

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

redigiertes
Wortprotokoll
14. Sitzung
(öffentliche Anhörung)

Berlin, den 10. Mai 2006, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Dr. Klaus W. Lippold, MdB

TAGESORDNUNG:

Einzigiger Tagesordnungspunkt

S. 8

Öffentliche Anhörung zu dem Thema
"Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG"

Selbstbefassung 16(15)SB-10

Bei dem vorliegenden Wortprotokoll handelt es sich um die endgültige Fassung des Protokolls der 14. Ausschusssitzung vom 10. Mai 2006. Sie ersetzt die bisher verteilte vorläufige Fassung.

Mittwoch d. 10. MAJ 06 11 00

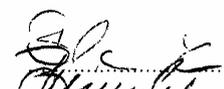
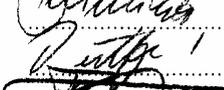
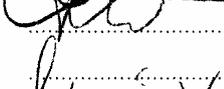
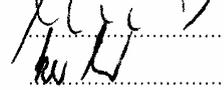
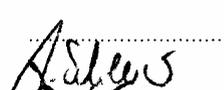
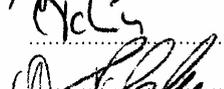
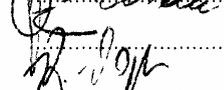
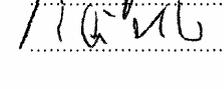
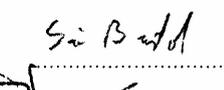
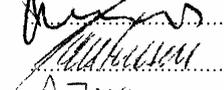
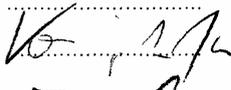
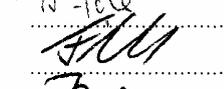
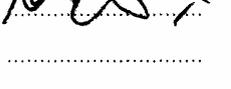
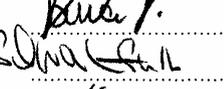
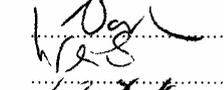
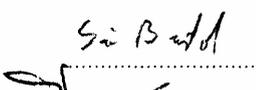
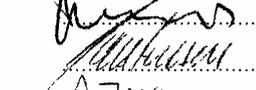
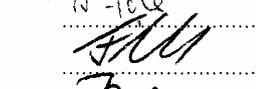
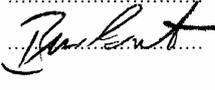
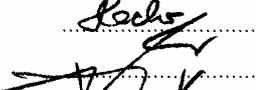
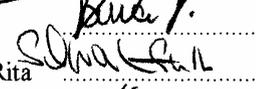
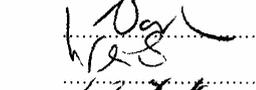
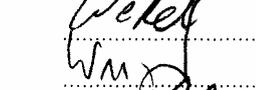
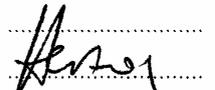
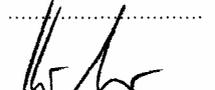
Deutscher Bundestag

- 1 -

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
Abgeordnete(r)		Abgeordnete(r)	
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Blank, Renate		Börsen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Brunnhuber, Georg		Dörflinger, Thomas	.....
Deitert, Hubert		Eichhorn, Maria	.....
Ferlemann, Enak		Friedrich (Hof) Dr., Hans-Peter	
Fischer (Hamburg), Dirk		Heynemann, Bernd	.....
Götz, Peter		Hübinger, Anette	.....
Hofbauer, Klaus		Kammer, Hans-Werner	.....
Lippold Dr., Klaus W.		Kaster, Bernhard	.....
Scheuer Dr. Andreas		Koeppen, Jens	.....
Schmitt (Berlin), Ingo		Königshofen, Norbert	
Sebastian, Wilhelm Josef		Mayer (Altötting), Stephan	
Storjohann, Gero		Nitzsche, Henry	
Vogel, Volkmar Uwe		BRAND, Tjibbe	.....
Wächter, Gerhard		
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
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		Hilsberg, Stephan	.....
Schwarzelühr-Sutter, Rita		Müller (Chemnitz), Detlef	.....
Vogelsänger, Jörg		Multhaupt, Gesine	.....
Weis, Petra		Ortel, Holger	.....
Wetzel Dr., Margrit		Rossmann Dr. Ernst Dieter	.....
Wright, Heidi		Hübner, Klaas	
Mast, Katja		

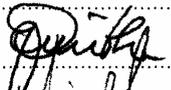
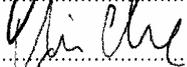
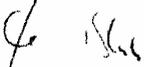
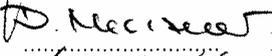
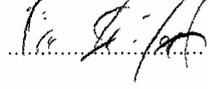
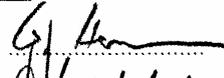
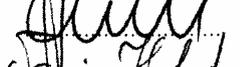
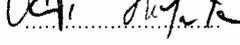
Mittwoch d. 10. MAI 06 11 00

Deutscher Bundestag

- 2 -

Anwesenheitsliste
gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

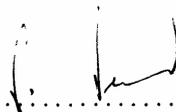
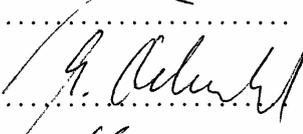
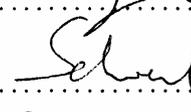
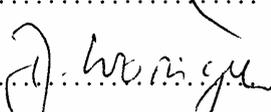
Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
Abgeordnete(r)		Abgeordnete(r)	
<u>FDP</u>		<u>FDP</u>	
Döring, Patrick		Geisen Dr., Edmund Peter	
Friedrich (Bayreuth), Horst	Goldmann, Hans- Michael	.....
Günther (Plauen), Joachim		Haustein, Heinz-Peter	.....
Mücke, Jan		Rohde, Jörg	.....
<u>DIE LINKE</u>		<u>DIE LINKE</u>	
Bluhm, Heidrun		Heilmann, Lutz	
Menzner, Dorothee		Leutert, Michael	.....
Seifert Dr., Ilja			
<u>BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</u>		<u>BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</u>	
Hermann, Winfried		Andreae, Kerstin	.....
Hettlich, Peter		Kotting- Uhl, Sylvia	.....
Hofreiter Dr., Anton		Steenblock, Rainer	.....

Verkehr, Bau, Stadtentw. (15)

Mittwoch, 10. Mai 2006 11.00 Uhr öffentlich

<u>Fraktionsvorsitzende:</u>	<u>Vertreter:</u>
SPD
CDU/CSU
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
FDP
DIE LINKE.

<u>Fraktionsmitarbeiter:</u>	<u>Fraktion:</u>	<u>Unterschrift:</u>
(Name bitte in Druckschrift)		
Seebacher.....	CDU/CSU	
JACOB.....	CDU/CSU	
STERIVAL.....	FDP	
Odenwald.....	CDU/CSU	
Unge.....	Grün	
Schul.....	SPD	
Wotzinger.....	CDU/CSU	
PEINE.....		
NEUHOF.....	FDP	
Reyberg.....	JPD	

Mittwoch, 10. Mai 2006 11.00 Uhr öffentlich

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift)	Name (bitte Druckschrift)	Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt)	Unterschrift
BMVBS	HARRING	MinDirig	Starting
BIVBS	Wörster, Gerald	RefL	Wörster
4	Kreuz	Ref.	Kreuz
-11-	Bassler	VA	UBassler
BIVBS	Kalschick	PSI	Kalschick
BIVBS	STAATS	Ref	Staats
BBR	LUTTER	WB	Lutter
BMVBS	Kohl	MD	Kohl
BIVBS	Dr. Mannmann	Ref. ID	Mannmann
BMVBS	Schünberg	VRFL	Schünberg
B MELV	Weber-Recher, B	ORR'm	Weber-Recher
BRH	Kramer	MR BRH	Kramer
BRM	RINGEL	BauR	Ringel
BMVBS	Lüger, Wolfgang	RefL	Lüger
BRH	GRUSS	Ref.	Gruss
BMF	BILLKOCK	Ref.	Billkock
Wirtschaftsrat	Dr. Ingrid Nianz		Nianz
ITVBS	Jalland	Ref.	Jalland
KU U	Unger, Hans	Ref. U	Unger
BMF	Dreier, Christof	Ref.	Dreier
BRU	Dr. Bröcher	Ref.	Bröcher
Bundesrat: (bitte Druckschrift)	Unterschrift	Dienststellung (bitte Druckschrift, nicht abgekürzt)	Land
DR. JAKOB	Jakob	Ref.	SL
Dr. Jandl	Jandl	ORR	Bayern
Schwaner - Schwaner	Schwaner	AD	BE
SCHAER	Schaer	VA	BW
Schneid	Schneid	Ref.	ST
BUTTEL	Buttel	Ung	HH
Siffer	Siffer	BR	BB
Wollmer	Wollmer	BauStW/VI	Bayern
Uhorowski	Uhorowski	BR	HE
Stöck	Stöck	KRug	TH
Wärneke	Wärneke	Ref.	RP

<u>Teilnehmerliste der Sachverständigen</u>	
Dr. Stephan Bauer	Booz | Allen | Hamilton
Prof. Dr. Dr. h.c. LL. M. Jürgen Basedow	Vorsitzender der Monopolkommission und Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht
Prof. Dr. h.c. mult. Martin Hellwig	Direktor am Max-Planck-Institut zur Erforschung von Gemeinschaftsgütern
Prof. Dr. Georg Hermes	Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt Fachbereich Rechtswissenschaft
Dr. Gottfried Ilgmann	Ilgmann & Miethner Managementberatung
Senator Dr. Thilo Sarrazin	Finanzsenator des Landes Berlin
Prof. Dr. Christian Böttger	Fachhochschulde für Technik und Wirtschaft FB Wirtschaftswissenschaften II
Christoph Schaaffkamp	KCW GmbH
Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack	Fachhochschule Coburg
Norbert Hauser	Vizepräsident des Bundesrechnungshofes
Marc Falchi	EIM (Europäische Infrastruktur Manager) Secretary General

Einzigster Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung zu dem Thema
"Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG"

Selbstbefassung 16(15)SB-10

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie ganz herzlich zur 14. Sitzung unseres Ausschusses begrüßen. Wir haben heute erstens ein ausgesprochen wichtiges Thema – womit ich die sonstigen Themen, die wir behandeln, nicht abwerten –; es ist ein zukunftsweisendes, zukunftsorientiertes Thema mit dem wir uns auseinandersetzen wollen und deshalb ist es natürlich auch so, dass wir hier auf ein großes Interesse stoßen. Mehr als die Räumlichkeiten eigentlich zulassen. Deshalb bitte ich diejenigen, die es nicht ganz so bequem haben, einzusehen, dass uns leider keine anderen Räumlichkeiten zur Verfügung stehen. Ich freue mich, dass ich neben den Kolleginnen und Kollegen aus dem Verkehrsausschuss eine Reihe von Kolleginnen und Kollegen aus anderen Ausschüssen des Bundestages hier begrüßen darf. Ich darf gleichzeitig ehemalige Kollegen hier begrüßen und ich darf gleichzeitig auch Mitglieder des europäischen Parlaments hier begrüßen. Das macht die Spannweite des Interesses deutlich, auf das die Sachverständigen hier stoßen, die ich ganz besonders herzlich begrüßen möchte. Ich mache das einfach ohne jede Titelei, sehen Sie mir das bitte nach. Ich freue mich, dass Herr Basedow, Herr Bauer, Herr Bodack, Herr Böttger, Herr Falchi, Herr Hauser, Herr Hellwig, Herr Hermes, Herr Ilgmann, Herr Sarrazin und Herr Schaafkamp uns die Ehre geben. Damit haben wir ein breites Spektrum hier, das die unterschiedlichsten Facetten der Problematik, mit der wir uns auseinandersetzen wollen, voll ausleuchten kann und voll erfassen kann. Ich möchte gerne vorab darauf aufmerksam machen, dass Prof. Basedow uns bereits um 14 Uhr verlassen muss, aus verständlichen Gründen, muss man im Einzelnen nicht erörtern. Ich bitte deshalb die Kolleginnen und Kollegen, das, was sie heute hier mit ihm erörtern wollen, gegebenenfalls so zu platzieren, dass er hier noch in seinem Zeitrahmen die Möglichkeit hat, dieses zu beantworten. Ich finde das sehr gut. Mir hat eine ganze Reihe von Sachverständigen gesagt, dass sie selbstverständlich auch im Nachgang zur Anhörung noch als Gesprächspartner zur Verfügung stehen. Ich halte das für ganz vorzüglich, weil ich selbst bereits einigen angedroht habe, auf sie zuzukommen. Insofern ist das also jetzt noch mal das generalisierte Angebot, dass wir von Ihrem Sachverstand sehr umfassend Gebrauch machen werden und, dass Sie auch

gerne bereit sind, dieses zuzulassen. So, ich will noch mal deutlich machen, dass wir jetzt im Jahre 1993 mit grundlegenden Strukturveränderungen im deutschen Eisenbahnwesen begonnen haben. Wir haben die Bahn-Reform auf den Weg gebracht und sie sollte mehr Verkehr auf die Schiene bringen, für mehr Wettbewerb bei der Eisenbahn sorgen und auch eine spürbare Entlastung des Bundeshaushaltes erreichen. Eine Reihe von Schritten dieses Reformvorhabens wurde bereits vollzogen. Wir diskutieren nun einen weiteren Schritt der Bahn-Reform, nämlich die Frage einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG. Wie den meisten bekannt ist, hat es dazu bereits eine Reihe von Untersuchungen gegeben. Auf eine Initiative dieses Ausschusses hat die Bundesregierung ein Gutachten in Auftrag gegeben, durch welches die Fragen einer Kapitalprivatisierung der Bahn sehr viel umfassender geprüft werden sollten, als dies bis dahin geschehen war. Das Gutachten „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ – PRIMON abgekürzt – des Beratungsunternehmens Booz Allen Hamilton liegt seit Januar 2006 vor. Es wurde im Ausschuss schon ausführlich und mehrfach mit den Verfassern – Herr Bauer war einer der Leidtragenden – diskutiert. Wir wollen heute das Spektrum noch mal erweitern und das Thema auch mit Fachleuten erörtern, die an der Erstellung des Gutachtens nicht beteiligt waren. Das Thema hat eine Vielzahl von wirtschaftlichen, finanziellen, sozialen und rechtlichen Aspekten. Unter sozial fasse ich auch die Fragen des Arbeitsmarktes. Daher haben wir Sie als hochkarätige Experten eingeladen, den Gegenstand der Anhörung aus jeweils einer anderen fachlichen Perspektive umfassend zu betrachten und zu beschreiben. Wir sind zuversichtlich, dass sich aus der Summe dieser Betrachtungen ein Bild ergibt, das viele Facetten ausleuchtet. Es wird nicht die letzte Anhörung sein. Darauf will ich noch mal hinweisen, weil vielfach in verkürzter Darstellung argumentiert wurde, als sei dies quasi die einzige Veranstaltung des Ausschusses. Ich mache noch mal deutlich, dass es viele Veranstaltungen vorher gegeben hat, dass es eine weitere Anhörung auch in Zukunft geben wird und, dass wir damit eine umfassende und breite Basis an Informationsgewinnung, Analyse und, und, und haben werden, aufgrund derer wir dann innerhalb dieses Jahres entscheiden wollen. Ich will insbesondere noch mal auf die Anhörung am 1. Juni 2006 verweisen, die ursprünglich für den 31. Mai vorgesehen war, die wir aber wegen der Anhörung zur Föderalismusreform dann verschieben mussten. Aber, verschoben ist nicht aufgehoben. Insofern also ein Punkt, der – ich sage es mal so – durchaus wesentlich behandelt werden wird und auch in

Zukunft noch hinterfragt wird. Ich glaube nicht, dass wir damit einseitig sind, sondern, dass wir sehr deutlich machen, dass ein breites Spektrum uns hinterher auch eine gute Basis für unsere Entscheidung, von der ich mal ausgehe, dass wir sie im Frühherbst dann endgültig fällen werden, sein wird. Die Anhörung wird im Fernsehkanal des Deutschen Bundestages übertragen. Gleichzeitig ist voraussichtlich auch NTV beteiligt. Ich will noch mal vorab klären, dass wir ein Wortprotokoll machen werden, und bitte Sie um Einverständnis. Gibt es aus Reihen der Sachverständigen Widerspruch dagegen? Ich sehe, das ist nicht der Fall. Von Seiten der Kolleginnen und Kollegen? Auch nicht der Fall! Dann haben wir das so beschlossen. Wir haben die Vorgehensweise heute etwas geändert. Wir wollen doch zunächst einmal beginnen, mit kurzen fünfminütigen Eingangsstatements der Experten und daran werden wir dann die Fragerunden anschließen. Für die Fragerunden haben wir folgendes Verfahren vorgesehen, dass ein Kollege ein- bis anderthalb Fragestellungen an maximal ein bis zwei Experten stellt, die dann direkt beantwortet werden. Wir sind damit, glaube ich, auch mediengerecht. Das spielt heute ja eine zusätzliche Rolle. Also, wir beginnen mit den Statements, die ich Sie bitte unter dem Aspekt zu sehen, was sind die aus Ihrer Sicht entscheidenden Aspekte für die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn und was folgt daraus für die Bewertung der einzelnen Modelle. Ich darf – wie schon angekündigt – mit Ihnen, Herr Professor Basedow beginnen!

Prof. Dr. Jürgen Basedow: Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, meine Damen und Herren. In meiner schriftlichen Stellungnahme habe ich rechtliche Aspekte in den Vordergrund gestellt, weil ich der Überzeugung bin, dass sie letztlich hier eine wichtige, wenn nicht ausschlaggebende Rolle spielen werden. Für mich stehen zwei Dinge unstrittig fest, unabhängig von der Position, die man letztlich in dieser Frage einnimmt. Erstens ein Verbund von Netz und Betrieb schafft economies of scope, schafft Verbundvorteile. Zweitens: Der Verbund schafft aber auch Anreize zur Diskriminierung konkurrierender Unternehmen durch den Netzbetreiber, der selbst ja auch im Verbund dann auch als Unternehmen, als Transportunternehmen tätig ist. Wo solche Anreize zur Diskriminierung bestehen, wird auch nach aller Erfahrung diskriminiert. In dieser Situation fragt man sich natürlich, was gibt wirtschaftlich den Ausschlag? Kann man vielleicht die bessere Lösung gleichsam ausrechnen? Es gibt Wohlfahrtsverluste durch einen Verzicht auf die Verbundlösung, es gibt andererseits Wohlfahrtsverluste durch Diskriminierungen konkur-

rierender Transportunternehmen. Nach meiner Überzeugung und nach der Lektüre des Gutachtens von Booz und einem zweiten Gutachten, was mir auch zugänglich war, bin ich der Überzeugung, dass man hier die bessere Lösung nicht ausrechnen kann, man operiert immer mit allen möglichen Annahmen und Unterstellungen. In einer solchen Situation der Ungewissheit, quantitativen Ungewissheit, muss die politische Entscheidung stärker auf die strukturellen Effekte achten, als auf diese quantifizierten Wirkungen. Eine wichtige Frage unter den Bedingungen der Ungewissheit ist: Kann man die Lösung, für die man sich entscheidet, auch später wieder zurückdrehen? Also die Reversibilität. Sie werden in meiner schriftlichen Stellungnahme feststellen, dass man viele von den diskutierten Lösungen nicht reversibel machen kann. Je größer die Unsicherheit über quantitative Wirkungen einer politischen Entscheidung ist, desto mehr muss man sich außerdem an Prinzipien orientieren. Und hier möchte ich zwei Prinzipien in den Vordergrund stellen, weil sie in der Rechtsordnung, die uns vorgegeben ist, durch die europäische Gemeinschaft, verankert sind. Zum einen das Wettbewerbsprinzip, zum anderen das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt. Beide Prinzipien sind im EG-Vertrag niedergelegt. Man greift häufig zu kurz, wenn man nur auf die Richtlinien schaut. Die Richtlinien sind ja nur eine Momentaufnahme dessen, was gerade in Europa konsentiert worden ist. Sie wissen, dass das nächste Richtlinienpaket schon in Arbeit ist. Man tut also gut daran, über den Status quo der gegenwärtigen Richtlinien hinaus zu schauen, auf das Ziel, was letztlich im EG-Vertrag verankert ist, und das wäre eben die Dienstleistungsfreiheit. Insgesamt komme ich zu dem Ergebnis – das will ich jetzt nicht näher ausführen, Sie können das in der schriftlichen Stellungnahme wieder finden und begründet finden –, dass sowohl das Prinzip der Wettbewerbsorientierung im Gleisnetz wie auch das der Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt eher verwirklicht werden können, wenn man das Trennungsmodell verfolgt. Das Trennungsmodell scheint mir auch das einzige der vier diskutierten Modelle zu sein, das man später noch wieder ändern kann. Die anderen werden Sie aus ökonomischen, politischen oder rechtlichen Gründen später nicht mehr zurückdrehen können. Das Trennungsmodell ist nach meiner Überzeugung auch als einziges zweifelsfrei mit den EG-Richtlinien vereinbar. Alle anderen Modelle sind zum Teil evident EG-rechtswidrig. Das hat die Kommission schon festgestellt, in der letzten Woche, das gilt für das Verbundmodell, für das Integrationsmodell, oder sie sind jedenfalls zweifelhaft, unter rechtlichen Gesichtspunkten. Man kann an einer so wichtigen Weichenstellung, wie sie jetzt der deutschen Wirtschaftspo-

litik hier bevorsteht, nicht ein Modell verabschieden als Gesetzgeber, das unter Umständen einige Jahre später vom europäischen Gerichtshof wieder aufgehoben wird, wegen Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht. Hier muss Investitionssicherheit – und das heißt Rechtssicherheit – her. Und die ist am ehesten verwirklicht mit dem Trennungsmodell. Vielen Dank!

Vorsitzender: Ganz herzlichen Dank, Herr Professor Basedow! Das war „full in time“. Herr Dr. Bauer!

Dr. Stephan Bauer: Ja, vielen Dank! Ich würde gerne auf die Aspekte im Sinne der Voraussetzungen für die Kapitalprivatisierung eingehen. Bekanntlich haben wir im PRIMON-Gutachten konstatiert, dass alle Modelle in dem Sinn kapitalmarktfähig sind, wobei allerdings – und das ist schon ein wichtiger Punkt – angenommen wird, dass die anspruchsvolle Mittelfristplanung der DB AG auch tatsächlich erreicht wird. Damit ist also sozusagen ein erster wichtiger Aspekt im Sinne einer Voraussetzung also auch schon hervorgehoben: Das Erreichen der eigenen Planungsziele. Ein zweiter sehr wichtiger Aspekt für die Privatisierung ist der Nachweis einer positiven Entwicklung im Zeitablauf – Investoren und Investment-Banker bezeichnen das als track record – für diesen potenziellen Investor. Und hier sind die Modelle aus unserer Sicht, die dem derzeitigen Status quo näher sind, im Vorteil, weil ja zum Beispiel Investoren, ungeachtet einer eventuell höheren Komplexität bezüglich Verflechtungen, schon länger Zeit hatten, das Unternehmen zu beobachten und auch daraus die quantitativen Schlussfolgerungen zu ziehen. Drittens: Im hochgradig mit öffentlichen Mitteln bezuschussten Eisenbahnwesen ist aus unserer Sicht auch die weitere Verfügbarkeit öffentlicher Mittel von eminent hoher Bedeutung. Deshalb wird auch einer ausreichenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie Regionalisierungsmitteln im Rahmen der Privatisierung sehr große Bedeutung zukommen. Die Gutachter vertreten hier die Auffassung, dass eine solche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), in jeweils dem gewählten Strukturmodell angepasster Form, in allen Fällen erforderlich und auch sinnvoll ist. Wesentliche Unterschiede im Hinblick auf die Höhe bzw. auch die haushaltsgesetzgeberische Verpflichtung der staatlichen Zuschussung sehen die Gutachter zwischen den Modellen nicht. Viertens muss bei einer Privatisierung Entscheidungssicherheit hinsichtlich des Risikos bestehen oder hergestellt werden, dass es von der EU-Ebene zu keinen Nachjustierungen kommt. Aus unserer Sicht hat die Kommission vor kurzem entschieden, die derzeit bestehende Management-Holding-Struktur

der DB AG, die ja auch in anderen Ländern gepflogen wird, zumindest nicht zu verbieten. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass diese Form nicht der Idealvorstellung in Brüssel entspricht, und damit auch mit höherer Aufmerksamkeit beobachtet werden wird. Ist das Risiko einer Nachjustierung groß, dann sind solche Modelle im Nachteil, die eine Reversibilität der getroffenen Entscheidung ausschließt oder zumindest sehr teuer machen. Festhalten möchten wir, dass der Auftrag des PRIMON-Gutachtens die Beurteilung unter anderem der Kapitalmarktfähigkeit einzelner Strukturmodelle zum Gegenstand hatte. Dabei haben wir die oben erwähnten Aspekte 2, 3, 4 auch jeweils in den einzelnen Strukturmodellen bewertet und diesem relativen Vorteilhaftigkeitsvergleich zugeführt. Für den ersten, nicht weniger wichtigen Aspekt, wurde auftragsgemäß die Mittelfristplanung der DB AG als Ausgangspunkt verwendet und für alle Modelle sozusagen als Stützstelle für die Prognosen bis 2020 eingesetzt. Dabei sind Kostenentwicklungen, die sich zum Beispiel durch Trennungseffekte ergeben, Wegfall von Synergien, aber eben auch Wettbewerbsentwicklungen, spezifisch für die einzelnen Strukturmodelle abgebildet und auch berechnet worden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Bauer! Ich bitte jetzt Herrn Bodack! Wenn ich das immer so prononciert sage, liegt das daran, dass Sie an der Stimme für die Protokoll-Schreiber nicht identifizierbar sind. Also muss ich deutlich den Anfang und das Ende Ihres Statements auch für das Band festhalten. Herr Bodack!

