DB zugeschnitten wird? Denn wir wollen ja alle auch den Wettbewerb. Und Herr Weselsky, ich bin für Ihre Aussagen dankbar, dass Sie sagen, dass es einem Lokomotivführer „egal“ ist, ob er für die DB fährt oder für einen Wettbewerber. So habe ich Sie ja auch richtig verstanden und ich finde das auch gut so. Denn wir wollen ja auch Wettbewerb auf unserem Schienennetz haben. Also, was muss geändert werden, damit die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht nur auf die DB AG zugeschnitten ist? Und dann eine weitere Frage an Herrn Prof. Mitusch: Die Länder machen im Moment etwas Probleme. Sie wollen im Grunde genommen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit aufgenommen werden. Sind Sie der Meinung, dass man die Länderinteressen hier berücksichtigen sollte oder ist Ihre Meinung, mit dem ganzen Thema sind die Länderinteressen berücksichtigt, zum Beispiel bei den Regionalisierungsmitteln usw.?

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Blank. Kollege Fischer.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Herr Vorsitzender, ich habe an die Vertreter der Gewerkschaften eine Frage. Wenn ich mir den Ausgangspunkt der Bahnreform mal anschau, war damals eine Identität zwischen Personalkosten und Umsatz der Bundesbahn gegeben. Das heißt also, ich glaube, es waren so ungefähr 25 Milliarden DM, das eine wie das andere. Daraus folgt: Es war Produktivität gleich Null, was für jedes normale Wirtschaftsunternehmen das absolute Todesurteil ist. Nun stelle ich fest, dass in der Debatte hier und in der Öffentlichkeit immer drei Bereiche vermischt werden, die nach meinem Verständnis – und ich frage Sie, ob auch nach Ihrem Verständnis – getrennt werden müssen. Das eine ist die Beschäftigungssicherung bis 2023, also Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen. Das andere ist der konzerninterne Arbeitsmarkt, das heißt Überführung aus einer nicht mehr benötigten Verwendung in einer andere im Unternehmen, ggf. auch eine Beschäftigungsgesellschaft. Das dritte ist die Produktivitätssteigerung, die von Anfang gelaufen ist, und die ja nach der Ausgangssituation, die ich eingangs beschrieben habe, unabdingbar gewe-

sen ist, die aber ganz überwiegend auch aus der Vakanzrate erwirtschaftet worden ist, das heißt also, dass niemand betriebsbedingt gekündigt worden ist. Allenfalls gab es ein freiwilliges Ausscheiden mit Abfindung, respektive ein Zurückgeben an die BEV und die dortige Umsetzung in andere Verwendungen außerhalb des Unternehmens, aber ansonsten ganz überwiegend die weit über 200.000 Arbeitsplätze aus der Vakanzrate. Das heißt also, wenn wir diese drei Bereiche trennen, kann man nach meinem Verständnis – und ich frage, ob sie das auch so verstehen – davon ausgehen, dass jeder, der in diesem Unternehmen beschäftigt ist, sich seines Arbeitsplatzes sicher sein kann, dass aber dadurch das Instrument einer Produktivitätssteigerung, wo das auch aus wettbewerblichen Gründen notwendig ist, nicht gänzlich in Abrede gestellt werden darf. Dazu würde ich gern Ihre Meinung hören, denn da habe ich heute Morgen aus Ihren Antworten, insbesondere bei Herrn Weselsky, einiges gehört, was mich etwas irritiert hat. Und deswegen würde ich gern zu den drei Bereichen Ihre differenzierte Auskunft erfahren. Dann hat Herr Prof. Mitusch uns ja auf ein Risiko hingewiesen. Ich vergrößere dies einmal: Man will sozusagen die Dividende in der operativen Holding steigern und verschiebt die personellen Altlasten über den konzerninternen Arbeitsmarkt in die Infrastruktur. Und dort ist man dann sozusagen mit dem Bund dabei, die Erwartung an die künftige Infrastrukturfinanzierung des Bestandsnetzes zu formulieren bzw. dass man Kassenpreise anhebt, die die Wettbewerber als echte Kosten im Konzern tragen, aber, ich sage mal, ganz anders in der Holding aufgefangen werden können. Wie kann verhindert werden – Sie haben das angedeutet –, dass derartige Querverschiebungen erfolgen, die nicht nur von dem Motiv getragen sind, Menschen einen künftigen Arbeitsplatz zu sichern, sondern auch ökonomische Effekte zugunsten einer Dividende auslösen könnten. Dann hatte ich auch vor – Kollegin Blank hat dies weitgehend getan – den Zusammenhang zwischen einer Anreizregulierung und einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anzusprechen. Das heißt also, nach Ihren Ausführungen, auch den schriftlichen Ausführungen, ist hier ein innerer Zusammenhang ja unauflösbar vorhanden. Das heißt also, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aus der Sicht des Bundes, auch in der Anforderung an den Gesetzgeber der künftigen Finanzierung seines mittelbaren Eigentums der Infrastruktur, natürlich sehr damit zusammenhängt, ob es eine Anreizregulierung mit entsprechender Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geben wird oder nicht. Nun wissen wir, dass wir vom Timing her das eine und das andere nicht unmittelbar miteinander verbinden

können. Aber auch unter dem Hinweis auf die gesetzgeberischen Erfordernisse und auf die Erfordernisse, gerade im Börsenprospekt das Notwendige zu sagen, da sind ja auch Haftungsrisiken drin: Würde es aus Ihrer Sicht Sinn machen, die Debatte um die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zumindest aus der Sicht des Gesetzgebers zu verbinden, mit seiner Absichtsbekundung einer Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und auch, ich sage mal, der Kernelemente und Zielsetzung, die eine Anreizregulierung enthalten müsste, mit entsprechender Beauftragung auch an die Bundesregierung in der Weise tätig zu werden? Letzte Frage zur Erlösverwendung. Bundeshaushalt, Entschuldung, ein Drittel. Eigenkapitalausstattung DB AG, da stellt sich natürlich schon die Frage, ob dieses Eigenkapital in einem gewissen Niveau auch gesichert werden muss. Oder ist dieses im Grunde eine Eigenkapitalverstärkung, um eine Expansion des Unternehmens zu finanzieren? Wie würden Sie das definieren? Und das Dritte ist das Innovations- und Investitionsprogramm. Dieses ist in der Vereinbarung der Koalition relativ vage als Erwartung an die DB AG formuliert worden. Würde es aus Ihrer Sicht Sinn machen – und das geht an den ganzen Tisch –, dass dann zumindest auch das Parlament das Verlangen äußert und definiert, dass dann ein zwischen dem Unternehmen und der Bundesregierung abgestimmtes Innovations- und Investitionsprogramms mit dem entsprechenden Volumen auch dem Haushaltsausschuss und unserem Fachausschuss dann zur Kenntnissgabe vorgelegt wird, damit man zumindest einen gewissen Einblick hat, ob tatsächlich diese Absichtsbekundung, ein Drittel des Erlöses dort zu investieren, Lärmschutz, Lärmsanierung, Netzverbesserung usw., ich will die Punkte nicht aufzählen, dann auch eingehalten wird und dieses Geld nicht für ganz andere Zwecke umgesetzt wird.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Fischer. Das Wort hat Kollege Hermann.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte gerne noch mal Herrn Elste, Herrn Böttger und Herrn Holzhey zum Thema „Fernverkehr sichern“ fragen. Die Länder haben ja auch am Freitag beschlossen, dass dazu sozusagen eine gesetzliche Grundlage notwendig wäre, eben weil sozusagen der Fernverkehr unter Renditedruck kommt. Und wie kann man sicherstellen, dass Fernverkehre nicht ausbleiben, weil er sich nicht rechnet und weil es sich sozusagen für den Konzern DB AG mehr rechnet, ihn leidlich zu fahren, als der Konkurrenz das Feld zu überlassen? Also wie müsste man die Voraussetzungen dafür schaffen, vergleichbar etwa dem Nahverkehr, wäre ja denkbar, um den Fernverkehr auch im Sinne

des Grundgesetzes abzusichern? Zweite Frage, auch an die gleichen Herren, die ist noch mal auch grundsätzlicher Art. Man hat ja auch als Politiker, wenn man sich lange damit beschäftigt, immer wieder Probleme, einzelne Punkte zu verstehen. Und einer dieser Punkte, die ich nie verstehe, ist, wie kann es eigentlich sein, dass unter dem Dach einer einheitlich integrierten Konzernstruktur – die SPD betont es ja auch immer wieder, der integrierte Konzern ist erhalten – wie ist es eigentlich möglich, dass ein Teil des Konzerns gemeinwirtschaftlich Infrastruktur betreibt, im Sinne des Wohles aller und des Ganzen und des Grundgesetzes, und dann gibt es so eine andere Tochter, die aber ganz andere Interessen hat, Rendite, China, Russland, Sibirien, wo auch immer die Welt logistisch zu erobern ist oder es möglich ist, es ist alles da offen. Wie ist es möglich, dass man innerhalb eines integrierten Konzerns das gegeneinander abschottet? Ist diese Konstruktion mit dem Gebot der Europäischen Union, nämlich sauber zu trennen zwischen Infrastruktur und Netzbetrieb, damit zu vereinbaren? Und meine dritte Frage richtet sich an die Bundesregierung, Herrn Staatssekretär Grossmann. Wir haben heute vielfach gehört, dass der Beteiligungsvertrag absolut wichtig ist, wie das mit der Privatisierung vorangeht, was es bedeutet, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung absolut zentral ist und dass die Anreizregulierung zentral ist. Meine Frage ist: Also ich kenne den Beteiligungsvertrag noch nicht. Gibt es den? Wann kommt er heraus? Wann erfährt das das Parlament? Wann kommt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung heraus? Wir haben heute ein Schreiben zu einem Netzzustandsbericht mit der Überschrift, es wäre ein Teil der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, bekommen. Aber die eigentliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung haben wir nicht! Ich weiß nicht, ob es andere gibt, die Sie haben. Und die Anreizregulierung sehe ich auch noch nicht. Jedenfalls weiß ich noch nicht einmal, wann sie kommen soll und ob man sie wirklich will. Dazu hätte ich gern auch Auskunft von der Bundesregierung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Friedrich.

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich habe fünf Fragen. Die erste geht an Herrn Krauß. Herr Krauß, Sie haben dargestellt, dass sich die Deutsche Bahn AG von einem Schienenverkehrsunternehmen zu einem Logistiker weiterentwickelt hat. Dem ist ja nichts entgegen zu sprechen, wer das Gesamtangebot macht. Für uns ist die spannende Frage, wo sehen Sie denn den Schnittpunkt, die Schnittstelle, wo die Haftung des Steuerzahlers, des deutschen Steuerzahlers, auf-

hört? Was ist für Sie noch Geschäftstätigkeit der Deutschen Bahn, für die der Steuerzahler im Sinne der Infrastrukturverpflichtung, die auch im Grundgesetz steht, eintreten muss? Und wo hört die auf und was schließen Sie daraus, welchen Lösungen man dann gesellschaftsrechtlich darstellen müsste? Und die zweite Frage: Sie haben bei Ihrer Einlassung zum Thema Ausschreibung im Nahverkehr sehr viel Wert darauf gelegt, dass die Tariftreueklausel ziehen muss. Wie verhalten Sie das mit Ihrer Aussage, wenn meine Informationen richtig sind, dass gerade die Deutsche Bahn AG bei der letzten Vergabe im Nahverkehr in Bremen beim Gericht in Lüneburg genau gegen diese Tariftreueklausel geklagt hat? Was ziehen Sie denn daraus für Schlüsse? Die Fragen hätte ich auch gern von Herrn Holzhey und von Herrn Weselsky beantwortet. An Herrn Elste: Sie haben eine ganze Reihe von notwendigen Leistungen aufgezählt, die ich alle teile, die aber auch bekanntermaßen bestimmte Summen kosten. Wie hoch muss denn Ihrer Meinung nach der Privatisierungserlös jetzt sein – das ist ja nur ein Einmal-Effekt –, um all das, was Sie jetzt sagen, was man mit diesem Privatisierungsgang eigentlich auch erreichen möchte, was ich ja gehört habe, was man alles lösen möchte, Lärmsanierung an Schienen – wunderbar –, Ausbau der Hafeninfrastuktur – wunderbar –, Sanierung von Bahnhöfen – sensationell –, nur wie hoch muss denn der Privatisierungserlös sein und wie hoch schätzen Sie ihn realistisch? Und was hat das dann in der Realität im Vergleich miteinander zu tun? Wie weit springen wir denn da? Und baue ich da nicht schon wieder erneut Wolkenkuckucksheime auf, die ich mit dem, was ich vorlege, überhaupt nicht erreichen kann. Die nächste Frage an Herrn Holzhey. Wieso rechnen Sie denn mit einer Verschiebung von Personal aus der Mobilitäts- und Dienstleistungs AG in die Obergesellschaft DB AG? Sehen Sie das als reell an? Und wenn ja, was sind die Gründe dafür? An Herrn Prof. Böttger und Herrn Holzhey: Wie beurteilen Sie denn den Umstand, dass zwischen der DB AG Holding und der Netz AG ein Beherrschungsvertrag besteht oder weiterhin bestehen soll, zwischen der DB AG und der Mobilitäts und Logistik AG aber nicht. Kann die Mobilitäts und Logistik AG bei Doppelmandaten damit faktisch in die Netz AG hinein argumentieren kann oder ist das ausgeschlossen?

Vorsitzender: Ich würde jetzt wiederum die umgekehrte Reihenfolge wählen. Herr Prof. Mitusch.

Prof. Dr. Kay Mitusch: Vielen Dank für die vielen Fragen. Frau Bluhm, Sie hatten noch mal die Frage gestellt: Weshalb wollen wir hier privatisieren? Wir sollten das Ziel der Privati-

sierung weniger in dem einmaligen Erlös sehen, als sozusagen aus einer ordnungspolitischen Perspektive, in einer besseren Steuerung der Verkehrs- und Logistikgesellschaften. Einer Steuerung auch stärker in Richtung auf Effizienz und Kosteneinsparung. Das sind eigentlich die Ziele, die man mit einer Privatisierung verfolgt und die man in den Verkehrssparten auch zu Recht verfolgen kann. Bei Logistik ist, glaube ich, es völlig klar, dass gehört eigentlich gar nicht in staatliche Hand. Das ist ein freier Wirtschaftszweig. Der Staat sollte sich da eigentlich gar nicht beteiligen. Bei den Verkehrsbereichen könnte es langfristig auch so sein. Also da müssen wir sozusagen den Zweck sehen. Herr Fischer hatte auch angedeutet, es gab in den letzten Jahren einen starken Anstieg der Produktivität, ohne.... Also, es gab natürlich starke Entlassungen nach der Bahnreform von 1994 und der Vereinigung von Reichsbahn und Bundesbahn. Dies ist aber mehr unter dieser Überschrift zu sehen. Seit einigen Jahren gibt es weiterhin Produktivitätssteigerungen, auch bei Beschäftigungssicherung. Das heißt, wir haben eine Branche, wo wir sozusagen sozialverträglich Effizienzsteigerungen haben können und realisieren können. Das sollten wir auch machen. Das jetzige Management hat sich dadurch hervorgetan, dass sie da einiges geschafft haben. Dies wird auch allgemein anerkannt. Nun kann man ja sagen, das ist ja ohne Privatisierung geschehen. Warum kann man das nicht so weiter machen? Ich glaube an der Stelle sollte man schon die Aussagen des Managements ernst nehmen. Es ist eben auch alles in Richtung auf Privatisierung so gemacht worden. Die wollten ja gemeinschaftlich privatisiert werden – Infrastruktur- und Verkehrsgesellschaften. Die Frage war immer, wird hier sozusagen auf Kosten der Infrastrukturqualität Produktivitätssteigerung erzielt. Dies war ein großer Diskussionspunkt, die ganzen letzten Jahre. Wenn wir jetzt aber die Privatisierung auf die Verkehrsgesellschaften beschränken, ist sozusagen die Hauptsorge dort weg. Und wir können uns wirklich eher auf die positiven Aspekte freuen, sage ich mal, wenn es wirklich mal dazu kommt. Das ist jetzt natürlich wirklich eine Teilprivatisierung, 25 Prozent-Grenze, wir haben noch diese Personalunionen, die dabei eine Rolle spielen sollen. So viel Effekt können wir jetzt auch in der nächsten Zeit nicht erwarten. Aber ich denke mal, wenn im Aufsichtsrat ein privater Investor, der nicht Bund ist, sondern die üblichen Kriterien hat, mitspricht, das kann sich eigentlich nur positiv auswirken. Darin würde ich jetzt die Vorteile sehen. Und natürlich dann die Perspektive, dass es mit der Privatisierung auch eventuell weitergehen könnte. Diese Vorteile sollte man auf jeden Fall sehen. Bei der Infrastruktur müssen wir eben aufpassen, dass auch dort für Effizienz gesorgt