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Dankeschön, Herr Dr. Lippold! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Deutsche Bahn hat in der Eröffnungsbilanz ihr Anlagevermögen um 43 Milliarden buchmäßig herabgesetzt und hat in den letzten 10 Jahren alle Investitionen, die mit Baukostenzuschüssen und zinslosen Darlehen finanziert wurden, nicht in die Bilanz aufgenommen. Nun schreibt die Bundeshaushaltsordnung verbindlich vor, dass Vermögenswerte nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden dürfen. Ermittelt man nun den vollen Wert der Deutschen Bahn – darüber gibt es ein Papier, was Sie in den Unterlagen finden – so stellt sich ein Wert in der Größenordnung von 100 Milliarden € dar. Ein Verkauf zu diesem realen Wert erscheint ausgeschlossen, denn die Investoren erwarten ja 8 %, hieße 8 Milliarden € Rendite. Beim Umsatz von 16 Milliarden – ich spreche ja nur von der Schienensparte – ist das völlig ausgeschlossen. Um die Börsentauglichkeit, um diese tatsächlich, ich möchte sagen Börsenuntauglichkeit, zu verwischen oder umzukehren, sieht die DB vor, dass die gesamten Anlagenwerte, die durch die Bun-

deszuschüsse erstellt wurden, de facto verschrenkt werden müssen. Denn die Verkaufswerte, da kann man jetzt streiten, ob das 15 oder 20 Milliarden sind, entsprechen ja bei weitem nicht dem tatsächlichen Wert. Ich kann nun überhaupt nicht erkennen, wie der Bund, wie Sie, meine Damen und Herren, vor dem Gesetz und vor der Öffentlichkeit rechtfertigen wollen, dass im Falle eines integrierten Verkaufes Werte Vermögenswerte des Bundes in Höhe von 10, 20, ja sogar 30 Milliarden € de facto verschrenkt werden müssen, um die Bahn überhaupt für Investoren käuflich zu machen. Ein zweiter Punkt steht in meinem Papier: Die Verkehrssparten – andere Modelle sind natürlich leichter verkäuflich, da sie weniger Kapitalbindung haben. Im Schienenpersonenfernverkehr erwirtschaftet die DB noch nicht einmal eine Kapitalrendite von einem Prozent. Würde man diese Sparte verkaufen, müssten die Investoren, um zu ihren 8 Prozent Rendite zu kommen, mit drastischen Maßnahmen hier eingreifen, sprich wesentliche Teile des Fernverkehrsnetzes stilllegen. Denn ein großer Teil der Züge fährt mit weniger als 108 % Kostendeckung, ja sogar unter der Kostendeckung. Sie müssen also damit rechnen, dass im Fall der Fernverkehrssparte wesentliche Teile des Fernverkehrsnetzes verloren gehen. Andere Verkehrsunternehmen werden hier nicht einsteigen. Ich habe eine englische Bahn beraten. Ich habe für die TUI gearbeitet. Die TUI hatte mit meinem Betreiben ja bis zur Bahnreform ein deutschlandweites Netz von TUI-Ferien-Expresszügen fahren und hat dieses Netz bei Gründung der Bahn AG eingestellt, als die DB die TUI mit den vollen Kosten belasten wollten. Die Züge sind verkauft worden, fahren nicht mehr. In Großbritannien – darauf wird immer wieder hingewiesen – agieren die privaten Bahnbetreiber nur unter staatlichem Franchising. Das heißt, der Staat vergibt eine Strecke, garantiert die Monopol-Nutzung im Fernverkehr, subventioniert über reduzierte Trassen-Preise und bietet den Investoren hier mindestens 7-Jahres-Verträge, damit sie ihre Renditen und die Kapitalrückgewinnung schaffen können. Drittens: Die Bahnen unserer Nachbarländer, Dänemark, Holland, Frankreich, Schweiz und Österreich schaffen in staatlichem Besitz deutlich mehr Verkehrsleistung, sprich Personenkilometer je Einwohner, als die Deutsche Bahn. Die Bundesbahn und Reichsbahn hatten, trotz miserabler Zustände von Netz und Fahrzeugen, 1993 höhere Leistungen im Personenfernverkehr als die Deutsche Bahn heute nach Investitionen von über 100 Milliarden €. Sie sehen daraus, dass die staatlichen Bahnen ohne weiteres sehr viel mehr Verkehr auf die Schiene bringen können und, dass ein Verkauf der Deutschen Bahn überhaupt keine Perspektive bietet, diese Situation, dieses Ziel zu erreichen. Denn alle Arten

des Verkaufs verursachen massive Risiken und bieten real keine konkreten Chancen für mehr Verkehr auf der Schiene. Und die Frage, die ich stelle, ist, warum soll, muss die Bahn überhaupt verkauft werden, warum sollten wesentliche Teile der Deutschen Bahn verschrenkt werden, wenn die Risiken in dieser Weise, wie sie viele Gutachter sehen, da sind, und wenn die Perspektiven eher für weniger Verkehr als für mehr Verkehr auf der Schiene stehen. Lassen Sie mich in vier Sätzen noch Perspektiven für Alternativen aufzeigen. Die Leistungsfähigkeit, der Markterfolg eines Unternehmens hängen maßgeblich davon ab, welche Unternehmenskultur, ob eine mitarbeiterzentrierte Kultur und eine kundenorientierte Marketingstrategie, es gibt. Die Bundesregierung könnte als Eigentümer dafür sorgen, dass diese Qualitäten, die ja die Deutsche Bundesbahn ansatzweise Anfang der 90er Jahre entwickelt hat, und damit stolze Zuwächse erzielt hat – die Bundesbahn unter staatlicher Regie –, dass diese wieder eingeführt werden und, dass der Vorstand und die Führungskräfte der DB eine Qualität schaffen, die einen echten Dienstleistungsbetrieb ermöglichen. Zweitens: Die Sanierung des Bundeshaushaltes könnte geschehen, indem man die noch anstehenden Großprojekte überprüft. Jedes, der noch anstehenden Bahngroßprojekte, da gibt es Alternativen, die weniger als die Hälfte investiert kosten. Ich bin bereit, Ihnen das aufzuzeigen, wie in der Größenordnung 10 Milliarden € in den nächsten 10 Jahren für den Bundeshaushalt hier einsparbar sind. Die Bahn muss nicht verkauft werden. Wenn man richtig wirtschaftet, wird der Bundeshaushalt durch andere Maßnahmen saniert. Zum Abbau der Verschuldung der DB AG könnten die bahnfernen Sparten – Ferner Osten, China, USA, Kurierdienst usw. – verkauft werden und damit die Verschuldung der Deutschen Bahn reduziert werden. Viertens: Werden die durch die Bundesmittel gestellten Anlagen in die Bilanz aufgenommen, wäre die Bahn in der Lage, weitere Anleihen zu begeben. Und Fünftens: Dabei könnte die Bahn, bahnaffine Kunden gewinnen, also Anleihen für Bahnkunden auflegen, die Kunden besser einbinden, Kundenbindung schaffen mit den heutigen vielfältigen Marketinginstrumenten, könnte diesen Kapitalgebern Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Angebotsgestaltung geben, ohne dass das Unternehmen irgendwelchen – möglicherweise auch fernöstlichen – Investoren übergeben werden müsste. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Bodack! Herr Professor Böttger!

Prof. Dr. Christian Böttger: Ja, sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Die Frage lautet ja nach den Aspekten,

die für eine Entscheidung über die Kapitalmarktprivatisierung von Bedeutung sind. Ich denke, wir haben drei Aspekte. Der eine ist ein verkehrlicher Aspekt, der zweite ist der unmittelbare finanzielle Effekt für die öffentlichen Haushalte und der dritte Aspekt – ich habe das jetzt mal analytisch ein bisschen getrennt – ist das Risiko, wobei die beiden letzten Gruppen natürlich ineinander übergehen. Das PRIMON-Gutachten hat, aus meiner Sicht sehr richtig und eigentlich viel zu wenig beachtet, verkehrlich die Aussage getroffen, dass das getrennte Modell das einzige ist, in dem der Marktanteil der Bahn nicht weiter sinkt. Aber in der gesamten Diskussion über diese Modelle spielt dieser Effekt offenbar überhaupt keine Rolle mehr, den ich eigentlich für recht wichtig halte. Die gesamte Diskussion hat sich immer entzündet an den finanziellen Modellen und der Frage, welches der Modelle ist am besten. Da hat nach meiner Überzeugung das PRIMON-Gutachten einige Schwächen, teilweise vielleicht auch vorgegeben durch die Aufgabenstellung. Die Gutachter haben sich sehr stark auf Input-Material von der DB-AG verlassen, nicht nur in Bezug auf die Mittelfristplanung, sondern man hat also auch viele anderen Diskussionen, auch ausweislich des Gutachtens eigentlich, immer nur mit Input von der DB geführt. Die Zwischenmodelle sind eigentlich nur über Zu- und Abschläge betrachtet worden. Und aus meiner Sicht methodisch besonders bedenklich ist die Verwendung von einem sehr hohen Kapitalmarktzins für das Kalkül der öffentlichen Haushalte. Das ist aus meiner Sicht eigentlich überhaupt nicht nachvollziehbar. Damit wird systematisch – und das zieht sich also durch – das integrierte Modell massiv bevorzugt. Das heißt, das integrierte Modell gewinnt eigentlich im PRIMON-Gutachten einfach dadurch, dass man sagt, wir können das ganz schnell privatisieren, ganz schnell hohe Dividenden ausschütten und alles, was später passiert, all die positiven Effekte des Wettbewerbs, spielen überhaupt keine Rolle mehr, weil die sozusagen über 10 Jahre mit 9,6 Prozent abgezinst werden und dann sind das also nur noch Krümel, die in der Betrachtung überhaupt keine Rolle mehr spielen. Diese systematische Bevorzugung des integrierten Modells in dem PRIMON-Gutachten zieht sich also durch. Das sieht also schon noch einem sehr gezielten financial engineering aus. Wir haben die ungleiche Behandlung von steuerlichen Verlustvorträgen, durch die das integrierte Modell – also je nachdem, was Sie jetzt für einen Zinssatz ansetzen – um drei bis fünf Milliarden besser gestellt wird, als die anderen Modelle. Wir haben den Ansatz eines negativen Eigenkapitalwertes für die Infrastrukturgesellschaft. Das kann man kapitalmarkttheoretisch vielleicht tun. Ich glaube, aus Sicht der öffentlichen Hand ist es irrelevant. Die

Trennungskosten, Synergieverluste sind zwar gegenüber DB-Schätzungen schon reduziert worden, aber immer noch absurd hoch. Also, beispielsweise der Effekt des internen Arbeitsmarktes ist, glaube ich, so angesetzt, dass dauerhaft sozusagen eine Trennung zu mehr Kosten führen würde, das entspricht 2000 Vollzeitbeschäftigten, die herumsitzen. Ich habe noch niemanden gehört, der mir gesagt hat, wie viele Leute wirklich von den Transportgesellschaften zum Netz wechseln. Und wenn man sagt, das werde 2000 weniger als Dauerlösung, das müsste mir noch mal jemand erklären. Umgekehrt haben wir etwa 900 Millionen Konzernumlage. Das ist jedenfalls die letzte veröffentlichte Zahl aus dem Abschluss 2003. Und wenn es keinen Konzern mehr gibt, wäre es plausibel, dass man sich auch fragt, ob es dann eigentlich noch die Konzernumlage in gleicher Höhe geben muss. Ein sehr origineller Trick bezieht sich auf die Kapitalkosten, das ist nun schon etwas höhere Kapitalmarkttheorie. Man hat nämlich angesetzt, dass beim integrierten Börsengang die DB mit 50 % Eigenkapital finanziert ist. Das ist aber nichts weiter, als eine Annahme, die sich eigentlich überhaupt nicht deckt mit allen weiteren Zahlen, die im Gutachten stehen. Also da fehlen schlicht und ergreifend 20 Milliarden, ja. Man kann darauf hoffen, dass sich der Kurs der Aktie verfünffacht, dann ist das Problem gelöst, oder dass man irgendwann einmal eine Kapitalerhöhung macht, von 20 Milliarden, dann wäre das Problem auch gelöst. Aber es ist nicht erklärt, wo eigentlich diese 50 % hergekommen. Es wird nur gesagt, das sei schließlich die Zielkapitalstruktur der DB AG, die die in irgendwelchen Unterlagen stehen hätte. Also da fehlt schlicht und ergreifend Geld und dann wird das sorgfältig noch mal wegformuliert, dass man sagt, ja man könnte ja sehen, dass man die Privatisierungserlöse sozusagen im Unternehmen belässt, dann wäre das Problem nicht ganz so schlimm usw. Aber das wiederum findet sich in der Bewertung, die in Summe dasteht, nicht wieder. Die Berechnung des Capital Employed ist fragwürdig. Dazu haben sich andere Gutachter geäußert. Darauf will ich auch nicht weiter eingehen. Ein größeres Problem scheint mir zu sein, dass die Annahmen hinsichtlich des integrierten Modells nicht besonders zweckmäßig sind. Da steht also explizit drin, dass man sich da also auch auf die guten Ideen der DB AG verlassen hat, die dieses Modell ja nun bekanntermaßen also auch kritisch sieht. Die Idee, dass man sagt, wir lösen die Infrastruktur heraus aus dem Konzern, ist natürlich die aufwändigste und langwierigste. Wenn ich das einfach umdrehe, dann ist der Aufwand ein viel geringerer, wenn ich sage, ich löse Transportgesellschaften heraus. Und wenn ich Transportgesellschaften herauslöse, dann stünden

mir also auch Fragen offen, dass ich sage, will ich sie eigentlich in einem Block verkaufen oder wäre es vielleicht sogar sinnvoller, daraus zwei oder drei Blöcke zu machen. Also, hinsichtlich der Optimierung des getrennten Modells ist das PRIMON-Gutachten äußerst statisch und nach meiner Wahrnehmung geradezu lustlos. Auch die Idee, dass man sagt, die einzige Alternative ist eine Behördenstruktur für die Infrastruktur, in die man dann zurückfallen würde – ich glaube, also auch das ist eher weltfremd – trägt mit zu dem Gesamtbild bei. Trotz dieser systematischen Bevorzugung des integrierten Modells, wenn man das Gutachten liest, bleiben also erhebliche Bedenken, ob das integrierte Modell börsenfähig ist. Und wenn man sich das da mal anguckt, sagen die, die Bedingungen sind nur bedingt erfüllt. Es wird gesagt, eigentlich wäre es schon gut, wenn die Privatisierungserlöse noch mal in das Unternehmen reingesteckt werden würden. Als Fazit ist eben zu sagen: Das integrierte Modell ist nach meiner Überzeugung deutlich zu positiv dargestellt worden. Wir haben darüber hinaus weitere Risiken, die mit dem integrierten Modell verbunden sind. Und das getrennte Modell bietet Ausgestaltungsmöglichkeiten, die in dem Gutachten eigentlich nicht weiter ausgeführt worden sind und dadurch bekommt das Gutachten, was die finanzielle Begutachtung angeht, also eine deutliche Schiefelage, die glaube ich, die tatsächliche Situation nicht korrekt abbildet. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor Böttger! Ich bitte um Verständnis, ich weiß, dass die Materie komplex ist, aber es ist nun mal jetzt mein Job, das in time zu halten. Ich bitte jetzt Herrn Falchi um seine Ausführungen!

ACHTUNG – deutsche Übersetzung folgt im Anschluss an den französischen Text!

Marc Falchi: Merci Monsieur le Président, mesdames et messieurs les députés. Mesdames, messieurs, je m'excuse de devoir parler en français mais mon allemand est trop horrible pour que j'ai osé parler en allemand. Je ne suis pas là pour défendre un modèle, d'ailleurs comment pourrai-je défendre un modèle-l'association que je dirige regroupe des membres dont les attributions et pouvoirs sont très différents, dont la taille va de quelques centaines de personnes, voire pour certains à peine cent personnes jusqu'à trente mille personnes. De plus, cela évolue dans le temps : les membres britanniques, suédois et français ont connu dans les dix dernières années deux évolutions majeures au moins. A titre personnel, je suis favorable à l'ouverture des marchés, à la compétition, à la privatisation des opérateurs publics. Cette démarche a produit des résultats positifs dans d'autres secteurs,

elle pourrait le faire aussi pour le transport ferroviaire, en particulier de fret, en Europe. Encore faudrait-il qu'un nombre suffisant de grands Etats aille dans ce sens. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Si la Suède, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Espagne et quelques autres pays ont mis en place une structure qui fonctionne bien, c'est tout, c'est peu. C'est pourquoi la décision qui sera prise en Allemagne est importante pour l'Allemagne, mais aussi pour l'Europe entière. A terme, une forme de séparation entre une partie de DB Netz et DB AG sera imposée par les critères de l'annexe 5 du rapport que la commission a publié la semaine dernière sur l'implantation du premier paquet ferroviaire. C'est l'annexe 1 de ma contribution écrite. La question est : quelle forme, quand cette séparation ? La réponse à la première question quelle forme ?- dépend de votre information sur ce qui a été réalisé ailleurs en Europe et ses effets, et de votre appréciation des risques présentés par les différentes options. La réponse à la deuxième question- quand ?- dépend des enjeux et risques perçus, mais à l'évidence, pour moi, il vaudrait mieux tout de suite être en conformité avec les critères de cette annexe 5. Sur le premier point, les leçons qu'on peut apprendre de ce qu'il s'est passé ailleurs en Europe, je vous engage, même si le texte est en anglais, mais beaucoup d'entre vous lisent l'anglais, a lire l'annexe 2 de ma contribution écrite sur ce qu'il s'est réellement passé au Royaume-Uni. Ce ne sont pas des journalistes ou universitaires en mal de publicité ou aveugles par des considérations diverses, ce ne sont pas des gens mal informés ou des menteurs qui vous présentent la situation britannique, mais les acteurs eux-mêmes, ensemble, le ministère, le régulateur, l'autorité de sécurité, le gérant de l'infrastructure, les opérateurs fret, des passagers, les clients, ils disent tous la même chose : la séparation totale, ça fonctionne. Dans toute conférence- et Dieu sait que dans notre industrie il y a énormément de conférences, on peut entendre les compétiteurs de la Deutsche Bahn AG se plaindre de traitements inéquitables. Je sais bien que plainte n'égal pas réalité. Jamais, jamais, jamais, personne n'a entendu un opérateur britannique se plaindre de traitements inéquitables. En matière de sécurité, on veut vous faire peur, c'est clair, en disant, en écrivant, en répandant, l'idée que si vous séparez comme au Royaume-Uni, alors, comme là-bas, vous aurez, vous, des dizaines de morts sur la conscience. J'ai été responsable de la sécurité à la SNCF, j'ai été le premier directeur de l'exportation et de la sécurité du gérant de l'infrastructure français RFF. J'aime pas parler légèrement de sécurité, mais les circonstances m'obligent à dire, soyons sérieux, sur les vingt dernières années, les réseaux ferroviaires les plus meurtriers en Eu-

rope ont été respectivement et dans cet ordre la France et l'Allemagne. Dans les deux cas, les accidents concernaient une entreprise intégrée, SNCF, DB AG et les accidents mettaient en cause des interfaces entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur. La structure britannique actuelle, après bien des déboires, est aujourd'hui presque optimale, au sens où aucune des fonctions identifiées par les institutions européennes n'est assurée par plusieurs organismes, ce qui n'est à l'évidence pas le cas aujourd'hui, en Allemagne ou en France. Les relations sont simples, la régulation facile, pas trop onéreuses. Bien sur, il ne faut pas oublier d'autres facteurs importants comme l'efficacité du management : une mauvaise structure, mais de bons managers peuvent conduire à des résultats encourageants. C'est clairement le cas en Allemagne aujourd'hui pour le fret. Mais la concurrence pour le fret y est, après plusieurs années- excusez-moi pour l'image- comparable à la démocratisation biélorusse : 92% pour un, 8% pour les trois cents autres. Parmi les risques, le plus grand est celui de la privatisation du réseau. L'expérience a été faite au Royaume-Uni en 1995, elle a été faite en Estonie, sans parler d'Eurotunnel, ni d'autres pays lointains. Et le cas estonien, si vous voulez privatiser DB AG avec le réseau, mérite d'être regardé de plus près. L'Etat, aujourd'hui, rachète à plusieurs fois sa valeur ce qu'il a vendu il y a cinq ans. Les privatisations d'infrastructures finissent toujours dans la douleur et c'est l'Etat, donc le contribuable, qui paie la note. Personnellement, je suis heureux de ne pas être allemand si vous privatisez Deutsche Bahn avec DB Netz. Un deuxième risque concerne l'utilisation maximale du réseau et son développement : au cas où DB AG serait privatisée tel quel, le contrôle actuel de l'Etat et des Länder sur DB AG semble délicat en la matière, c'est du moins ce que j'ai compris. Qu'en serait-il si DB AG était une entreprise privée et gèrait le réseau ? En conclusion, tous les modèles de séparation ne se valent pas. Si votre objectif est bien de revitaliser le transport ferroviaire, en particulier de fret, si vous avez foi en la concurrence régulée pour l'atteindre, alors vous y arriverez plus vite en séparant totalement la gestion de l'infrastructure de tout opérateur. La gestion de l'infrastructure c'est, les fonctions essentielles : allocations de sillons, tarifications; ça, ce sont les directives. C'est aussi l'exécution de la gestion du trafic- c'est écrit nulle part, mais j'ai expliqué pourquoi- et si possible les services de l'annexe 2 de la directive 2001/14, c'est un peu technique, mais nécessaire. A cet égard, on ne souligne pas assez combien la gestion opérationnelle du trafic est au cœur du métier de gérant d'infrastructure. Les modèles « ownership », pour reprendre les termes du rapport, de sépa-

ration souffrent de cette absence d'accès sans restriction à la connaissance fine de la gestion du trafic et aux compétences qu'elle apporte. C'est le cas en particulier de RFF en France et la solution apportée par quelques individus comme moi, qui ont migrés de la SNCF vers RFF ne remplace pas et ne remplacera jamais une séparation bien faite : Merci.

Übersetzung:

Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete! Meine Damen und Herren, bitte entschuldigen Sie, dass ich französisch spreche, aber mein Deutsch ist zu schlecht, als dass ich es wagen könnte, hier auf Deutsch zu Ihnen zu sprechen. Ich bin heute nicht hier, um ein bestimmtes Modell zu verteidigen. Wie könnte ich auch! Der Verband, den ich leite, vertritt Mitglieder mit ganz unterschiedlichen Aufgaben und Kompetenzen, von denen manche noch nicht einmal einhundert, andere mehrere hundert und wieder andere bis zu 30.000 Menschen beschäftigen. Außerdem verändert sich die Situation ständig: Die britischen, schwedischen und französischen Mitglieder haben in den letzten zehn Jahren mindestens zwei wichtige Veränderungen durchlaufen. Persönlich trete ich für eine Öffnung der Märkte, für Wettbewerb und für die Privatisierung von Staatsunternehmen ein. Diese Vorgehensweise hat schon in anderen Bereichen positive Ergebnisse gebracht und könnte sich auch im Schienenverkehr, vor allem im Gütertransport, in Europa positiv auswirken. Es müssten sich allerdings ausreichend viele Staaten in dieser Richtung orientieren, was heute noch nicht der Fall ist. Lediglich Schweden, das Vereinigte Königreich, die Niederlande, Spanien und ein paar kleine Länder haben eine Struktur geschaffen, die gut funktioniert. Das ist wenig. Deshalb ist die Entscheidung, die in Deutschland gefällt wird, nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa wichtig. Über kurz oder lang wird eine bestimmte Form der Trennung der DB Netz und der DB AG durch die Kriterien des Anhangs 5 des von der Kommission in der vergangenen Woche veröffentlichten Berichts über die Umsetzung des ersten Bahn-Pakets erfolgen müssen. Sie finden dies in meinem schriftlichen Redetext in der Anlage 1. Die Frage ist: In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt soll diese Trennung erfolgen? Die Antwort auf die erste Frage nach der Form hängt davon ab, über welche Informationen Sie aus den anderen Ländern Europas verfügen, was dort und mit welchen Ergebnissen realisiert wurde. Sie hängt auch von Ihrer Einschätzung der Risiken ab, die mit den unterschiedlichen Optionen verbunden sind. Die Antwort auf die zweite Frage nach dem Wann hängt von den einzugehenden Risiken ab. Ich bin jedoch der Meinung, dass es besser wäre,

die Übereinstimmung mit den Kriterien von Anhang 5 sofort herzustellen. Zum ersten Punkt kann man aus den Erfahrungen der anderen europäischen Länder entsprechende Lehren ziehen. Ich empfehle Ihnen dringend, die Anlage 2 zu meinem schriftlichen Redetext zu lesen. Sie ist zwar in Englisch geschrieben, aber viele von Ihnen können ja englische Texte verstehen. Hier wird aufgezeigt, was im Vereinigten Königreich wirklich geschehen ist. Die britische Situation wird hier nicht von Journalisten oder Hochschuldozenten dargestellt, die für sich Werbung machen wollen oder aus den unterschiedlichsten Gründen blind sind, es sind auch keine schlecht informierten Leute oder Lügner, die hier zu Wort kommen, sondern es sind die Akteure selbst, die sich gemeinsam äußern: das Ministerium, die Regulierungsbehörde, die Sicherheitsbehörde, der Geschäftsführer der Infrastruktur, die Gütertransportunternehmer, die Passagiere, die Kunden. Alle sagen dasselbe: Was funktioniert, ist die vollständige Trennung. Auf allen Konferenzen – und Gott weiß, dass es in unserer Branche enorm viele Konferenzen gibt – kann man hören, wie sich die Wettbewerber der Deutschen Bahn AG über die Ungleichbehandlung beschwerten. Ich weiß sehr wohl, dass Klage nicht gleich Realität ist. Keiner hat je einen britischen Unternehmer sich über eine unangemessene Behandlung beklagen hören. In der Frage der Sicherheit will man Ihnen Angst einjagen, das ist ganz klar, indem man sagt, schreibt und überall verkündet, dass Sie Dutzende von Toten auf dem Gewissen haben werden, wenn Sie wie im Vereinigten Königreich die Trennung vollziehen. Ich war in der SNCF für Sicherheitsfragen verantwortlich, ich war erster Direktor für Export und Sicherheit bei dem französischen Infrastrukturunternehmen RFF. In Sicherheitsfragen äußere ich mich nicht leichtfertig, aber die Umstände zwingen mich zu sagen, dass in den letzten zwanzig Jahren die Schienennetze, die die meisten Opfer zu beklagen hatten, die Netze Frankreichs und gleich danach Deutschlands waren. In beiden Fällen betrafen die Unfälle integrierte Unternehmen und stellten die Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Betrieb in Frage. Die gegenwärtige britische Struktur ist nach einigen Anlaufschwierigkeiten heute fast optimal: Keine der von den europäischen Institutionen ausgewiesenen Funktionen wird von mehreren Akteuren ausgeführt, was in Deutschland und Frankreich so nicht zutrifft. Die Beziehungen sind einfach, die Regulierung ebenfalls, die Kosten sind nicht hoch. Natürlich darf man andere wichtige Faktoren wie die Effizienz des Managements nicht übersehen. Eine schlechte Struktur kann mit guten Managern zu ermutigenden Ergebnissen führen. Das ist heute im Güterverkehr in Deutschland eindeutig der Fall. Aber der Wettbewerb im

Güterverkehr existiert, nach mehreren mit der Demokratisierung in Belorussland vergleichbaren Jahren (bitte verzeihen Sie den Vergleich): 92 % für den einen, 8 % für die dreihundert anderen. Von allen Risiken ist das der Privatisierung des Netzes das größte. Diese Erfahrung haben wir 1995 im Vereinigten Königreich gemacht, sie trifft auch auf Estland zu, ohne vom Eurotunnel oder von weiter entfernt liegenden Ländern zu sprechen. Wenn Sie die DB AG mit dem Netz privatisieren wollen, sollten Sie sich den Fall Estland genauer ansehen. Der Staat kauft heute zum fünffachen Wert zurück, was er vor fünf Jahren verkauft hatte. Infrastrukturprivatisierungen enden immer sehr schmerzlich, und die Rechnung muss der Staat, d. h. der Steuerzahler begleichen. Wenn Sie die Deutsche Bahn mit dem Netz privatisieren, kann ich mich nur glücklich heißen, kein Deutscher zu sein. Ein zweites Risiko betrifft die maximale Nutzung des Netzes und seine Weiterentwicklung: Würde die DB AG so, wie sie ist, privatisiert, scheint – so habe ich es jedenfalls verstanden – die Kontrolle des Staates und der Länder gegenwärtig ein heikles Problem zu sein. Wie sähe die Situation aus, wenn die DB AG ein Privatunternehmen wäre und das Netz verwaltete? Zum Abschluss sei noch gesagt, dass nicht alle Trennungsmodelle gleich gut sind. Wenn Sie das Ziel verfolgen, den Schienenverkehr und insbesondere den Güterverkehr zu beleben, und wenn Sie dabei auf den regulierten Wettbewerb setzen, dann erreichen Sie Ihr Ziel durch eine vollständige Trennung der Infrastruktur vom Betrieb schneller. Die Infrastruktur umfasst so wichtige Funktionen wie Trassenfestlegung und Tarifgestaltung. Das sind die Richtungweisenden Teile. Die Abwicklung des Verkehrs gehört ebenfalls dazu. Das steht nirgendwo geschrieben, aber ich habe erklärt, warum. Möglicherweise kommen noch die Dienste von Anhang 2 der Richtlinie 2001/14 hinzu; das ist ein wenig technisch, aber notwendig. In dieser Hinsicht kann man gar nicht genug betonen, welche zentrale Bedeutung die operative Abwicklung des Verkehrs für die Infrastrukturverwaltung hat. Die „Ownership“-Trennungsmodelle, um diesen Begriff aus dem Bericht beizubehalten, sind insofern von Nachteil, weil sie keinen unbeschränkten Zugang zum Know-how der Verkehrsabwicklung und zu den dabei erworbenen Kompetenzen gewährleisten. Das betrifft in besonderem Maße RFF in Frankreich. Die Lösung, dass einzelne Mitarbeiter, wie z. B. ich, von der SNCF zu RFF gewechselt sind, kann und wird eine ordentlich vorgenommene Trennung niemals ersetzen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Falchi! Kollege Hauser!

Norbert Hauser: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten, herzlichen Dank! Die Frage, die Sie uns gestellt haben, die wir beantworten sollen, heißt: Welche Aspekte sind für die Kapitalprivatisierung entscheidend und was folgt daraus für die Bewertung der Modelle, die Booz Allen Hamilton untersucht hat. Die entscheidenden Aspekte sind letztlich die Ziele, die der Bund verfolgt. Diese Ziele sind 1994 definiert worden mit mehr Verkehr auf die Schiene, Förderung des Wettbewerbs als Mittel zur Stärkung der Schiene, Begrenzung der finanziellen Belastung des Bundeshaushaltes, Herstellung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der DG AG sowie Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortung. Bei der Entscheidung über die Modelle sind zunächst zwei wesentliche Rahmenvorgaben zu beantworten. Die Gewährleistungspflicht für das Schienennetz und das Verkehrsangebot ohne den Schienenpersonennahverkehr sowie die Kompatibilität mit dem EU-Recht. Die erste Vorgabe lässt sich vielleicht plakativ mit dem Satz umschreiben: Wie viel Bahn wollen wir uns eigentlich leisten und wie stelle ich ein entsprechendes Angebot sicher? Hier besteht für den Bund ein weiter Spielraum und es liegt letztlich in Ihrer Hand, diese Frage zu beantworten. Anders liegt es mit der Konformität zum EU-Recht. Diese, so scheint es zumindest, lässt sich leider vor dem Börsengang nicht klären. Die EU hat mit Abschattierungen erklärt, dass sie wohl mit allen Modellen leben könnte, das Trennungsmodell wäre ihr am liebsten, aber mit allen könne sie wohl leben, aber sie werde sich die Sache ganz genau angucken, wenn es in die Praxis, wenn es in die Umsetzung geht. Und hier will sie nachschauen, ob dann in dieser Praxis tatsächlich alles getan ist, um Wettbewerbshemmnisse zu verhindern. Dies stellt sich aus unserer Sicht als erhebliches Hindernis und Risiko dar. Es ist hier ja auch schon angesprochen worden, wenn sich im Nachhinein herausstellen sollte, wir haben Wettbewerbshemmnisse und Sie müssen Dinge zurückdrehen und welche Möglichkeiten haben Sie dann noch, nach einem integrierten Börsengang des Konzerns, der ja von vielen Seiten als *der* Börsengang, als *die* Variante propagiert wird, welche Möglichkeiten haben Sie dann noch das Netz zurückzuholen oder die Dinge, die gemeinsam in den Markt entlassen worden sind, wieder auseinander zu dividieren. Einige Gerichtsentscheidungen aus der jüngsten Vergangenheit zeigen auch, dass es hier Probleme gibt und zeigen auch, dass es Diskriminierungspotenziale gibt. Natürlich liegt es im Interesse der Deutschen Bahn, möglichst wirtschaftlich zu arbeiten. Das ist ihre Aufgabe; wenn sie im Markt ist, muss sie das tun. Sie ist verpflichtet, ihre eigenen Interessen zu verfolgen. Und die Gutachter sagen:

Na ja, wenn wir das zusammen lassen, das integrierte Netz mit dem Betrieb, dann haben wir Synergieeffekte, die irgendwo bei einer Milliarde liegen. Und deshalb sagen wir, das ist das Modell, was Sie verfolgen sollten. Aber gleichzeitig wird dabei verschwiegen, dass diese eine Milliarde natürlich das Diskriminierungspotenzial ist. Da zeigt es sich, dass auch die Gutachter sagen, obwohl, im integrierten Modell liegt ein Diskriminierungspotenzial. Und das kriegen sie nicht raus. Entweder es gibt Synergieeffekte – das sagt die Bahn selber, ja, das wollen wir haben, deshalb integriert – oder es gibt sie nicht. Alle sagen: Ja, es gibt sie. Und damit gibt es auch das Diskriminierungspotenzial und damit haben Sie auch das Risiko vor Augen, was sich mit dem integrierten Modell in Richtung EU stellt. Wir teilen die Ansicht mit den Gutachtern, dass die verschiedenen Modelle nicht weit auseinander sind, was den Punkt anbelangt, mehr Verkehr auf die Schiene. Da sind wir auf Prognosen angewiesen und das ist schwierig, das nachzuvollziehen. Es gibt ja auch viele externe Einflüsse. Nehmen Sie die Benzinpreise, die Sie nicht in der Hand haben, nehmen Sie die Straßen-Maut, die Sie in der Hand haben, nehmen Sie die Steuer, die Sie in der Hand haben. Damit kann ich natürlich auf den Erfolg der Bahn Einfluss nehmen. Wir sind schon der Auffassung, dass ein Teil des Erfolges, den die Bahn in der letzten Zeit zu verzeichnen hatte, eben gerade damit zusammenhängt, dass sich einige der Parameter deutlich in diesem Sinne zu Gunsten der Bahn verändert haben. Das ist ja auch in Ordnung so. Wir meinen auf jeden Fall, dass bei dem Trennungsmodell, dem Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ am ehesten Rechnung getragen werden kann, weil wir schon glauben, dass bei diesem Modell die größte Möglichkeit für den Wettbewerb auf der Schiene erreicht werden kann. Bei den finanziellen Vorteilen, dazu möchte ich noch ganz kurz etwas sagen. Es ist hier ja auch schon angeklungen. Es fällt auf, dass die Bahn, was die Dividenden anbelangt, im Gegensatz zu den Barwerten im Übrigen, keine Abschläge rechnet. Sie macht es...Entschuldigung, das Gutachten keine Abschläge rechnet. Die Gutachter machen das zwar im Text, aber sie führen es nicht in den Tabellen auf und sagen, du Bund, kannst ja, wenn du willst – wie wir das im Übrigen auch gemacht haben – 30 % insgesamt - Abschläge auch auf die Dividenden machen. Und wenn Sie diese Abschläge mit einrechnen, von denen die Gutachter selber sprechen, dann kommen Sie bei den Modellen hinsichtlich der Erlöse, einschließlich der Dividenden, fast zu gleichen Ergebnissen. Es marginalisiert sich weiter. Also auch insofern kann man nicht sagen, das integrierte Modell ist das Modell, was hier bevorzugt werden sollte. Und schließlich, auch das ist hier schon

mal angeklungen, wir haben es mit Angaben der Bahn zu tun, Stand 2004. Und im Gutachten finden Sie, dass die Gutachter die Erlössituation der Bahn für die Zeit 2005 bis 2009 um 600 Millionen € pro Jahr niedriger einschätzen, als den Ausgangspunkt des Gutachtens. Da fragt man sich natürlich, auf wie festen Beinen das Gutachten dann tatsächlich noch steht. Wir haben eine Zeitvorgabe, deshalb möchte ich hier schließen. Zwei Aspekte noch einmal: Wir haben Diskriminierungspotenzial im integrierten Modell. Es ist das große Risiko der EU-Konformität. Und schließlich: Wie gesichert sind die Zahlen, die im Gutachten da sind und die uns vorrechnen, dass der Börsengang möglich ist und dass sich der Börsengang mit dem integrierten Modell am besten rechnet. Hier haben wir erhebliche Zweifel!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kollege Hauser. Professor Hellwig!

Prof. Dr. Martin Hellwig: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich möchte mich auf einen zentralen Punkt konzentrieren und die vielen Einzelpunkte, die sonst anzusprechen wären, beiseite lassen, dafür auf meinen Text verweisen. Ich beginne mit der Bemerkung, dass eine Milliarde an Synergieeffekten ein ziemlich kleiner Betrag ist im Verhältnis zu 10 Milliarden pro Jahr oder über 10 Milliarden pro Jahr, die in die Finanzierung des Systems aus der öffentlichen Hand reingehen. Wenn man über finanzielle Dinge redet, sollte man die Größenordnungen vergleichen und sich überlegen, was ist wirklich wichtig. Und dann komme ich darauf, das zentrale Problem in diesem Bereich, jenseits aller Details der vorgeschlagenen Varianten, ist es, wie kann man eigentlich angemessene Steuerungsmechanismen finden, angemessene Governance – Strukturen für ein System, das auf der einen Seite extrem aufwändig ist, extrem kompliziert ist und unternehmerische Kompetenzen erfordert, die den typischen Staatsbetrieb überfordern, auf der anderen Seite, als rein privatwirtschaftliches System nicht tragfähig ist und nur deshalb überlebt, weil es laufende Subventionen in erheblicher Höhe von Seiten des Staates aus Mitteln des Steuerzahlers bekommt. Die Frage, wie kann man für ein derartiges System Steuerungsmechanismen entwickeln, ist meines Erachtens die zentrale Frage, um die es hier geht. Steuerungsmechanismen – wir denken normalerweise als Ökonomen bei so was an betriebliche Kompetenz, an Wettbewerb in den Märkten für die Organisation des Angebotes. Dann haben wir die Frage, wie artikulieren wir die Belange des Staates. Wir haben auf der einen Seite die Artikulation von Nachfrage über die Besteller-Entgelte, aber das reicht natürlich nicht aus, denn es geht auch um die Infrastruktur. Wenn

ich diese Ausgangssituation nehme, komme ich klar zu dem Schluss, dass eine echte Privatisierung des Gesamtsystems gar nicht geht. Wir haben die privatwirtschaftliche Rentabilität nur aufgrund der staatlichen Zuschüsse. Etwaige Aktionäre sind eigentlich nur bereit, etwas zu bezahlen, weil es staatliche Zuschüsse gibt. Der Finanzminister würde einen Anspruch auf zukünftige Staatssubventionen an die Aktionäre verkaufen. Die damit verbundene Unsicherheit ist, wenn es denn echte Unsicherheit ist, für den privaten Anleger untragbar. Deshalb der Versuch der Absicherung über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die aber ist für den Steuerzahler untragbar. Denn, wie sollen Interessen des Steuerzahlers bei der Verwendung dieser Mittel, die aus Gründen des öffentlichen Anliegens, des Allgemeinwohls gegeben werden, wie soll er sicherstellen, dass die wirklich gewahrt werden. Die einzige Antwort darauf kann sein, dass derjenige, der über die Mittel verfügen will, sagt: L'état c'est moi und ich bin das Allgemeinwohl. Aber das ist meines Erachtens mit unserem, zumindest meinem, Demokratieverständnis nicht vereinbar. Letztlich wird das auch nicht effektiv sein, denn an irgendeiner Stelle wird der Finanzminister bzw. der Souverän sagen, wir wollen mitreden und es werden sich auch Möglichkeiten finden lassen, das zu tun. Spätestens an dem Punkt kommen die politischen Risiken wieder heraus. Aber wir müssen davon ausgehen, dass die potenziellen Anleger das zum Zeitpunkt des Börsengangs bereits antizipieren. Meines Erachtens ist allein aus diesen governance-theoretischen Erwägungen heraus klar, dass das Modell so nicht geht. Diese Kritik betrifft alle Modelle, außer dem Trennmodell und möglicherweise der Gestaltungsvariante des Eigentümermodells. Da ist die Frage, was Gestaltung eigentlich heißt. Dass es noch andere Gründe für Trennung gibt, sei hier dahingestellt. Dann bleibt die Frage: Wie steht es mit einer partiellen Privatisierung. Dazu muss ich sagen, die vorgelegten Zahlen lassen darüber kein Urteil zu. Es sind Zahlen der DB, es sind Prognosen, ohne dass es einen track record gäbe. Die Risiken sind nicht überschaubar und auch die Governance-Probleme eines privatisierten Transportunternehmens sind nicht überschaubar. Die Governance-Probleme des privatisierten Transportunternehmens wären zu minimieren bei hundertprozentiger Privatisierung. Allerdings muss man sehen – das sagen eigentlich alle Zahlen in dem PRIMON-Gutachten ganz deutlich – je mehr privatisiert wird, desto schlechter ist es für den Haushalt. Denn es gibt Kontrollabschläge bei den Aktien, die verkauft werden, es gibt Risikoabschläge, die verkauft werden und die anzubringenden Diskontsätze sind auch noch mal unterschiedlich. Sie finden in meinem Gutachten die Angabe,

dass, wenn das Ding für den Fiskus „p“ wert ist, ist es im Extremfall ein Drittel davon wert für den Aktionär. Man kann aus ordnungstheoretischen und ordnungspolitischen Gründen gleichwohl eine Privatisierung des Transportunternehmens befürworten. Allerdings sollte die Datengrundlage dafür deutlich solider sein, als das, was wir haben. Und es müsste auch die Frage der angemessenen Bewertung der Aktiva, die in verschiedenen Beiträgen ja schon angeklungen ist, Bewertung nur als going concern der Verluste macht, das ist ja die Basis mit der das PRIMON-Gutachten arbeitet, oder Bewertung auch nach Liquidationswerten – das müsste geklärt werden.

Vorsitzender: Herr Prof. Hermes!

Prof. Dr. Georg Hermes: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, den Schwerpunkt meiner kurzen Zusammenfassung möchte ich legen auf die verfassungsrechtlichen Fragen des Artikel 87e GG und damit auch auf die Risiken, denen sich das integrierte Modell gegenüber sieht, im Hinblick auf eine mögliche Kontrolle durch das Bundesverfassungsgericht. Der Artikel 87e Abs. 4 GG, wie Sie wissen, verpflichtet den Bund zu einer dem Wohl der Allgemeinheit und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen genügenden Gewährleistungsaufgabe. Und der genaue Inhalt dieser Gewährleistungsaufgabe, das heißt, wie viel Bahn, wie viel Schienennetz, mit welcher Qualität, mit welchen Geschwindigkeitsparametern etc., diese Frage entscheidet natürlich die Verfassung nicht. Das hat sie wohlweislich offen gelassen. Und wenn sie dem Bund nur allgemein diese Gewährleistungspflicht auferlegt, dann bedeutet das, der Bund, und das sind in erster Linie Sie als Mitglieder des Bundestages, entscheidet, insbesondere bei seinen Haushaltsentscheidungen, eben diesen genauen Umfang der Gewährleistungspflicht des Bundes, also wie viel Geld will ich in das Schienennetz und in das Verkehrsangebot stecken, indem ich dieses Schienennetz finanziere und gegebenenfalls Verkehrsangebote, wenn sie sich nicht wettbewerblich von selbst ergeben, eben einkaufe. Was die Verfassung aber sehr präzise tut, wenn sie schon den Inhalt dieser Gewährleistungspflicht nicht genau nennt, ist das Instrument, mit dessen Hilfe der Bund dieser Gewährleistungspflicht nachkommt, nämlich eine verfassungsrechtlich garantierte Mehrheitsbeteiligung des Bundes an der Netzgesellschaft. Und diese spezielle verfassungsrechtliche Vorgabe, von der Sie wissen, die ist auf nicht ganze einfache Weise damals im Rahmen der Bahn-Reform in das Grundgesetz hineingekommen. Wenn Sie heute den Art. 87e GG in seiner Gesamtsystematik angucken, dann macht diese spezielle Vorschrift, der so genannte Schienenwegevor-

behalt, durchaus Sinn und lässt sich durchaus auch systematisch in das ganze System einfügen. Er ist Ausdruck der Erkenntnis, dass das Netz im gesamten Eisenbahnwesen eine Sonderfunktion hat. Es stellt ein natürliches Monopol dar. Wer es betreibt, wird nie ein echter Unternehmer sein können, denn er lebt immer von staatlichen Zuschüssen, das wurde gerade noch mal hervorgehoben, und er wird damit immer an der Kette der Politik liegen, weil nämlich die Politik – und letztlich der repräsentierte Steuerzahler – entscheidet, über welche Finanzmittel der Netzbetreiber verfügt. Und das ist der tiefere Grund, warum das Verfassungsrecht in Artikel 87e Abs. 3 GG den Netzbetreiber mit einer Sonderstellung und einer zwingenden Mehrheitsbeteiligung des Bundes ausstattet. Und was ist Sinn und Zweck dieser Mehrheitsbeteiligung? Ein Zweifaches: Der Verfassungsgeber nimmt keine Rücksicht auf Feinheiten des Aktien- und Konzernrechts. Er sagt einfach, der Bund soll mehrheitsbeteiligt bleiben, das heißt auf verfassungsrechtlich umgeschrieben oder anders ausgedrückt, der Bund muss maßgeblichen Einfluss auf die Netzgesellschaften behalten. Erstens. Und zweitens, der Bund muss, und das ist der Sinn und die Funktion dieses Schienenwegevorbehaltes, wenn sich im Laufe der Zeit das System, das damals bei der Bahnprivatisierung, bei der Bahnreform 1, für alle neu war, wenn sich dieses System als nicht funktionsfähig erweisen sollte, muss es eine Rückholbarkeit des Netzes in die vollständige Bestimmungsbefugnis des Bundes geben. Das sind die beiden verfassungsrechtlichen Kriterien, die sich aus Art. 87e Abs. 3 GG ergeben. Und wenn man an diesen beiden verfassungsrechtlichen Kriterien die Modelle prüft, kommt man zu dem Ergebnis, dass das integrierte Modell mit Art. 87e Abs. 3 GG nicht vereinbar ist, einfach deshalb, weil die Rückholbarkeit des Netzes aus einem integrierten Gesamtkonzern schwieriger ist und weil auch der maßgebliche Einfluss im Rahmen eines integrierten Konzerns schwieriger zu bewerkstelligen ist und anders aussieht, als die Beteiligungen mit mindestens 51 % an einer reinen Netzgesellschaft. Das ist das, was der verfassungsrechtliche Maßstab ist. Wenn man diese Schwierigkeiten des Einflusses und der Rückholbarkeit beseitigen will, dann unterliegt das PRIMON-Gutachten dem Irrtum, man könne das durch vertragliche Gestaltung machen. Das ist rechtlich falsch. Wenn, dann muss man es wegen des Gesetzesvorbehaltes in Art. 87e Abs. 3 GG durch Gesetz machen. Das muss dann alles ganz genau in dem Gesetz drinstehen, wer da welche Abweichungen vom Aktiengesetz, wer da welche Stimmrechte und wer nicht hat etc. Das liest sich dann wie so ein Folterkatalog derjenigen, die dann anschließend in dieses Unternehmen ihr Geld stecken sollen. Zu diesem Folterkata-

log werden Sie aber gezwungen, weil die Verfassung verlangt, dass Sie in das Privatisierungsgesetz alle wesentlichen Punkte hineinschreiben. Mit anderen Worten: Das Risiko, dass das Bundesverfassungsgericht auf Antrag einer Landesregierung im Wege des abstrakten Normenkontrollverfahrens, und notfalls auch im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes, die Privatisierung der Bahn stoppt, wenn sie nach dem integrierten Modell verlaufen sollte, schätze ich als extrem hoch ein. Die europarechtlichen Aspekte. Wenn ich auf die Uhr kucke, nur ganz kurz: Das Europarecht stellt natürlich weniger auf die staatliche Infrastrukturgewährleistung ab, sondern das Europarecht kuckt auf funktionsfähigen Binnenmarkt und Wettbewerb. Deswegen schaut das Europarecht auf diese Trennung von Netzbetrieb und Verkehrsleistungen und da ist von meinen Vorrednern das Wesentliche schon gesagt. Vielleicht nur noch mal zusammenfassend, was die prozessualen Risiken angeht: Auf Initiative der Kommission im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens, auf Initiative eines Wettbewerbers, der sich diskriminiert fühlt und zu einem deutschen Gericht geht, das dann an den EUGH vorlegt, wird letztlich beim EUGH die Frage landen, ob dieses integrierte Modell mit den Richtlinien vereinbar ist. Und in der Tat, die Richtlinien-systematik und der Wortlaut, das ist nicht so einfach. Die Kommission hält sich da sehr zurück. Nur, die Kommission sagt immer wieder und betont immer ganz deutlich, sie wird das integrierte Modell sehr genau und sehr konsequent und sehr präzise beobachten. Man stünde mit dem integrierten Modell also sozusagen von Anfang an unter Diskriminierungsverdacht. Man würde ein hinkendes Wesen sozusagen auf den Weg schicken und man sieht jetzt schon rechts und links diejenigen stehen, die ihm schwere Knüppel zwischen die Beine werfen. Deswegen würde es am Ende wahrscheinlich darauf hinauslaufen, dass es wohl kaum möglich ist, einem EuGH-Richter zu erklären, warum man einerseits strikte Neutralität, Unabhängigkeit in den Entscheidungen, Unabhängigkeit in rechtlichen Dingen, Unabhängigkeit etc. gewährleistet und auf der anderen Seite das Modell damit gerade rechtfertigt, dass Synergie-Effekte und Kooperationen stattfinden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Hermes! Herr Ilgmann!

Dr. Gottfried Ilgmann: Ich denke, die Auseinandersetzung um die beiden Antipoden Privatisierung mit Netz beziehungsweise ohne Netz, kann man am besten verstehen, wenn man sich die Visionen betrachtet, die hinter diesen Antipoden stehen. Die Privatisierung ohne Netz – Trennungsmodell - steht für die europäische Vision, die ist strategisch ziemlich iden-

tisch mit der Vision, die damals die Regierungskommission Bahn 1991 hatte. Und die lautete, das kann man in vier Kurzsätzen behandeln: Das einstige Behördenmonopol sollte überführt werden in eine Wettbewerbsbranche. Zweitens: Die Transportsparten des DB-Konzerns sollten saniert und dann privatisiert werden. Drittens: Nach der Entlassung in den Wettbewerb sollten die Transporttöchter Keimzellen für große europäische Player werden. Und viertens: Der ursprüngliche DB-Konzern wäre auf den Unternehmenszweck Vermarktung und Bewirtschaftung der Infrastruktur geschrumpft. Das war die Vision der RKB, die identisch mit der europäischen Vision geworden ist. Die europäische Eisenbahngesetzgebung ist auch auf diese Vision ausgerichtet und ich finde, zu Recht. Dort, wo sie nämlich verfolgt wurde, war sie in Europa höchst erfolgreich. Sie können es zum Beispiel in den schriftlichen Stellungnahmen von Marc Falchi, er hat das ja eben selber auch ausgeführt, von Prof. Rothengatter, der leider heute nicht hier ist, und von Christoph Schaaffkamp, nachlesen. Ich denke, unsere Wirtschaftsordnung kennt auch nur das Mittel des Wettbewerbs, um ein Produkt oder eine Dienstleistung besser und kostengünstiger anzubieten. Einem Unternehmen seine Monopolstellung zu garantieren, hier über den so genannten strategischen Einfluss auf das Netz - so nennt man das Diskriminierungspotenzial bei der Bahn - einem Unternehmen diese Monopolstellung zu garantieren gegen das Versprechen, es würde alles gut und günstig richten, wie zum Beispiel die Verstromer, ist unglaublich naiv. Soweit die europäische Vision. Nun zur Vision der DB. Die Neue Züricher Zeitung hat diese Vision der Bahn am 8. Dezember des letzten Jahres in einer Kürze beschrieben, für die man dem Korrespondenten der NZZ in Berlin einen Kommunikationsorden umhängen sollte. Ich zitiere mit Kürzungen: Erstens: Mehdorn wolle einen Mobilitäts- und Logistik-Konzern, der weltweit zu Wasser, zu Lande (Schiene und Straße) und in der Luft tätig sei. Zweitens: Zugleich wolle Mehdorn aber nicht verzichten auf den Schutz durch das Netzmonopol und die Haftung des Bundes als stummer, mehrheitlicher Eigentümer. Die Schweizer sind gerade geschädigt von der Swisscom, das muss man so verstehen. Das knackige Fazit der Neuen Züricher Zeitung: Das passt nicht zusammen. Einfacher kann man es nicht mehr sagen. Die Visionen der Deutschen Bahn läuft darauf hinaus, ein Imperium zu schaffen, und zwar unter großen Risiken zu Lasten des Bundes. An diesem Imperium solle dann in Europa, ja in der ganzen Welt niemand vorbeikommen, so ist die Sprachregelung. In diesem Imperium wird dann der derzeit noch völlig unsanierte Schienenverkehr quasi als Petitesse geführt und gewaltige Synergien in diesem

Imperium werden ihn dann erblühen lassen. Diese Synergien gibt es aber gar nicht. Bis auf das, was man Diskriminierungspotenzial nennt. Die sind sogar negativ. Und zwar auf Grund der gewaltigen Komplexität und vor allen Dingen wegen des hohen Interessensspagates zwischen dem Schienengüterverkehr einerseits und den Logistikunternehmen andererseits. Und Sie wissen, es gibt Misstrauen bei den übrigen Logistikunternehmen, die auf die Bahn verladen, dass ihre Daten bei Schenker landen. Es gibt aber auch das Misstrauen von Kunden, die sagen: Wenn ich zu Schenker gehe, dann muss ich damit rechnen, dass mir die Bahn verkauft wird, obwohl sie in meinem konkreten Fall gar nicht die beste und kostengünstigste Lösung ist. Das sind negative Synergien. Wir sollten besser also an den Weihnachtsmann glauben, als an den Unfug, der sich um dieses unbekannte Wesen Synergie rankt. Es käme uns sonst nämlich teuer zu stehen, wenn wir diesen Glauben fortsetzen. Herr Falchi, der sprach mir vorhin aus der Seele, wenn er in seiner schriftlichen Stellungnahme schreibt: bei einer Privatisierung inklusive Netz sei er froh, kein deutscher Steuerzahler zu sein. Vorhin hat er gesagt, kein Deutscher zu sein, aber das mit dem Steuerzahler, das finde ich noch netter. Die Vision der DB klingt sexy, besonders für Laien. Ich glaube, sie ist aber nur ein höchst riskantes Monopoly. Ich denke, dem Bund würde eines Tages nicht nur der unsanierte Schienenverkehr, sondern auch noch das zusammengekaufte Logistik- und Mobilitäts-Imperium vor die Füße fallen. Vielleicht zum Abschluss noch etwas zu dieser Sehnsucht nach Kompromissen, die in dieser Republik greift. Ich weiß nicht warum. Aber Sie sehen, bei beiden Visionen sind Kompromisse eigentlich gar nicht opportun. Und ich denke, jeder Kompromiss zwischen diesen beiden Visionen hat ungefähr die Qualität von ein bisschen schwanger. Wir sollten auch dieses lassen. Danke!