wird. Herr Burkert hat mich gefragt. Die Infrastruktur überzuregulieren, das sollte natürlich nicht das Ziel der Sache sein. Ich will hier gerne offenlegen, dass ich auch die Bundesnetzagentur bei der Konzeption einer Anreizregulierung berate. Es sollte so sein, und ich versuche, das dort auch immer deutlich zu machen: Der Regulierer sollte darauf achten, dass die Infrastrukturunternehmen auch auskömmlich sind und genug Trasseneinnahmen oder Zugangsentgelteneinnahmen verbuchen können, so dass sie, einschließlich der staatlichen Zahlungen, die sie haben, ihre Kosten decken können. Das braucht auch tatsächlich bei der Bundesnetzagentur, wenn es soweit kommt, einen Perspektivwechsel. Die Bundesnetzagentur sieht sich bisher im Wesentlichen als Anwalt der Wettbewerber. Das ist im Moment auch die ganze Situation so. Wenn sie in die Lage kommt, eine richtige Anreizregulierung zu machen, dann muss sie natürlich auch auf die Auskömmlichkeit der Erträge achten und mehr eine Mittlerfunktion einnehmen. Dieses Konzept schlagen wir vor und da müssen wir darauf hinwirken. Den Zusammenhang zwischen LuFV und Regulierung – Frau Blank, Sie hatten diese Frage auch angesprochen – den sehe ich sehr eng. Einfach das Konzept der Anreizregulierung ist ja, dass man sich für eine Weile festlegt, so hoch können eure Trasseneinnahmen sein, und dann weiß das Infrastrukturunternehmen, welche Einnahmen es haben wird und kann sich sozusagen auf dieses Ziel der Kostensenkung auch konzentrieren. Dazu passt eben eine festgeschriebene staatliche Zahlung an die Infrastruktur ganz hervorragend. Wenn man dann eine Grundlage hat, dann weiß das Infrastrukturunternehmen, es bekommt so und so viele Milliarden vom Staat und voraussichtlich so und so viele Milliarden aus Trassenerlösen. Damit ist die Erlösseite sehr gut berechenbar. Diese Berechenbarkeit war auch immer ein ganz großes Argument für eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, dass sozusagen die DB Netz ganz klar weiß, wie viel Geld sie bekommt und auf dieser Kalkulationsgrundlage dann arbeiten kann. Das wird dann durch eine Anreizregulierung ergänzt, die sich in effizienterer, modernerer Art Gedanken über das mögliche Trassenpreisniveau macht. Wir haben ja im Moment schon eine Regulierung. Die Regulierung ist seit 2006 da, aber was da reguliert wird, das entwickelt sich auch erst, also wie diese Regulierung stattfinden soll. Und die gesetzliche Grundlage ist einfach sehr schmal und ganz klar, ich möchte mal schon sagen, auf eine antike Kostenzuschlagsregulierung aufgesetzt. Die kann einfach nicht so gut werden, wie wenn man eine gesetzliche Änderung in Richtung einer Anreizregulierung in Bewegung bringt. Herr Fischer, Sie hatten auch das Thema einer gesetzlichen Änderung angespro-

chen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz muss auf jeden Fall verändert werden, wenn man eine Anreizregulierung haben möchte. Die jetzige Grundlage ist da einfach zu vage und gibt nicht genug Kompetenzen her. Es gab das Gutachten von Kühling, der das sehr deutlich gemacht hat. Mir war es vorhin nicht so klar, aber die juristische Basis für eine gute Anreizregulierung ist einfach nicht da. Es gibt viel zu starken Interpretationsbedarf. Man wäre sozusagen permanent in juristischen Auseinandersetzungen mit der DB AG. Die Gerichte würden hier sicherlich nicht die Kompetenzen verorten, die man für eine Anreizregulierung braucht, auch die Informationskompetenzen übrigens nicht. Deswegen, denke ich, sollten wir möglichst bald eine Gesetzänderung haben. Auch deshalb möglichst bald, weil, wenn gesetzliche Grundlagen da sind, dauert es noch etwa vier oder fünf Jahre, bis eine Anreizregulierung wirklich greift. Das liegt einfach daran, dass sich der Regulierer die Infrastrukturunternehmen wirklich anschauen muss. Das dauert eine Weile. Es muss überlegt werden, welche Trassenpreisniveaus man letztlich nimmt. Und wenn es dann gemacht ist, dann muss es auch ein Jahr vorher angekündigt werden, bevor das neue Trassenpreissystem wirkt. Also man hat einen langen Vorlauf. Deswegen sollte man den Gesetzgebungsprozess möglichst bald voranbringen, zumal die Bundesnetzagentur jetzt eben, nachdem sie plötzlich im Sommer letzten Jahren los getreten wurde, inzwischen auch dafür vorbereitet ist. Die hat ihre Hausaufgaben sozusagen gemacht, jedenfalls was die Gesetzes- und Verordnungsänderung angeht. Aber dann die Ausführung, die wirkliche Festlegung der Trassenpreisniveaus, dazu muss man dann eben sozusagen auf der gesetzlichen Grundlage noch viel Arbeit machen. Für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wäre es wahrscheinlich sehr gut, wenn man bei der Gelegenheit dort auch eine gesetzliche Grundlage schaffen würde. Ich will nur mal auf einen Punkt hinweisen: Ein Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, der mir zugekommen ist, macht einen klaren Schritt zurück, im Vergleich zu dem, was wir vor einem halben Jahr hatten. Damals hieß es, die Gelder, die 2,5 Milliarden, können für den Infrastrukturerhalt ausgegeben werden und das bedeutet Ersatzinvestitionen oder Instandsetzungsmaßnahmen. Jetzt, sozusagen im Hinblick auf die gesetzlichen Grundlagen des BSchwAG, heißt es, die Gelder sind nur noch zweckgebunden für Ersatzinvestitionen einzusetzen. Damit haben wir die bisherige klare Fokussierung der staatlichen Gelder auf Ersatzinvestitionen und die DB soll Instandhaltung machen. Das war eigentlich immer als Nachteil identifiziert worden, weil dadurch für die DB Netz immer der Anreiz besteht, na ja, lieber nicht Instandhal-

ten, später können wir es als Ersatzinvestition über den Staat abrechnen. Diese Trennung wollte man mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufheben. Dies war eine gute Idee. Jetzt hat man die wieder drin. Da sehe ich zum Beispiel so einen Punkt, wo Nachteile sind. Auch die Sanktionen im Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die letztlich angedroht sind. Die vor einem halben Jahr vorgesehene Sanktion kann es ja nicht mehr geben, Rückfall an den Staat, es gibt ja diese Eigentumssicherungsübertragung nicht mehr. Da hatte man sozusagen dieses eigentlich als Hauptsanktion vorgesehen. Jetzt heißt es einfach, da kann der Vertrag gekündigt werden. Nach dem Motto, wenn ihr das nicht richtig macht, die Qualität aufrecht zu erhalten, dann wird der Vertrag gekündigt. Ja, und was dann? Haben wir dann wieder das jetzige Regime mit den Einzel- und Sammelvereinbarungen? Das ist keine runde Geschichte. Eigentlich müsste man da sozusagen Androhungen machen, die ein Stückchen weitergehen, indem man damit droht, Infrastrukturkompetenzen zu entziehen und an andere Gesellschaften abzugeben. Frau Blank, Sie hatten auch gefragt, ob die Länder in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung berücksichtigt werden sollen. Die Länder haben ja sehr stark immer den Punkt der Qualität hervorgehoben und gesagt, wir brauchen mehr Qualitätskriterien. Ich würde auch sagen, wir brauchen eigentlich Kapazitätskriterien in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und wir brauchen Kriterien für einen Substanzerhalt der Infrastruktur. Herr Holzhey hatte erwähnt, dass man das Anlagenalter nehmen kann. Vielleicht kann man auch die Substanz tatsächlich stichprobenartig überprüfen. Dann ist es gar nicht so wichtig, wie alt sie ist, sondern man kann wirklich einen Indikator hier hinschreiben, der die Substanz misst. Das Interesse der Länder ist, dass man nicht nur global Kriterien für das gesamte Netz macht, sondern auch regionalspezifisch sagt, es darf nicht sein, dass die Qualität hier hervorragend ist und in einer anderen Region ganz schlecht gemacht wird. Auch das ist eigentlich ein vernünftiges Anliegen. Von daher würde ich sagen, dieses Interesse sollte man schon beachten. Man kann halt an diesem Vertrag sicherlich noch vieles machen. Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung war ja im letzten Jahr auf 15 Jahre anvisiert. Das ist natürlich ganz gewaltig. Inzwischen wird, glaube ich, überlegt, doch eine kürzere Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu machen. Dann hat man immerhin die Möglichkeit, zu sagen, bei der zweiten, die dann später kommt, wenn es nur fünf Jahre sind, da können wir noch einmal nachlegen. Aber im Prinzip müsste man sich auch jetzt schon über

etwas umfassendere Qualitätsanforderungen Gedanken machen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Elste.

Günter Elste: Ja, ich möchte mich zunächst den verschiedensten Frage im Hinblick auf die Höhe des Investitionsbedarfes für das Netz widmen. Frau Bluhm fragte am Anfang, warum ist denn der Investitionsbedarf höher zu veranschlagen ist, als 2,5 Milliarden. Ich will die Frage vergleichsweise kurz und prägnant beantworten. In der Tat haben die bisher eingesetzten Bundesmittel und die aus dem Unternehmensergebnis der Deutschen Bahn AG verwendeten Mittel für die Instandsetzung und Ersatzinvestitionen nicht zu einem befriedigenden Netzzustand alleine führen können. Wir haben nach wie vor im Netz deutliche Langsamfahrstellen. Wir haben des Weiteren deutliche Engpässe, insbesondere in den Knotenpunkten dieses Netzes. Und wir erreichen auch die Kapazitätsgrenzen auf den Hauptstrecken, die natürlich auch zum Teil durch Transitverkehr in Anspruch genommen werden. Die Frage ging dann logisch weiter: Wie hoch ist denn der Bedarf tatsächlich? Da könnte ich jetzt antworten, das kommt darauf an. Diese Antwort ist nicht böse gemeint. Dies hängt natürlich davon ab, wie ernst meint man es tatsächlich – auch politisch – mit der Kapazitätserweiterung des Netzes für den Schienengüterverkehr. Wir kommen gleich noch auf die Fragestellung, wie ernst meinen wir es denn tatsächlich mit dem Personenfernverkehr und wie soll er denn künftig organisiert werden. Das hängt natürlich auch davon ab, wie hoch das Investitionsvolumen angesichts der politischen Rahmenbedingungen und Vorgaben im Hinblick auf Lärmschutz und ähnliches sein wird. Ein ganz wichtiges Thema. Wenn man z. B. die Engpasssituation in den Verkehrsknotenpunkten des Netzes lösen will, gehen wir auf deutsch gesagt über Güterumgehungsbahnen und ähnliches. Und wie hoch ist der Investitionsaufwand für solche Lösungen, damit dies dann die örtliche Akzeptanz und planrechtliche Genehmigung findet. Das sind alles Imponderabilien. Das zeigt auch schon deutlich, dass der Bedarf, je nachdem wie Sie sich dort politisch entscheiden und wie sich die Rahmenbedingungen weiter entwickeln, mit Sicherheit deutlich größer sein wird. Damit komme ich auch gleich zu der Bemerkung von Herrn Hermann und Herrn Hofreiter, die fragten: Was bringt denn der Privatisierungserlös? Wenn Sie es in der Summe sehen, zu dem innerhalb der nächsten Dekade anstehenden Investitionsbedarf, insbesondere auch wenn wir über reine Kapazitätserweiternde Investitionen reden, ist natürlich ein Drittel des Privatisierungserlöses mit Sicherheit – ich will nicht sagen, ein Tropfen auf den heißen Stein –

aber dieser Privatisierungserlös alleine wird die Probleme nicht bewältigen können, sondern er wird dabei helfen und, so habe ich das auch in den Anträgen und den Absichten der Bundesregierung verstanden, dazu dienen, ein zu den bisherigen Gepflogenheiten zusätzliches Investitions- und Innovationsprogramm zu finanzieren. Als Branchenverband können wir nur sagen, sind wir für jede Milliarde – oder auch eineinhalb Milliarden – dankbar, die hilft, diese Problemlagen weiter zu lösen. Denn die Probleme, sprich die Engpässe, wachsen doch im Moment im Hinblick auf den Schienenverkehrssektor schneller als Lösungen zur Bewältigung dieser Probleme überhaupt eingesetzt werden können. Die Dynamik des Verkehrsaufkommens ist doch sehr viel höher als die Dynamik, die wir im Moment an den Tag legen, Kapazitätserweiterungen – und seien auch die vorhandenen Durchsatzkapazitäten – weiter zu mobilisieren. Insofern kann ich Ihnen also keine konkrete Zahl sagen. Dieses hängt weitestgehend von politischen Entscheidungen ab. Dann ist die Frage gestellt worden, wie steht ein Unternehmen dazu, den Einfluss auf die Bewirtschaftung der Infrastruktur aufzugeben. Natürlich wird jeder Unternehmer, insbesondere dann, wenn er alleiniger oder weit überwiegender Nutzer der Infrastruktur ist, die Synergieeffekte, sage ich mal, wie das bei uns in der Branche heißt, zwischen Rad und Schiene nutzen wollen und darauf Rücksicht nehmen wollen, ein Optimum herzustellen. Wenn wir über ein offenes Netz reden, nicht ein geschlossenes U-Bahn-System zum Beispiel, dann, glaube ich, ist man schon gut beraten, wenn man eine hohe Transparenz schafft, auch kosten- und leistungsmäßige Transparenz zwischen dem operativen Betrieb in den Transportparten einerseits und der Instandhaltung, Erhaltung und Erweiterung des Netzes andererseits. Transparenz ist das Mindeste, was geboten ist. Sie haben die Frage gestellt, ob ich glaube, dass sich an dem Staus quo nachhaltig etwas ändern wird. Also, ich glaube, so lange diese Personalunion, von der hier die Rede ist, aufrechterhalten wird, wird sich das nicht maßgeblich von dem unterscheiden, was in der Vergangenheit war. h-wieweit man dann bei Auflösung dieser Personalunion damit umgeht, beide Bereiche im Auge zu haben, ist in Wahrheit eine Frage der Steuerung durch den Unternehmenseigentümer. Da kann man beispielsweise auch eine Zielsetzung formulieren, aber ich nenne das nur als Beispiel, dass man sagt, dass die Erträge aus dem Transport und Logistikbereich einmal im Hinblick auf den Teil von Überschüssen beleuchtet werden müssen, die man für die Weiterentwicklung dieses Bereiches braucht – wenn man expandiert, wird das so sein – und wie die Gewinnverwendung des anderen Teils dann erfolgen soll, beispielsweise

se für eine zusätzliche Investitionsfinanzierung in das Netz. Dies ist eine Frage, die steuert und gestaltet letztlich der Eigentümer des Konzerns Deutsche Bahn AG unter Berücksichtigung seiner dann 75,1 Prozent im Hinblick auf den übrigen operativ tätigen Bereich. Dann hatte Herr Hermann noch die Frage gestellt: Wie halten wir es denn mit dem Personenfernverkehr? Und Sie haben die Frage präzisiert, wie man garantieren kann, dass es eine angemessene Personennahverkehrsbedienung in der Bundesrepublik noch geben wird. Garantieren können Sie das nur, wenn Sie jemandem die Pflicht zur Aufrechterhaltung einer solchen Daseinsfürsorge im Sinne des Personennahverkehrs auftragen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Elste. Und als nächstes darf ich Herrn Krauß bitten.

Lothar Krauß: Vielleicht darf ich zur Sachaufklärung gerade bei dem Thema Fernverkehr, zumindest was die Deutsche Bahn AG angeht, etwas sagen. Ca. 40 Prozent der betriebenen Linie sind betriebswirtschaftlich mit einer guten Rendite ausgestattet, d. h. im Umkehrschluss 60 Prozent sind das eben nicht. Und nur im Querverbund mit diesen verschiedensten Linien ist es eben möglich, insgesamt auch beim Fernverkehr zumindest seit drei Jahren im Konzern Deutsche Bahn positive Ergebnisse zu liefern. Ich denke das ist das Geschäftsmodell. Man muss den Fahrgast erst einmal in den Zug hineinbekommen. Wenn man hier nur Rosinenpicken machen würde und würde nur die Strecken bedienen mit dem höchstmöglichen Auslastungsgrad, dann wäre es schlecht bestellt um die Personenverkehrspolitik in diesem Land.