Vorsitzender: Herr Sarrazin!

Dr. Thilo Sarrazin: Dankeschön, meine Damen und Herren! Es ist bereits viel von dem, was ich auch sagen wollte und in meinem Papier gesagt habe, gesagt worden. Es gäbe jetzt, wenn ich das auch noch mal sagen würde, ein paar Längen. Das will ich vermeiden. Ich gehe auf drei Aspekte ein. Womit ich aber vieles von dem teile, was schon gesagt wurde. Bitte jetzt nicht glauben, dass jetzt nur das, was ich sage, das sei, was ich auch meine. Zunächst einmal, es geht für mich jetzt nicht um die Frage, ob Netz und Betrieb getrennt werden soll. Diese Frage würde normalerweise jetzt noch gar nicht anstehen. Man kann auch noch im gegenseitigen System einige Jahre komfortabel weiter gehen. Diese Frage steht

nur deshalb jetzt an, weil aus irgendwelchen Gründen in diesem Herbst eine politische Entscheidung über einen Börsengang mit Netz herbeigeführt werden soll. Und das verschiebt die Diskussion in eine notwendig abstrakte und ideologische Diskussion „für Trennung“ – „gegen Trennung“. Ja, ich bin für die Trennung. 1982 wurde ich zuständig für die Bahn im Bundesfinanzministerium. Und nach einem Jahr wurde ich ein überzeugter Anhänger der Trennung und ich habe dafür auch gearbeitet, bis zum Jahre 1989, so lange ich dafür zuständig war. So, aber das ist nicht das Thema. Das Thema ist, dass wir jetzt darüber entscheiden sollen. So, und dann möchte ich jetzt auf drei Fragen eingehen. Es ist zwar bereits gesagt worden, von den Gutachtern selber, auch von anderen: Das Gutachten legt ja die Planung der Bahn, so wie sie jetzt vorliegt, zu Grunde. Nun haben wir alle mit Planungen unsere Erfahrungen. Sie sind Opfer und Zeuge der wiederholten Eide der jeweils amtierenden Bundesregierung, dass im nächsten Jahr Maastricht bestimmt eingehalten werden würde. Die Finanzplanung der Bahn, wenn man sie über die vergangenen zehn Jahre nebeneinander legt, hat eine gewaltige Ähnlichkeit mit der Finanzplanung des Bundes. Als Sozialdemokrat sage ich das mit Bedauern, weil es ja größtenteils eine sozialdemokratisch geführte Bundesregierung war. Nämlich, eines war sicher, sie traf nicht ein und der Punkt, wo dann das Ziel erreicht wird, hat sich immer, immer wieder nach rechts verschoben. Ich habe jetzt diese Planung, wie sie jetzt vorliegt, wir haben ja mittlerweile die bis zum Jahre 2010. Ich kenne nicht die Unterlagen der Bahn – natürlich nicht. Ich kenne einiges über die Unterlagen der Bahn. Ich habe mir mit Bordmitteln einen einigermaßen konsistenten Zahlenrahmen gebastelt und ich will Ihnen kurz aus diesem Zahlenrahmen zitieren, indem ich ihn ganz einfach logisch analysiert habe. Die Bahn sagt, sie möchte im Jahr 2010 einen BE II – Betriebsergebnis II vor Haben – von 2,55 Milliarden €. Sie sagt wiederholt, und die Gutachter sagen es auch, das ist auch das Niveau, bei dem die Bahn ihre Kapitalkosten verdient und nach den dortigen Definitionen börsenfähig wird. Immer nur zitiert. Im vergangenen Jahr hatte die Bahn einen Gewinn gehabt, davon ist, sagen wir mal, etwas weniger, 420 Millionen € waren es, glaube ich. Jetzt haben wir also eine Verbesserung über fünf Jahre von über 2 Milliarden €. Jetzt gehen wir mal rein in die internen Zahlen der Gewinn- und Verlustbeiträge der einzelnen Bereiche und deklinieren das mal durch. Da würde ich sagen, es ist optimistisch anzunehmen, dass im Nahverkehr der augenblickliche Beitrag in diesem Umfang erhalten bliebe. 550 Millionen pro Jahr, weil ja die Bahn immer wieder Ausschreibungen verliert und auch der Druck –

auch zu Recht – zunimmt. Eine optimistische Annahme. Ich treffe weiter die Annahme, dass Schenker, trotz der von mir geteilten Sicht, dass dieser Teil des Konzerns eher durch die Integration erst einmal benachteiligt wird, aber das stelle ich mal zurück. Ich unterstelle, Schenker steigert, wie die Bahn plant, seinen Gewinn um 50% bis zum Jahr 2010. Dann wären das etwa 300 Millionen. Dann haben wir 850 Millionen € Gewinn zusammen. Dann unterstelle ich weiter – und ich halte diese Annahme für unvertretbar optimistisch – dass der Bereich Cargo, der Bereich Netz, der Bereich Bahnhöfe und die gesamte Konzernumlage usw., über die man ja sprach, dass sich dies zu Null aufaddiert. Wie gesagt, ich halte diese Annahme für zu optimistisch. Es wäre eine sehr ehrgeizige Planung. Dann bedeutet das, dass man im Fernverkehr, der dann als einziger übrig bleibt, im Jahre 2010 einen Gewinn machen müsste von 1,7 Milliarden € im Jahr. Im letzten Jahr war der Verlust 100 Millionen. Das heißt eine Gewinnverbesserung im Fernverkehr von 1,8 Milliarden, obwohl die Gutachter sagen, dass dieser praktisch nicht wächst. Das wäre eine Umsatzrendite des Fernverkehrs von 60 Prozent. Das ist die gegenwärtige Planung der Bahn, so wie ich sie aus großenteils veröffentlichten Unterlagen mir selbst zusammengebastelt habe. Jetzt kann man sagen, ja wir sehen das anders, das Netz macht Überschuss oder Cargo macht vielleicht Defizit. Ja, man kann es variieren, man kommt immer darauf hinaus. Jetzt gehe ich auf eine etwas abstraktere Ebene. Die Gutachter arbeiten ja raus, mit einer Deutlichkeit, die auch für mich betrüblich war, dass die Schiene keine Wachstumsgeschichte ist. Sie sagen, wenn man es richtig macht, im getrennten Modell, kann sie ein bisschen wachsen, aber sonst wächst sie einfach nicht, auch nicht über die nächsten 20 Jahre. So, das heißt, wenn es kein Wachstumsthema ist und wenn nicht die Schiene, was ich für unwahrscheinlich halte, in den nächsten Jahren, eine stärkere Anhebungen der Preise rausholt, als alle übrigen Beteiligten, dann bedeutet dies eine derartige Planung, wenn man sie ernst nimmt – und natürlich nehme ich sie ernst, sie wurde ja von einer staatseigenen Aktiengesellschaft vorgelegt –, eine derartige Planung, wenn man sie ernst nimmt, kann nur auf der Aufwandsseite erfolgen. Nun kann man lange darüber streiten, was bedeuten 1,8 Milliarden € der Ergebnisverbesserung nur in diesem Bereich, da gibt es ja noch andere, was bedeutet dies aufwandsseitig? Meine Berechnung ergab, weil man auch die Zusammenhänge sehen muss, zwischen Personalaufwand und Sachaufwand usw., dass eine notwendige, aber keineswegs ausreichende Bedingung ist, eine derartige Verbesserung zu erzielen, jetzt noch mal bis zum Jahre 2010 weitere 60.000 Mitarbeiter

abzubauen. Ich will mich jetzt nicht darüber streiten, ob das jetzt 50 000 oder 65 000 sind. Aus dem Zusammenwirken von Sachaufwand und von Personalaufwand ergibt sich eine Zahl in dieser Größenordnung. Immer rein logisch abgeleitet. Ich halte aus meinen Erfahrungen mit der Bahn, nachdem, was geschehen ist in den vergangenen 25 Jahren, dies vielleicht mit der Zielstellung fürs Jahr 2030, vollständig automatisiertes Netz oder Züge ohne Fahrer oder ähnliches, für denkbar. Denn man kann nie derartiges ausschließen. Ich halte es für einen Zeitraum von, ich sage mal, drei bis vier Jahren für ganz einfach unreal. Und das heißt, ganz egal, wie diese Zahlen zustande kamen, ganz egal, wer sie geprüft und verabschiedet hat, sie sind so aus sich heraus nicht stimmig. Sie passen nicht zueinander. Deshalb kann man diese Planung weglegen. Es ist jetzt eine andere Frage, ob man sagen kann, diese Zahlen können vielleicht erreicht werden in, ich sage mal, fünf oder in acht Jahren. Dies will ich jetzt nicht ausschließen. Bloß, wenn das so ist, dass sie nicht erreicht werden bis zum Jahre 2010, dann ist die Bahn bis zum Jahr 2010 auch nicht börsenfähig. Und da muss man jetzt Dinge auch unter Umständen gar nicht entscheiden, von denen wir ja sehen, dass sie auch nicht einfach fallen, in der Entscheidung. Das war Teil 1 meiner Ausführungen. Teil 2: Ich gehe jetzt im Weiteren davon aus, dass die Zahlen aus dem Gutachten alle stimmen. Weil, dann haben wir eine Rechenbasis. Dann ergibt sich, der Mittelwert des Verkaufs von 49 % im integrierten Konzern bringt etwa 7 Milliarden €. Es ist ferner bekannt, dass die Bahn den Verkaufserlös und die anteiligen Dividenden bereits in ihre Finanzplanung eingestellt hat. Und auch die Zahlen, die wir kennen vom Expansionsbedarf der Logistik und der Bahnverschuldung deuten darauf hin, dass es hier einen beachtlichen Bedarf gibt. Deshalb, wenn man mal unterstellt, dass die Bahn im Zuge des Börsengangs sowieso ihr Kapital erhöhen muss, um etwa 10 Milliarden €, dann bedeutet dies, der Bund muss ja mitgehen, bei diesem Börsengang, weil, er ist ja schon runter auf die gesetzlichen 51 %. Wann immer die Bahn Geld braucht, der Bund muss mitgehen. Und das geht dann gleich los, indem durch die Kapitalerhöhung mindestens fünf Milliarden € auf diese Weise gleich weg sind. Das heißt, und hier bin ich nun auch gelernter Haushälter, in der Bundeskasse, für die ich ja lange genug mit verantwortlich war, an unterer Stelle, bleiben da 2 Milliarden € übrig. Vielleicht aber auch Null. Vielleicht auch zweieinhalb. Aber um mehr kann es nicht gehen. Das heißt, der Verkauf im integrierten Börsengang bringt dem Haushalt also praktisch nichts. Der Bund gibt aber dafür das halbe Netz auf und den Verfügungsbereich darüber und er gibt einen denkbaren anderen Verkauf auf. Wenn man einen

Börsengang will, ich sage, wenn man ihn will und wenn die Zeit dafür reif ist, das zeigen ja die Zahlen aus dem Gutachten auch, dass der Verkauf ohne Netz, und da kann man ja ganz verkaufen, das wäre ja auch im Übrigen ordnungspolitisch richtig, 11 Milliarden € bringt. Weiterhin wird aufgezeigt, überzeugend, dass man bei den Regionalisierungsmitteln 10 Milliarden € einspart. Das heißt, die kurze Rechnung ist im Vergleich: Verkauf im integrierten Netz 0 bis 2 Milliarden für den Bundeshaushalt, in dem anderen Fall, getrenntes Netz, 22 Milliarden für den Bundeshaushalt. Das ist die Frage, wenn man Sie jetzt darauf eindampft. Und hier möchte ich erstmal vorläufig schließen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Sarrazin. Ich bitte noch mal um Verständnis, aber ein gewisser Freiraum ist zugebilligt, nur sonst komme ich völlig außerhalb der Grenzen. Herr Schaaffkamp!

Christoph Schaaffkamp: Sehr geehrter Herr Lippold, meine Damen und Herren! Wir haben jetzt eine Menge Details gehört. Ich gehe deswegen etwas globaler heran. Was ist entscheidend bei einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG? Erstens: Entscheidend ist, dass eine Gesamtbetrachtung aller Effekte auf das Gemeinwesen und nicht isoliert auf die Effekte auf die Deutsche Bahn AG erfolgt. Sie sind hier der Souverän für den Bund und nicht für die Deutsche Bahn AG. Zweitens: Wichtigstes Ziel der Bahn-Reform 1993 war ein verkehrspolitisches Ziel, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene, das haben wir mehrfach schon gehört. Und gemessen an diesem Ziel zeigt auch die PRIMON-Studie eindeutig, dass eine institutionelle Trennung zwischen Netz und Transport deutlich besser zu bewerten ist, als alle anderen untersuchten Modelle. Das gilt jetzt nicht nur für die Belegung des Eisenbahnmarktes, sondern das gilt auch für Ihre Gestaltungspotenziale als Verkehrspolitik. Drittens: Von ebenfalls hoher Relevanz sind daneben die finanziellen Effekte des gewählten Reformmodells. Da haben wir ja jetzt viel Kritik gehört. Ich habe in meiner Stellungnahme dazu auch einiges stehen. Es gibt viel Anlass zur Kritik an der Methodik. Und einige der Vorbehalte, die in der Studie auch ausdrücklich und differenziert stehen, hat Herr Dr. Bauer ja auch noch mal aufgeführt. Die aus meiner Sicht wichtigste Erkenntnis daraus ist: Die PRIMON-Studie selbst kann keine signifikanten Unterschiede zwischen den untersuchten Modellen belegen. Wir haben jetzt schon, ohne die Kritik an den Zahlengrundlagen selbst zu berücksichtigen, einmal nachgerechnet und nur offensichtliche Inplausibilitäten berücksichtigt, die bereinigt, und dann kommen wir zu einem Ergebnis, dass das integrierte Modell

hinten steht und die anderen Modelle in etwa gleich auf liegen. Wenn man dann noch die Schwankungsbreite beachtet, bleibt einfach übrig: Das ist nicht die Entscheidungsgrundlage ist, die Sie wählen können. Beispiel sind die steuerlichen Verlustvorträge, bei der der Finanzminister sagen muss – linke Tasche, rechte Tasche. Steuerliche Verlustvorträge heißen mehr Gewinn, aber weniger Steuereinnahmen, heißt für ihn letztlich Ergebnis Null. Viertens: Jetzt komme ich zu den tatsächlich gravierenden Kritikpunkten an der Studie aus meiner Sicht. Sie, der Deutsche Bundestag, hatten beschlossen, dass, Zitat: Privatisierungsalternativen ergebnisoffen zu prüfen sind. Vor diesem Hintergrund verstehe ich nicht, dass in der PRIMON-Studie ausschließlich Varianten eines Börsengangs untersucht worden sind. Es ist auch nicht ersichtlich, warum diese Beschränkung von Privatisierungsmodellen und potenziellen Investoren erfolgt. Nicht untersucht wird das Modell, dass sich allen aufdrängt, das Kern der Bahnreform 1993 war, die Veräußerung von Transportgesellschaften aus dem Deutsche Bahn AG-Konzern heraus. Dazu gleich noch mal mehr. Zunächst zu den Investoren. Wir haben einen kleinen Markttest durchgeführt. Das zeigt sich, und das muss ich jetzt auch sagen, das ist keine Überraschung, das ist offensichtlich zu erwarten gewesen, dass auch bei strategischen, industriellen Investoren großes Interesse am Erwerb von Teilen oder sogar der ganzen Deutschen Bahn AG besteht. Ausdrücklich wurde uns dieses Interesse zum Beispiel von Abellio, Arriva, First Group und Veolia Verkehr, also leistungsfähigen Verkehrskonzernen, bestätigt. Das gilt selbst bei teilweise integriertem Verkauf. Es gibt starke Indizien aus diesem Markttest, dass zu erwarten ist, dass die Investoren auch einen teiltintegrierten oder sogar ganz integrierten Konzern DB oder Verkehrsunternehmen mit Fahrzeugen erwerben würden, dann aber Finanzinvestoren mitbringen würden, die Fahrzeugleasinggesellschaften oder Infrastrukturgesellschaften ausgliedern würden. Fünftens: Zweiter und letzter Punkt meiner kritischen Würdigung der PRIMON-Studie in diesem Rahmen. Ich komme noch mal zurück zu dem getrennten Modell. Das getrennte Modell, das in der PRIMON-Studie untersucht wurde, ist meines Erachtens eine Extremvariante, die dort entwickelt wurde, die in Bezug auf Privatisierungserlöse, Zeitpunkt und auch hinsichtlich der verkehrspolitischen Effekte denkbar nachteilig ist. Noch mal zur Erinnerung: Trotzdem wird sie verkehrspolitisch besser als alle anderen Varianten bewertet. Absolut nahe liegend wäre gewesen, das Modell einzubeziehen, das der Konzeption der Bahn-Reform 1993 entspricht, was hier jetzt auch mehrfach benannt wurde, nämlich die Veräußerung von Transportgesellschaften aus dem DB AG Kon-

zern. Dieses ohne Begründung nicht näher analysierte Modell – ich nehme an, dass das die Interpretation der Vorgaben war – weist bei geeigneter Umsetzung umfassende Vorteile auf. Erstens: Es gibt eine wesentlich schnellere Etablierung von Wettbewerb im Güter- und Personenverkehr mit den damit verbundenen positiven Wirkungen auf Verladen der Industrie und Fahrgäste, auf Innovation und Kostensenkung, sprich die tatsächlich gewünschte Stärkung der Eisenbahn. Da kann man jetzt darüber spekulieren, wie viel Effekt das tatsächlich macht, aber ein zentraler Effekt – und da braucht man nur in die Empirie zu gucken – ist, dass diese Modelle in der Empirie tatsächlich verkehrspolitisch die erfolgreichsten sind, ob das jetzt Großbritannien ist mit 40 % mehr Fahrgästen im Personenverkehr oder Schweden mit 50 % mehr Fahrgästen im Personenverkehr, da sind auf jeden Fall Erfolge tatsächlich festzuhalten und nachzuweisen. Zweitens gibt es frühere und höhere Privatisierungserlöse. Ich komme noch mal zu dem angesprochenen Markt-Test, den wir gemacht haben. Es gibt großes Bieterinteresse, auch über die genannten und ausdrücklich genannten Unternehmen hinaus. Zweitens: Risikoabschläge und Konglomerat-Abschläge, die in einem integrierten Modell zu erwarten wären und die in der PRIMON-Studie mit 30 % beziffert werden, auch ohne, dass Konglomeratsabschläge ausdrücklich genannt werden, können vermieden werden. Drittens, und soweit wieder der Markt-Test: Es zeigt sich, dass die Unternehmen meinen, dass eine solche Privatisierung innerhalb von wenigen Monaten nach Beschlussfassung möglich wäre. Das würde wiederum den Bundesfinanzminister freuen. Und, das ist jetzt die langfristige Perspektive, die meines Erachtens wesentlich wichtiger ist: Durch funktionierenden Wettbewerb sind Kostensenkungen in größerem Umfang und dauerhaft und zu früheren Zeitpunkten als bei dem in der Studie untersuchten Modell möglich. Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, diese Reformentscheidung – und das haben auch die ganzen Diskussionen gezeigt – ist keine triviale Entscheidung und kein Schwarz-Weiß. Ich würde mir wünschen, dass Sie sich die Zeit für eine differenzierte Betrachtung und Bewertung der Argumente nehmen und die Komplexität angemessen berücksichtigen, sowie, dass Sie, angesichts der Bedeutung des Eisenbahnsektors, diese Entscheidung mit der gebotenen Sorgfalt treffen. Dennoch: Treffen Sie die Entscheidung zügig. Das schlimmste aller Modelle wäre tatsächlich die Verschiebung bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Schaaffkamp. Das war eine interessante Perspektive, die sich uns generell eröffnet hat. Ich darf aber

eines festhalten und knüpfe damit an Ihre letzte Bemerkung an: Sie können mit Sicherheit davon ausgehen, dass wir mit großer Sorgfalt arbeiten. Das haben wir in der Vergangenheit gemacht. Und wir sind uns - deshalb wiederhole ich mich – auch des Sachverhalts bewusst, dass wir hier eine Entscheidung von weit reichender Bedeutung treffen, die – das kam zum Ausdruck - unter Umständen gar nicht mehr reversibel ist. Und das macht es – ich sage es mal so – notwendiger, die Dinge durch und durch abgewogen zu betrachten. So, liebe Kolleginnen und Kollegen, nach langem Zuhören jetzt die Möglichkeit, mit der verabredeten Form an die Sachverständigen heranzugehen. Kollege Ferlemann hat sich gemeldet.

Abg. Enak Ferlemann: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich danke zunächst einmal sehr für die pointierten Stellungnahmen, die wir bekommen haben. Und Sie können davon ausgehen, anknüpfend an die letzte Wortmeldung, dass wir das schon sehr sorgsam beurteilen werden, bevor wir zu einer Entscheidung kommen. Wenn man das Ziel hat, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, und ich denke, das ist ein Hauptziel der Eisenbahnpolitik, werden wir einen europäischen Eisenbahnmarkt brauchen und auch viel mehr ausgestalten müssen. In diesem Sinne spielt für unsere Entscheidung eine wichtige Rolle bei der Teilprivatisierung der Bahn, wie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die möglichen Potenziale einer DB AG in einem internationalisierten europäischen Wettbewerbsmarkt gegeben sind. In dem Sinne stelle ich eine Frage an Prof. Hellwig, Herrn Dr. Ilgmann und Herrn Falchi.

Zwischenruf

Abg. Enak Ferlemann: Dann stelle ich die Frage an Herrn Prof. Hellwig und Herrn Falchi. Entschuldigen Sie, Herr Dr. Ilgmann, das wird dann vielleicht eine Nachfolgefrage geben. Wie beurteilen Sie, je nach den verschiedenen Modellen, die Chancen und die Risiken für die Deutsche Bahn AG auf einem europäischen Eisenbahnmarkt und welche Rolle spielt dabei der Verbleib der Infrastruktur in der Deutschen Bahn?

Prof. Martin Hellwig: Allgemein über Chancen und Risiken der Deutschen Bahn AG in einem europäischen Eisenbahnmarkt zu reden, fällt insofern schwer, als man nicht selber Unternehmer ist und sich hüten sollte, so zu tun, als hätte man unternehmerischen Sachverstand. Aber man kann etwas über Steuerungsmechanismen und ihre Auswirkungen auf die Risiken sagen. Im PRIMON-Gutachten werden im Wesentlichen zwei Effekte gegeneinander gestellt. Das eine ist der Effekt, dass mögli-

cherweise die Internationalisierungsstrategie der Deutschen Bahn belastet wird durch eine finanzielle Mitverantwortung für das Netz. Das Zweite ist der Effekt, dass möglicherweise die Verwendung des Netzes als strategischem Asset bei dieser Internationalisierungsstrategie helfen kann. Beim zweiten Punkt muss man etwas vorsichtig sein, inwiefern die Reziprozität der Drohgebärden, die da angesprochen wird, europarechtlich überhaupt zulässig ist. Davon abgesehen ist die Frage, ob die Art von Verhandlung, die hier europäisch zu führen ist, nicht auch von einer Netzgesellschaft selbst bzw. dem hundertprozentigen Eigentümer der Netzgesellschaft zu führen wäre. Hinsichtlich des ersten Punktes sehe ich die finanziellen Probleme genau umgekehrt. Die Internationalisierungsstrategie ist selbst eine Strategie, die mit Risiken verbunden ist. Und wenn ich also zum Beispiel im PRIMON-Gutachten lese, erster Kandidat für die Internationalisierungsstrategie ist der Güterverkehr, und zwei Seiten später lese ich etwas von niedrigen Margen im Güterverkehr auf Grund intensiven Wettbewerbs, dann frage ich mich, warum sollte eigentlich der deutsche Steuerzahler, der ja an anderer Stelle für die Bahn aufkommt, ein Interesse daran haben, dass ein deutsches Unternehmen, sagen wir für Gütertransporte zwischen Spanien und Frankreich, die Preise senkt. Die Logik dieser Argumentation leuchtet mir nicht ein. Internationalisierungsstrategien sind sehr schön, solange sie in eigener unternehmerischer Verantwortung erfolgen. Nationale Champions sind sehr schön, wenn sie aus eigener Leistungsfähigkeit Champions sind. Ich habe ein gewisses Problem damit, dass wir die heimischen Märkte so regeln, dass diese Champions Spielgeld bekommen, um sagen wir - ich nehme jetzt mal eine andere Branche - für ein Unternehmen wie Voicestream oder ein Unternehmen wie Powergen oder ein Unternehmen wie DHL sehr hohe Einkaufspreise zu bezahlen. Dieses Thema betrifft auch die Internationalisierungsstrategie der Deutschen Bahn. Wenn man dem Risiko vorbeugen will, ist eine klare Trennung jetzt auch der finanziellen Verantwortlichkeiten zwischen dem international sich entwickelnden Unternehmen und dem Steuerzahler erforderlich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor Hellwig! Herr Falchi bitte!

ACHTUNG – deutsche Übersetzung folgt im Anschluss an den französischen Text!

Marc Falchi: Il y a un marché fret et un marché passager. Le marché passager n'est pas libéralisé. Le marché passager, comme ça a déjà été dit, se décompose en deux grands segments. Un segment qui est un segment de « commuters », c'est le transport régional, le

transport de la vie quotidienne, qui est, à l'évidence un service public, financé comme tel et qui dégage des marges faibles, qui dégage néanmoins, là où c'est efficace des marges conséquentes. Regardez, encore une fois, la Grande-Bretagne. Le marché à longue distance est aujourd'hui, vu la taille des pays et vu la concurrence, inexistant en Allemagne et dans la plupart des pays européens. Il n'existe que dans les pays qui sont d'une grande taille et où on a créé des investissements conséquents pour que le faire ait un avantage compétitif, avec les TGV, c'est le cas en France, c'est le cas en Espagne, ça peut pas être le cas dans tous les pays d'Europe, le marché n'étant pas libéralisé. Pour le fret, qui est quand même l'essentiel de la politique européenne au moins aujourd'hui, sachant que, je reviens là-dessus, la commission a clairement dit que, l'accent - alors le document sortira, nous dit-on, au mois de juin - mais l'accent mis sur la révision du livre blanc des transports par le commissaire, ce sera les transports urbains, les déplacements de la vie quotidienne. Et sur le fret, les marchés européen et nord-américain sont comparables en taille. Qu'est ce qu'on constate ? C'est qu'aux Etats-Unis, il y a cinq de ce qu'ils appellent class-1 railroad-cinq chemins de fer de classe 1. Donc on peut dire que, comparaison n'est pas raison, mais on peut quand même se dire qu'en Europe il y a la place pour quatre ou cinq opérateurs de fret, de dimension européenne. Aujourd'hui clairement, vu d'où je suis avec mon expertise, il n'y a qu'une entreprise qui joue ce jeu, c'est la Deutsche Bahn. Je suis persuadé que la stratégie appliquée par ses dirigeants est la bonne en matière de fret. Je ne veux pas parler de séparer ou pas séparer, mais en matière de fret, en matière de commercialisation, aller vers la logistique, aller vers l'international, acheter DAX, acheter des entrepôts en Chine, créer des partenariats avec les chemins de fer indiens, c'est la bonne démarche. Le seul problème, c'est que la Deutsche Bahn est la seule à le faire. Le risque c'est non pas que l'on crée un empire allemand, mais un empire européen, qui ne serait au bénéfice de personne. Je suis, moi, intimement persuadé que la Deutsche Bahn, sur le fret, applique la bonne stratégie. J'appelle de tous mes vœux à ce qu'elle augmente cette stratégie. Aujourd'hui la Deutsche Bahn ne pénètre pas les marchés français ou polonais en matière de fret ou le fait sur la pointe des pieds. Pourquoi ? Parce qu'elle est une entreprise publique et que les adhésions politiques entre les Etats font qu'elle ne le fait pas. La même problématique restera en partie vraie, si le réseau est toujours entre les mains de Deutsche Bahn. La séparation, si vous la faites, quelle que soit la forme de la séparation du réseau et de l'entreprise ferroviaire, donc de l'opérateur permettra à la

Deutsche Bahn, en plus si elle est privatisée, d'attaquer enfin, vraiment, les vrais marchés. Un seul exemple : aujourd'hui, les producteurs allemands ont des sites en Allemagne, dans les pays de l'Est ou d'Europe centrale, en Espagne ou au Portugal. Tous les jours, des trains de fret desservent ces différentes usines. Aujourd'hui la Deutsche Bahn ne peut pas s'attaquer à ces marchés pour les raisons que je viens de dire. Le potentiel est énorme. Je suis vraiment convaincu que, si vous faites une séparation qui va dans le bon sens, vous créerez, j'espère, d'autres le feront aussi, une entreprise de fret performante et rentable. Je reviens sur cet aspect rentable. Les marges, c'est vrai qu'aujourd'hui les marges en matière de fret, pour le ferroviaire sont extrêmement faibles, mais le potentiel est là, il suffit de regarder les opérateurs fret. On a cité DHL, on en a cité d'autres. Le potentiel est là, les marges sont possibles. Une entreprise, DB AG, utilise tous les moyens de transport pour offrir un service à l'échelle du continent, voire du sous-continent, en parlant de l'Inde, de la Russie. C'est ça dont on a besoin, c'est ça qui permettra de développer des emplois chez nous, de faire une entreprise rentable et, personnellement, j'achèterai des actions de la Deutsche Bahn dans ces circonstances.

Übersetzung:

Es gibt zwei Märkte: einen für Güterverkehr und einen für Personenverkehr. Der Personenverkehrsmarkt ist nicht liberalisiert; er unterteilt sich, wie schon dargelegt, in zwei große Abschnitte: die „commuters“, d. h. der Regionalverkehr bzw. der tägliche Nahverkehr. Das ist ein öffentliches Unternehmen und wird als solches auch so finanziert. Die Margen sind niedrig, können jedoch bei effizienter Betriebsführung auch beträchtlich sein. Schauen Sie noch einmal nach Großbritannien. Der Fernverkehr ist gegenwärtig angesichts der Größe der Länder und des Wettbewerbs in Deutschland und in den meisten europäischen Ländern inexistent. Er existiert nur in den Ländern, die zwar groß sind, aber in denen entsprechende Investitionen getätigt und damit ein Wettbewerbsvorteil geschaffen wurden. Das gilt für den TGV in Frankreich ebenso wie für Spanien, das kann aber nicht auf alle europäischen Länder zutreffen, da der Markt nicht liberalisiert ist. Der Güterverkehr bildet zumindest gegenwärtig das Kernstück der europäischen Politik. Die Kommission hat klar und deutlich gesagt, dass im Rahmen der Überarbeitung des Weißbuches zum Verkehr die Betonung auf den Nahverkehr und auf die Verkehrsbewegungen im Alltagsleben zu legen ist. Das entsprechende Dokument soll im Juli erscheinen. Im Güterverkehr sind der europäische und der amerikanische Markt in ihrer Größe durchaus vergleichbar. Und was stellt

man fest? In den Vereinigten Staaten gibt es fünf Eisenbahnen der Klasse 1 (class 1 railroad). Ein Vergleich ist noch keine Lösung, aber man kann daraus durchaus ableiten, dass in Deutschland vier oder fünf Güterverkehrsunternehmen von europäischer Ausdehnung Platz hätten. Heute kann ich aufgrund meiner Erfahrung und im Ergebnis meiner Arbeit an dem Gutachten sagen, dass es nur ein Unternehmen gibt, das diese Rolle spielt, und das ist die Deutsche Bahn. Ich bin überzeugt, dass die Strategie ihrer Führungskräfte im Gütertransport richtig ist. Ich sage nicht, dass man trennen oder nicht trennen muss, aber im Güterverkehr ist bei der Kommerzialisierung die richtige Vorgehensweise, in die Logistik zu investieren, international zu agieren, DAX zu kaufen, Lager in China zu erwerben, Partnerschaften mit den indischen Eisenbahnen einzugehen. Das Problem ist jedoch, dass nur die Deutsche Bahn so handelt. Die Gefahr ist nicht die Schaffung eines deutschen Imperiums, sondern die Schaffung eines europäischen Imperiums, von dem keiner profitierte. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass die Deutsche Bahn im Güterverkehr die richtige Strategie verfolgt. Ich wünsche mir sehr, dass sie diese Strategie ausbaut. Die Deutsche Bahn dringt gegenwärtig nicht oder nur sehr vorsichtig auf den polnischen oder französischen Markt vor. Warum? Weil sie ein staatliches Unternehmen ist und die politischen Konstellationen zwischen den Staaten das nicht zulassen. Dieses Problem wird zumindest zum Teil auch dann noch bestehen, wenn das Netz weiterhin zur Deutschen Bahn gehören wird. Wenn Sie die Trennung zwischen Netz und Betrieb in welcher Form auch immer vollziehen, wird die Deutsche Bahn, vor allem nach ihrer Privatisierung endlich die wahren Märkte richtig in Angriff nehmen können. Nur ein Beispiel: Die deutschen Produzenten haben heute ihre Standorte in Deutschland oder in den Staaten Ost- und Mitteleuropas, in Spanien oder Portugal. Jeden Tag verkehren Güterzüge zwischen den verschiedenen Fabriken. Diese Märkte kann die Deutsche Bahn aus den von mir beschriebenen Gründen nicht erschließen. Das Potenzial ist enorm. Ich bin wirklich davon überzeugt, dass Sie durch eine in die richtige Richtung gehende Trennung ein leistungsstarkes und rentabel arbeitendes Güterverkehrsunternehmen schaffen können. Andere werden Ihnen hoffentlich folgen. Noch ein Wort zur Rentabilität. Es stimmt, dass die Margen im Güterverkehr gegenwärtig extrem niedrig sind, aber das Potenzial ist da. Man braucht sich ja nur die Güterverkehrsunternehmen anzuschauen. DHL wurde genannt, andere wurden ebenfalls erwähnt. Das Potenzial ist da, und Margen sind möglich. Ein Unternehmen wie die DB AG müsste alle Verkehrsmittel nutzen, um einen Service auf der Ebene des ganzen

Kontinents und des Subkontinents (Indien, Russland) zu entwickeln. Damit könnte man Arbeitsplätze im eigenen Land schaffen und ein rentables Unternehmen entwickeln. Unter diesen Umständen würde ich persönlich Deutsche-Bahn-Aktien kaufen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Falchi! Diesmal war es richtig? Ich bitte um Verzeihung. So, Kollege Beckmeyer!

Abg. Uwe Karl Beckmeyer: Ja meine sehr geehrten Damen und Herren, das war schon sehr beeindruckend, was Sie ausgeführt haben. Ich will mal mit zwei Prämissen beginnen, weil, sonst kommt man vielleicht zu falschen Schlussfolgerungen. Ich denke mal, erste Prämisse, wir wollen keine Grundgesetzänderung, sondern, es bleibt wie es ist, mit Art. 87e GG. Zweitens: Uns begegnet draußen der Vorwurf, dass Politik möglicherweise die Bahn zerschlagen will. Ich sage an dieser Stelle: Wir wollen sie aber auch nicht verschleudern. Und dritter Punkt als Vorbemerkung: Bei der materiellen Privatisierung haben wir auf Wirtschaftlichkeit aber natürlich auch auf andere, unter anderem verkehrspolitische Ziele zu achten. So, nun kommen wir jetzt eigentlich zu dem Punkt, und das mündet in eine Frage: Ist die Bahn zum jetzigen Zeitpunkt börsenfähig? Und das setzt voraus, was ich gelernt habe, sowohl bei der Anhörung mit den Gutachtern auch wie mit Ihnen, dass es bei der Beurteilung des tatsächlichen Wertes, und da bin ich wieder beim Zerschlagen und Verschleudern, schon los geht. Sie, Herr Prof. Hellwig sagen, schreiben, begründet: Es kann sein, dass der going concern viel geringere Werte hat, als er tatsächlich darstellt, weil, die Gutachter sagen, das ist nur so viel Wert, wie andere dafür bezahlen wollen. Aber viel werthaltiger, und unter anderem auch durch die ständigen Baukostenzuschüsse, die wir in den letzten Jahren in diesen Konzern hineingepumpt haben, natürlich auch Werte entstanden sind. Meine Frage in dem Zusammenhang: Muss man die Börsenfähigkeit, die momentan akut ja hier in Rede steht, unter dem Gesichtspunkt der tatsächlichen Werthaltigkeit und nicht nur der abgeleiteten aus der Bilanz, eigentlich anders bewerten. Und da wollte ich Sie, Herr Prof. Dr. Hellwig fragen und ich denke auch, dass der Herr Prof. Bodack dazu auch in seinem Papier Ausagen gemacht hat, die mich sehr nachdenklich gestimmt haben.

Vorsitzender: Bevor ich Herrn Hellwig und Herrn Bodack bitte zu antworten, will ich den Kollegen nur mal zur Kenntnis geben mit der Maßgabe, dass sich auch keiner übersehen fühlt: Ich habe jetzt nach Herrn Beckmeyer die Kollegen Fischer, Friedrich, Faße, Hermann, Menzner, Blank, Fornahl, Brunnhuber, Hofrei-

ter, noch mal Beckmeyer, der sich vorsichtshalber noch mal gemeldet hat, Vogelsänger und Döring. Ja ich wollte es nur sagen. So, Herr Hellwig!

Prof. Martin Hellwig: Ich sollte vielleicht klar sagen, die Zahlen in dem PRIMON-Gutachten führen, wenn ich die Bewertungsgrundsätze des PRIMON-Gutachtens unterstelle und wenn ich die Bahn als going concern ansehe, nicht zu dem Schluss, das Unternehmen ist nicht börsenfähig. Wir haben eine miserable Rendite auf das, was sie als Kapital ausweisen bis 2002. Wir haben seither zweimal Renditesteigerungen gehabt und alles Weitere beruht auf phantasievoller Extrapolation dieses vermuteten Trends, wobei es gute Gegenargumente gibt, warum das gar kein Trend ist. Könnte es trotzdem an der Börse verkauft werden, wäre meine Antwort, sofern ein Investor sich erhofft, dass er Zugriff auf Vermögenswerte bekommt, die einen sehr viel höheren Wert haben, als der going concern-Bewertung entspricht, die auch bilanzmäßig nicht oder zu niedrigen Werten ausgewiesen sind, ist die Antwort ja. Das ist ja das, was man den so genannten Heuschrecken immer mal wieder vorwirft – wobei ich den Eindruck habe, im letzten Jahr waren die Heuschrecken verpönt, in diesem Jahr sind sie vielleicht wieder etwas populärer – nur, da kommt sofort die Frage, was ist eigentlich ein angemessener Preis für diese Vermögenswerte. Das ist für einen Außenstehenden praktisch nicht zu beurteilen. Dazu müsste im Detail nachgeguckt werden, was ist eigentlich an Vermögenswerten da und welche Veräußerungspotenziale gibt es, ohne dass die Funktionsfähigkeit des going concern zerstört wird.

Prof. Karl-Dieter Bodack: Meine Damen und Herren, bei jeder Bewertung, Bilanzierung gibt es selbstverständlich Spielräume wie ich ein Unternehmen bewerte. Und um solche Spielräume werden wir uns hier sicher nicht streiten können. Das könnten einige Milliarden sein, die bei einem so großen Unternehmen selbstverständlich strittig sind. Hier handelt es sich aber um eine systematische Art der Bilanzierung, und zwar dergestalt, dass sämtliche Anlagen – und das sind die wertvollsten, nämlich die Neubaustrecken – gar nicht in die Bilanz eingestellt werden. Also wir haben es nicht mit einer Bewertung von Vermögenswerten zu tun, ob man die nun in 20 oder 30 oder 10 Jahren abschreibt, sondern es ist hier eine systematische Bilanzierung betrieben, die von vornherein ausschließt, dass der reale Wert bilanziert wird. Denn wenn ich diese Investitionen überhaupt nicht in die Bilanz aufnehme, es handelt sich ja um eine Größenordnung von rund 60 Milliarden €, die aus den rund 100 Milliarden Investition, nach Abschreibung selbstverständlich, an heutigen Werten eingestellt sein müs-

sen. Es handelt sich also um eine Größenordnung von 60 Milliarden €, die nicht in die Bilanz eingestellt sind, die im PRIMON-Gutachten in dem Anhang 2 genannt sind. Die sind schon genannt, aber in einem Anhang nebenbei, die dann in eine Bewertung einfließen. Selbstverständlich sind die nicht unterschlagen, aber die finden Sie so leicht nicht, weil sie auf Seite 468 stehen. Also diese systematische Art der Bewertung ist sicher legitim, ist auch relativ unschädlich, so lange das Unternehmen im Bundesbesitz bleibt. In dem Moment, wo ich aber verkaufe, tritt de facto ein, dass ich diese wertvollsten Anlagen der DB de facto verschenke. Und dies ist außerordentlich problematisch, denn wie wollen Sie das dem Bürger verständlich machen, dass Sie die wertvollsten Anlagen der DB Investoren verschenken, die danach damit verfahren, wie es nach Renditegesichtspunkten kommt, die also Einschränkungen in der Verkehrsbedienung hervorrufen wird, selbstverständlich in deren Ermessen. Und dies sehe ich als wesentlichen Problempunkt. Deswegen halte ich aus meiner Sicht den integrierten Börsengang für ausgeschlossen, weil ein Verkauf zu einem einigermaßen realistischen Wert – das können 70, 80 oder 100 Milliarden sein, darüber brauchen wir gar nicht streiten – die Verkaufserlöse liegen maximal bei 10 Milliarden €, also mitnichten annähernd auch nur im Bereich des realen Wertes der Anlagen der DB.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Bodack! Kollege Fischer!

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ich möchte eine Frage stellen an Herrn Senator Sarrazin und Herrn Prof. Böttger. Und zwar geht es hier um die Frage der Art des Börsengangs. Es war in dieser Woche in der Zeitung zu lesen, dass Herr Mehdorn die Auffassung vertritt, die Zeiten der Volksaktie sind vorbei. Es geht also nur um institutionelle Anleger und jüngst bei einem Besuch in den Golf-Staaten hat er sich schon dort bemüht, institutionelle Anleger in den Golf-Staaten zu interessieren. Ein Investment-Banker hat demgegenüber gesagt, dass ein integriertes Modell deswegen sehr problematisch sei, weil angesichts der Übermacht des Großaktionärs Bund die Gestaltungsmöglichkeiten für institutionelle Anleger sehr gering seien. Das heißt also, wenn der Bund über die Netzinnehabe dauerhaft Mehrheitsaktionär bleiben muss, hat ein Anleger niemals die Chance in der Entwicklung eine mehrheitliche Führungs- und Gestaltungskompetenz zu erreichen. Ich erinnere mich daran, dass der frühere Chef der Lufthansa AG und nächste Aufsichtsratsvorsitzende der Post, Herr Weber, gesagt hat, mich interessieren keinerlei Beteiligungen unter 51 Prozent, bei denen ich nichts zu sagen habe. Und es kommt ja noch hinzu,

dass bei dem Mehrheitsaktionär Bund das Risiko besteht, dass die anderen institutionellen Anleger alle vier Jahre völlig neue Partner haben, weil Wahlen und möglicherweise Regierungswechsel erfolgen und eventuell der Mehrheitsaktionär alle vier Jahre völlig seine Strategie wechselt, möglicherweise oder sicher auch den Personalbesatz im Aufsichtsrat und in Folge dessen wahrscheinlich oder möglicherweise auch in der Managementebene, weil jeder dort seine eigenen konzeptionellen personellen Vorstellungen hat. Das heißt also, ein Mehrheitsaktionär, der niemals konsistent ist und deswegen natürlich für jeden anderen institutionellen Anleger auch in der Kooperation im Unternehmen ein erhebliches Risiko darstellt. Und mich interessiert die Frage an Herrn Senator Sarrazin, weil Sie natürlich auch aus Ihrer Tätigkeit als Finanzsenator und Privatisierungsgeschehen ihre Erfahrungen im Gespräch mit Investmentbankern haben und an Herrn Prof. Böttger, weil Sie im Vergleich der europäischen Privatisierungsbemühungen ja ein besonderes wissenschaftliches Profil haben.

Vorsitzender: Ich erlaube mir einen letzten lenkenden Hinweis, damit es nicht in Vergessenheit gerät, die anderen mögen mir vergeben, aber Prof. Basedow steht nur noch eine Stunde zur Verfügung, während die anderen deutlich länger zur Verfügung stehen. Ich bitte also daran zu denken, wer davon Gebrauch machen will, sollte dieses nicht erst um 14:00 Uhr tun. Und jetzt Herr Sarrazin bitte!

Dr. Thilo Sarrazin: Ja, danke schön! Also wir haben weltweit einen gewaltigen Anlagedruck, weil Triple A-Papiere oder Double A-Papiere, die mehr bringen, ich sage mal 4 Prozent ohne Abwertungsrisiko, extrem knapp sind. Der Euro hat kein Abwertungsrisiko. Papiere eines im Staatseigentum befindlichen Konzerns, welche eine garantierte Rendite haben, von, ich sage mal 5 %, werden immer ihren Markt finden. Da wird das Unternehmen gar nicht mal genau angeschaut. Denn natürlich steht immer der Konzern, auch beim Verkauf von 49 %, unter der vollen impliziten Kapitalmarktgarantie des Bundes. Das wissen wir alle. Darum ist solch ein Papier hoch attraktiv. Und wenn man sich die Zahlen anschaut. Ich habe das mal unterlegt, barwertmäßig, dann ist der Kaufpreis von ca. 7 Milliarden € genau so ein Fünf-Prozent-Papier. Natürlich würde man auf jeder Dienstreise in den Nahen Osten keine Probleme haben, dort vier oder fünf Interessenten an der Hand zu haben. Denn das ist ja für die ein wunderbares Geschäft. Sie leihen sich das Geld an der einen Ecke für vier und an der anderen Ecke geben sie es weg für fünf. Es ist also keine in diesem Sinne unternehmerische Beteiligung, um die es dann geht. Es geht um

ein quasi festverzinsliches Papier, mit impliziter Dividendengarantie, welche über den von Bundesanleihen liegt. Weshalb so.? Das passt ja sehr gut auch zu den übrigen Anforderungen, die ja auch in dem Gutachten kamen, noch besser kamen in dem Papier vom Jahr 2004 von Morgan Stanley, das hat man ein bisschen rausgenommen. Die Investoren erwarten ja vom Staat, vom Bund, einen Zahlungsstrom in das Unternehmen der DB AG, des integrierten Konzerns, von pro Jahr 10 Milliarden €. Und dann gilt, wenn der garantiert ist, und wenn gleichzeitig noch abgesichert ist, dass sich der Bund de facto weitgehend aus der Gestaltung der Investitionsausgaben zurückzieht – das ist ja auch geplant –, dann gibt es genügend Gestaltungsmöglichkeiten im Konzern – vollständig legale –, im Bereich zwischen Unterhalt und Investition und auf anderen Gebieten, um aus dieser staatlichen Garantie von 100 Milliarden € über 10 Jahre auch den Rücklauf des Kapitals für die privaten 7 Milliarden € mit Zinsen darzustellen. Darum, ich würde solch ein Papier, wenn es mir angeboten würde, sofort kaufen. Es kann nichts Schöneres geben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Sarrazin. Herr Böttger!

Prof. Christian Böttger: Ich würde also die Ausführungen von Dr. Sarrazin voll und ganz unterstützen. Wenn ich die Gelegenheit hätte, würde ich natürlich auch sofort solche Aktien kaufen. Vielleicht noch mal ein bisschen vorher ansetzen: Woher kommt das eigentlich? Theoretisch ist es ja so, dass man sagt, die Bahn macht jetzt, weil sie die Pläne doch nicht erreicht, keine Gewinne und dann beschließt die Hauptversammlung, dass eben doch keine Dividende ausgeschüttet werden kann. Ich glaube, gerade da ist dann ein Blick nach England vielleicht mal ganz interessant. Als Railtrack insolvent wurde, da war die juristische Lage relativ eindeutig – Prospekthaftung –, war also sauber, da hätte man sozusagen einfach sagen können, ja Aktionäre, ihr habt leider Pech gehabt. Da sind dann aber genau diese institutionellen Investoren hingegangen und haben gesagt, lieber Staat, Prospekthaftung hin oder her, Tatsache ist, wir haben hier gekauft und drei Jahre später knipst du uns das Licht aus und wenn ihr uns nicht entschädigt, dann erwartet nicht, dass wir uns hier noch weiter an diesem englischen Kapitalmarkt engagieren. Vor diesem Druck hat letztendlich die englische Regierung nachgegeben und hat dann ja außergerichtlich die Aktionäre entschädigt. Ich glaube, dass ist sozusagen noch mal die Vorrede zu dem, was Dr. Sarrazin gesagt hat: Weshalb kommt der Staat nicht raus? Theoretisch, juristisch, aktienrechtlich könnte er rauskommen. Aber faktisch kommt

er nicht raus und darüber hinaus – das geht aus vielen Veröffentlichungen der DB hervor, es geht auch aus dem PRIMON-Gutachten hervor – würden natürlich die Aktionäre weiterhin erwarten, dass sie durch relativ stabile vertragliche Commitments wie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, eine hinreichende Sicherheit erhalten, dass hinreichend Geld in das Unternehmen hereinströmt, um ihre Dividenden dann sicherzustellen.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Böttger. Kollege Friedrich!

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Herren Gutachter. Ich will mich – unabhängig von dem Hinweis des Vorsitzenden – auf Prof. Basedow konzentrieren, weil ich glaube, in der Vergangenheit ist in der Diskussion die europarechtliche und insgesamt rechtliche Situation ein bisschen zu kurz gekommen. Das ist jetzt zugespitzt worden. Zum einen hat die Gutachterlage Booz Allen Hamilton ja gesagt, alle Modelle, die vorgestellt werden, seien europarechtlich machbar. Die Aussage nehme ich zunächst mal zur Kenntnis. Es gab in der letzten Woche dann den Versuch, deutlich zu machen, die EU-Kommission hätte jetzt einem integrierten Börsengang gewissermaßen einen Persilschein ausgestellt, das war zumindest ein Teil der Meinung in den Medien. Sie haben eingangs in Ihrer Stellungnahme anders argumentiert. Ich will da noch mal nachfragen. Sie haben ja auf die schriftliche Stellungnahme hingewiesen, auf Konsequenzen, die sich aus Art. 4 und Art. 14 der Richtlinie 2001/14/EG ergeben, dann, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht wirklich organisatorisch, rechtlich und in seinen Entscheidungen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig ist. Nun ist die erste Frage, wenn ich jetzt sehe, dass die Entscheidungen der Netz-AG investiver Art nicht unabhängig davon getroffen werden, was im Board, in der DB-Holding, dort vom Finanzvorstand entschieden wird. Ist das dann erkennbar oder zumindest ein Problem in der rechtlichen Beurteilung, zu sagen, eine tatsächliche Unabhängigkeit einer Netz-AG als Bestandteil einer integrierten DB-AG sei zumindest angreifbar, weil Chinese Walls, wie es so schön heißt, und eine getrennte Bilanz einer AG, die aus meiner Sicht alleine die Bedingungen der Art. 4 und 14 der Richtlinie 2001/14/EG, aus dieser Sicht so nicht erfüllen? Das ist der erste Teil. Und der zweite Teil, Sie sind ja auch Vorsitzender der Monopolkommission, Herr Prof. Basedow. Die Deutsche Bahn ist heute als Mischkonzern aufgestellt. Da wird außer der Netzbewirtschaftung Verkehr auf dem Netz organisiert, Fernverkehr, Nahverkehr – jetzt wieder vermisch angeboten –, Busverkehr betrieben, ein globaler Logistik-

dienstleister aufgestellt, eine Firma in Amerika gekauft, ein Unternehmen Schenker, dass man schon mal verkauft hatte, über die Mutter Stinnes wieder zurückgekauft. Können Sie uns vielleicht noch mal erläutern, welche dieser Geschäftsfelder dann tatsächlich bei der Bahn mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag im Zusammenhang stehen und welche nicht und ob nicht Gefahr besteht, dass vor dem Hintergrund einer Orientierung, die ja richtigerweise dargestellt worden ist, eines globalen Logistikdienstleisters dann der eigentliche Auftrag der Bahnreform, nämlich mehr Verkehr auf der Schiene zu generieren, eher eine Randpetitesse darstellt und im Endeffekt voll zu Lasten des Steuerzahlers übrig bleibt?

Vorsitzender: Herr Prof. Basedow!