Zwischenfrage: Das gilt auch für den Nahverkehr.

Lothar Krauß: Das gilt genauso für den Nahverkehr.

Herr Hofreiter, Unternehmensvorstände kommen und gehen, Politiker kommen und gehen, Gewerkschafter kommen und gehen; mehr oder weniger spektakulär. Man kann sich das nicht immer aussuchen, aber seien sie versichert, bei der Gewerkschaft TRANSNET wird Politik nicht von Personen sondern von den dafür zuständigen Parlamenten und Gremien gemacht und insofern ist es uns nicht Sorge um unsere Zukunft. Jetzt zu Ihrer Frage, wie kommen wir zu unserer Position. Das Thema Privatisierung ist, historisch gesehen sollte man das nicht verwechseln, nicht unbedingt eine Erfindung der Arbeitnehmervertreter. Wenn ich mich richtig erinnere, gibt es einen Koalitionsvertrag der derzeitigen Bundesregierung und da steht drin, es geht nicht mehr um das ob sondern nur noch um das wann und

wie einer weiteren Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Insofern war es unser Job, dafür zu sorgen, dass die Beschäftigten dabei nicht unter die Räder kommen. Wenn ich mir in den letzten 24 Monaten die unterschiedlichsten Modelle anschau, muss ich ihnen ganz ehrlich sagen: Am Anfang dieser Modelldiskussion standen der Mensch und der Arbeitnehmer nicht im Mittelpunkt dieser politischen Vorstellung. Ich bin froh, dass es uns ein bisschen gelungen ist, das Rad zu kehren. Womit wir nicht einverstanden sind, das wären politische Vorschläge, die Trennung von Netz und Verkehr vorzunehmen; womit wir nicht einverstanden wären, das wäre eine eigenständige Infrastrukturgesellschaft des Bundes und womit wir schon gar nicht einverstanden wären, das wäre der Betrieb von Regionalnetzen im Zugriffsrecht der Länder. Insofern sagen wir, wir nehmen den derzeitigen Entwurf der Regierungsfraktion zur Kenntnis und können den auch akzeptieren.

Zu den Sachfragen:

Sowohl von Herrn Friedrich als auch von Frau Bluhm, wurde das Thema Heidekrautbahn und folgende, noch einmal in den Raum gestellt.

Das ist eine Firma, die, Herr Weselsky hat es schon gesagt, eigentlich nur auf dem Reißbrett existiert. Das ist eine GmbH-Gründung, die hat kein Personal, die hat keine Fahrzeuge, aber sie bewirbt sich im Wettbewerb. Die Betriebsaufnahme der jetzt getätigten Ausschreibung soll nach meiner Kenntnis im Jahr 2010 und folgende passieren. Wenn man diesen Verkehrsvertrag unterschreibt, wenn man in dieses Angebot reingeht, dann muss die Deutsche Bahn AG wissen, dass sie am Tag „X“, also spätestens in 2010, auch diesen Verkehr fahren muss, sonst wird es teuer. Wenn sie dort Personal beschäftigen will, dann muss sie nach meinem Erachten dort ein vernünftigen Tarifvertrag anbieten und entsprechend gute Sozialbedingungen anbieten, sonst findet sie keine Leute. Ein Betriebsübergang von den Mitarbeitern der betroffenen Gesellschaften der DB AG in diese neuen Gesellschaften, ist per se nicht automatisch vorgesehen. D. h., im Crashfall verlieren 300/400 Menschen bei der Deutschen Bahn AG ihren Arbeitsplatz, wandern in den konzernweiten Arbeitsmarkt und die DB AG muss zusehen, wie sie bei der Heidekrautbahn, wenn sie es glaubt, mit Dumpinglöhnen neue Zugführer und Lokführer bekommt. Das wäre keine innovative Lösung und wir sind gerne bereit, die Deutsche Bahn AG auf den rechten Pfad des Tarifvertrages wieder zurückzuführen.

Herr Burkert, was ist das Verbundsystem? Also, die Bahn macht nicht nur Eisenbahnverkehr, die repariert auch Lokomotiven, die repariert Waggons. Die Bahn hat ein eigenes Kommunikationssystem für die Stellwerke und

für die Zugüberwachung. Wir haben eine eigene Firma die dafür sorgt, dass sie morgens hoffentlich eine saubere S-Bahn vorfinden und dass nach Betriebsende der Fernverkehrszug gereinigt wird. Wir haben eine eigene Bewachungsgesellschaft und das alles sind Dienstleister. Wieso brauchen wir die? Weil diese Dienstleister mit 25.000 Beschäftigten in den letzten 36 Monaten 10 Prozent arbeitslose Eisenbahner aufgenommen haben. D. h., rund 2.500 Menschen, die bei Netz, Station und Service, Fern- und Güterverkehr ihren Job verloren haben, sind bei diesem konzerninternen Dienstleistern wieder aufgenommen worden. Dies ist eine Riesenleistung. Wenn die nicht mehr zum Konzern gehören, wäre das nicht möglich.

Herr Friedrich, Belastung des Steuerzahlers, mit dem Risiko. Also, ich sage ihnen eins, wenn ich es richtig mitbekommen habe, ist die Bahn seit 1994 eine Aktiengesellschaft. Wenn das, was sie jetzt beraten umgesetzt wird, sieht das wahrscheinlich so aus, dass die Bundesrepublik Deutschland, als Hauptaktionär 100 Prozent der Aktien bei der DB AG Holding besitzt und mindestens 75 Prozent der Aktien bei der Verkehrslogistikgesellschaft. Wenn das aktienrechtlich nicht ausreicht, um bei einer Hauptversammlung sich gegen Dritte durchzusetzen und vom Bund entsprechende Nachteile abzuwenden, dann kann ich ihnen leider keinen weitergehenden Vorschlag machen.

Zwischenruf (unverständlich)

Macht nichts.

Herr Fischer, wir sind sehr nah beieinander, mindestens mal in der These. Sie haben Recht, als die DB AG auf die Füße gesetzt wurde hatte sie 1994 durchschnittliche Personalkosten von 31.000 Euro pro Mitarbeiter, Die Wertschöpfung lag bei 28.000 Euro. Also, das war nicht nur eine Null-Nummer, sondern das war ein negatives Verhältnis der Produktivität zu den Personalkosten. 2007 sehen die Zahlen anders aus. Personalkosten von durchschnittlich 43.000 Euro und eine Wertschöpfung pro Mitarbeiter von 54.000 Euro. Und das in der Summe gibt vor Steuer 2 Mrd. Euro Gewinn. Kündigungsschutz auf der einen, konzernweiter Arbeitsmarkt in der Mitte und Wertschöpfung am Ende gehören zusammen: sie zu trennen, würde bedeuten, dass wir das System kaputt machen. Ohne die Möglichkeit, dass über den konzernweiten Arbeitsmarkt ständig Mitarbeiter in neue Jobs hineinkommen, würde uns das konzerninterne Arbeitsamt überlaufen. Ich könnte mir vorstellen, sie würden mir böse Fragen stellen, wenn am Tag „X“ nicht 3.000 sondern 30.000 Eisenbahner beschäftigungslos in einem konzerninternen Arbeitsamt sitzen

würden. Das wäre eine Katastrophe. Insofern hilft uns natürlich die Wertschöpfung. In dem Moment in dem die Transportleistungen bei Personen und Güterverkehr immer einen Schoppen höher sind als die Rationalisierungserfolge und Produktivitätssteigerungen, gelingt es uns, genau diese Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Wir sind nah beieinander. Die drei Dinge gehören zueinander und es funktioniert wirklich nur in diesem Systemverbund. Und ich sage, warum soll ein gutes betriebswirtschaftliches Ergebnis, eine vernünftige Rendite für Aktionäre alt und neu und ein sicherer Arbeitsplatz und gerechter Lohn, warum sollen die drei Sachen nicht zusammenpassen? Danke.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Krauß. Als nächstes Prof. Böttger.

Zwischenruf des Abg. Friedrich, der an die Beantwortung einer von ihm gestellten Frage erinnert.

Stellv. Vorsitzender: Herr Krauß, könnten sie dann dazu noch einmal etwas sagen. Danke schön.

Lothar Krauß: Ich kann nicht für jede Handlung des Vorstands der Deutschen Bahn AG hier eine plausible Erklärung abgeben.

Herr Friedrich, wir führen Verhandlungen mit der Deutsche Bahn AG zum Tarifthema, wenn sich daraus Erkenntnisse zeigen, werde ich sie ihnen gerne zukommen lassen.

Vorsitzender: OK. Herr Böttger, bitte.

Prof. Dr. Christian Böttger: Ja, vielen Dank. Ich gehe mal ein bisschen von der Reihenfolge weg. Zunächst einmal, ich glaube Frau Faße hatte gefragt, wo das eigentlich stünde, mit dem Stilllegungsanreiz, worauf ich vorhin Bezug genommen hatte. Also, es gibt einen Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Datum 13. Mai 2008, da ist es im § 5 geregelt. Dass man sagt: 5 Prozent Reduzierung des Netzes der DB AG würde nicht zu einer Anpassung führen und alles was darüber hinausgeht, würde zu Verhandlungen führen, ob der Beitrag reduziert werden muss.

Herr Dr. Hofreiter hatte gefragt, ob eigentlich das jetzige Modell geeignet ist für die Ausweitung des Schienenverkehrs und für die Ausweitung des Haushaltes, also noch einmal bezogen auf die Bahnreform von 1994. Also, eigentlich passiert da relativ wenig. Wir haben sozusagen keine Wettbewerbseffekte dabei. Wir haben eine Veränderung der Eigentumsstruktur. Daraus alleine kommt natürlich noch nichts, was das Ganze verändert. Es macht es nicht schlechter und nach meiner Überzeugung macht dieses Modell aber eben auch die Perspektiven für die Schienenverkehrsauswei-

tung nicht besser. Ich würde da allerdings gern noch einmal einen Hinweis machen; jetzt gerade bei der Neufassung des AEG, da stehen dann wieder ein Paar überraschende Dinge drin, wo glaube ich auch der Verkehrsausschuss Anlass hat, sich damit zu beschäftigen. Es gibt derzeit einen Referentenentwurf nach meiner Kenntnis, wo im § 38 AEG jetzt vorgesehen ist, dass man eigentlich die freie Vergabe und die – sozusagen – voraussetzungslose Vergabe von Trassen an alle Marktteilnehmer für Rahmenverträge, dass man die eigentlich beenden möchte. Dass man sagt, wer die Trassen Ende 2009 hat, der kann – sozusagen – per einfacher Erklärung, diese in Rahmenvertragstrassen umgewandelt bekommen. Das wäre z. B. für das Thema „Wettbewerb im Fernverkehr“, das endgültige KO. Bis 2020 könnte man dann fest davon ausgehen, dass es also, wenn man eine solche Marktordnung denn wollte, dass dann die Trassenvergabe eigentlich privatwirtschaftlichen Fernverkehr ausschließen würde. Güterverkehre, muss man sich einmal anschauen, die arbeiten ja meist nicht mit Rahmenverträgen, deswegen wird es für die vermutlich nicht so relevant. Aber im Fernverkehr wäre es also das Ende des Wettbewerbes und mit entsprechenden Folgen sicherlich eben auch für das Thema Nachfrage.

Entlastung Haushalt. Ich meine haushaltmäßig passiert erst einmal gar nichts. Ich glaube, was man ganz deutlich sehen muss, diese 2,5 Mrd. für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die sich natürlich so eine schleichende Umwidmung von Mitteln. Ende der 90er war es einmal so, das steht so im BSchwAG drin, dass man sagt, es können aber Ersatzinvestitionen getätigt werden über die BSchwAG-Mittel. Und das waren immer 40 bis 50 Prozent, d. h., 1,2 bis 1,8 Mrd. Euro üblicherweise. Jetzt hat man 2,5 Mrd. festgeschrieben. Das ersetzt quasi Eigenmittel der DB, also verbessert dadurch eben die DB-Ergebnisse. Führt aber dazu, dass der Spielraum für Neubauten entsprechend gesunken ist. Also, das muss man sehen. Die Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand, eigentlich neue Strecken zu bauen, da wo bedarf besteht, die wird dadurch im Prinzip um ungefähr 1 Mrd. pro Jahr schlechter, dauerhaft. Aber insgesamt sagt es, wir haben keine Veränderung der Mittel, die der Bund zur Verfügung stellt, aber wir haben eine veränderte Verwendung dieser Mittel.

Dann war die Frage, ich glaube von Frau Dr. Wetzel. Russische Staatsbahn, die Frage ist, können wir das verhindern? Da bin ich also kein Experte. Wenn sie ein normales IPO machen, dann können sie nicht steuern wer die Aktien hat. Wenn man sozusagen die Aktien über ein anderes oder die Anteile über andere Verfahren verkauft, kann man es steuern. Da

bin ich mir nicht über die Regeln des öffentlichen Vergaberechts im Klaren, ob man dann sagen kann, ich möchte die Anteile an den oder den verkaufen oder nicht. Also, das müsste man juristisch prüfen, ob man das überhaupt könnte, wenn man es denn wollte. Natürlich gibt es immer eine symbolische Wirkung davon, ob man auch politisch erklärt, dass bestimmte Investoren gewünscht sind oder nicht. Ob das vernünftig ist oder nicht. Also die Frage, sollten wir so einen Investor eigentlich akzeptieren, das vermag ich nicht zu beurteilen. Ich hab da eher so Bauchgefühle, die sagen, eigentlich hätte ich an so einer doch sehr infrastrukturnahen Beteiligung des Bundes ungern, sozusagen, ausländische Staatsgesellschaften, ihre Anteile haben. Aber ich muss gestehen, dass ich das nicht abschließend begründen kann. Aber ich glaube, dass müsste man zumindest mal vertieft diskutieren. Ich fühle mich da nicht in der Lage, das abschließend zu beurteilen.

Zur Frage: Mittelverwendung der DB für Ersatzinvestitionen und sozusagen Widerspruch zum Thema Kapitalbasis. Das ist natürlich genau richtig, was sie dort gesagt haben. Im Prinzip, in dem Maße, in dem man die DB verpflichtet, zum Beispiel Investitionen in das Schienennetz zu tätigen, sei es als Ersatzinvestitionen, also investiv wirksam oder auch für die laufende Instandhaltung, steht natürlich weniger Geld zur Verfügung, also für die Stärkung der Eigenkapitalbasis oder eben auch für Investitionen in andere Geschäfte. Aber das ist ein Trade off, mit dem muss man sich beschäftigen. Und ich persönlich würde dafür appellieren, dass man zumindest sicherstellt, bei der Festlegung der Beträge, die die DB zu erbringen hat, dass also die Infrastruktur in einem vernünftigen Zustand erhalten bleibt. Und die – sozusagen – zunehmende Alterung der Infrastruktur, also quasi der schleichende Wertverlust, den wir in den letzten Jahren erlebt haben, dass man diesen stoppt. Und das man keine weiteren Instandhaltungsrückstände sich aufbauen lässt. Es gibt einen Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von 2005, da stand einmal drin, das war eine DB-eigene Unterlage: 1,5 Mrd. Euro Instandhaltungsrückstand. Seither, steht das nur ganz vage drin, aber wenn sie das mal genau lesen, sehen sie, da steht so etwas drin. Ich würde also sagen, eigentlich muss der Anspruch sein, dass es keine Instandhaltungsrückstände gibt und dass das in irgendeiner Form auch in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dann entsprechend festgelegt wird. Aber natürlich gibt es einen Widerspruch. Aber ich glaube, dass ist ein Widerspruch mit dem man umgehen muss und wenn man will, dass Eisenbahn in Deutschland fährt, in einem vernünftigen Zustand, dann muss man auch entsprechende Vorschriften machen und muss

eben auch nicht sagen, die DB kann alle freien Cash-Mittel investieren wo immer sie gerne möchte. In dem Zusammenhang dann auch die Fragen von Herrn Fischer. Also, ich halte es auch für absolut zwingend, dass man in irgendeiner Form sicherstellt, dass es eine parlamentarische oder wie auch immer geeignete öffentliche Beteiligung gibt, bei der Frage: Wie verwendet man dieses letzte Drittel der geplanten Privatisierungserlöse. Und dass man, sei es in dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen oder sonst wie, irgendwie sicherstellt, dass man, das also nicht der DB überlässt und dass man auch klarstellt, dass dieses zusätzlich sein muss, zu den Ersatzinvestitionen, die ja in der LuFV verankert werden sollen. Zum Thema Sicherung des Fernverkehrs, das war die Frage von Herrn Hermann gewesen. Da hatte der Herr Elste gesagt, ein Marktmodell wäre natürlich, dass man wirklich sagt, wir schreiben aus, auch im Fernverkehr. Ganz extrem könnte man sagen, gut, dann gibt es auch Linien, bei denen quasi der Konzessionär zukünftig dann Gebühren zahlt, an den Staat, dafür, dass er die Linie betreiben darf. Das wäre natürlich ein ganz massiver Eingriff und in dem Moment wo jeder ICE zu 24,9 Prozent einem Privaten gehört, ist es dafür fast zu spät. Weil man dafür eigentlich sagen müsste, dann müssten auch die entsprechenden Ressourcen, damit der Markt ins Rollen kommt, letztlich dann auch neu vergeben werden können. Also, ich glaube, dafür ist es jetzt fast $\frac{3}{4}$ Viertel schon zu spät. Und, da muss man sich jetzt überlegen, wie man das zukünftig macht. Einem privatwirtschaftlichen Unternehmen können sie das nicht ohne weiteres auferlegen. Das ist sicherlich eine Herausforderung. Aber, wenn man diesen Fernverkehr will, dann muss man eingreifen und im Zweifelsfall dann wieder mit öffentlichem Geld. So, sie hatten jetzt noch einmal gefragt, nach der Differenzierung Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit innerhalb eines Konzerns. Das geht auch ein bisschen in die Frage, die der Herr Friedrich gestellt hatte. Also, wenn sie sich mal die Organisationsideen der DB AG angucken, dann läuft alles darauf hinaus, dass die Mobility and Logistics AG eigentlich die Führungsgesellschaft sein soll. Also, dass viele Funktionen die zurzeit im Konzern sind, also klassische Holdingfunktionen sollen nicht ~~ge~~doppelt werden, was zum Kosten sparen sicherlich zu begrüßen ist sondern sie sollen sozusagen in die Mobility and Logistics verlagert werden.

Damit hätte man gerade so lange man eine Personalidentität der Vorstände hat, quasi die Mobility und Logistics als Führungsgesellschaft ausgestaltet. Auch, wenn das nicht das gesellschaftsrechtliche ist, aber solche Konstruktionen gibt es in anderen Konzernen gelegentlich auch. Es ist nicht besonders verbreitet, aber es

gibt so etwas. Dass dann durch die faktische Macht der Ressourcen, des know how, sozusagen, da wo die Arbeit gemacht wird, dass dann darüber eben eigentlich die Mobility and Logistics entscheidet, was in dem ganzen Land passiert. Es bleiben natürlich immer noch die Grenzen, die gesetzt werden durch die Regulierung. Dies ist zu verhindern, dass dann so eine Gesellschaft unmittelbar durchregiert. Aber vor dem Hintergrund ist es jedoch doppelt spannend, dass man sich also die Themen zum Thema Regulierung der Infrastruktur einmal genau anschaut und sicherstellt, dass dort das öffentliche Interesse gewahrt bleibt. Und völlig klar, aus meiner Sicht, wäre es nach wie vor richtig und auch unstrittig EU-kompatibel, dass man eine komplette gesellschaftsrechtliche Trennung der Infrastruktur vornimmt, um auch den Anschein einer Diskriminierung Dritter zu verhindern. Ich muss sagen, da wo man momentan von Erfahrung hört, sind die Erfahrungen nicht durchgehend schlecht, also um auch einmal die Kollegen von der DB in Schutz zu nehmen, dass also die DB-Netz-Kollegen sich durchaus auch ihrer Verantwortung sehr bewusst sind. Aber trotzdem, es bleibt der böse Schein, der eben möglicherweise auch Investoren abschreckt, in diesen Markt hineinzugehen und deswegen ist diese Lösung sicherlich nicht ideal. Aber man muss eben auch sagen, es ist sicherlich erst einmal eine, die gangbar ist, wenn man sagt, das ist ein politischer Kompromiss der gefunden wurde. Aber man muss sich darüber im Klaren sein, wie gesagt, Mobility and Logistics könnte als faktische Führungsgesellschaft ausgestattet werden und gerade dann, muss man sich sicherlich auch überlegen, wie sichert man, dass diese gemeinwirtschaftlichen Aufgaben, dass die also ordentlich steuerbar sind durch das Parlament und ordentlich überwacht werden durch eine entsprechend starke Regulierung.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Böttger, Herr Weselsky.

Claus Weselsky: Ich beginne mit den Anfragen von Herrn Hofreiter.

Ich bitte mir zu verzeihen, dass die offensichtlichen Diskrepanzen auf Seiten der Gewerkschaften im Grundansatz zu suchen sind und ich kann nur noch einmal deutlich machen, dass unser Grundansatz ist, wir sind für die Eisenbahner und hier ganz speziell für das Fahrpersonal zuständig und können uns schwer vorstellen, andere Arbeitnehmerinteressen im Bereich des Logistikkonzerns zu vertreten. Insoweit ist aus unserer Sicht natürlich die Frage zu stellen, ist der Eisenbahnverkehr als solches bei dem was jetzt vor uns liegt entsprechend auch so aufgestellt, dass er in die Zukunft hinein unsere Arbeitsplätze erhält. Und da muss man schon die Frage stellen, ob

das was einmal ursprünglich angesetzt war mit dem was jetzt vor uns liegt, tatsächlich auch umgesetzt werden kann. Denn ich kann mich noch erinnern, dass z. B. ein Prüfdatum im Allgemeinen Eisenbahngesetz enthalten war, ob die Frage der Holding überhaupt so fortzuführen ist. Und ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen, ich habe im Zeitraum 1999 bis 2004 mir die Zahlen angeschaut, was die Frage des Overhead betrifft. Ich setze voran, in den Betrieben ist fast kein Overhead mehr vorhanden. Wenn ein Lokomotivführer ein Ansprechpartner sucht, dann kann er, um das aus meiner Heimat an einem Beispiel zu machen, von Dresden bis Leipzig entweder sich bewegen oder telefonieren, um jemanden zu finden. Aber es ist von 1999 bis 2004 im Overhead lediglich eine Personalreduzierung von 0,73 Prozent eingetreten. D. h., also, wir haben eine Verschiebung des Overheads aus den Betrieben heraus in die Führungsgesellschaften und auch in den Konzern. Und an der Stelle fangen unsere Arbeitnehmer natürlicherweise an zu hinterfragen, ob das denn ein gesundes Verhältnis - sie verzeihen mir an der Stelle - zwischen Häuptlingen und Indianern ist und die Antwort lautet: Das ist es nicht. Und wenn man das zu Grunde legt, dann ist man auch ganz schnell bei Herrn Friedrich. Beschäftigungssicherungstarifvertrag, konzernweiter Arbeitsmarkt wird von uns nicht in Frage gestellt. Es ist das richtige Instrument gewesen und es wird auch in Zukunft ein gutes und richtiges Instrument sein. Allerdings muss man betrachten, dass der Sanierungsprozess dieses Unternehmens nach unserem Grundverständnis abgeschlossen ist. Wir haben es hier mit einem Unternehmen zu tun, das Gewinne schreibt und an der Stelle kriege ich eben unsere Leute nicht mehr vermittelt, dass sie den nächsten Prozess wieder entsprechend geduldsam begleiten dürfen und mitfinanzieren müssen. Und ich rede wieder über die berühmten 5,5 Prozent, die die Arbeitnehmerseite eingebracht hat, und insoweit kann ich hier an der Stelle auch sagen, die Rationalisierung, die Sie Herr Fischer in Frage gestellt bzw. in den Raum gestellt haben, die haben wir erlebt. Unsere Arbeitnehmer im Bereich des Fahrpersonals Lokomotivführer haben 255 Prozent Erhöhung der Produktivität in den letzten Jahren hinter sich gebracht und an der Stelle ist es uns nicht bang. Wir haben keine Angst vor weiterer Rationalisierung, in dem Bereich wird sie nicht so stattfinden, dass wir hier über tausende wegfallender Arbeitsplätze reden, sondern wir haben, wenn überhaupt Bedenken, wenn es zu einer Ausdünnung oder zu einer Abschwächung des Eisenbahnverkehrs kommt. Allerdings dann, und jetzt müssen sie auch unsere Position verstehen, ist die Frage nach der Beschäftigungssicherung und der Verschiebung der Arbeitnehmer im Konzern,

für uns auch wieder anders zu beantworten. Nämlich damit, dass der Verkehr fast immer, bis auf wenige Relationen, trotzdem stattfindet. Und dann gehen unsere Arbeitnehmer aus diesem Konzern heraus, die lassen sich nämlich nicht von Flensburg nach München versetzen, um irgendwas in diesem Unternehmen zu machen, die sind Lokomotivführer und wenn in Flensburg der Regionalverkehr weiter betrieben wird von einem anderen Anbieter, dann arbeiten sie bei dem. Ich möchte an der Stelle einflechten, die Mär von Tarifniveaunterschieden und Personalkosten, die das ganze System hier erschlagen, ist ein Stück weit herbeigeredet. Wenn Sie vergleichbare Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen, die aus dem Bereich des NE-Sektors kommen und ich nehme dann eine Metronom, die im Bereich des Nordens unserer Republik ein Großteil von Regionalverkehr mittlerweile betreibt, dann reden wir über ein Tarifniveau, das vergleichbar zu dem der DB AG - ich muss eingestehen, bis einschließlich gestern vor unserer derzeitigen Tarifierhöhung - entweder vergleichbar gleich 100 Prozent oder sogar 102 Prozent des Tarifniveaus abbilden konnte. Und an der Stelle verstehen wir einfach nicht, wo denn die DB einen Wettbewerbsnachteil haben soll, nur weil wir das Tarifniveau für den Bereich des Fahrpersonals der Lokomotivführer hier angehoben haben. Das ist aus unserer Sicht kein Wettbewerbsnachteil, sondern eher ein Wettbewerbsvorteil. Nämlich qualifiziertes Personal zu haben und einen sicheren Eisenbahnverkehr anzubieten. Und insoweit, meine sehr verehrten Damen und Herren, können wir uns gerne auch über die drei Unternehmen unterhalten, deren Tarifniveau 20 Prozent unter dem der DB liegt. Ich kann Ihnen auch sagen, wer das Tarifniveau abgeschlossen hat. Und an der Stelle nehme ich das ganz relaxt, in dem ich sage, das was hier passiert ist, im liberalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt zum Tarifniveau von Lokomotivführern, bedarf vieler Jahre, es wieder zu korrigieren. Wenn nämlich andere Gewerkschaften bereit sind, 20 Prozent unter dem Tarifniveau abzuschließen, dann ist es - ich denke, auch für Sie verständlich - das wir vielleicht 7-8 bis 10 Jahre brauchen, um dieses Tarifniveau wieder entsprechend anzuhoben.

Zu Herrn Friedrich, die Tariftreue, die ist aus unserer Sicht sicherlich richtig und wichtig. Sie ist allerdings in den Verträgen mit der DB AG ein Stück weit mehr als Absichtserklärung zu verstehen. Denn die tatsächlichen Handlungen sind andere. Sie haben das angesprochen, einerseits der Angriff auf die Vergabe in Bremen, andererseits, die hier schon in Rede stehende GmbH Hülle. Als dritter Aspekt der Einsatz von Zeitarbeitnehmern. All das lässt darauf schließen, dass die DB AG als solches versucht, das Tarifniveau bzw. die Lohnkosten

zu senken. Insoweit, wenn man hier von 60/70/80 Prozent Lohnkosten spricht in Eisenbahnverkehrsunternehmen – ich kann ihnen auch eins nennen, wo sie 100 Prozent Lohnkosten haben, nämlich eine Personalleasinggesellschaft, da finden sie keine Sachkosten mehr, einfach nur 100 Prozent Lohnkosten. Die Debatte ist aus unserer Sicht ein Stück weit verlogen, wenn man darstellt, dass die Lohnkosten den Eisenbahnverkehr verteuern. Wir sehen das ein Stück weit anders und das mag man uns verzeihen. Die Kosten werden eben nicht nur von den Löhnen der Arbeitnehmer bestimmt. Das, was hier in dem Bereich an Kosten auftritt, ist in großem Maße auch geprägt, von Sachkosten, von Investitionen und – auch dazu noch ein Satz – sie ist natürlich auch von den Gewinnerwartungen geprägt. Es ist ein Unterschied, ob sich ein Unternehmen 5 bis 6 Prozent Rendite als Ziel setzt oder 12 bis 14 Prozent. Und an der Stelle sagen wir auch ganz offen, den Prozess wollen wir begleiten und wir sind sicher, dass wir den nur dadurch begleiten können, dass wir den Organisationsgrad im Bereich von Lokomotivführern und auch von Zugbegleitern so hoch halten, dass wir auch bei Ausgliederung in 30 Regionalgesellschaften in der Lage sind, dem Arbeitgeber am Ende des Prozesses ein vernünftiges Tarifniveau abzurufen und mit ihm Verträge zu schließen, die dem vergleichbar sind, die wir in letzter Zeit abgeschlossen haben. Nämlich vernünftiges Einkommen für Lokomotivführer. Recht herzlichen Dank.

Stellv. Vorsitzender: Dankeschön Herr Welsky. Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Vielen Dank. Ich gehe einfach so durch. Herr Hofreiter, die Frage nach dem Mehrverkehr seit der Bahnreform. Sie kennen ja selber die Statistiken, sozusagen ein unspektakuläres Ergebnis. Fernverkehr miserabel, ökonomisch, wenn Sie den Return on Investment sehen, wie viel Milliarden zweifelhaft in diese Strecken hineingegangen sind, eine Dominanz für den Fernverkehr und was dann da raus kommt, das könnte man sich unternehmerisch nirgendwo leisten. Nahverkehr ist allein ein direkter Ausfluss der erhöhten Mittel. Aber als solches dann ein Erfolgsmodell, in der subsidiären Verantwortung. Schienengüterverkehr hat nichts, aber auch gar nichts mit der Integration von Schenker zu tun. Dagegen würden sich die Schenker verwehren, wer so eine These aufstellt. Wenn es ein Erfolgsmodell wäre, würden andere Logistiker sich eine Eisenbahn zulegen, das tun sie aber nicht. Das stimmt einfach nicht. Das liegt schlichtweg am Globalisierungsboom der die Seehäfen geradezu überschüttet. Es gibt eine spannende Frage bei dem ganzen Holdingmodell, dass man abwarten muss, nämlich, wie wird die