Prof. Dr. Dr. Jürgen Basedow: Vielleicht können Sie mir noch eine Anschlussbemerkung an eine frühere Frage erlauben, da war von den verschenkten Vermögenswerten die Rede. Es wird im Allgemeinen in der Diskussion immer nur auf die neuen Investitionen geschaut. Es wird wenig geschaut auf die Bewertung der Immobilien der Deutschen Bahn AG, die ja häufig in den zentralen Stadtlagen liegen. Die befinden sich seit 100 Jahren, 150 Jahren im Eigentum der jeweiligen Eisenbahngesellschaften. Ich weiß nicht, wie sie tatsächlich angesetzt worden sind in dem Gutachten, aber es ist ganz evident, dass es hier gewaltige Bewertungsoptionen gibt. Und ich vermute, dass die heute sehr niedrig bewertet werden und dass Investoren in das Netz ein sehr großes Interesse daran hätten, diese Immobilien zu erwerben. Sie werden nach den Produktionsprozessen der Bahn, wie sie sich heute darstellen, auch vielfach gar nicht mehr benötigt. Denken Sie an die Gleisfelder zum Zusammenstellen von Zügen. Heute haben wir viel mehr Ganzzugsverkehr als früher. Die werden nicht mehr benötigt. Denken Sie an die Rangierbahnhöfe für Güterzüge, die sind heute größtenteils aus den Städten herausverlagert worden. Denken Sie an die Angleisungen der früheren Bahnpostämter. Die Bahnpostämter sind nicht mehr in den Zentralen – vielleicht gibt es die gar nicht mehr – aber jedenfalls da werden sie nicht mehr benötigt. Also hier gibt es ein erhebliches Versilberungspotenzial, aus dem man wohl schließen muss, dass, wenn eines Tages das rückgängig gemacht werden soll, dass dann der Bund sehr viel Geld in die Hand nehmen muss, weil plötzlich die künftigen Eigentümer sagen werden, oh das ist ja viel mehr wert. Es wird natürlich auch zu städteplanerischen Neuorientierungen kommen, ganze Gleisfelder, da werden neue Stadteile entstehen und das sollte man in diesem Zusammenhang auch bedenken. Entschuldigen Sie, Herr Friedrich, dass ich das noch an-

schließen wollte. Zu der Frage der Unabhängigkeit. Es ist in den maßgeblichen Artikeln der Richtlinie, Artikel 4 und 14 RL 2001/14/EG ausdrücklich gesagt, dass es nicht ausreicht, wenn die Unabhängigkeit in organisatorischer oder struktureller Hinsicht gegeben ist, sondern es heißt dort immer: Organisatorisch, strukturell und in ihren Entscheidungen unabhängig. Das heißt, es wird eine faktische Unabhängigkeit erwartet und das ergibt sich meines Erachtens auch ziemlich deutlich aus dem Annex 5 des englischsprachigen Commission Staff Working Document, [COM (2006) 189 final] was im Zusammenhang mit dem viel kürzeren Dokument der Europäischen Kommission in der letzten Woche veröffentlicht worden ist. Es kommt also auf faktische Unabhängigkeit an. Die Kommission sagt in diesem Anhang 5 eigentlich nur hinsichtlich eines Modells, nämlich des reinen Integrationsmodells, da sagt die Kommission ohne jeden Zweifel: ‚This variant is not compatible with Community legislation.‘ - Diese Variante ist unvereinbar mit der Gemeinschaftsgesetzgebung. Die anderen Modelle werden von der Kommission ebenfalls diskutiert. Da finden sich dann weiche Sätze, die ich so interpretieren würde, dass sie keine abschließende Stellungnahme der Kommission beinhalten, aber durchaus das Risiko enthalten, dass die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt es sich noch überlegt und dann gewisse zusätzliche Voraussetzungen für die Unabhängigkeit verlangt, die bei einer Privatisierung dann vom Gesetzgeber nicht mehr erfüllt werden können, ohne dass er in das private Unternehmen eingreift. Das, meine ich, gilt es zu bedenken. Deswegen habe ich vorhin in meiner Stellungnahme gesagt, von allen Modellen, die im Gutachten diskutiert werden, ist eigentlich nur das reine Trennungsmodell zweifelsfrei mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar. Bei den anderen Dingen – glaube ich – findet ein Denkprozess innerhalb der Kommission statt. Man muss auch sehen, also man kann nicht nur sagen, warum gibt uns die Kommission keine klare Antwort. Man muss sehen, dass die Entwicklung der Gesetzgebung zum Netzzugang natürlich in einigen europäischen Ländern viel weniger weit entwickelt ist, nicht wahr. Es gibt eine Reihe von Staaten, ich glaube Frankreich gehört auch noch dazu, wo dieser Netzzugang eigentlich nicht verwirklicht ist. In dieser Situation wird die Kommission sich davor hüten, jetzt schon sehr viel weiter das bestehende Recht zu interpretieren und vielleicht erst einmal versuchen, eine gewisse Mindestumsetzung der vorhandenen Richtlinien zu erzielen. Ich bin der Auffassung, dass sich dies aber im Laufe der Zeit verändern wird, weil man eben hinter den Richtlinien das Ziel sehen muss, das vom EG-Vertrag vorgegeben ist. Das ist die Herstellung der Dienstleistungsfreiheit im Eisenbahnsektor.

Ich hoffe, dass ich die erste Frage damit hinreichend beantwortet habe. Mischverkehr, das war in erster Linie eine Frage zum Verfassungsrecht und ich schlage vor, dass sich vielleicht auch Herr Kollege Hermes dazu noch äußert. Nach meiner Interpretation des Art. 87e GG bezieht er sich auf ein traditionelles Verständnis des Eisenbahnsektors im Schienenverkehr und nicht darauf, dass die Deutsche Bahn AG als wichtigster Anbieter auf diesem Feld nun auch in anderen Bereichen der Logistik und anderer Verkehrsträger eine besonders aktive Verkehrsversorgung gewährleistet. Das steht außerhalb dieses verfassungsrechtlichen Gebotes.

Vorsitzender: Herr Prof. Hermes, wollen Sie diese Anregung aufgreifen und dazu noch ergänzend etwas sagen?

Prof. Dr. Georg Hermes: Ja, gerne. In der Tat bezieht sich der Gewährleistungsauftrag in Art. 87e des Grundgesetzes auf den Oberbegriff Eisenbahnwesen und von den privatisierten oder noch nicht privatisierten Unternehmen, von denen im Art. 87e GG die Rede ist, wird zunächst einmal ein Engagement in diesem Bereich erwartet. Dazu muss man aber sagen, das Modell, das Art. 87e GG zu Grunde liegt, ist, man kann die Verkehrsunternehmen trennt oder auch en bloc oder auch wie immer vollständig an die Börse bringen und was sie dann machen, ist, um es mal überspitzt zu sagen, dem Grundgesetz völlig egal. Hauptsache, im Wege von Wettbewerb finden sich irgendwo Unternehmen, die es wirtschaftlich attraktiv finden, auf dem von der Netzgesellschaft bereitgestellten Netz attraktiven Fern-, Güter- und Personenverkehr anzubieten. Insofern ist dem Art. 87e GG schon wirklich eine große verfassungsrechtliche Zurückhaltung eigen. Es liegt dieser Vorschrift die Hoffnung oder die Zuversicht zu Grunde, dass Wettbewerb im Eisenbahnwesen zu guten Ergebnissen führt, was nicht für die Netzgesellschaft gilt.

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollegin Faße!

Abg. Annette Faße: Ja, vielen Dank. Ich möchte mit meiner Frage dort gerne anschließen und auch Prof. Dr. Hermes fragen, eigentlich auch Dr. Sarrazin, den ich im Augenblick im Moment aber nicht sehe, jedenfalls nicht an seinem Platz sehe. Vielleicht können wir das aber trotzdem regeln. Wir haben es ja mit sehr vielen Gruppen zu tun. Mit Gruppen, die heute schon ihr Interesse haben oder auch mit Gruppen, die zukünftig ihr Interesse haben werden. Und diese einzelnen Gruppen haben ja schon ihre unterschiedlichen Ziele oder mehreren Ziele. Und so ist es natürlich auch bei Bundestagsabgeordneten und ich möchte mich dabei

eigentlich noch mal auf zwei Punkte konzentrieren: Das erste ist, dass es ja schon ein ganzes Stück ernüchternd ist, an den Aussagen, dass gesagt wird, egal, welches Modell, von dem hehren Ziel mehr Verkehr auf die Schiene könnt ihr euch im Grunde verabschieden. Das Trennungsmodell hätte noch Chancen. Da muss ich mich ja fragen, wofür habe ich eigentlich sehr viel Geld in die Hand genommen, wenn ich da kaum eine Perspektive sehe. Meine Frage als erster Teil, eingebunden dann in die Kombination zum Art. 87e GG, der uns ganz klar Verantwortung überträgt, Rechte, aber damit auch Pflichten und Herr Prof. Hermes, Sie haben ja sehr deutlich gemacht, was wir eigentlich an Kompetenz haben müssten in der Beteiligungsform wie auch nachher an finanziellen Mitteln, wenn wir weiter helfen wollen. Für uns stellt sich schon die Frage: In welcher Form haben wir die meisten Möglichkeiten als Politik im Rahmen der Gesetzgebung, des Grundgesetzes Einfluss zu nehmen auf die weitere Verkehrsentwicklung, aber auch auf weitere Punkte, die Sie, Herr Prof. Hermes, ja besonders angesprochen haben und auch von großer Wichtigkeit dargelegt haben, also auf Aufbau, Unterhaltung, Finanzierung, Wettbewerbsverhalten usw.? Sie haben das so schön aufgezählt. Wie sehen Sie denn wirklich die rechtlichen Möglichkeiten von uns oder sollten wir eigentlich nur noch sagen, wir geben das Geld hin, was im Einzelnen damit passiert, ist eine andere Sache und dann könnte man – ich sage es mal ein bisschen provokativ – auch diese Summe, die ja Anleger gerade reizt, hochgerechnet, einfach mal runterrechnen? Das Ganze hat ja auch etwas mit Haushalt und an der Stelle auch mit politischen Entscheidungen zu tun.

Vorsitzender: Danke. Herr Hermes!

Prof. Dr. Georg Hermes: Die Frage nach der Ausgestaltung des gesamten Modells und die Frage, in welcher Art und Weise kann der Bund am besten seine verkehrspolitischen, seine infrastruktur-gewährleistungspolitischen Einflüsse geltend machen, ist im Grunde ja noch einmal die Frage nach dem gesamten Thema, das heute zur Diskussion steht und nach der Frage, Privatisierung überhaupt. Ich verstehe ihre Frage zunächst so, dass Sie nicht die Option hören wollen oder Sie nicht interessiert, es bleibt alles wie es ist. Also, so lange der Bund hundertprozentiger Anteilseigner des gesamten DB-Konzerns ist, kann er theoretisch mit der Bahn machen, was er will, er ist Alleineigentümer. Wovon wir jetzt sprechen, ist die Frage, welche Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten insbesondere im Hinblick auf die Frage der Netzeigentümerstellung bestehen. Mein Votum zielte im Hinblick auf die Gewährleistungsverantwortung

aus Art. 87e GG in Verbindung mit dem Schienenwegevorbekalt dahin, genau zu überlegen, was die verfassungsrechtlichen Minimalanforderungen sind, die der Bund sich vorbehalten muss und dann noch mal die Betonung, der Bund muss eine Rückholoption haben, und zwar ohne dass dieser Rückholoption in finanzieller, aktienrechtlicher und sonstiger Hinsicht zu hohe Hürden entgegenstehen und er muss im täglichen operativen Geschäft der Netzgesellschaft der maßgebliche Steuermann sein. Das fängt an bei der Sicherung der Wettbewerbsneutralität. Das Grundgesetz will mit dem Schienenwegevorbekalt, also mit der Mehrheitseigentümerstellung des Bundes sicherstellen, dass er in Bezug auf die Schiene im Grunde in etwa dasselbe hat, was er aus dem Straßennetz kennt. Es fahren eben unterschiedliche Transporteure und die können die Straßen alle nach objektiv gleichen Bedingungen benutzen. Das soll die Eigentümerstellung des Bundes auch im Eisenbahnwesen garantieren. Die nächste Frage ist dann die: Kann man aufgrund der Eigentümermehrheitsposition des Bundes von der Netzgesellschaft verlangen, dass sie unrentable Investitionsentscheidungen trifft? Da kommen wir dann in den Konflikt. Der Art. 87e GG sagt nämlich auch, dass die Netzgesellschaft als Wirtschaftsunternehmen zu führen ist. Das heißt, dieses Unternehmen soll nicht auf Dauer unrentabel arbeiten und das führt dann dazu, dass Gemeinwohlbelange beim Schienenneubau, Schienenausbau etc. nicht einfach vom Bund als Eigentümer dieser Gesellschaft abverlangt werden können, sondern diese Belange müssen von außen vertraglich mit dieser Gesellschaft vereinbart werden. Also das, was wir jetzt haben mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das ist durchaus ein tragfähiges Modell. Es kommt dann nur auf die genaue Ausgestaltung dieser Verträge an, auf die Kontrolle, auf die Frage, was passiert genau mit dem Geld, bleibt es auch wirklich in der Netzgesellschaft oder wird davon vielleicht auch mal was finanziert, was direkt mit dem Netz gar nichts zu tun hat. Das sind Fragen, die ich einfach nur so in den Raum stelle. Aber das sind natürlich auch die Fragen, die aus der Sicht des Europarechts spannend sind. Und diese Fragen stellen sich dann natürlich nicht, wenn ich nicht mehr die Netzgesellschaft in einem Konzern habe. Vielleicht zusammenfassend: Also, einfachstes und sicherstes Modell: Privatisierung nur der Verkehrsgesellschaften und Aufrechterhaltung eines hundertprozentigen Anteils des Bundes an der Netzgesellschaft. Das ist das einfachste, sauberste und verfassungs- und europarechtlich sicherste Modell.

Vorsitzender: Herzlichen Dank, Herr Hermes. Herr Sarrazin!

Dr. Thilo Sarrazin: Das sehe ich genauso. Es ist natürlich klar, dass die Bedingungen der Zusammenarbeit zwischen Bund einerseits und Netz oder Netz-AG, Infrastruktur-AG andererseits verbesserungsbedürftig sind und auch fortlaufend weiter entwickelt werden müssen. Aber klar ist auch, dass der Bund sich immer in geeigneter Weise bei wesentlichen Investitionen einen Stichtentscheid holen muss, weil der Umstand, dass ja fast ausschließlich nur noch Zuschüsse vergeben werden, das Anerkenntnis der Tatsache ist, dass sich praktisch alle der Netzinvestitionen im engeren betriebswirtschaftlichen Sinne nicht rechnen, weil sie so oder so unrentable Werte ausweisen, außer ich habe eine einfache Oberbaumaßnahme. Gut, ein ESTW wird man auch noch rechnen können. Danach hört es aber auf. Jeder Ausbau, jede Begradigung, jede Verbreiterung, jede zusätzliche Spur, jede Neubaustrecke ist niemals so, dass sie ihre Kapitalkosten trägt. Damit wird die Belangordnung dieser Dinge auch im betriebswirtschaftlichen Sinne beliebig, weil es dann für die Bahn relativ egal ist, ob sie das eine oder das andere ausbaut. Es ist natürlich gar nicht egal für die Verkehrspolitik und es ist auch gar nicht egal für die regionale Gestaltung. Ich war ja in den 80er Jahren immer verzweifelt, weil alle meine wunderbaren Argumente als Ministerialrat im BMF niemals bei den Abgeordneten verfinden. Die sagten, hör mal, Hannover – Nürnberg – Würzburg oder beispielsweise Köln – Frankfurt, sind phantastische Verkehrszuwächse – bis sich das rechnen muss! Dies hat letztlich nicht interessiert. Und das war auch so richtig, es war eine politische Entscheidung. Man will ein bestimmtes Netz haben. Wir wissen, dass derartige Netze für 100 Jahre und länger liegen, dass sie die Raumgestaltung gewaltig prägen, ohne dass man das genau rechnen kann. Natürlich ist dabei auch immer ein Stück politischer Entscheidung. Wenn es wirklich rechenbar wäre, bräuchte man die Politik nicht. Was hier jetzt passiert mit solch einem Modell, das ist doch Folgendes: Ich will dem Bund nicht zu nahe treten, aber ich habe nicht immer den Eindruck, als ob er heute schon bei der Bahn immer im Aufsichtsrat mit 100 Prozent voll die Macht ausübt. Aber man muss sich einfach die Lebenswirklichkeit vorstellen und ich bin nun groß geworden in der öffentlichen Beteiligungsverwaltung im BMF, in Rheinland-Pfalz, jetzt im Land Berlin. Ich habe das mit zig Unternehmen erlebt – groß und klein. Wenn Sie jetzt einen neunundvierzigprozentigen Minderheitsaktionär haben oder eine Gruppe, die ein ganz klares Ziel verfolgt, nämlich optimierte Kapitalrendite, also maximalen Ausfluss aus dem Unternehmen, was ja ein legitimes Ziel ist. Daneben haben Sie einen starken eigenwilligen Vorstand und daneben einen Aufsichtsrat, wo die Arbeitnehmerseite 50 %

stellt, dann ist es relativ einfach zu sagen, dass die wechselnden Staatssekretäre des Bundes, die diese Tätigkeit wahrnehmen – sie wechseln ja auch häufig, das ist immer so – letztlich de facto auf das Unternehmen kaum einen Durchgriff haben. Das heißt, und das ist ja auch beabsichtigt, dass im integrierten Modell die Gestaltungshöhe über das Netz letztlich vom Staat aufgeheben wird. Nur so ist ja auch zu erklären, dass man sagt, ich kann im integrierten Modell mehr Strecken stilllegen als im anderen Modell. Ja, das ist ja gerade Ausdruck dieser Gestaltungsweise. Und alles, was man dazu sagen kann, ist 1978 und 1979 bei der Diskussion über das optimale Streckennetz unter Bundesverkehrsminister Gscheidle gesagt worden. Das kann man alles nachlesen. Auch im Verkehrsausschuss, im Haushaltsausschuss usw. Darauf muss man sich jetzt gar nicht weiter beziehen. Das heißt, das integrierte Modell impliziert, dass der Bund im Wesentlichen auf denjenigen, der das Geld für die Infrastruktur gibt, reduziert wird. Bei einigen, ganz wenigen Sachen wird er vielleicht noch mitreden können, aber beim übrigen ist er draußen und sonst macht dies auch keinen Sinn vom Modell her. Und das muss man ganz klar sehen.

Vorsitzender: Herr Hauser würde gerne ergänzen.

Norbert Hauser: Ich würde es gerne noch mal so ausdrücken: Je weiter die Entscheidungen von Ihnen, vom Bund weg sind, desto weniger Einfluss haben Sie. Wenn Sie einmal betrachten, wie es im Moment um die Diskussion bezüglich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung steht, dann werden Unterschiede in der Auffassung deutlich. Das Ziel ist, 2,5 Milliarden auf 10 Jahre und bitte machen Sie dann die Augen zu. Weg in eine Black Box. Sie haben damit nichts mehr zu tun. Nun sagt zunächst mal der Bund, also weißt du, liebe Bahn, bevor wir so weit gehen, sag doch mal, was du denn tust mit deiner Instandhaltungsverpflichtung und leg uns mal deinen Instandhaltungsbeitrag vor und fest. Und da sagt die Bahn, das tut mir leid, das kann ich nicht. Zunächst einmal weiß ich ja gar nicht genau wie der Zustand ist und im Übrigen habe ich hier ausgesprochene Rationalisierungspotenziale. Und die lass ich mir natürlich nicht wegnehmen. Ich garantiere dir, Bund, doch nicht mehr in der Instandhaltung als ich bringen muss, bevor ich nicht genau weiß, wie viel Rationalisierungspotenziale ich ausschöpfen kann. Und im Übrigen geht dich das nichts an, das ist nämlich eine unternehmerische Entscheidung. Aber du legst dich hinsichtlich der Ersatzinvestitionen auf 2,5 Milliarden fest. Frage: Rationalisierungspotenziale Null oder wie sieht es aus oder gibt es sie, man möchte es nur nicht offen

legen? Und außerdem, weißt du, wir wissen ja noch nicht, was nach 10 Jahren der Laufzeit der LuFV passiert. Also eine Anschlussvereinbarung hätten wir schon ganz gerne, denn was soll der Investor damit tun, wenn nach 10 Jahren Schluss ist? Dann können wir natürlich sagen, genau so wie man es bei den Beamten sagt, dann kippen wir dir das alles vor die Tür und dann sieh mal zu, wie du damit fertig wirst. Also, das hätten wir schon gerne, aber mit dem Wert, das gucken wir uns dann mal nach 10 Jahren an, zu dem du es dann gegebenenfalls zurücknehmen musst. Aber eines sagen wir dir heute schon, einen Inflationsausgleich auf die 2,5 Milliarden, den hätten wir gerne. Und dann sagen wir dir noch was. Wenn der Bund sagt, na ja, aber jetzt würde ich ja doch ganz gerne mal wissen, ob und wie du die 2,5 Milliarden einsetzt, ob du sie auch ordnungsgemäß einsetzt, ob du damit auch tatsächlich das tust, was wir da unterstellen, was wir als Ziel haben, dann sagt er: Na ja gut, dann machen wir Qualitätskennzahlen. Wie die Qualitätskennzahlen aussehen, wie die Parameter aussehen, da unterhalten wir uns dann auch noch mal darüber. Das Eisenbahnbundesamt darf da zwar reingucken (das Eisenbahnbundesamt hat in der Vergangenheit gelegentlich reingeschaut und hat gesehen, dass bei weitem nicht alle Mittel so ausgegeben worden sind, wie es hätte sein sollen und es sind dann ja auch allein von den Zinsen her 276 Mio zurückgefordert worden wegen Mitteln, die nicht ordnungsgemäß ausgegeben worden sind.) Also das Eisenbahnbundesamt kann da noch reinschauen, aber ansonsten legen wir dir ein Testat von einem Wirtschaftsprüfer vor und wenn der Wirtschaftsprüfer sagt, jawohl, die Mittel sind in Investitionen geflossen, dann ist die Sache für dich erledigt. Also Zuwendungsrecht ist am Ende, Bund, da guckst du Parlament, da guckst du auch nicht mehr rein. Und wie sieht es dann mit diesen Kennzahlen aus? Da fährt ein theoretischer Zug durchs Land. Und dieser theoretische Zug fährt auf, na ja, also sagen wir mal auf theoretischen Gleisen. Bei Neubaustrecken ist es kein Problem. Da wissen sie genau 180 km, 260 km, 230 wie auch immer und da können sie es genau ausrechnen. Aber wie sieht es denn im Bestandsnetz aus? Da sagt man, na ja, also ursprünglich sollte mal 180 haben, aber das hat es heute nicht. Und jetzt frage ich Sie. Wer untersucht von Ihnen und wer untersucht überhaupt – solange eben dieser Instandhaltungsbericht nicht da ist –, wer untersucht denn, welche Geschwindigkeit tatsächlich heute auf diesem Netz gefahren werden kann? Und jetzt will ich ja gar nicht boshaft sein, aber, wenn ich ein Interesse daran hätte – und die deutsche Bahn muss das Interesse haben –, dann rechne ich mich doch nicht gut, sondern dann rechne ich mich erst einmal schlecht. Dann fahre ich doch

lieber erst einmal mit 120 auf der Strecke, auch wenn ich eventuell 130 oder 140 fahren könnte und verkaufe Ihnen dann hinterher nach den Kennzahlen die Erfolge, indem ich sage: Guckt mal, bei unseren Kennzahlen hatte ich auf der Strecke 120 und jetzt habe ich schon 125 geschafft. Und im nächsten Jahr schaffe ich 130 und dann 140 und dann kannst du mal sehen, wie erfolgreich ich bin. Was ich damit sagen will, ist, die Entscheidung liegt letztlich bei Ihnen. Entweder Sie geben die Sache ab und verlieren Ihren Einfluss mit den Grenzen, die ja hier von Professor Basedow und Professor Hellwig und Professor Hermes dargestellt worden sind nach dem Art. 87e GG oder Sie tun das nicht und sagen, wir wollen die Verantwortung und die letzte Entscheidung über diese Dinge behalten. Und dann können Sie nur noch trennen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollege Hermann, lange gewartet und jetzt doch.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank. Ich möchte gerne auch noch ein paar Vorbemerkungen machen und dann das Augenmerk noch mal auf die Frage, wem gehört das Netz und was bedeutet es, wenn es z.B. teilweise mit verkauft wird, richten. Und zwar haben ja verschiedene Gutachter heute gesagt und übrigens auch im Bahn-Gutachten ist es ja auch so zum Tragen gekommen, dass herausgekommen ist: Beim integrierten Modell lässt sich das leichter, Effizienz steigernd ausrichten, d.h. bezogen auf Strecken, die Rendite trüchtig sind, die erhält man und die anderen nicht. Das war ja auch übrigens das Argument, was im geschwärzten Teil des Gutachtens die Bahn freundlicherweise bekannt gegeben hat. Meine Frage an Herrn Prof. Hellwig und Herrn Schaaffkamp: Wie schätzen Sie dieses Potenzial ein, wenn das Netz teilprivatisiert wird hinsichtlich seiner Entwicklung und der Gestaltungsmöglichkeit der Politik bei der Entwicklung des Netzes. Ist es nicht zwingend, dass das Netz renditeorientiert betrieben werden muss, wenn es teilprivatisiert ist? Und andersherum gefragt: Ermöglicht ein getrenntes Modell eine politische Gestaltung, die auch dem Verfassungsauftrag Netz in der Fläche gerecht wird, also eines umfangreichen Netzes, was auch einen dauerhaften Verkehr in der Fläche ermöglicht? Letztlich steckt dahinter ja auch die Frage: Ist die Netzentwicklung nicht entscheidend für den Verkehr auf der Schiene und ist damit auch ein entscheidender Vorteil beim getrennten Modell zu erkennen, der da lautet: mehr oder weniger Schienenverkehr? Das ist ja das Hauptziel der Bahnreform gewesen. Ich erkenne nicht – wie es zum Teil gesagt wird –, dass sich da alle Modelle ähnlich sind. Sondern es ist doch sehr entscheidend,

wem das Netz gehört, wie es sich entwickelt und was es für den Verkehr bedeutet.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Natürlich spielt es eine erhebliche Rolle. Ich glaube eine Schwierigkeit bei dieser Diskussion „Mehr Verkehr auf die Schiene“ liegt darin, dass Trade-offs, die darin liegen, nicht berücksichtigt werden. Möglicherweise ist es nicht einfach die Frage „Mehr Verkehr oder weniger Verkehr“, sondern möglicherweise ist es auch die Frage „Welcher Verkehr“? Und da kommen die Unternehmensinteressen ins Spiel und auch die politischen Interessen müssen letztlich abgewogen werden. Konkretes Problem: Wenn ich eine bestimmte lange Strecke habe, gibt es bei gleichzeitiger Nutzung zwischen Fernverkehr und Ferngüterverkehr Koordinationsprobleme, weil diese Züge mit deutlich unterschiedlichen Geschwindigkeiten laufen. Wer bekommt die Priorität? Die Ausdünnung des Fernverkehrs, die ist sowohl im PRIMON-Gutachten als auch von verschiedenen Gutachtern festgestellt worden, hat natürlich auch sehr viel mit den Anreizen für das Unternehmen Deutsche Bahn zu tun, die im Fernverkehr deutlich niedriger sind, zum einen, weil anders als beim Nahverkehr der Steuerzahler hier nicht so ins Spiel kommt, zum anderen, weil diese Konkurrenz Fernverkehr, Güterverkehr – ich erlebe das also unmittelbar auf der Heimstrecke zwischen Mannheim und Bonn – zu einer Änderung der Planungen geführt hat. Diese Art von strategischem Interesse des Unternehmens, also jetzt der Transportgesellschaft, wird sich natürlich im Rahmen eines Konzern-Verbundes auch auf die strategische Planung der Netzgesellschaft auswirken. Da werden Prioritäten gesetzt. Meines Erachtens ist ein Teil dieser Prioritäten ein politisches Anliegen, was die Interpretation des Allgemeinwohls in der Formulierung der Verfassung unmittelbar berührt. Das ist im integrierten Modell meines Erachtens von Seiten der Politik nicht richtig wahrzunehmen. Die Aussage, der Bund im Aufsichtsrat kann es nicht und sollte es auch gar nicht, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nach Vorstellungen der Deutschen Bahn AG und nach Vorstellungen der eventuellen Investoren – so wie das PRIMON-Gutachten sie beschreibt – würden die Möglichkeit der Mitsprache hier auch wegnehmen.