Holding umsteuern im Infrastrukturbereich? Wir wissen ja, dass aus dem Eigentumsicherungsmodell heraus, als es noch Ziel war die Gewinne in den EIU zu parken, dort enorme Gewinnsprünge vorgesehen waren. Dieser Anreiz wird ja jetzt eigentlich umgekehrt. Also man würde spontan denken, die ML AG wird darauf Wert legen, dass die Trassenpreise jetzt wieder niedrig werden. Das dort erst einmal der Renditeanspruch geringer wird. Ich bin mir da nicht so sicher, es gibt immer noch einen schönen Hebel über diese überhöhten Trassen- und Stationspreise wettbewerblich die Vorteile zu ziehen, weil man es ja über das Konzernumlagensystem auf vielfältige Weise rückführen kann. Da müsste man dann sehen, wie gut die Mauern tatsächlich funktionieren; das weiß man nicht. Die Frage der Privatisierungserlöse. Wie kommt man auf 3,5 bis 4 Mrd. Euro? Drei Ansätze, es gab mal ein PRIMON-Gutachten, da wurde für das Integrationsmodell gesagt: 5,3 bis 8,7 Mrd. Euro, Mittelwert 7, für 49 Prozent, Hälfte 3,5. Das Unternehmen ist ein bisschen werthaltiger geworden, weil es in der Zwischenzeit zugekauft hat. Gleichzeitig müssen sie aber neue Abschläge einpreisen, weil 24,9 Prozent nicht besonders attraktiv sind; also sagen wir doch wieder 3,5. Ist ja nur eine Daumenschätzung, wir haben gesagt bis 4. Zweiter Ansatz: Die Commerzbank hat mal ein ungefragtes Gutachten geschrieben, 13 Mrd. Euro Unternehmenswert. Das wurde dann abgestraft, weil die Botschaft nicht passte. Aber das war sozusagen ehrlich geschrieben. Jetzt packen Sie 3 Mrd. Euro drauf, 16 meinetwegen, weil wieder die Werthaltigkeit zugenommen hat, kommt man wieder auf das gleiche Ergebnis. Also für 100 Prozent in dem Fall, durch 4. Anderer Ansatz Ebit mal ein bestimmtes Multiple, wie ein Analyst rechnen würde, da kommt man auch wieder ungefähr auf diesen Wert. Also, wie man es dreht und wendet, natürlich hängt es noch von den Abschlägen ab, die Morgan Stanley im Gutachten ja sehr hoch gesehen hat, wenn man sie an die Sprache erinnert, schwer vermittelbares Geschäftsmodell, hoher Binnenumsatz. Das muss man eben abwarten. Aber 6 bis 8 Mrd. Euro sind völlig utopisch und noch die allgemeine Finanzmarktverfassung. Herr Burkert, also 70 Prozent Personalkosten ist einfach falsch. Das kann man drehen wie man will, 50 Prozent macht ja schon immer die Infrastruktur aus, nachweislich. Vielleicht meinten Sie aus dem Transportdelta was da noch bleibt, aber auch das stimmt nicht. Ja, 6 bis 10 sage ich. Bei der Heidekrautbahn, beim RE 9 da kenne ich die Zahlen sehr gut. Jetzt Koblenz, die die DB gewonnen hat, waren es 6 Prozent, die Wettbewerber kalkuliert haben und die DB auch, die liegt ja eher noch drunter. Es ist so. Ich meine, schauen Sie sich einfach so eine Wertschöpfungsrechnung an. Das

könnte ich problemlos zeigen. Die S-Bahn Bremen, Herr Friedrich, dass das nicht gerne thematisiert wird, kann man gut verstehen. Das ist natürlich ein ziemlicher Sündenfall, der bei der Heidekrautbahn fortgesetzt wird. Denn, wenn Sie sehen, dass die weit unter 2 Euro gewonnen haben, heute noch 8,30 Euro bekommen, jetzt gerade noch, dann können Sie sich ausrechnen, wo da wohl die Tariftreue landen wird. Man kann auch wieder in diesen einschlägigen Foren sehr schön lesen, wie zurzeit Eisenbahner in Siegen zur Änderungskündigung quasi – auf Deutsch gesagt – erpresst werden. Also, dass da die heile Welt des konzerninternen Arbeitsmarktes funktionieren soll, na ja. Frau Blank, zur LuFV. Wie könnte man die DB neutral ausrichten? Ja, man muss da in – es ist schon angekommen – Parameter wählen, die eindeutig branchenneutral sind, die ein Brancheninteresse hätten. Also wie gesagt, Anlagenalter ganz wichtig dominant. Es gibt aus meiner Sicht keinen wirklichen Substanzparameter, der ist nicht optimal. Es kommt auch nur das Beispiel der römischen Brücke, die 2000 Jahre hält. Aber nach dem Gesetz der Wahrscheinlichkeit ist das Anlagenalter dann schon ein recht guter Indikator, weil nun mal im Schnitt eine Komponente X 20 Jahre hält und die andere 30. Also da kann man sehr gut Parameter bilden. Das dem nicht so ist, ist ja klar, denn das DB-Ergebnis ist da verheerend. Der Rechnungshof hat einmal in einer internen Steuerungsgruppe gesagt, wenn das offengelegt wird, dann haben wir ein Riesenproblem, dann gibt es keinen Börsengang, als noch das Eigentumssicherungsmodell galt. Warum werden Mängel unter 180 Tagen nicht einbezogen? Warum wird – wie gesagt – diese prozentuale Verkopplung zwischen Sanktion und Zielverfehlung gewählt, ohne den wirtschaftlichen Vorteil vorher zu berechnen? Warum kann die DB Kriterien verändern, bei einigen Dingen? Jetzt steht da Wort wörtlich drin: „Der Bund kann aus wichtigem Grund widersprechen“. Wohin das führt, das kann man schon erahnen. Warum wird nicht unabhängig gemessen? Wie kann ich der Messung trauen, wenn das EBA irgendwann einmal in einem heroischen Akt eine Sonderprüfung ansetzt, aber nach fünf Tagen komischerweise das Verfahren eingestellt wird? Also ich sehe da keinen Ansatz, wirklich ernsthaft zu prüfen. Das Allerwichtigste. Warum gibt es keine streckenteilnetzspezifische Darstellung? Was immer gefordert wurde. Das Projekt Infrastruktur steuert man nicht über 34.000 km Netz, das setzt sich in Wahrheit ja aus ganz vielen Einzelkomponenten zusammen. Warum wird das nicht ausgewiesen? Nur aggregiert als Fernballung wäre das Regionalnetz, das sagt gar nichts. Und, und, und. Teilkündigung hat Herr Böttger schon gesagt. Herr Hermann, Fernverkehr Wie kann

man Fernverkehr sichern? Das ist nicht einfach, parametrisch, aber man muss es versuchen. Die Schweizer tun das implizit, die haben das nicht gesetzt. Ich glaube, die haben es sozusagen als interne Vorgabe in der SBB. Man muss Oberzentren definieren. Es ist letztlich immer eine subjektive Entscheidung, wie aber auch im Regionalverkehr. Wie spezifiziert man eine Leistung? Klar ist nur, dass es eine Lebenslüge gibt: Fernverkehr sei eigenwirtschaftlich, Regionalverkehr sei gemeinwirtschaftlich. Das stimmt einfach nicht. Sie haben Qualitäten wirtschaftlich sozusagen in diesen Segmenten drin. Das sieht man ja jetzt auch bei Ausschreibungen und warum soll man nicht einfach sagen, wir bestellen Verkehr. Von mir aus setzt man ganz sichere eigenwirtschaftliche Verkehre, Metropolenverkehre vorher ab und sagt dann aber, ab jetzt bestellen wir sozusagen. Notfalls zahlt der Betreiber eine Lizenzgebühr, dass er da fahren darf. Dann würde der Staat sogar Einnahmen generieren. In anderen Ländern wird es ja gar nicht unerfolgreich betrieben. Wie kann man halb Jekyll halb Hyde Gemeinwohl und Rendite im selben Konzern verantworten? Kann man natürlich nicht, es war ja eine Suggestivfrage. Wohin das führt, sieht man natürlich heute sehr schön im Tagesspiegel. Zurzeit sind ja alle Journalisten auf DB-Kosten in Asien und jetzt trudeln ja immer diese Berichte ein. Was steht heute drin? Was wird betont, wohin die Reise gehen soll? Da achte man mal drauf, wie viel Schiene dabei ist und was alles euphorisch an nächsten Frachtzentren gepriesen wird. Völlig verständlich, das ist absolut nicht zu kritisieren. Aber das sagt eben viel aus, wohin der Weg der Eisenbahn führen wird. Es gibt auch kein Querverbund, das stimmt einfach nicht. Wenn ein echter Renditedruck in einem Konzern herrscht, der ja bisher gedeckelt wurde, um bestimmte Leute zum Wohlverhalten anzuregen. Aber wenn das wirklich ausbricht und man sagt: Wir gucken pro Linie, ob die Linie nun wirklich rentabel ist oder nicht, da gibt es kein Argument des Querverbundes mehr. Es wird einfach nicht funktionieren. Herr Friedrich hatte noch gefragt: Wo wandern die Dienstleistungen hin? Ich glaube einfach, dass die – also was weiß ich – Gastro was auch immer, nicht langfristig haltbar ist. Die DB wird sich ganz solide anschauen, ob sie im Outsourcing anderswo sehr viel günstiger die Leistung einkauft. Das wird ihr öfter gelingen und dann wird sie das Personal eben in den inneren Dienstleistungsbereich oder eben gleich Jobservice der Mutter einstellen. Das bezahlt dann der Steuerzahler. Also ich sehe da im Moment kein halten. Es soll ja wohl die Regelung geben, dass die abgebende Stelle erst einmal so lange bezahlt; das kann man aber über Verrechnungssysteme sofort wieder hintenherum korrigieren, ohne dass das jemand

mitbekommt. Übrigens sind auch andere privatisierte Staatunternehmen genau diesen Weg gegangen. Das hat man teilweise erst hinterher erfahren. Beherrschungsvertrag EIU aber nicht bei den anderen. Ich glaube, das ganze System wirkt wie ein vorseilender Gehorsam. Das kennen wir ja. Die ML AG wird immer sagen, oh Nachteilsausgleich, das steht dann schon im Abhängigkeitsbericht drin, es könnte ein Problem geben. Und schon wird es zu dieser Konfliktlage gar nicht kommen. Also, man wird aus der Muttersicht sowieso alles erfüllen. Das kann höchstens aufgebrochen werden, wenn sich die Personen eines Tages ändern. Das spannendste wird dann eben die Nach-Mehdorn-Ära. Letzte Frage, EU-Beihilfenrecht, Unabhängigkeit. Ich glaube, der Herr ist nicht mehr da. Die Unabhängigkeitsgeschichte, Vertragsverletzung die sehe ich jetzt nicht mehr so kritisch. Das Holdingmodell ist unabhängiger als das, was vorher da war. Das ist nicht wirklich unabhängig, aber es ist ein Schritt dahin. Es könnte die Kommission, denke ich, besänftigen. Beim Beihilfenrecht wird es jetzt – glaube ich – wirklich zu weit führen, auseinanderzunehmen, was da kritisch ist, das ist eine Frage der Rechtsauffassung. Das ist allein schon das Label Verkehrsvertrag etwas, das sozusagen die 11/91 Teilbereichsausnahme Altmarkt-Transkriterien nicht greifen lässt. Ich glaube das nicht. Das war nicht der Geist logischerweise der Verordnung der Gesetze, dass man einfach nur über ein Etikett so etwas verhindert und dann kommt es eben auf die materielle Prüfung an. Liegt da eine Überkompensation vor oder nicht? Jeder kann ja einmal die Renditen vergleichen, die woanders erzielt werden. Sowohl im Wettbewerb versus Direktvergaben, als auch Fernverkehr, Güterverkehr versus Direktvergaben. Da muss man eben sehen, was da die Erkenntnis der Kommission ist. Das kann man schwer vorher sagen. Danke.

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank Herr Holzhey. Ich hatte jetzt noch die Fragen vom Abg. Hermann an den Herrn Staatssekretär. Dazu gebe ich dann Herrn Staatssekretär Großmann das Wort. Und dann habe ich noch eine Frage von der Kollegin Menzner. Ich gucke noch einmal in die Runde, gibt es nochmals eine Frage? Nein, dann würde ich die noch zulassen und dann kommen wir fast zum Ende der Runde. Herr Großmann, bitte.

PSs Achim Großmann: Herr Hermann, Sie hatten drei Fragen gestellt. Einmal den Beteiligungsvertrag, da laufen im Moment die letzten Abstimmungsgespräche. Heute Abend ist wieder eins und ich denke mal, wenn der Bundestag am Donnerstag den Antrag verabschiedet, dass wir relativ zeitnah in den Ausschuss kommen sollen. Das ist ja in dem Antrag auch

festgelegt, welche Ausschüsse wir damit be-
fassen. Also, gehen Sie davon aus, dass wir da sehr schnell auch ins Parlament kommen. Zu dem Thema LuFV. Wir hatten Ihnen zwei oder drei Mal den jeweiligen Stand der Verhandlungen über die LuFV zugemault und haben dann als Kritik aus dem parlamentarischen Raum zurück bekommen, man solle doch nicht jetzt jedes Mal, wenn fünf Artikel weiterverhandelt worden sind, einen Entwurf verschicken. Von daher sind wir zeitnah und sehr vertaktet. Also im Moment finden – glaube ich – Gespräche alle zwei Wochen statt, Herr Kohl, oder noch schneller im Rhythmus. Wir sind dabei, mit den Ländern - und nachdem jetzt auch das Privatisierungsmodell der DB AG bekannt ist, da es ja Voraussetzung ist um bestimmte Passagen in LuFV zu lösen - sind wir dabei den Schluss zu verhandeln. Wir haben den Ländern, damit sie eine Verhandlungsgrundlage haben, den derzeitigen Status zugeschickt. Wenn Sie das Gefühl haben, dass Sie das auch haben wollen, können wir das gerne machen, dass wir Ihnen das zuschicken. Aber, beklagen Sie dann bitte nicht, dass es immer noch nicht abgeschlossen ist. Wir sind noch mitten in der Verhandlung. Sie wissen, dass die Länder versucht haben auch über ein LuFV-Gesetz noch einen stärkeren Einfluss zu nehmen und dass die Koalition, aber auch die Bundesregierung der Auffassung war, wir kooperieren sehr stark mit den Ländern, wir setzen uns hin, wir wollen möglichst viel aufnehmen von dem, was sie vorschlagen. Da sind wir im Moment bei und ich hoffe, dass wir das auch relativ zeitnah zu einem Ergebnis bringen können. Sie müssen ja sehen, dass wir, wenn es eine vertragliche Regelung ist, immer wenn wir mit den Ländern, also wenn wir einen Schritt weiter sind, dann auch wieder mit der DB AG verhandeln müssen, denn es muss ja dann auch vertraglich vom Vertragspartner akzeptiert werden. Da sind wir jetzt – sozusagen – auf der Zielgeraden, nachdem jetzt die Rahmenbedingungen sehr klar geworden sind. Von daher hat mir die zweite Meldung von Herrn Prof. Böttger gefallen, in dem er von Entwurf sprach. Beim ersten Mal hörte es sich so an, als ob das ja alles schon in trockenen Tüchern sei und was da alles dran falsch sei. Wir sind mitten im Prozess drin und wir hören sehr aufmerksam zu. Und nehmen das, was kritisch gesagt wird mit. Ich kann allerdings auch nicht sagen, dass ich jetzt von allem überzeugt bin. Manchmal hat man schon das Gefühl, dass bestimmte Informationen dann noch nicht durchgedrungen sind, oder völlig falsch verstanden werden. Bei dem Thema „Anreizregulierung“ haben wir im letzten Unterausschuss sehr intensiv mit Herrn Prof. Otte und der Vizepräsidentin aus der Regionalisierungsbehörde gesprochen. Fälschlicherweise steht unter dem Bericht der im Herbst letzten

Jahres gekommen ist das Wort „Schlussbericht“. Aber es ist der – wenn man so will – der Zwischenbericht. Es ist das, was vorgelegt worden ist und was dann an die entsprechenden Mitglieder der Arbeitsgruppe wieder zurückgegangen ist, auch an die Länder, mit der Bitte, sich dazu zu äußern. Herr Prof. Otte hat uns mitgeteilt, dass der Rücklauf inzwischen da ist. Das ist noch nicht eingearbeitet worden. Es muss dann natürlich wieder in diesem Gremium debattiert werden, auch mit dem Netzbeirat. Frau Blank, auf Ihren Nebensatz eben, dass wir da ein bisschen auf der Bremse stehen. Ich darf einfach noch einmal daran erinnern, dass das unsere Idee war, diese Arbeitsgruppe bei der Regulierungsbehörde einzurichten. Dass wir – glaube ich – in einem sehr konstruktiven Gespräch das Pro und Kontra aufgelistet haben. Es sind sehr viele Fakten, die dafür sprechen, dass wir so etwas machen. Aber es sind auch ein paar wichtige Fragen, auch von den Parlamentariern am Mittwoch der letzten Sitzungswoche eingebracht worden. Prof. Mitusch hat schon gesagt, dass zur Implementierung 36 Monate, so wurde uns gesagt in dieser Anhörung, notwendig sind. Das heißt also, wir müssen zunächst einmal das Gefühl haben, das ist es. Es darf auch nicht so sein, dass ein Regulierungsdruck der Gestalt ausgeübt wird, dass die Qualität nicht mehr gehalten werden kann. Auch das haben Sie gesagt, das muss auskömmlich sein auch für die, die es machen. Aber die Anreizregulierung macht – glaube ich – Sinn, wenn man sie gut implementiert. Das wird seine Zeit brauchen. Von daher, Herr Hermann, sie kann gar nicht zeitgleich erfolgen, weil wir die unterschiedlichen Beschlussgrundlagen dafür noch nicht haben. Auch da sind wir aber in einem Prozess der in absehbarer Zeit finalisiert werden kann.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Staatssekretär. Das heißt, wir nehmen dann Ihr Angebot jetzt auch wahr und wir bitten Sie dann darum, uns entsprechend die aktuellen Stände auch kurzfristig zukommen zu lassen. Am Mittwoch ist ja Verkehrsausschuss und am Freitag ist ja die Debatte. Da hatten Sie sich, glaube ich, missverständlich geäußert, Sie hatten von Donnerstag gesprochen, am Freitag ist die Abstimmung. Ich wollte bloß sagen, dass Sie bitte dann dieses Versprechen noch einlösen, so dass wir dann spätestens am Mittwoch darüber verfügen können. Jetzt habe ich noch die Frage von der Kollegin Menzner und dann kommen wir zum Ende.