Christoph Schaaffkamp: Ich würde das aus wirtschaftlicher Sicht noch mal ergänzen. Die Gestaltungsmöglichkeiten der Politik in einem integrierten Bahnunternehmen gegenüber dem Aufsichtsrat halte ich für – vorsichtig gesagt – sehr begrenzt. Das betrifft zum einen das, was Herr Hauser schon angesprochen hat. Wenn man sich auf den Entwurf der LuFV bezieht, steckt da faktisch eine unwiderrufliche Abgabe der Entscheidungskompetenz drin. Was bei

Ihnen bleibt, ist, dass Sie 2,5 Mrd. pro Jahr zahlen und dass Sie faktisch keine Kontrolle über die Netzentwicklung haben und nicht nur im Großen, auch im Kleinen – also ein ganz zentraler Punkt –, dass es auch keine Kapazitätskennziffern gibt. Was passiert denn, wenn der hier Weichen, Ausweichgleise usw. herausnimmt? Die Strecke kann immer noch mit 130 befahren werden, um im Bilde zu bleiben. Aber leider passen keine Konkurrenten mehr mit rauf oder keine zusätzlichen Züge. Das ist das, was als Problem in jedem Fall da bleibt. Dazu kommt – und das halte ich für hochproblematisch –, dass eine solche Vereinbarung, wenn ich will, dass ich sie tatsächlich wirksam praktizieren kann, wohl kaum von demjenigen, der dadurch begünstigt wird, entwickelt werden sollte. Sondern normalerweise würde ich meine Ziele vorgeben, diese in einen vernünftigen Vertrag übersetzen und dann den Vertrag verhandeln und nicht umgekehrt. Wenn ich mir jetzt das Ganze vorstelle, nicht mit einem hundertprozentig staatlichen Unternehmen, sondern mit einem Unternehmen, an dem ein privater Investor eine nennenswerte Minderheitsbeteiligung hat – und gerade bei einem institutionellen Investor: Es ist völlig klar und legitim, dass dieser Investor ein Primat hat, das ist Rendite. Das schafft mir erst einmal Gestaltungsräume einfach dadurch, dass er schon vertraglich nicht vernünftig reguliert ist und da fällt auch das auseinander, was im Entwurf heute steht und was als Anforderung in der PRIMON-Studie formuliert ist, was wesentlich weiter geht. Aber auch das würde ich für faktisch unzureichend halten. Meines Erachtens haben Sie in der Situation in der Sie a) keine Transparenz haben, weil Sie auch nur annähernd die gleichen Kenntnisse über Netz und Zustand und Kapazität haben können, wie sie die Deutsche Bahn AG als Betreiberin hat. Das heißt, es gibt hier schon massives Gestaltungspotenzial auch bei den Kosten, also bei den Input-Faktoren. Zum Zweiten gibt es immer die Ausweichmöglichkeit, dass Sie ja beim Netz ein Interesse der Daseinsvorsorge haben. Das heißt, was passiert denn, wenn Sie einen bestimmten Netzzustand haben wollen und die Deutsche Bahn AG sagt Ihnen, das geht aber nicht mit den 2,5 Mrd.? Sie sind tatsächlich erpressbar dabei. Das Erpressungsrisiko ist umso größer, als – jetzt spiele ich einfach mal nur ein Szenario durch, was es in der Realität in Neuseeland gegeben hat – als man Erträge natürlich auch dadurch maximieren kann, dass man erst einmal weniger oder zu wenig investiert, am Ende dieser Investitionsstau zum Problem wird und dann kann man natürlich zu Ihnen gehen und sagen, lieber Mehrheitsaktionär, lieber Bund, liebe Politik, ich habe da ein Problem, entweder wir legen einen großen Teil des Netzes still oder du kommst mit deutlich mehr Kohle rüber. Das ist letztlich eine Soziali-

sierung der Risiken zu 100 % bei Ihnen, aber eine vorherige Privatisierung der Gewinnpotenziale aus öffentlichen Mitteln. Letzter Punkt, und das ist letztlich das, was ich wirklich als Kern sehe, die Komplexität dessen, was da passiert, ist nicht über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung beherrschbar. Sie ist auch nicht mit Blick auf den Wettbewerb durch eine Regulierung beherrschbar. Plastisch können Sie sich angucken, welche Probleme Sie heute in der Stromregulierung haben. In der Stromregulierung regulieren Sie nur den Stromtarif. Wenn Sie sich ein komplexes technisches System mit Synergien/strategischen Potenzialen und einer derart großen Komplexität an einzelnen Themen vorstellen, frage ich mich, wie wollen Sie da eine wirksame Regulierung eines von privatwirtschaftlichen Renditeinteressen getriebenen Infrastrukturkonzerns hinbekommen? Erhebliche Zweifel, dass das funktionieren kann!

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Bodack wollte ergänzen.

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: Vielleicht darf ich noch eine ergänzende Bemerkung dazu machen. Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren zahlreiche Überholungs- und Kreuzungsbahnhöfe abgebaut. Völlig legitim aus ihrer Sicht, weil sie sagen, die brauchen wir nicht, warum sollen wir Weichen und Gleise in Stand halten. Wenn jetzt ein Dritter kommt, der einen Güterzug über eine solche Strecke fahren will, dann ergeben sich oftmals unnötig lange Fahrzeiten, die einfach sehr unwirtschaftlichen Einsatz erfordern, wenn der für 100 km 5 oder 6 Stunden im Güterverkehr unterwegs ist, dann kann er keinen vernünftigen Preis mehr machen, also ist da der Wettbewerb ausgeschlossen. Die Deutsche Bahn hat auch über 1000 Bahnhöfe en bloc verkauft. Die Kommunen, die jetzt in diesem Bahnhof irgend etwas entwickeln wollen, die sehen sich irgendeinem Investor gegenüber, der sagt, ich habe hier einen Shop oder von mir aus auch einen Porno-Shop oder irgend etwas, der mir viel mehr zahlt, als ihr für euer Jugendzentrum oder irgendetwas, also kriegt das der Betroffene. Die wirtschaftliche Verfügung über das Grundvermögen, über die Gleise, die Strecken, führt dazu, dass es eben weniger Verkehr auf der Schiene geben kann, das ist ganz natürlich, weil der Betreiber nach seinen Gesichtspunkten wirtschaftlich optimiert. Sie müssen entscheiden, ob Sie so etwas wollen, denn de facto werden wir mit diesem Verfahren immer weniger Verkehr auf die Schiene bekommen, als wir es in der Vergangenheit hatten.

Vorsitzender: Jetzt muss ich noch mal Frau Menzner sagen.

Abg. Dorothee Menzner: Ja, danke. Sehr verehrter Herr Gutachter, ja, liebe Kolleginnen und Kollegen. Eine Vorbemerkung, es ist vorhin schon mal angesprochen worden: Was wir als Entscheidung zu treffen haben, ist von weitreichender Bedeutung und ich würde formulieren, sie muss von einer Nachhaltigkeit geprägt sein, und zwar nicht nur wie häufig benutzt im ökologischen Bereich, sondern auch ökonomisch und sozial nachhaltig. Das als Vorbemerkung. Und dann hätte ich eine Frage an Prof. Basedow und an Prof. Bodack, und zwar möchte ich mit einem Zitat aus einer Zeitung, die nicht im Verdacht steht, der Fraktion der LINKEN irgendwie politisch nahe zu stehen, einsteigen. Und zwar zitiere ich aus der Financial Times Deutschland von gestern. Da ist ein längerer Artikel, sicherlich haben den manche von Ihnen gelesen, zur Frage der Bahnprivatisierung und die kommen abschließend zu folgender Aussage, ich zitiere: ‚Die Verkehrsinfrastruktur ist für die Wohlfahrt und Wirtschaft eines Landes zentral und deshalb eine staatliche Aufgabe. Sie an die Börse zu delegieren, ist keine gute Idee.‘ Meine Frage: Gibt es aus Ihrer Sicht einen Plan B? Wir hatten das vorhin schon mal angesprochen. Es wird nur noch diskutiert „Wie an die Börse?“ aber gibt es aus Ihrer Sicht einen Plan B und wie könnte er aussehen, wenn wir hier gar keinen Börsengang beschließen? Was wäre die Perspektive, was wären die Auswirkungen aus Ihrer Sicht? Vielleicht könnte Prof. Bodack als jemand, der 30 Jahre bei der Bahn Mitarbeiter war, auch noch mal das aus Mitarbeiter-sicht, aus Innersicht der DB noch mal beleuchten? Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner. Herr Prof. Bodack.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Ja, die Perspektive. Vielleicht darf ich mit der letzten Frage beginnen. Die Perspektiven, die ich aus meinen Erfahrungen bei der DB sehe sind tatsächlich die, dass mehr Verkehr auf der Schiene nur durch eine bessere Leistungsfähigkeit der Bahn ermöglicht wird. Das heißt, die Qualität der Angebote, die Kundenorientierung muss verbessert werden, dann werden auch mehr Kunden Bahn fahren. Die Länder, die mehr Bahnverkehr haben, gemessen an den Einwohnern, zeigen das. Wenn Sie die Schweiz sehen, die haben einen etwa doppelt so dichten Fahrplan, die fahren nach Halbstundentakt, wo wir nur Stundentakte haben. Die haben einen ganz einfachen Zugang. Die haben einen Preis. Es gibt gar keine Differenzierung, keine Vorbestellfristen, keine Zuschläge und nichts, da geht man an den Schalter, kauft ein Ticket. Viele Schweizer haben überhaupt ein Generalabonnement, das man recht preiswert erhält, wo man täglich Bahn

fahren kann und auf den Bahnsteig geht. Die zeigen uns ja, wie das geht. Und bei der Deutschen Bahn gab es diese Ansätze Ende der 80er Anfang der 90er Jahre. Dort hatte man durch Kundenorientierung deutliche Fahrgastzuwächse, damals hatte die Bundesbahn 3-4% Fahrgastzuwachs pro Jahr, der aber 1994 abgebrochen ist. Man sollte sich mal fragen, warum das so war. Wesentlich beigetragen hat zum Beispiel das Inter-Regio-Netz. Das Inter-Regio-Netz hat zum Schluss 68 Millionen Fahrgäste pro Jahr und 1,3 Milliarden DM Umsatz. Die Deutsche Bahn hat dieses Netz liquidiert, weil es auf einer Reihe von Strecken Verluste hatte, da hat man das Angebot beseitigt. Das ist offensichtlich nicht marktgerecht. Es fahren ja mehr Fahrgäste im Inter-Regio als im Inter-City und ICE. Die hat man jetzt auf den ICE verwiesen. Sie zahlen 30 % mehr Fahrpreis und dabei sind etwa 30 % der Kunden auch verloren gegangen, wie wir das als Verkehrswissenschaftler wissen. So, das wäre also der erste Schritt, dass man fragt: Welche Management-, welche Unternehmenskultur, welche Marktorientierung praktiziert die DB? Es wäre legitim von Seiten des Eigentümers zu hinterfragen, woran es liegt, dass eine offensichtliche Behördenbahn mit allen Restriktionen, mit miserablen Zustand des Netzes mehr Fahrgäste im Fernverkehr hatte als die DB mit ihren ganzen Neubaustrecken. Das sollten Sie wirklich mal kritisch hinterfragen. Die Alternativen zu dem Börsengang, die die gleichen Ziele erreichen: Erstens: Mehr Verkehr auf die Schiene, darüber habe ich gesprochen. Das zweite Ziel: Die Sanierung des Bundeshaushaltes. Meine Damen und Herren, es gibt für jedes Neubauvorhaben, das jetzt geplant ist, Alternativen, die weniger als die Hälfte der Mittel fordern. Warum kommen nicht die Neubauvorhaben auf den Prüfstand und werden daraufhin untersucht. Ich nenne da Stuttgart 21. Die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, die Strecke Ebensfeld – Erfurt. Dort gibt es sehr viel preiswertere Alternativen, ich sage mal die Größenordnung mit 50 % Kosten und 90 % des Nutzens. Und hier würde jeder vernünftige Unternehmer sagen, das prüfen wir jetzt mal. Das wäre Ihre Aufgabe, der de facto Eigentümer oder Sie als Eigentümer könnten den Planer dazu zwingen, diese Alternativen zu prüfen. Ich verspreche Ihnen, dass Sie damit bis zu 10 Milliarden € Einsparung in den zukünftigen Bundeshaushalten dadurch gewinnen, dass Sie hier Alternativen prüfen. Sie brauchen damit die Deutsche Bahn gar nicht zu verkaufen. Sie können den gleichen Haushaltseffekt erzielen, wenn Sie kritisch die Planung hinterfragen und die Verwendung der Bundesmittel darauf konzentrieren, wirklich Nutzen zu stiften. War das Ihre Frage?

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Bodack. Herr Prof. Basedow!

Prof. Dr. Jürgen Basedow: Ja, Sie fragen nach dem Plan B. Ich glaube, der ist hier schon angekommen. Das Netz einschließlich der damit verbundenen Entscheidungen über Trassenvergabe, Festsetzung von Benutzungsgebühren und dergleichen bleibt beim Bund und man schaut danach, inwieweit man einzelne Transportunternehmen der Deutschen Bahn AG privatisieren kann. Ich halte einen Wettbewerb im Netz zwischen solchen privatisierten Bahngesellschaften und anderen nichtstaatlichen, ausländischen – aber wir haben ja auch in Deutschland einige private Gesellschaften – durchaus für möglich und Erfolg versprechend. Die Frage ist immer wieder angekommen: Wie können wir eigentlich sicherstellen, dass sich das Netz so entwickelt – ich glaube, Herr Hermann hat davon gesprochen –, wie es die Transportgesellschaften brauchen? Es ist die Frage nach den Verbundvorteilen. Ich könnte mir vorstellen, dass man in dieser staatlichen Netzverwaltung oder staatlichen Netzgesellschaft Gremien installiert, in denen die Nutzer dieses Netzes ihre Wünsche an die Fortentwicklung des Netzes artikulieren können. Das wäre noch zu entwickeln, aber denkbar ist so etwas und da wäre es dann auch möglich, diese Wünsche auszuartikulieren gegen politische Gestaltungswünsche, die Sie ja, glaube ich, das zeigt die große Resonanz dieser Anhörung, auch in Zukunft haben wollen und haben müssen. Sie können sich auch nach Europarecht, nicht nur nach Verfassungsrecht, dieser politischen Gestaltungsaufgabe nicht begeben. Art. 7 der Richtlinie 91/440/EWG sagt, die Mitgliedsstaaten treffen gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft die zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen. Und dann geht es so weiter und das impliziert auch eine gewisse Finanzierungsverantwortung. Dieser politische Verantwortung, derer können Sie sich selbst gar nicht begeben und deswegen sollte man gleich, glaube ich, Mechanismen entwickeln im Rahmen eines solchen Planes B, in dem die politische Verantwortung fortbestehen kann und gleichwohl Wettbewerb im Netz ausgetragen werden kann.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Basedow. Ergänzungsfrage? Lasse ich ausnahmsweise zu.

Abg. Dorothee Menzner: Ich hätte an der Stelle noch eine Ergänzungsfrage. Sie machen deutlich, dass Sie es sehr positiv sehen würden, wenn es Wettbewerb im Anbieten von Verkehren gäbe. Das gibt es ja zumindest in

zwei Bereichen bereits, nämlich im Güterverkehr und im Personennahverkehr. Wieso sehen Sie mögliche Effekte zumindest bei einem Teilbörsengang dann noch gegeben? Der Börsengang im Trennungsmodell ist ja nicht Grundvoraussetzung, dass man diesen Wettbewerb haben kann, den haben wir ja bereits.

Vorsitzender: Prof. Basedow!

Prof. Dr. Jürgen Basedow: Die Wettbewerbssituation in den beiden Märkten, die Sie angesprochen haben, ist sehr unterschiedlich. Im Güterverkehr entwickelt sich tatsächlich ein Wettbewerb im Netz, im Personennahverkehr ist es eher ein Wettbewerb um den Markt, der in regelmäßigen Abständen wieder ausgetragen wird. Das muss man, glaube ich, als zweitbeste Lösung für den Wettbewerb betrachten, wahrscheinlich gibt es keine bessere. Aber deshalb glaube ich, sollte man das im Augenblick besser außer Betracht lassen. Woher rührt die Erwartung, dass der Wettbewerb im Netz etwas bringt? Ich schließe mich da an die Ausführungen von Herrn Falchi an, der ja deutlich gesagt hat, dass solche Netzgesellschaften, die dann auch über die nationalen Grenzen hinaus greifen, unter Umständen Verkehrsangebote realisieren können, die heute in der Zusammenarbeit der Bahn allergrößte Schwierigkeiten bereiten. Wir haben das auf einzelnen Strecken erreicht: Rotterdam – Genua, solche Verkehrskorridore, aber man kann sich hier Dinge vorstellen, die wirklich weit in die erweiterte Gemeinschaft hinein reichen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Bodack noch zur Ergänzung?

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Vielleicht darf ich zum Fernverkehr noch etwas ergänzen? Sie haben zum Nah- und Güterverkehr etwas gesagt. Wenn Sie eine Fernverkehrslinie in Deutschland betreiben wollen, kaufen 5, 6 oder 7 ICE-Halbzüge und bauen eine Werkstatt, müssen Sie 100 Mio. € investieren. Ich nenne mal Größenordnungen. Mit diesen Zügen können Sie 50 Mio. Umsatz schaffen, wenn Sie denn wirklich konsequent fahren und das Potenzial dieser Strecke voll abschöpfen. Nehmen wir mal eine mittlere belastete Strecke. Dann müssen Sie, um 8 % Kapitalrendite zu erzielen, 16 % Umsatzrendite erzielen. Und dies bei einer Abschreibungszeit der ICE-Züge von mindestens 12, in der Regel 20 Jahre. Dies ist in Deutschland ausgeschlossen. Ich habe eine englische große Bahngesellschaft beraten, ob Sie in Deutschland im Bahnverkehr eine Inter-Regio-Linie übernimmt, die die DB aufgibt. Es ist völlig ausgeschlossen, dass diese Gesellschaft, die operativ in England Gewinn macht, in Deutschland hier einsteigt. Es ist völlig ausgeschlossen. Die sagen: Sind

Sie verrückt 100 Mio. zu investieren. Wir wissen gar nicht, ob wir nächstes Jahr noch einen vernünftigen Fahrplan kriegen. Vielleicht sind Bauarbeiten an der Strecke, vielleicht muss ein Stück gesperrt werden, vielleicht ist da Priorität der Verkehre, vielleicht fahren wir in 35 Jahren gar nicht mehr und wir stehen mit Zügen. Diese Züge sind ja speziell auf Deutschland auszurichten und so wie sie sind, im Ausland nicht ohne weiteres zu betreiben. Sie müssen sie ganz wesentlich umbauen, wenn Sie mit einem ICE in irgendeinem anderen Land in Europa fahren wollten. Dies ist also nach der gegebenen Lage ausgeschlossen, wirklich ausgeschlossen, dass ein Fernverkehrsbetreiber unter den heutigen gesetzlichen Umständen ins deutsche Netz einsteigt. Die Touristik Union International, die ich beraten habe, in Einführung des TUI-Ferien-Express hat Trassenpreise von unter 1 DM pro Zugkilometer bezahlt. Die Deutsche Bahn hat die Züge der TUI gewartet - gegen Berechnung selbstverständlich -, hat die Lokomotiven gestellt, Stationsgebühren wurden gar nicht erhoben - damit konnte die TUI 15 Jahre lang mit gutem Erfolg einigermaßen kostendeckend fahren. Sie hat sofort den Betrieb eingestellt, als die Deutsche Bahn AG begann, die Kosten richtig zu berechnen. Völlig ausgeschlossen weiter zu zahlen.

Vorsitzender: Kollegin Blank!

Abg. Renate Blank: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich mache zuerst eine Anmerkung, die ich von den Ausführungen der Sachverständigen entnommen habe. Dass bei einem Börsengang mit Netz die Investoren zu Lasten des Steuerzahlers verdienen und als Zweites, die stillen Reserven, die auch vom Steuerzahler erbracht wurden im Laufe der vergangenen Jahre, die würden wir auch weiter verschenken. Mancher Konzern würde sich wünschen, wenn er bei einem Börsengang so viel Unterstützung des Staates erhalten würde. Dies als Vorbemerkung. Meine Fragen an Herrn Dr. Sarrazin und an Herrn Hauser gehen in die Richtung Herr Dr. Sarrazin: Herr Prof. Basedow hat ja eingangs erwähnt, dass wir ca. 20-30 Mrd. an Netz verschenken würden. Die Zahl habe ich, glaube ich, noch in Erinnerung. Und Herr Dr. Sarrazin, ich gehe mal davon aus, dass es vielleicht sogar noch mehr als 20 - 30 Mrd. sind, denn das Netz hat derzeit in etwa einen Wert von 130 Mrd. Ich rede jetzt nicht von der Wiederbeschaffung, sondern nur von der Anlage. Wenn ich dann 49 % verkaufe und ich Erlöse dann für den Bundeshaushalt eventuell nur Null oder allerhöchstens nur 4 Mrd., dann verschenke ich meines Erachtens mindestens 50 Mrd. an aus Steuerzahlermitteln erbrachten Geldern an Investoren oder an Banker usw.. Stimmen Sie mir da zu? Und die

zweite Frage ist: Wir haben schon das Risiko bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von 2, 5 Mrd. pro Jahr. Die Frage dann an Herrn Dr. Hauser: Der Haushalt gibt es ja nicht her, dass wir über 10 Jahre haushaltsmäßig 2,5 Mrd. per anno absichern. Was passiert aber dann, wenn bei einem Börsengang mit Netz die Infrastrukturqualität unter dem Renditedruck des Kapitalmarktes leidet? Es ist ja schon ausgeführt worden und Herr Schaaffkamp hat es ja erwähnt, dass dann Stilllegungen drohen. Aber ist dann auch die Gefahr, dass der Bund das Schienennetz in einem maroden Zustand auch wieder zurücknehmen muss, um Geld einzuführen. Und mit anderen Worten, zeigt es, dass diese 2,5 Mrd. nicht ausreichen: Was kann denn darüber hinaus noch passieren?

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Sarrazin!

Dr. Thilo Sarrazin: Der Kapitalmarkt kalkuliert keine Kosten, er kalkuliert Erträge. Ich habe ja nun in Berlin zahlreiche Wohnungen verkauft. Es hat nie jemanden interessiert, was wir mal dafür ausgegeben haben im sozialen Wohnungsbau. Es hat interessiert, was die Mieten sind, wie der Bestand ist, Leerstände usw. und danach wurde gerechnet. Das ist auch so vollständig legitim. Und ich habe es Ihnen an den Zahlen eingangs gezeigt. Auf eine Aussage kommt man sowohl mit den Zahlen, die ich jetzt etwas verändert aus dem Gutachten entnehme wie auch aus dem Gutachten selber: Das Netz selber hat keinen Marktwert - Punkt. Das heißt, Investoren wissen, dass das Netz als solches zwar, dafür dass man darauf fahren kann, notwendige Bedingung ist, es bringt aber für sich keine Erträge, es kostet nur Geld. Deshalb ist es ähnlich wie der Verkauf des Kölner Doms. Der Kölner Dom hat natürlich einen Wert. Wenn die Kirche sagt, wir sind pleite, Kirchensteuerzahler haben wir auch nicht mehr, wir nehmen die Eintrittspreise von den Besuchern, machen daraus ein Museum plus die Kollekte und dies wird kapitalisiert. Da kommt die Dombauhütte, und sagt: Also mit Verlaub, ihr habt zwar gesagt 400 000 € im Jahr Einnahmen an Museumseintritten und Kollekte, aber wir geben pro Jahr 3 Mio. € dafür aus. Der Kölner Dom ist am Markt nichts wert. Er bleibt gleichwohl der Kölner Dom. Und so sind unsere Infrastruktureinrichtungen auch in gewissem Sinne moralische Kathedralen des Staates, die keinen Marktwert haben. Das muss man so sehen. Und deshalb ist es so, man ist ja mit einer völlig anderen Logik so wie der Wechsler im Tempel, um im biblischen Vergleich zu bleiben, die sahen den Tempel eben als eine Wechselstube und haben gesagt, so ist das und dann kam jemand und sagte, das sehe ich anders. Hier stehen einander Werte und Normen gegenüber. Man kann

diesen Weg gehen. Wo er endet, kann man in den USA besichtigen. Ich habe mich intensiv in den 80er Jahren befasst, weshalb die amerikanischen Bahnen rentabel fahren. Ich kann Ihnen das erklären. Keinen Personenverkehr, außer dort, wo er zufällig draufprasselt. Zweitens: Oberbau wird überhaupt nicht gemacht. Alle 30 Jahre wird das alles abgenommen, heruntergerissen, erneuert. Oberleitungen gibt es schon mal gar nicht und darauf fahren wir dann lange Züge in einem sehr ausgedünnten Netz. Das Netz, auch das habe ich mal in den 80er Jahren berechnet, was da in Deutschland rauskäme. In Deutschland hätten wir nach rentablen Vorgaben ein Güterverkehrsnetz von 3-8.000 km Länge, größtenteils einspurig, ohne Oberleitung. Das wäre möglicherweise rentabel. Mehr nicht. So, und der Rest ist staatlicher Wille, sind staatliche Willensakte, die man auch mit Hoffnungswerten verbunden hat. Wenn man alles zusammenzählt, was man Anfang der 80er Jahre, seitdem ich die Bahn on und off begleitet habe, in das System Schiene hereingesteckt hat, dann waren dies 300 Mrd. €. Diese 300 Mrd. € hatten als Gegenwert erstens, dass man sagt, es ist besser, wenn Menschen mit dem Nahverkehr fahren, als mit Autos. Es ist besser, wenn wir für ältere Menschen auch Eisenbahnverbindungen anbieten und jede Kiste, die nicht auf der Straße fährt, ist auch positiv. Das lassen wir uns etwas kosten. Dies war zu keiner Zeit je irgendwie zu rechnen. So und was mich jetzt schockiert an der gegenwärtigen Diskussion ist, wir haben alles erkannt – ich hatte auch Illusionen –, man kann nicht einfach – auch nicht durch Investitionen – den Eisenbahnverkehr beliebig steigern. Das ist die eine Sache, das haben wir verstanden. Aber das Kind mit dem Bade auszuschütten, zu sagen, das Ziel ist uns jetzt gerade egal, diese 300 Mrd. werden jetzt moralisch abgeschrieben, wir geben alles weg für Null, für einen internationalen Logistik-Konzern auch um den Preis, dass wir dann weniger Verkehr fahren als wir mit hätten, das ist die politische Entscheidung, die man treffen muss. Das ist ein vollständiger Paradigmenwechsel, den man hier vornimmt, wie er radikaler kaum sein kann. Das kann man nicht hinterfragen. Wenn die Politik sagt, wir haben künftig für Infrastruktur nicht mehr das Geld, wir werden sowieso alle weniger und die Rentner reisen auch weniger und wir brauchen eigentlich auch nicht so viel Staatsverschuldung, das geht jetzt alles in den Rentenzuschuss, das ist eine rationale politische Wahlentscheidung, wir fahren das runter. Aber zu sagen, das war jetzt irgendwie nichts und wir geben alles weg und nun mögen andere das bitte optimieren, das ist aus meiner Sicht ein Weg – vor allem, ich bin ja Finanzier – wenn jetzt jemand sagte, o. k. ich nehme euch alles ab, ihr bekennt euren Irrtum, ihr bekommt 100 Mrd. und habt damit nichts

mehr zu tun, dann würde ich sagen, na gut, das ist immer noch falsch, aber immerhin, es geht ja um richtiges Geld für Peer Steinbrück. Aber es geht ja nicht mal um Geld. Es geht um ein Prinzip, das um jeden Preis durchgesetzt werden soll. Darum geht es auch um den Preis, dass es den Staat Geld kostet. Es ist der klassische Fall einer politischen Wertentscheidung, darum sind auch alle Zahlen am Ende – wie man auch schön sehen kann an dem Gutachten. Man kann alles so oder so rechnen, man kann es auch wieder ganz anders sehen. Im Endeffekt geht es um eine relativ einfache Entscheidung: Wollen wir eine Eisenbahn und wollen wir als Politik heute bestimmen, wie die Eisenbahn in 30 Jahren aussieht? Ja oder nein?