Abg. Dorothee Menzner: Dank Herr Vorsitzender. Mir haben sich jetzt in diesen Antworten noch einmal zwei ganz konkrete Fragen aufgedrängt. Und zwar zum einen an Prof. Böttger und Herrn Holzhey. Um nicht missver-

standen zu werden, wir hatten 94 mit dem ersten Gesetz zwei zentrale Ziele formuliert, die auch meine Fraktion teilt, nämlich zum einen die Belastung der Steuerzahler überschaubar zu halten und zum zweiten mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. In dem Zusammenhang hatte es eine Umgestaltung des Konzerns gegeben, um kapitalmarktfähig zu werden. Und es erstaunt uns dann schon, wenn jetzt von weiteren Rationalisierungsnotwendigkeiten gesprochen wird. Aber an Sie die konkrete Frage: Das, was als Kernaufgabe grundgesetzlich geregelt ist, nämlich Netz und Betrieb darauf zu garantieren und für Mobilität sowohl von Waren als auch von Gütern zu sorgen. Ist das etwas, was man ausschließlich auf betriebswirtschaftlichen Aspekten der Renditeerzielung betrachten sollte? Oder, könnte es nicht sein, dass es gerade auch steigende Ölpreise, CO₂-Reduzierung, die wir alle gemeinsam anstreben, aber auch wachsender Güterverkehr sehr wohl auch sinnvoll sein könnte, es volkswirtschaftlich zu betrachten und zu sagen: Wir wollen es mit möglichst geringen Kosten machen, aber eine Gewinnerzielung wird vielleicht nicht sinnvoll und nicht möglich sein. Dann hätte ich noch einmal eine Frage an Herrn Krauß und Herrn Weselsky. Sie haben, Herr Krauß, sehr eindrücklich dargestellt, dass doch die Wertschöpfung je Mitarbeiter gestiegen ist. Alles soweit erst einmal okay. Und das der Konzernarbeitsmarkt ein wichtiges Instrument ist, um Mitarbeiter vor Arbeitslosigkeit zu bewahren. Auch das sicherlich etwas, was wir alle teilen. Aber die Frage ist natürlich: Wenn Sie ausführen das die Dienstleistungsgesellschaften das Element im Konzern sind, was viele Mitarbeiter aufnimmt, heißt das aus meiner Lebenserfahrung natürlich auch, dass es bedeutet für Mitarbeiter unter Umständen zu niedrigerem Entgelt an einem ganz andern Ort, eine ganz andere Tätigkeit zu machen. Ich hätte gerne von Ihnen Beiden gewusst: Wie viel Prozent derer, die ihren angestammten Arbeitsplatz nicht behalten können, dieses Angebot des Konzernbetriebsrats wahrnehmen. Und wie viele sich dann doch irgendwie anderweitig orientieren.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Kollegin Menzner. Herr Krauß bitte.

Lothar Krauß: Das kann ich ganz konkret beantworten. Das Wesentliche ist die Vorvermittlung. Das heißt, bevor jemand bei der DB AG konkret seinen Arbeitsplatz verliert, greift die so genannte Vorvermittlung. Das bedeutet, alle Arbeitsplätze über die Schenker-Welt, über die Dienstleister werden ausgeschrieben. 91 Prozent der Mitarbeiter, die über Sozialplan und Interessenausgleich ihren Arbeitsplatz verlieren, 91 Prozent, werden bereits im Vorfeld auf neue Arbeitsplätze überführt. Das

heißt, von den restlichen 9 Prozent gehen ungefähr zwei Drittel in die DB-Jobservice und 3 Prozent suchen sich anderweitig einen neuen Job außerhalb der DB AG.

Stellv. Vorsitzender: Dankeschön Herr Krauß. Machen wir erst vielleicht, weil es inhaltlich besser ist, Herrn Weselsky, dann Prof. Böttger, dann Herr Holzhey. Herr Weselsky.

Claus Weselsky: Danke, inhaltlich passt das dazu. Ich kann Ihnen sagen, Null Prozent der Lokomotivführer haben das in Anspruch genommen, weil wir hier zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Kolleginnen und Kollegen, die ihren Arbeitsplatz verloren haben, eben nicht über die Regularien des Konzernarbeitsmarktes in andere Tätigkeiten vermittelt worden sind. Sondern, wenn sie überhaupt in einer Vermittlung unterfallen sind, dann haben sie sich als Lokomotivführer in einer anderen Region wiedergefunden. Beziehungsweise der überwiegende Teil, mit einem sehr starken Hang zur eigenen Region hat also darauf verzichtet, weiter in diesem Konzern tätig zu sein und ist zu den Wettbewerbern gegangen und ist dort als Lokführer in den Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Insoweit ist aus unserer Sicht dann natürlich auch eine andere Bewertung der Regularien erfolgt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Weselsky. Prof. Böttger.

Prof. Dr. Christian Böttger: Frau Menzner, die Frage war ja, ob man eigentlich die Daseinsversorger gerade über die Infrastruktur nur betriebswirtschaftlich betrachten kann. Ich glaube, man kann das natürlich nicht. Ich glaube, es gibt weitere Aspekte. Wenn ich ein neues System malen würde, sähe es sicherlich anders aus. Also, wir haben offensichtliche Inkonsequenzen in dem heutigen System. Nehmen wir mal folgendes Beispiel: Im Neubau, wenn die DB Netz eine Strecke neu baut, ausbaut, wie auch immer, auf Wunsch irgendwelcher beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Allgemeinen wird aus meiner Sicht da übermäßig immer nur die DB befragt, also die DB-Verkehrsgesellschaften, was die denn gerne hätten. Aber egal wie, auf jeden Fall, die baut irgendetwas. Wenn dann dort kein Verkehr läuft, dann ist die DB Netz nach heutiger Rechtslage in der Haftung dafür. Die ist dafür verantwortlich, die bekommt Bundesmittel und die haftet dafür, dass da 20 Jahre lang Verkehr läuft. Das heißt, die DB Netz trägt ein Risiko und natürlich sind Netzinvestitionen nicht so attraktiv insgesamt, dass man also sagen könnte, das ist für die besonders attraktiv das zu machen. Das heißt, selbst wenn sie 100 Prozent finanziert bekommt, bleibt für sie immer noch ein Risiko bestehen. Wenn also

dann auf einmal irgendein Betreiber sagt: Ach nein, der Verkehr kommt doch nicht. Dann muss nicht der Betreiber dafür haften. Die Frage ist, ist es sinnvoll so einen Sachverhalt überhaupt auf die Privatwirtschaft abzuwälzen oder nicht. Nach meiner Sicht ist es das nicht. Ich glaube, man bräuchte also ein komplett neues Anreizsystem, um sich zu überlegen, was wollen wir eigentlich für eine Infrastruktur haben im Land. Und dann sich überlegen, wie kann ich – ich sage mal – die privatwirtschaftliche Kompetenz eigentlich nutzen, um diese vernünftig auszugestalten und zu betreiben. Ich glaube, das ist eine Diskussion, die relativ weit weg liegt von der heutigen Debatte, von dieser Marktordnung. Und da muss man sich sicherlich auch mal mit abfinden, was eben Kompromisse sind, die tragbar sind und die man ausgestalten muss. Aber Sie haben – aus meiner Sicht – völlig Recht und gerade bei dem Thema „Bereitstellung der Infrastruktur“ muss man sagen, dass das heutige System an dieser Stelle erhebliche Disfunktionalitäten aufweist. Aber das ist nicht so, dass man einfach hinkommt, dass man sagt, das ist die böse DB und so etwas. Sondern, das ist etwas komplexer und da bräuchte man – glaube ich – ein ganz klares politisches Commitment, dass man sagt, wir wollen dort öffentliche Mittel reinstecken und werden eben sehen, was dann passiert. Und dieses sehe ich im Moment leider nicht.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger. Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Ich stimme allen Ausführungen bezogen auf die Infrastruktur zu. Vielleicht noch vorab die Frage: Sie fragten ja, wie saniert die DB ist, ob da die Welle nicht überwunden sei. Ich glaube in den Tiefen ist sie saniert, aber sie ist längst nicht so attraktiv, wie sie im Moment tut. Sie ist eigentlich unspektakulär. Das wäre aber keine Botschaft für einen Kapitalmarktgang. Also wenn man einfach mal sieht, welche indirekten/direkten Vorteile im System stecken. Denken Sie nur daran, was Herr Ludewig an Eigenmitteln noch vor acht, neuen, zehn Jahren aufbieten musste und was in der Ära Mehdorn entlastet wurde. Was der Bund da alles übernommen hat. Wenn Sie das einmal betriebswirtschaftlich umrechnen, er müsste nach wie vor dann 37, 30 Prozent Eigenmittel aufbieten mit Abschreibung und na gut, Zins in dem Falle nicht, weil es zinslose Darlehen waren, aber immerhin die Abschreibung. Das wäre schon erheblich und dann würde die Bilanz auch wesentlich anders aussehen. Genauso in anderen Bereichen. Die DB hat ja ihre gesamten Mittelvolumen soweit rausgedrängt, dass im Prinzip alle staatlichen Gebietskörperschaften auf allen Ebenen, im Bahnhofsbereich sind es vor allem die Länder

und Kommunen, die die Last übernommen haben. Es ist ein ganz klares Verlagerungsmodell zu Lasten des Steuerzahlers. Bezogen auf die Transportsparten. Natürlich gibt es einen Raum für Daseinsvorsorge, das ist ja gerade der logische Gegensatz zwischen Rendite und Gemeinwohlaufrag, den wir dann auch grundgesetzlich verankern. Im Schienen-güterverkehr sehe ich ihn überhaupt nicht. Das ist ein Markt der völlig problemlos von selber funktioniert. Personenverkehr, wenn man meint das Mobilität der schweren Eisenbahn für sich schützenswert ist, bis dahin, dass man zum Beispiel den Fernbusverkehr nicht frei gibt, na gut, dann ist das eben eine gesellschaftliche Präferenz die zum Ausdruck kommt. Aber im Prinzip wissen wir heute gar nicht im Personenverkehr, was eigenwirtschaftlich ist und was gemeinwirtschaftlich ist. Das sehen wir ja immer zur Überraschung bei Ausschreibungen. Selbst die Teilnehmer sind oft überrascht, welche Preise da rauskommen. Also, das München-Passau dann bei 75 Cent liegt, nahe an der Eigenwirtschaftlichkeit, ist sicher für viele verblüffend. Und das wohlge-merkt bei Verkehren, die noch wirklich nicht die Spitze und die Creme des Portfolios darstellen. Die ganzen interessanten Verkehre sind ja noch alle im Bestand der DB. Da wird man sehen, was in vielen Bereichen rauskommt. Umgekehrt eben, der Fernverkehr ist in Teilen, wurde ja gerade gesagt, 40 Prozent ist rentabel, 60 Prozent nicht. Das ist ja eine klare Aussage. Könnte ich sofort zustimmen, deckt sich auch mit unseren Groberkenntnissen. Aber das hat natürlich zur Konsequenz, dass wenn der Kapitalmarkt sein spezifisches Renditeziel – sozusagen – darüber legt, das es ein sehr ehrgeiziges ist, weil sie sich ja im globalen Maßstab messen. Die Anlage muss genau so im Target sein, wie die Möglichkeit irgendwo anders global in ein anderes Geschäftsfeld zu investieren. Das ist natürlich ein extrem ehrgeiziger Anspruch für eine an sich margenschwache Branche. Das wirkt sich verkehrspolitisch dann wiederum verheerend aus und das wird man sehen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Herr Holzhey. Meine Damen und Herren, wir sind am Ende einer langen Reihe von vielen Anhörungen über die Frage: Wie geht es weiter mit der DB AG? Wie kommt sie an die Börse? Das war heute vermutlich vorerst erst einmal die letzte Anhörung in dieser Reihe, denn am Mittwoch im Ausschuss und am Freitag im Parlament wird ein vorläufiger Schlusspunkt sicher unter diese ganze Debatte gesetzt. Nicht desto trotz war das auch noch einmal eine sehr spannende Anhörung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei den Referenten, die heute den Weg nach Berlin gefunden haben. Ich bedanke mich für Ihre Ausführungen, ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen, die sich an der Diskussion beteiligt haben. Wünsche Ihnen noch einen guten Nachmittag in Berlin oder eine gute Heimfahrt und mal sehen, vielleicht werden wir uns nach dem Börsengang wieder zu einer Anhörung wiedersehen. Dankeschön, auf Wiedersehen.

Schluss der Sitzung: 13.55 Uhr

Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Vorsitzender

FAKULTÄT FÜR RECHTSWISSENSCHAFT
UND VOLKSWIRTSCHAFTSLEHRE
Lehrstuhl für Bürgerliches Recht,
Handels- und Gesellschaftsrecht
Prof. Dr. Carsten Schäfer

UNIVERSITÄT
MANNHEIM

**Bahnprivatisierung:
Stellungnahme zu gesellschaftsrechtlichen Problemen des Beteiligungsvertrages sowie des Struktursicherungs-Tarifvertrages
vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am 26. Mai 2006 im Deutschen Bundestag**

Zusammenfassung der Ergebnisse

1. Es besteht ein erhebliches Risiko, dass der im Entwurf (Stand 9.5.2008) vorliegende Beteiligungsvertrag zwischen Bund, DB AG und DB ML AG in seinem Teil B als verdeckter Beherrschungsvertrag zu qualifizieren ist.
2. Er bewirkt daher für die DB AG das erhebliche Risiko, zum vollständigen Ausgleich aller bei der DB ML AG anfallenden Verluste verpflichtet zu sein, ohne dass im Gegenzug die bei der DB ML AG anfallenden Gewinne nach oben geleitet werden dürften. Folglich würde der Sache nach das Insolvenzrisiko in Bezug auf die DB ML AG in vollem Umfang auf die DB AG verlagert. Es sollte daher ernsthaft erwogen werden, jedenfalls auf Teil B dieses Vertrages zu verzichten.
3. Nach hM kann ein Aktionär sich gegenüber der eigenen Gesellschaft schuldrechtlich verpflichten, seine Aktien nicht zu veräußern. Die hiergegen vorgetragenen Bedenken sind zwar überzeugend; auf der Grundlage der hM wird man jedoch von einer begrenzten, nämlich schuldrechtlichen Wirksamkeit indirekter „Vinkulierungen“ ausgehen können. Die DB AG kann sich folglich verpflichten, ihre Beteiligung an der DB ML AG nicht zu vermindern. Aus der bloß schuldrechtlichen Wirkung ergibt sich aber auch, dass eine gleichwohl erfolgende Übertragung der Anteile gesellschaftsrechtlich wirksam wäre.
4. Die Festschreibung der Dreiviertelbeteiligung in der Satzung der DB AG (Unternehmensgegenstand) ist zwar ebenfalls nicht unproblematisch, aber aktienrechtlich als noch zulässig anzusehen, zumal sie die Grundlagen des „integrierten Konzerns“ betrifft.

5. Die geplanten Vorstandsdoublemandate in DB AG und DB ML AG (*Mehdorn, Sack*) werden zwar von der hM toleriert, bedingen aber jedenfalls eine Verschärfung der Konzernhaftung der Muttergesellschaft (DB AG). Außerdem können sie sich verschärfend auf die Organhaftung der beteiligten Gesellschaften auswirken.
6. Vorstandsdoublemandate ziehen zudem erhebliche Interessenkonflikte nach sich; die aus Sicht guter Unternehmensführung bedenklich erscheinen. Der Corporate Governance Kodex begnügt sich allerdings mit einer allgemeinen Regelung zur Offenlegung von Interessenkonflikten.
7. Der gesamten Regelung zur Absicherung des integrierten Konzerns in § 2 TV kommt keine normative Wirkung iSv. § 1 Abs. 1 TVG zu, so dass insoweit von vornherein auch kein Streikrecht besteht. Ihre Wirkung ist allenfalls schuldrechtlicher Natur. Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme nicht abschließend zu beurteilen ist, ob auch eine schuldrechtliche Wirkung mit Rücksicht auf konzern- oder mitbestimmungsrechtliche Schranken abzulehnen ist. Ansätze hierfür sind durchaus festzustellen.
8. Insgesamt unterliegen die geplanten Bestimmungen des § 2 TV also einerseits erheblichen rechtlichen Bedenken; andererseits bleibt ihre Wirkung jedenfalls insofern begrenzt, als sie keine normativen und damit erstreikbaren Regelungen enthalten.

Mannheim, den 24. Mai 2008
gez. Prof. Dr. Carsten Schäfer

Michael Holzhey



Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG nach dem Holdingmodell

Stellungnahme für die Sachverständigenanhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 26.5.2008

23.5.2008

1 Vorbemerkung: Wenn die Investoren genau hinschauen...

Seitdem die Arbeitsgruppe Bahnreform und der Parteirat der SPD übereinkamen, wider den eigenen Parteitagsbeschluss 24,9 Prozent der Anteile an den Transportgesellschaften der Deutschen Bahn AG („M&L AG“) nach dem Holdingmodell zu privatisieren, erscheint die politische Willensbildung zu diesem Thema de facto abgeschlossen. Aus verkehrs- und haushaltspolitischer Sicht bleibt zu hoffen, dass wenigstens in einigen Details noch Nachsteuerungen möglich sind, um die größten Schwächen des jetzigen Modells zu beseitigen (s. Abschnitt 3).

Losgelöst von der politischen Beschlusslage sei daran erinnert, dass Zeitpunkt und Erfolg der Umsetzung – also die Plazierung der Anteile bei privaten Investoren zu einem angemessenen Kaufpreis - noch offen sind. Die allgemeine Verfassung der Finanzmärkte lässt derzeit darauf schließen, dass sich der Börsengang mindestens bis 2009 hinauszögern könnte. Dann müsste sich die Politik mit der Frage auseinandersetzen, ob sie das Reizthema Bahnprivatisierung tatsächlich in einem Wahljahr auf der Agenda sehen möchte (z.B. zeitgleich mit den nächsten Fahrpreiserhöhungen der DB AG und Angebotseinschränkungen im Fernverkehr, die – berechtigt oder nicht - sicher der Privatisierung zugeschrieben werden).

Die spannendere Hürde für den Erfolg des IPO sind aber die Adressaten der Kapitalprivatisierung: die Investoren. Sollten diese die Werthaltigkeit des Unternehmens genau analysieren, könnten sie zu dem Schluss kommen, dass mindestens bei zwei, u.U. bei drei von vier Geschäftsfeldern der M&L AG die betriebswirtschaftliche Perspektive mäßig bis schattig aussieht:

- Unkritisch ist allein das Geschäftsfeld Schenker mit der schienenfremden Logistik (45 % des Umsatzes, gut 20 % des Gewinns). Neben dem aktuellen konjunkturellen Hoch und der klugen Arrondierung durch den Kauf von Bax, Transfesa, Spain-Tir u.a. ist es vor allem die Globalisierung, die auf absehbare Zeit solide Wachstumsraten verspricht.
- Umgekehrt dürfte der Erfolg der Kapitalprivatisierung am stärksten davon abhängen, wie hoch die Abschläge der Investoren für jene Risiken im Geschäftsfeld Regio – dem Nukleus der Equity Story (über 40 % des Gewinns bei nur 25 % des Umsatzes) – ausfallen, die aus dem laufenden Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen den Verkehrsvertrag der DB Regio mit den Ländern Berlin und Brandenburg erwachsen. Sollte die Kommission eine Überkompensation diagnostizieren, müsste der künftige Gesellschafter der DB AG damit rechnen, dass rund 70% des Segment-Gewinns von gegenwärtig über 750

Michael Holzhey



Mio. € (2007, ohne Drohverlustrückstellungen) mittelfristig bedroht wären. Selbst wenn die Kommission im Sinne der DB AG entscheidet, schwelt die Unsicherheit so lange weiter, bis der politisch kaum beeinflussbare EuGH hierüber endgültig urteilt. Der zweite, gleichwohl langsamer wirkende Negativtrend wurzelt darin, dass auch eine Rückgewinnquote in Ausschreibungen von 50 oder 70% nicht vor erheblichen Margeneinbrüchen schützt, wie die Buchung der Drohverlustrückstellung 2007 zu belegen scheint.

- Das zweite überaus kritische Geschäftsfeld ist der Fernverkehr. Dort ist nicht im Ansatz erkennbar, wie er den geplanten, aus Konzernsicht bedeutsamen Gewinnsprung von gut 100 Mio. auf 570 Mio. € 2011 bewältigen soll (s. auch Abschnitt 3). Dies gilt um so mehr, als die in den letzten Jahren geübte Investitionszurückhaltung der DB AG gerade hier mit einer Zusatzbelastung von rund 100 Mio. € nach Aufnahme des Investitionsprogramms zu Buche schlagen wird.
- In der Mitte der Ampelfarben liegt das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr. Railion hat sich deutlich verbessert und ist prinzipiell gut aufgestellt. Dennoch sind die Aussichten mit Fragezeichen zu versehen, weil der Wettbewerb auf der Schiene hart ist, Ersatzinvestitionen ebenfalls über Jahre verschoben wurden und vor allem Netzengpässe in der Lebensader des Seehafenhinterlandverkehrs drohen.

Kurzum: Der Erfolg der Aktienemission hängt im Wesentlichen davon ab, ob sich die Investoren von einfachen Indikatoren wie aufwärtsgerichteten EBITDA-Kurven, Marktanteilswerten o.ä. überzeugen lassen oder ob sie – z.B. im Datenraum - hinter den Brautschmuck schauen. In diesem Zusammenhang darf man gespannt sein, welche Risiken die DB AG in ihrem Börsenprospekt erwähnen und wie sie diese taxieren wird.

Die zweite kritische Stellschraube ist die Risikoeinstellung der Investoren. Nüchtern besehen kommen zwei Investorentypen als Erwerber der M&L-Aktie in Frage:

- Konservative institutionelle Anleger, die Logistik und Eisenbahn als „Witwen- und Waisen-Papier“ ansehen und den stabilen Cash-Flow schätzen. Dabei können sie davon ausgehen, dass ihr Dividendenanteil wie ein Bundesschatzbrief gesichert ist.
- Aggressive Investoren (auch strategisch motiviert), die die Chance erkennen, den eigenen Anteil in weiteren Schritten zu erhöhen, um das Unternehmen mittelfristig wertsteigernd zu filetieren.

Ungeachtet aller Überlegungen zu Investoren ist mit hohen Abschlägen beim Kaufpreis zu rechnen. Ich schätze den Privatisierungserlös für 24,9% auf 3,5 bis 4 Mrd. €. Insofern wird es am Ende für die Umsetzung darauf ankommen, bei welcher Untergrenze die DB AG als Mutter bzw. der Bund die Reißleine ziehen.

Dies vorausgeschickt sollen im Weiteren die Stärken und Schwächen des Holdingmodells eingehender analysiert werden. Unterstrichen werden soll, dass einige der Mängel nicht systemimmanent sind, sondern lediglich auf der bisher geplanten Ausgestaltung beruhen. Sie können demnach nachgebessert werden.

Michael Holzhey



2 Vorzüge des Holdingmodells in der jetzigen Prägung

Positive Eigenschaften sind dem Holdingmodell wie folgt zuzuschreiben:

- Im Vergleich mit dem Tiefenseeschen Eigentumssicherungsmodell weist das Holdingmodell den zentralen Vorteil auf, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG von der Privatisierungsmasse fernzuhalten. Damit unterliegt die steuerfinanzierte Schieneninfrastruktur nicht dem erhöhten Renditedruck des Kapitalmarktes, der verkehrspolitisch verheerende Konsequenzen für die Gewährleistungsaufgabe des Bundes gehabt hätte. Auch das absurde Konstrukt des Wertausgleichs entfällt, demzufolge der Bund die Schieneninfrastruktur im Falle der Rückabwicklung zweimal hätte bezahlen sollen.
- Die relativ schnelle Machbarkeit des Holdingmodells widerlegt zahlreiche Argumente, die eine qualifizierte Minderheit bis zum SPD-Parteitag (Okt. 2007) über Jahre als Monstranz gegen Trennungs-/für Integrationsmodelle vor sich hertrug. Noch vor wenigen Monaten behaupteten DB AG, Morgan Stanley und BMVBS, dass nur Integrationsmodelle eine zügige Kapitalprivatisierung ermöglichen. Gründe seien, dass Investoren auf das Netz als Vermögensposition und Verlängerung der Bilanz Wert legten, der Track Record des Konzerns zerstört werde, der Privatisierungserlös bedeutend höher sei, usw. Dass diese Argumente vorgeschoben und sachlich falsch waren, wird nun für jedermann offenkundig.
- Das Holdingmodell ist der Einstieg in die unaufhaltsame Vollprivatisierung der Transportgesellschaften. Am Ende dieses Prozesses wird die Trennung von Netz und Transport stehen. Dass die sog. „rote Linie“ der SPD von 24,9% maximalem Anteilsverkauf lediglich ein Provisorium darstellt, das die Linke in der SPD ruhigstellen soll, wird inzwischen praktisch offen eingestanden. Ebenso deutlich ist, dass der Struktursicherungs-Tarifvertrag der Gewerkschaften Transnet und GDBA überwiegend symbolischer Natur ist, weil er hinreichend große Schlupflöcher bereithält (z.B. für die geplante Ausgründung von 30 Töchtern im Regionalverkehr).

Verfahrenstechnisch wird die Privatisierungsspirale aller Wahrscheinlichkeit nach dadurch weiter gedreht, dass die DB AG in zwei bis drei Jahren erneut Kapitalbedarf reklamiert. Dieser Druck entsteht desto früher, je enttäuschender der Erlös der ersten Tranche ausfällt. Paart sich die Forderung mit einer Konjunkturdelle, wird der Finanzminister als erster darauf drängen, weitere Anteile zugunsten der Haushaltskonsolidierung zu veräußern. Die Begründung für die weitere Kapitalspritze wird die gleiche sein wie die heutige: Märkte entwickelten sich rasant, die Konkurrenz schlafe nicht, usw. Die Politik wird sich nicht mehr an den Beschluss einer außerparlamentarischen Arbeitsgruppe erinnern, sondern darauf verweisen, dass der Bund ja die Mehrheit behalte, also nicht überstimmt werden könne. Beim nächsten Schritt bis 74,9% wird betont, die Sperrminorität verschaffe dem Bund die Gewissheit, dass nichts Wesentliches gegen ihn entschieden werden könne. Am Ende kommt es zur Vollprivatisierung, da Transporte von A nach B keine Staatsaufgabe seien. Dem ist uneingeschränkt zuzustimmen - nur sollte dies vorab klar gesagt werden.

- Perspektivisch bricht das Holdingmodell m.E. nicht an der vertikalen Nahtstelle von Netz und Transport als erstes auseinander, sondern horizontal innerhalb

Michael Holzhey



der privatisierten M&L AG. Prämisse hierfür ist, dass der private Investor mit zunehmender Dauer seines Engagements die Erkenntnis gewinnt, die Summe der Teile sei werthaltiger als das Ganze. Die Wahrscheinlichkeit hierfür ist hoch, da Personen- und Güterverkehr außer der Nutzung einer zentralen Vorleistung – der Trassen – so gut wie nichts miteinander gemein haben. Dies ist auch die Ursache für die empirische Beobachtung, dass im globalen Maßstab außer den Staatsbahnen praktisch kein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen beide Sparten zusammen betreibt oder bestenfalls in einem äußerst dezentralen Verbund (Veolia). Sollte von vornherein ein strategischer Investor gesucht werden, stellte sich die Frage, ob sich eher Logistiker interessieren, die den Personenverkehr zähneknirschend mitkaufen, um ihn später abzustoßen, oder umgekehrt. Wahrscheinlicher ist erstere Variante.

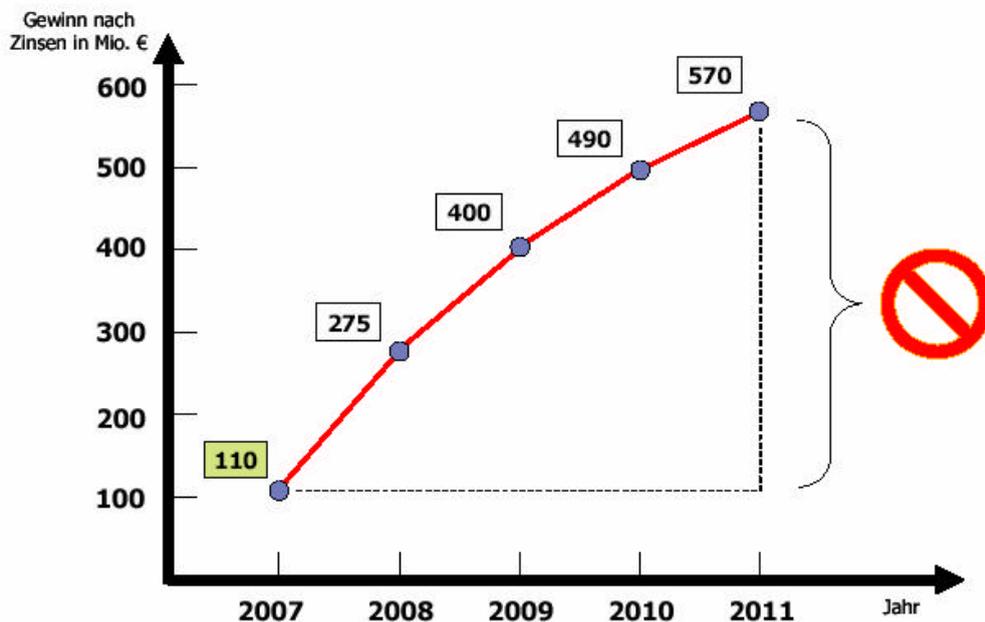
- Ein weiterer Vorteil der Privatisierung, wenngleich kein spezifischer des Holdingmodells, äußert sich darin, dass die Transportgesellschaften der M&L AG ihren Ratingvorteil vor den Wettbewerbern teilweise einbüßen, so dass sich die Refinanzierungskonditionen z.B. beim großen Kostenblock der Fahrzeuginvestitionen angleichen. Wie stark dieser Effekt ist, hängt von der Einschätzung der Ratingagenturen ab, ob der Bund dauerhaft zu seinem Mehrheitsversprechen steht. Von einem „level playing field“ kann jedoch noch keine Rede sein, z.B. aufgrund des Konzernverbundes.
- Lobenswert ist die laut Medienberichten zunehmende Entschlossenheit der Bundesregierung, die Doppelmandate zwischen Holding- und M&L-Vorstand auf zwei Personen (CEO Mehdorn, CFO Sack) und zeitlich bis Ende 2009 zu begrenzen. Allerdings wies die beratende Kanzlei Hölters & Elsing darauf hin, dass gerade die Doppelmandate des Vorstandsvorsitzenden „zu vermeiden“ seien, weil sonst die M&L AG das Recht auf Nachteilsausgleich geltend machen könne. Im übrigen würde auch die Berufung Mehdorns in den Aufsichtsrat der M&L AG eine erhebliche Machtfülle verleihen.

3 Nachteile des Holdingmodells in der jetzigen Prägung

Stellt man den Vorzügen die zu erwartenden Negativa des Holdingmodells in seiner bisher bekannten Ausprägung gegenüber, verwandelt sich der anfänglich positive Eindruck ins Gegenteil. Im Einzelnen sind folgende Schwächen anzumerken:

- Der Personenfernverkehr ist diejenige Transportsparte, die von den Folgen der Privatisierung am stärksten berührt wird. Ursächlich ist die chronische Margenschwäche, die der Anteilseigner Bund über Jahre kritiklos hinnimmt, der private Investor jedoch nicht. Im Vorgriff auf die gehobenen Ansprüche hat die DB AG in ihrer Planung die Messlatte signifikant nach oben geschraubt. Wie die nachstehende Abbildung zeigt, soll der Fernverkehr seinen schmalen Gewinn von 110 Mio. € binnen 4 Jahren mehr als verfünffachen.

Michael Holzhey



Quelle: Capital 1/2008

Dekliniert man die unternehmerischen Handlungsoptionen durch, die einen Gewinnsprung von 460 Mio. € erwirken können, wird deutlich, dass dies nur mit einschneidenden Maßnahmen möglich ist. Weder kann die DB AG im großen Stil andere Fernverkehrsbetreiber zukaufen, noch sind die Chancen groß, in anderen Ländern der jeweiligen Staatsbahn Marktanteile streitig zu machen. Auch der wichtige Parameter „Auslastungsgrad“, auf den die Erlösseite sehr sensibel reagiert, kommt nicht vom Fleck. Zuletzt sank der Wert von 43 auf 42,1 % (2007) und ist von der Zielmarke 50% Lichtjahre entfernt.

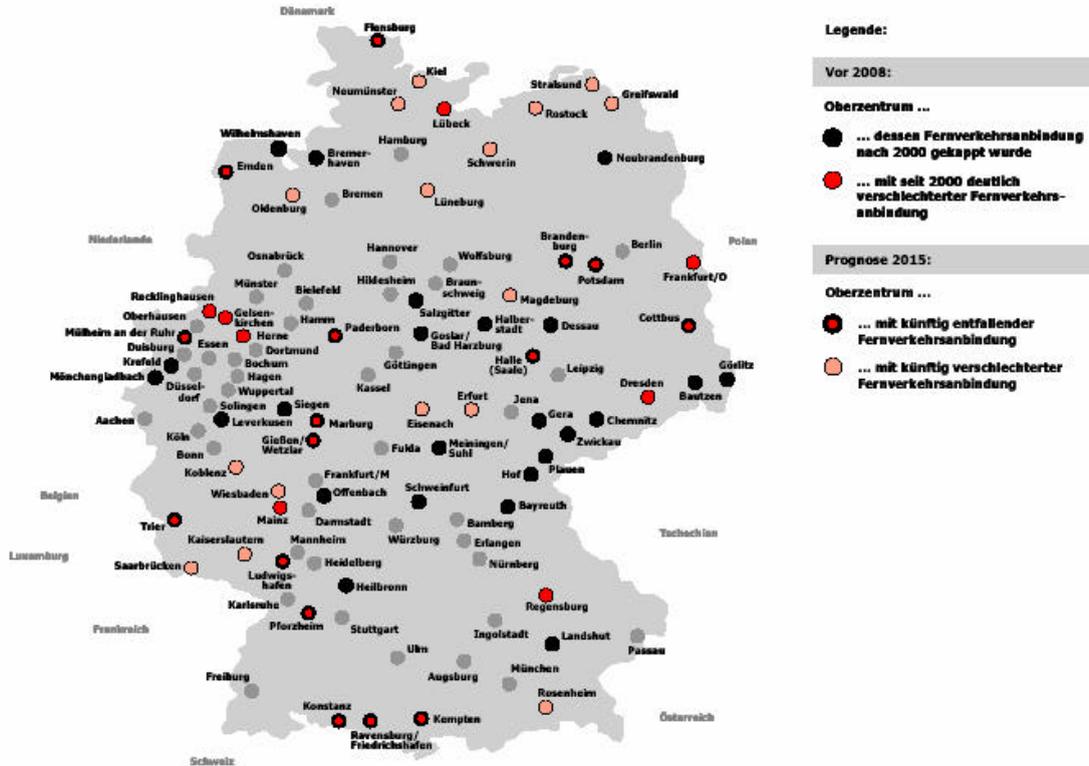
Am Ende verbleiben zwei Instrumente, die zumindest einigen Erfolg in Aussicht stellen: die Preis- und die Angebotsmengenpolitik. Die DB AG wird das durchschnittliche Preisniveau Jahr für Jahr oberhalb der Teuerungsrate steigern müssen. Zudem müssen die Preise stärker differenziert werden. Darüber hinaus wird sie den mit der Streichung des InterRegio eingeschlagenen Kurs noch konsequenter als bisher fortsetzen müssen, un- oder nur schwach rentable Fernverkehrsverbindungen zu streichen und das wirtschaftliche Risiko möglichst auf die Länder im Nahverkehr abzuwälzen.

Die nachstehende Karte zeigt, wie viele und welche Oberzentren im Fernverkehr seit 2000 bereits abgekoppelt wurden und wo gemäß KCW-Prognose weitere Streichungen oder Qualitätsverschlechterungen bevorstehen.

Michael Holzhey



Oberzentren – Entwicklung insgesamt



Erneut bestätigt wird der Langfristtrend durch die bekanntgewordenen Streichungen zum Fahrplanwechsel im Juni. Wie für die Salamiaktik üblich fallen sie isoliert besehen quantitativ kaum ins Gewicht, qualitativ sind allerdings einige Städte erheblich betroffen (nicht nur Bad Nauheim, das seine letzte Verbindung verliert). In Eisenbahnerforen, die in der Regel gut informiert sind, wird bereits aus der Planungsrunde der DB AG vermeldet, dass auch die Bahnhöfe Northeim und Kreiensen ihren IC-Anschluss Ende 2009 verlieren sollen. Damit würden der Harz und das Weserbergland praktisch abgekoppelt.

Betriebswirtschaftlich ist der DB AG kein Vorwurf zu machen. Die Kapitalmarktlogik gebietet es, die Renditevorgaben auf jedes einzelne Produkt, hier auf eine Linie herunterzubrechen. Was sich mittelfristig rechnet, fliegt aus dem Programm. Dies dürfte ein Großteil der heutigen IC-Verbindungen sein, die heute noch geduldet werden, weil das Fahrzeugmaterial abgeschrieben ist. Sobald aber die Aufwendungen der Neubeschaffungen verdient werden müssen, dreht sich die Linienerfolgsrechnung ins Minus. Dies ist keine Panikmache, sondern ökonomische Mechanik.

Sofern der grundgesetzliche Auftrag, auch im Fernverkehr die Bedürfnisse der Allgemeinheit sicherzustellen, über das Ergebnis der DB-Optimierung hinausreicht, muss ein Mindestniveau per Gesetz festgeschrieben werden. Beispielhaft sei auf die Gesetzesinitiative der Länder verwiesen.

Michael Holzhey



- Eine weitere gravierende Gefahr des Holdingmodells für den Bundeshaushalt wurzelt in der Vereinbarung zwischen Bund und Transnet/GDBA, bis 2023 auf privatisierungsbedingte Entlassungen zu verzichten. Zwar ist im Grundsatz nichts gegen den konzerninternen Arbeitsmarkt der DB AG einzuwenden. Kritisch wird er jedoch dann, wenn die privaten Investoren sämtlichen Nutzen dieser Regelung ziehen, während die Kosten beim Steuerzahler sozialisiert werden. Das jetzige Konstrukt verführt alle Beteiligten der M&L AG, die Politik der „Heidekrautbahn“ flächendeckend zu fahren, also Personal rigide einzusparen, das auf die EIU der DB AG übertragen wird. Mithin drohen die EIU zu Beschäftigungsgesellschaften zu werden, die als Monopolisten ihre erhöhten Kosten problemlos auf die Nachfrager überwälzen können. Haushaltspolitisch bedeutet dies, dass der Bund seinen Dividendenanteil kaum oder nicht zu Gesicht bekommen dürfte. Womöglich wird hiermit von vornherein kalkuliert, da der Bund seit jeher auf Dividendenausschüttungen verzichtet.
- Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) als zentrales Steuerungsinstrument für die Qualität des Bestandsnetzes und der Stationen ist in ihrer gegenwärtigen Entwurfsfassung (13.5.2008) nach wie vor unbrauchbar. Es drängt sich der Eindruck auf, dass der Bund letztlich gar nicht verkehrspolitisch steuern möchte und alles dem industriepolitischen Ziel unterordnet, die DB AG nicht zu behelligen. Anders ist es nicht zu erklären, warum das Anlagenalter als Frühwarnindikator für Netzvernachlässigung ausgeblendet wird, die Sanktionen nicht kumulieren sollen, die DB AG selbst die Qualitätsparameter ändern kann (Bund darf nur bei wichtigem Grund widersprechen) und die heutige Qualität nicht strecken-/teilnetzscharf ausgewiesen wird. Vollkommen indiskutabel ist das Ansinnen, die Grundlagen der LuFV nicht gesetzlich zu verankern. Alle diese Mängel könnten zwar auch nachträglich behoben werden können, doch ist dies nach der Privatisierung gegen den Willen des Investors im Konzernverbund kaum mehr möglich.
- Der Gefahr, die EIU als personelle Auffangbecken zu missbrauchen, könnten die Bundeshaushälter begegnen, indem sie die Bundesnetzagentur – personell wie gesetzlich - stärken und eine echte Anreizregulierung in Verbindung mit einer Qualitätsregulierung einführen, die vor Verwaltungsgerichten bestehen kann. Die Anreizregulierung beschränkte den Spielraum der EIU, Mehrkosten auf einfache Weise an die Nachfrager weiterzureichen. Eine solche Regulierungsgrundlage ist jedoch nicht in Sicht, obwohl sie in den anderen Netzsektoren selbstverständlich ist. Das AEG ordnet faktisch eine Kostenzuschlagsregulierung an, bei der die BNetzA letztlich alles genehmigen muss, was der Netzbetreiber plausibel nachweist. Mit moderner Regulierung, die einen effizienten Sollkostenpfad definiert, hat dies nichts zu tun.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die LuFV und die Anreizregulierung keine Substitute bilden, sondern unverzichtbare Komplemente. Die LuFV steuert die Qualität der investiven Kapazitätserhaltung, die Anreizregulierung hingegen die Kosten des operativen Betriebs.
- Gleichwohl die EIU nicht unmittelbarer Bestandteil der Privatisierungsmasse sind, ist der Umkehrschluss verfrüht, dass keine wirtschaftlich bedingten Streckenstilllegungen – insbesondere in der Fläche - drohten. Dieser Druck wird dennoch entstehen, weil die Budgets (2,5 Mrd. p.a., für alle drei EIU) zu knapp



Michael Holzhey

bemessen sind. In der Folge wird die DB AG die Mittel so allozieren, dass sie vor allem den Transportgesellschaften der M&L AG zufließen.

- Insgesamt ist das Holdingmodell wie schon sein Vorgänger darauf ausgerichtet, die Gewinne zu privatisieren und die Kosten zu sozialisieren. Die Risiken tragen primär die Länder und der Steuerzahler. Die Länder sehen sich politisch genötigt, wegbrechende Fernverkehre durch Bestellungen im SPNV zumindest partiell zu kompensieren; zudem finanzieren sie den Löwenanteil der Infrastrukturkosten, ohne hierauf Einfluss zu haben. Der Steuerzahler springt dann ein, wenn der Bund auf die Dividende verzichtet und der Bund auf Druck des Investors beständig zusätzliche Mittel einspeisen muss.
- Da das Renditeinteresse im Holdingmodell sich allein auf die Transportebene verlagert, ist davon auszugehen, dass die EVU der DB AG nicht länger bereit sind, den EIU über Umlagen sog. Eigenmittel zukommen zu lassen. Die Eigenmittelquote sinkt, im Ergebnis wird das System nach der Privatisierung staatslastiger denn je.
- Die Wettbewerbsprobleme dürften zunehmen, weil die M&L AG erheblich unter Druck gerät und mit Verweis auf den Nachteilsausgleich den „Gehorsam“ der Mutter einfordern wird

4 Fazit

Das Holdingmodell schneidet in der verkehrspolitischen Analyse bedeutend besser ab als das Eigentumssicherungsmodell, weil die Schieneninfrastruktur nicht unter unmittelbarem Renditedruck gerät. Es ist grundsätzlich reversibel und weiterentwicklungsfähig. Dennoch ist es in seiner geplanten Ausformung – soweit bekannt – weit davon entfernt, ein Gütesiegel zu verdienen.

Der tiefer liegende Grund für die skizzierten Schwächen ist die fortgesetzte Weigerung des Bundesverkehrsministeriums, an erster Stelle seinen originären Auftrag zu erfüllen, d.h. nach verkehrspolitischen Erwägungen mit dem Fokus auf der Schienenverkehrsbranche zu handeln. Statt dessen wird alles dem Ziel untergeordnet, das Unternehmen DB AG als nationalen Champion aufzustellen. Eine solche Privatisierung ist als „unstrukturiert“ zu bezeichnen, weil sie nicht vom Markt her ansetzt, sondern von einem einzelnen Spieler, ohne die Folgen umfassend zu überdenken.

Angesichts der abzusehenden Kollateralschäden ist die Privatisierung nach dem Holdingmodell derzeit abzulehnen. Bezahlen müssen es die Fahrgäste, Verlagerer und Steuerzahler, insbesondere der Länder.

Prof. Kay Mitusch

TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)
und IGES Institut GmbH

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zur Bahnprivatisierung am 26.05.2008

Thesen zur Teilprivatisierung der Verkehrs- und Logistikgesellschaften der DB AG nach dem Holding-Modell

1. Die geplante Teilprivatisierung der Verkehrs- und Logistikgesellschaften ist ein wichtiger Schritt voran für das Bahnsystem.

- a) Mit der Beteiligung privater Investoren – und in der Folge Aktienbewertung und –beobachtung am Markt, verstärkte Selbstwahrnehmung des Unternehmens/Managements als privat-rechtliches Wirtschaftsunternehmen usw. – erhofft man sich zurecht eine Steuerung des Unternehmens Richtung mehr Effizienz, Kosteneinsparung und Wachstum. Dies ist das zentrale Argument für eine Privatisierung.
 - b) Im Fall der Bahn befürchtet man allerdings zugleich, dass Einsparungen auf Kosten der Qualität vorgenommen werden oder dass die Privaten den Staat „melken“ könnten. Diese Befürchtungen wären bei einer Einbeziehung des Netzes in die Privatisierung als erstrangig einzuschätzen, nicht jedoch bei einer Privatisierung der Verkehrs- und Logistiksparten (VuL).
 - c) Allerdings bleibt die DB AG auch nach Verkauf von 25% der VuL ein weitgehend integrierter Konzern – mit all den Problemen. Auch die unter b) genannten Befürchtungen könnten damit neue Nahrung bekommen. Andererseits wird der Grad der vertikalen Integration im Vergleich zur jetzigen Situation gemildert (keine Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge, Fokussierung der privaten Investoren auf das VuL-Geschäft).
 - d) Es überwiegen daher meines Erachtens die unter a) genannten *positiven* Effekte einer Beteiligung Privater.
 - e) Die Beschränkung auf 25% kann als zusätzliche Versicherung gegen einen negativen Einfluss der Privaten aufgefasst werden. Ihr positiver Einfluss wird zwar ebenfalls gemindert, verschwindet aber nicht vollständig. Zudem scheint eine spätere Erweiterung des Veräußerungsanteils möglich. Wichtiger als diese sind derzeit folgende Punkte:
 - f) **Der unter a) genannte positive Einfluss der Privaten kann nur realisiert werden, wenn die Investoren echte Anteilsrechte erhalten (keine stimmrechtslosen Volksaktien). Zusätzlich sollte ihnen in Aussicht gestellt werden, dass sie maßgeblichen Einfluss auf die Bestellung eines Aufsichtsratsmandat haben werden.**
-

- g) **Der Grad der vertikalen Integration zwischen DB AG und VuL sollte nicht durch Satzungsbestimmungen, den Beteiligungsvertrag oder Personalunionen verstärkt werden.**

2. Parallel sollte auch die Infrastruktur einen Schritt voran machen durch Realisierung einer LuFV und einer Anreizregulierung und durch Beschränkung der potenziellen Belastungen aus dem konzerninternen Arbeitsmarkt

- h) Generell: Die Politik wollte – zurecht – stärkeren Einfluss auf die Infrastruktur behalten. Nun muss sie sich auch verstärkt darum kümmern. Notwendig sind Anreize für einen sinnvollen und effizienten Umgang mit den staatlichen Geldern.
- i) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sollen am konzerninternen Arbeitsmarkt teilnehmen und auch einen Teil der Kosten tragen – aber sie dürfen nicht zum unbeschränkten Auffangbecken für Freisetzungen in der VuL werden. Dies würde die notwendige Effizienzausrichtung konterkarieren. **Es sollte daher mit der DB AG ein Pfad für einen graduellen Stellenabbau in den EIU vereinbart werden** (etwas langsamer als in der VuL und natürlich ohne betriebsbedingte Kündigungen).
- j) Die Regulierung der EIU nach derzeitiger Rechtslage (AEG von 2006) kann nicht das leisten, was man von einer modernen Anreizregulierung erwarten kann:
- Anreize zur Kosteneinsparung in den EIU
 - Stetiger Druck zur Senkung der Trassenpreise und damit hoher Netzauslastung (insbesondere bei einer „Price Cap“-Regulierung), ohne dabei die Lebensfähigkeit der EIU zu gefährden
 - Stabilisierung des derzeitigen Trassenpreissystems durch eine „Korbbildung“, die starke Verschiebungen zwischen den Trasseneinnahmen von SPNV, SPFV und SGV ausschließt
 - Eine Mittlerfunktion zwischen VuL und DB AG hinsichtlich dieser besonders wichtigen Transferpreise innerhalb des Konzerns.

Die Fortentwicklung der Regulierung zur Anreizregulierung sollte möglichst bald in Angriff genommen werden. Findet sie nach der Privatisierung statt, muss sie im Börsenprospekt vermerkt werden, ohne die zukünftige Form der Regulierung zu präjudizieren.

- k) Die geplante LuFV ist ein modernes Element der Steuerung der Infrastruktur und zugleich eine hervorragende Basis für eine Anreizregulierung. **Umfassende Qualitätskriterien**, die die Substanz- und die Nutzerqualität der Infrastruktur ausreichend beschreiben, sollten entweder in der LuFV oder in der Regulierung verankert werden. Um den Qualitätsanforderungen *glaubhaft* Nachdruck zu verleihen, **muss die LuFV graduelle Sanktionen institutioneller Art enthalten** (gradueller Entzug von Zuständigkeiten für die Infrastruktur bei wiederholten Pflichtverletzungen).