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Sarrazin. Kollege Hauser!

Norbert Hauser: Meine Damen und Herren Abgeordnete, Frau Abgeordnete Blank. Herr Sarrazin hat ein schönes Beispiel gebracht mit dem Kölner Dom: Was ist er uns wert? Moralisch natürlich unheimlich viel. Das ist ja völlig klar. Aber es ist ja nicht ganz so, dass man diesen Wert nicht festlegen könnte und dass er keinen hat. Es wird zwar nicht der Kölner Dom verkauft, aber es werden ja durchaus viele kleine Kirchen verkauft. Und wenn wir uns mal anschauen, es läuft zurzeit eine PM von uns, was das juristische Eigentum an Grundstücken angeht, dann stellen wir Folgendes fest: Es sollten ja die verschiedenen Verkehrsträger und Infrastrukturgesellschaften voneinander getrennt werden und dann sollte das notwendige Grundstücksmaterial den jeweiligen Gesellschaften zugeordnet werden. Dies ist nur zum Teil geschehen. Nun stellen wir fest, dass ehemals betriebsnotwendige Grundstücke, die bei einer Infrastrukturgesellschaft hätten landen müssen, bei der Holding verblieben sind und die Holding verkauft. Also Wert, jetzt schon. Die Holding verkauft. Dann wurden diese Grundstücke natürlich früher gegen Pacht der Infrastrukturgesellschaft überlassen. Das heißt, der Bund hat zweimal gezahlt, am Erlös wird er nämlich nicht beteiligt, es kann nicht gegen gerechnet werden. Wir sehen also, so ein paar kleine Kirchen werden zwischendurch immer wieder verscherbelt. Der Kölner Dom bleibt stehen. Der ist uns natürlich sakrosanct. Jetzt lassen Sie uns noch mal auf die LuFV blicken, bezüglich Ihrer Frage, Frau Blank: Wie sieht es denn aus, wenn nicht die entsprechenden Investitionen getätigt werden? Also in der LuFV möchte sich die Holding völlig den Rücken von allen Haftungen frei halten. Herr Schaaffkamp hat eben darauf hingewiesen. Das heißt, die Holding sagt: Pass mal auf, lieber Bund, wenn die Netzinfrastukturgesellschaften mit ihren Forderungen nicht klarkom-

men, dann sieh mal zu, ob der Bartel noch genügend Most hat. Sollte er es nicht haben, bei uns findest du nichts, denn unsere Haftung ist ausgeschlossen. Und deshalb gibt es auch kaum Sanktionsmechanismen nach diesen Vorstellungen, wenn die LuFV so ausgestaltet wird, oder eigentlich gar keine Sanktionsmechanismen gegenüber der Infrastrukturgesellschaft nach der LuFV, sondern es sieht dann einfach so aus – schlimmster Fall: Irgendwo geschieht ein Unglück und dann könnte man rein rechtlich sagen, da haben wir, Bund, ja nichts mit zu tun, denn da ist die Gesellschaft. Die Gesellschaft hat nicht ordnungsgemäß gearbeitet. Und wir unterstellen das jetzt mal, die Gesellschaft hat nicht ordnungsgemäß gearbeitet, die hat das auszubaden. Das wird es nicht geben. Natürlich wird jeder sagen: Du, Bund, bist letztlich in der Verantwortung. Es ist dein Netz, es ist deine Bahn, du musst dafür einstehen, also sieh zu, dass du das richtig auf die Reihe kriegst. Und wir haben dem Rechnungsprüfungsausschuss im Jahr 2000 eine Bemerkung zukommen lassen und haben gesagt, wir haben den Eindruck, dass nicht ausreichend in das Bestandsnetz investiert wird. Wenn Sie sich die Bilanz anschauen, dann sehen Sie, dass die Zahlen zwischen etwa 998 Mio. und etwa 1,2 Mrd. liegen. Es gab eine Unterarbeitsgruppe zwischen Ministerium und EBA auf der einen und der Bahn AG auf der anderen Seite, die haben gesagt, wir brauchen etwa 1,6 Mrd. jedes Jahr. Das heißt, bereits heute wird weniger – so zumindest die Zahlen – investiert, als sein müsste. Ist auch nachvollziehbar – vom Interesse der Bahn her, wenn uns immer vorgeworfen wird oder einer Reihe von uns – wir wollen der Bahn etwas. Wir wollen überhaupt nichts. Die Bahn hat ihre Interessen. Die Bahn verfolgt ihre Interessen und das wird sie auch in Zukunft tun. Aber darin liegt ja gerade die Gefahr, dass sie das tut und tun muss. Dass die Bahn bereits heute weniger investiert und dann, wenn ich zu Ersatzinvestitionen oder zu Neubauinvestitionen komme, dann ist der Bund wieder dran und dann sagt man: bitte Bund, hier ist was kaputt, mehr als ein Kilometer, du bist verantwortlich und jetzt mach du das. Und dann eine andere Sache. Stellen Sie sich mal vor, Sie sitzen in der Hauptversammlung oder Sie sitzen im Aufsichtsrat oder sonst wo, und dann sagt dieses Unternehmen, diese oder jene Maßnahme ist im Interesse des Unternehmens durchzuführen. So, jetzt zeigen Sie mir doch mal das Aufsichtsratsmitglied, dass das Risiko eingeht und sagt, aufgrund volkswirtschaftlicher Interessen oder politischer Interessen entscheide ich gegen Notwendigkeiten des Unternehmens. Ich könnte mir schon vorstellen, dass irgendein pfiffiger Staatsanwalt auf die Idee kommt, da einmal ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Das sind Konflikte, die man

gar nicht aushalten kann. Und deshalb verstehe ich auch diese Emotionalität der Bahn nicht. Wir haben vollstes Verständnis für, dass die Bahn ihren Interessen folgt, aber die Bahn sollte auch Verständnis dafür haben, dass der Bund und die Politik ihren Interessen folgen: Denn Sie vertreten als Treuhänder den Steuerzahler, Ihre Wähler. Das muss die Bahn nicht, das ist auch nicht ihre Aufgabe und deshalb werden Sie die Interessen auch nie übereinander kriegen.

Vorsitzender: Kollege Königshofen!

Abg. Norbert Königshofen: Ja, ich habe aufmerksam zugehört und möchte noch mal nachfragen, nur damit ich das klar mitkriege. Wie man hört, bemüht man sich ja um Investoren für die 49 % im Bereich Dubai und Umgebung. Diese möglichen Investoren wollen ja eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals, das ist klar. Von 8 % ist die Rede und dergleichen mehr. Ich bitte doch noch mal denjenigen oder diejenigen, die da eine sachkundige Antwort geben können, mir eine solche zu geben. Wie wird diesen Investoren ihre Verzinsung garantiert, wie wird sie erwirtschaftet? Wir haben ja gehört, die Bahn selbst erwirtschaftet, wenn überhaupt, wenig. Wenn wir also eine fünf- oder achtprozentige Verzinsung haben wollen für die, die sich mit 49,9 % an Netz und Bahn beteiligen, wie wird das erwirtschaftet oder wer zahlt das?

Vorsitzender: Wir würden es, Norbert, schon gerne konkret haben, weil wir ausschließen wollen dass wir eine Frage in die Runde geben, die wird dann von 11en beantwortet und wir beantworten dann diese Frage im Verlauf einer Stunde. Also bitte (Zwischenruf von Abg. Königshofen mit Hinweis darauf, dass seine Frage in Richtung Prof. Bodack zielt.) Gut. Danke. Professor Bodack.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Zunächst einmal, es handelt sich ja bei Investoren nicht um Zinsen, sondern um Dividenden, Renditen, die nicht gesichert sind, die nur perspektivisch erwartet werden können. Insofern können das Null, es können aber auch 20 % sein. Wie sollen die erwirtschaftet werden? Da gibt es verschiedene Wege. Der erste Weg ist, indem sie wesentliche Teile, ich nenne das einfach geschenkt bekommen. Das trifft auf das Netz zu. Weil die 8 Prozent bei 100 Milliarden Wert oder seien es auch 70 oder 80 oder 120 – ist egal – nicht erwirtschaftet werden können, erwarten die, dass ihnen das Netz zu einem Bruchteil des Wertes überlassen wird oder der 49-Prozent-Anteil, wobei ich der Überzeugung bin, dass das gemäß der Bundeshaushaltsordnung gar nicht zulässig ist. Das zweite ist: Die Rendite muss man in verschiedenen Be-

reichen sehen. Im Nahverkehr ist die Rendite relativ hoch, weil aufgrund der Globalbestellungen von guten Strecken – ich denke mal an Südbayern, wo die DB wirklich leicht gute Gewinne erzielen kann, dort ist München im Zentrum, da gibt es phantastische Pendler-Ströme, eine Globalbestellung der ganzen Züge rings um München herum – bietet sich ein hohes Gewinnpotenzial. Es werden ja zwei Drittel der Kosten des Nahverkehrs in der Größenordnung durch die Bestellerentgelte und nur ein Drittel im Schnitt durch die Einnahmen erzielt. Wo ich jetzt gute Fahrgastzahlen habe, kann ich sehr gut Einnahmen erzielen und habe 120, 130 % Kostendeckung, dort ist die Rendite sehr leicht. Man muss aber sagen, im Wesentlichen bezahlt durch den Steuerzahler. Anders im Schienenpersonenfernverkehr, wo eine direkte Bestellung nicht möglich ist. Da gibt es außerordentlich gewinnträchtige Routen –, also Köln – Rhein-Main, wo ich in kurzer Zeit hohe Fahrgelder einnehme, weil ich hohe Geschwindigkeiten fahre. Dort ist natürlich eine gute Rendite und mit vollen Zügen können Sie ohne weiteres 150 bis 200 % Prozent Gewinn mit einem Zug machen. Im Netz der Bahn, in dem Taktverkehr, sind aber nahezu ebenso viele Züge, die gewinnträchtig sind, und aber auch in Leistungen drin, die nicht gewinnträchtig sind. Ich würde als Investor jeden Zug rigoros nachrechnen und auch auf Teilabschnitten. Den ICE, der von Dortmund nach München fährt, wenn der ab Ulm keine Rendite mehr bringt, würde ich in Ulm kappen. Der bleibt in Ulm stehen, fährt wieder zurück. Ich kann dort also mehr Geld verdienen. Ich würde Zugleistungen am Vormittag, Nachmittag, Samstagnachmittag, Sonntagmorgen schlichtweg auslegen. Ich würde am Sonntagmorgen überhaupt keinen Zug mehr fahren. Damit kann aus den gewinnträchtigen Zügen auch eine gute Rendite erreicht werden. Ein Drittes: Wenn das Netz zu diesem geringen Wert abgegeben, verkauft würde, könnte ich durch Verkauf von Teilen, etwa die Verkäufe der Hauptbahnhöfe an andere Investoren, auch hohen Cash-Flow in die Kassen der Investoren bringen. Das werden die schrittweise tun, hier und dort gewinnträchtig die Bahnhöfe in den Großstadtlagen verkaufen und jemand anders baut da noch ein Kaufhaus drauf oder sonst was. Die Verkäufe sind ein weiteres Risiko, das der Investor mit Recht wahrnehmen wird, weil er sagt, das gehört mir und ich habe das gekauft, weil ich Rendite möchte.

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollege Fornahl!

Abg. Rainer Fornahl: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren, meine Herren Gutachter. Ich will gleich sagen, ich stelle eine Frage an Herrn Falchi: Ich will noch mal das aufgreifen, was Herr

Ferlemann, der ja die erste Frage gestellt hat, hier angesprochen hat. Und zwar die europäische Dimension des Eisenbahnverkehrs insgesamt als Voraussetzung für einen prosperierenden Markt und damit auch für Ertragssteigerungen bei der Deutschen Bahn AG, und zwar ausdrücklich nicht im Kontext des EU-Rechtes, sondern im Kontext europäischer Verkehrspolitik und europäischer verkehrswirtschaftlicher Fragen. Denn ich glaube, wir führen die Debatte – wir führen sie schon seit einigen Jahren – über die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG als zweite Stufe der Bahn-Reform seit 2003/04 verstärkt und jetzt kulminiert sie nun in eine Entscheidung, die offensichtlich dieses Jahr ins Haus stehen soll, aber aus meiner persönlichen Wertung all dessen, was ich bisher gehört habe, glaube ich, nicht unbedingt zwingend ist, weil eine ganze Reihe von Voraussetzungen für eine solche Entscheidung aus meiner persönlichen Wahrnehmung einfach noch nicht gegeben sind. Ich will das im Einzelnen nicht kommentieren. Vieles Hochinteressantes, auch von mir teilweise kritisch zu Hinterfragendes ist heute angesprochen worden, auch in früheren Anhörungen und Kommentierungen zumal. Aber, ich sage es noch mal, wenn wir über eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG sprechen, also damit auch über eine dauerhafte Rendite für den Bund möglicherweise durch regelmäßige Dividende, die zu erwarten wäre, ist das nur in einem europäischen Kontext machbar, nämlich in einem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum, in dem insbesondere der Schienengüterverkehr Wachstumsraten zu erwarten hat, von denen auch ein großer Wettbewerber – immerhin der größte europäische Bahnkonzern ist die Deutsche Bahn AG – vielleicht seine Potenziale dort nutzen kann. Die Frage an Herrn Falchi: Bis wann etwa ist mit den Vorgaben der europäischen Union, der Kommission, der Gemeinschaft insgesamt für einen einheitlichen Eisenbahnverkehrsraum, sowohl was das Netz als auch das rollende Material, die Sicherheitstechnik und ähnliches angeht, zu rechnen? Ist denn überhaupt damit zu rechnen, dass in absehbarer Zeit diese Voraussetzungen für eine solche Entwicklung gegeben sind? Dann kann man glaube ich auch sinnvoll über eine Kapitalprivatisierung reden. Im Moment sehe ich da eher die Diskussion als eine virtuelle an.

Vorsitzender: Herr Falchi bitte.

ACHTUNG – deutsche Übersetzung folgt im Anschluss an den französischen Text!

Marc Falchi: Je ne vais pas me prononcer sur la privatisation. Je n'ai pas de légitimité à le faire, ni dans mes fonctions, ni dans ma nationalité. Simplement, le marché ferroviaire fret

est totalement libéralisé. Demain, enfin dès aujourd'hui, les opérateurs ayant obtenu une licence dans n'importe quel pays d'Europe pourront prendre du trafic intra allemand, du trafic entre l'Allemagne et ses voisins pour le faire à la place de la Deutsche Bahn. La compétition fret est là. La compétition sur les voyageurs, c'est le troisième paquet ferroviaire qui est en discussion au Parlement européen, dont tout porte à croire que les textes finaux seront approuvés sous la présidence allemande du début de l'année prochaine et sous la poussée, entre autre, des députés allemands, qu'ils soient du PPE pour parler européen ou du PSE. Il est vraisemblable, pour ne pas dire quasi-certain, que le marché voyageurs, au moins international sera complètement libéralisé, 2008,2010, mais enfin ça vient. D'ores et déjà, toute action que vous allez mener pour la Deutsche Bahn est une action qui doit se situer dans une perspective d'un marché qui, à terme, sera complètement libéralisé. Et dans ce marché, si la Deutsche Bahn n'a pas les bons arguments, les bons outils, les bonnes capacités pour être compétitive, elle risque, tout simplement, de perdre des parts de marchés. Si elle est privatisée, de disparaître, en partie. Si elle est publique, de vous mener vers la faillite. C'est typiquement la situation française aujourd'hui. Bien que la concurrence ne soit que débutante. Je veux dire, la SNCF pour ses activités fret est dans une situation où elle est passée très près de la quasi-disparition puisque ses pertes en 2004 étaient égales au quart de son chiffre d'affaires. Le marché est ouvert et il y a des opérateurs puissants aux portes. Vous avez ici, à Berlin, une représentation puissante des chemins de fer indiens. Cela peut faire sourire, mais quand on sait les accords qui ont été passés entre les pays scandinaves, la Russie et les chemins de fer indiens pour acheminer du trafic à destination des Etats-Unis en suivant le corridor nord-est européen, c'est pas une menace en l'air. Juste pour donner un autre exemple de ce qu'il peut se passer, je dis bien de ce qu'il peut se passer, les chemins de fer luxembourgeois ont créés avec la compagnie sidérurgique Arcelor une société commune de chemins de fer. Arcelor, demain, peut être une compagnie indienne, aussi. Ce marché du transport et de la logistique va exploser. La position de la DB là-dedans, de mon point de vue, elle a la bonne stratégie, elle a les bonnes approches. Le seul problème qu'elle ait, de mon point de vue toujours, c'est qu'elle est toujours engluée avec des fonctions régaliennes, qui sont les fonctions données par la législation européenne. Je n'ai rien dit tout à l'heure, il faut regarder de près : en matière d'allocation de sillons, en matière de règles de priorité, la loi européenne que vous avez transposée- je n'ai pas lu le texte allemand, mais- la loi européenne, la

directive 2001/14 donne au gérant d'infrastructure et à l'Etat tout pouvoir d'arbitrer. Donner ce pouvoir à la Deutsche Bahn, Dieu vous en garde. Privatiser ou pas, Dieu vous en garde. C'est une responsabilité publique si vous vous en débarrassez, cela vous coûtera très cher, comme ça a coûté très cher aux Britanniques ou ça va coûter très cher aux Estoniens. La dimension européenne de la compétition, elle est là. Simplement, je reviens sur cet exemple, vous avez tous les jours des trains de VW entre Wolfsburg, Bratislava et Pamplona. Ces trains sont tirés en Allemagne, tractés en Allemagne par la Deutsche Bahn et ensuite tractés en France par la SNCF, etc. La qualité du service n'est pas bonne. S'il y avait un seul opérateur, quel qu'il soit, cela peut être la Deutsche Bahn, qui faisait ces trains de Bratislava et à Pamplona tous les jours, la qualité s'améliorerait, les prix baisseraient, le trafic croîtrait. Le report modal est possible. Je reviens sur la deuxième question, le dimension technique. C'est un sujet d'une grande complexité, mais je vais vous donner un seul exemple : la France est un pays colbertiste, c'est-à-dire nous ne sommes pas un pays fédéral. Quand le pouvoir décide quelque chose, ça va, en général, plus vite que chez vous parce que on n'a pas de culte du consensus et de la solution commune. Les réseaux historiques ont été fusionnés en 1939. Oublions la guerre, supposons qu'ils aient été fusionnés en 1945, soixante ans plus tard, l'harmonisation technique n'est pas faite, n'est pas complète, et non plus l'harmonisation pour l'exploitation. Vous avez des lignes qui sont exploitées suivant A et des lignes qui sont exploitées suivant B. Si on attend que le réseau européen soit totalement harmonisé pour qu'il se passe quelque chose, on peut tout de suite passer à autre chose. Discutons de la route du transport aérien, mais plus du chemin de fer. Les obstacles techniques existent, ils ne vont pas disparaître. Ce n'est pas l'implémentation d'ÖRTMS, si c'est cela que vous aviez en tête ou l'implémentation ultérieure des STI qui vont changer la donne. A terme, peut-être, pas tout de suite. Mais tout de suite, il suffit de regarder les choses simples. La Deutsche Bahn a créé avec ses voisins- grâce en soit rendu à monsieur Mehdorn et à son équipe- ils ont été capables de démontrer dans les deux dernières années que quand le management s'en occupe, on peut raccourcir les délais d'acheminements. Le dernier exemple, c'est le train, le fameux train de fret entre Berlin et Moscou, qui a fait le trajet en trois jours au lieu de quatorze jours. On peut d'ores et déjà aujourd'hui, si on s'en occupe et si on s'en occupe sérieusement, améliorer la prestation ferroviaire en Europe. Bien sûr, les locomotives ne pourront pas passer partout, mais c'est possible, c'est faisable. C'est d'ailleurs aussi

une des raisons essentielles pour lesquelles il faut, à mon point de vue toujours, que la gestion de l'infrastructure soit détachée de l'opérateur, parce que la gestion de l'infrastructure est quelque chose de très compliqué, de très prenant. J'ai vécu trente ans dans une entreprise intégrée, je peux vous dire que le temps passé par les dirigeants à s'occuper de l'infrastructure, à discuter avec les députés, avec l'Etat, ministère des transports, ministère des finances de tous les problèmes d'infrastructures, est du temps que les dirigeants ne consacrent pas à développer leur business, c'est du temps perdu pour eux, dans leur efficacité.

Übersetzung:

Ich möchte mich nicht zur Privatisierung äußern, dafür bin ich weder von meiner Funktion noch von meiner Staatszugehörigkeit her der richtige Ansprechpartner. Ich möchte einfach sagen, dass der Schienengüterverkehr vollständig liberalisiert ist. Morgen bzw. schon heute können die Unternehmen, die eine Lizenz in irgendeinem Land Europas besitzen, anstelle der Deutschen Bahn innerhalb Deutschlands oder im Verkehr zwischen Deutschland und seinen Nachbarn aktiv werden. Der Wettbewerb im Güterverkehr existiert bereits. Zum Wettbewerb im Personenverkehr wird gegenwärtig im Europäischen Parlament das dritte Eisenbahnpaket diskutiert. Man kann mit gutem Grund davon ausgehen, dass die abschließenden Texte unter der deutschen Präsidentschaft, also Anfang nächsten Jahres, und unter dem Drängen der deutschen Europaabgeordneten, seien sie nun von der Fraktion der EVP oder der ESP, angenommen werden. Wahrscheinlich, um nicht zu sagen ganz sicher wird der Personenverkehrsmarkt, zumindest der internationale Markt, vollständig liberalisiert werden. 2008 oder 2010? Kommen wird die Liberalisierung auf jeden Fall. Schon jetzt ist jede Aktion für die Deutsche Bahn in die Perspektive eines Marktes zu stellen, der über kurz oder lang vollkommen liberalisiert sein wird. Und wenn die Deutsche Bahn in diesem Markt keine guten Argumente, keine guten Instrumentarien, keine guten Fähigkeiten für den Wettbewerb entwickelt hat, läuft sie ganz einfach Gefahr, Marktanteile zu verlieren. Ist sie privatisiert, riskiert sie, teilweise zu verschwinden, ist sie staatlich, könnte sie in den Bankrott führen. Das ist ganz genau die heutige französische Situation, obwohl der Wettbewerb noch ganz am Anfang steht. Im Schienengüterverkehr befindet sich die SNCF in einer Situation, in der sie fast von der Bildfläche verschwunden wäre, da ihre Verluste im Jahr 2004 ein Viertel ihres Umsatzes ausmachten. Der Markt ist offen, und starke Unternehmen stehen vor der Tür. Sie haben hier in Berlin eine starke Vertretung der indischen

Eisenbahnen. Darüber könnte man lächeln, aber wenn man die Abkommen kennt, die zwischen den skandinavischen Ländern, Russland und den indischen Eisenbahnen zur Schaffung von Verkehrsverbindungen über den nord-ost-europäischen Korridor bis in die Vereinigten Staaten geschlossen wurden, weiß man, dass das keine leere Drohung ist. Ich möchte Ihnen noch ein anderes Beispiel nennen, um Ihnen zu zeigen, was passieren kann. Ich sage sehr wohl: was passieren kann. Die luxemburgischen Eisenbahnen haben mit dem Stahlunternehmen Arcelor eine gemeinsame Eisenbahngesellschaft gegründet. Arcelor wird morgen vielleicht ein indisches Unternehmen sein. Dieser Verkehrs- und Logistikmarkt wird explodieren. Die Position der DB AB ist m. E. in diesem Umfeld von den richtigen Herangehensweisen geprägt. Ich meine, dass ihr einziges Problem darin besteht, dass sie fortwährend mit Aufgaben der Daseinsvorsorge beschäftigt ist. Das sind Aufgaben, die aus der europäischen Gesetzgebung entstehen. Ich habe dazu bisher nichts gesagt, da muss man genau hinschauen. Bei der Trassenvergabe und bei den Prioritätsregeln überlässt das europäische Gesetz, die Richtlinie 2001/14, die in Deutschland umgesetzt wurde (den deutschen Gesetzestext habe ich nicht gelesen), dem Infrastrukturunternehmen und dem Staat die volle Entscheidungskompetenz. Der Himmel möge Sie davor bewahren, dass diese Kompetenz der Deutschen Bahn eingeräumt würde, privatisiert oder nicht. Hier geht es um eine Verantwortung des Staates, sich von ihr loszusagen würde Ihnen teuer zu stehen kommen, so teuer, wie es den Briten in der Vergangenheit und den Esten in Zukunft war bzw. sein wird. Die europäische Dimension des Wettbewerbs existiert schon. Nur – und da komme ich noch einmal auf mein Beispiel zurück – es fahren jeden Tag Züge von VW zwischen Wolfsburg, Bratislava und Pamplona. Diese Züge werden in Deutschland von der Deutschen Bahn gezogen, in Frankreich von der SNCF usw. Der Service ist von schlechter Qualität. Gäbe es ein einziges Unternehmen, irgendeins, es könnte z. B die Deutsche Bahn sein, das diese Züge zwischen Bratislava und Pamplona verkehren ließe, verbesserte sich die Qualität, verringerten sich die Preise und könnte der Verkehr zunehmen. Auch ein intermodaler Ansatz wäre möglich. Und nun zur zweiten Frage bezüglich der technischen Dimension. Das ist ein sehr komplexes Thema, ich möchte auch hier ein Beispiel nennen: Frankreich steht in der Colbertschen Tradition, d. h. wir sind kein föderales Land. Wenn die Regierung etwas entscheidet, dann geht das im Allgemeinen schneller als bei Ihnen, da wir nicht die Kultur des Konsens' und der gemeinsamen Lösung kennen. Die historischen Netze wurden 1939 zusammengeschlossen. Verges-

sen wir einmal den Krieg und nehmen an, dass sie 1945 zusammengeschlossen wurden. Sechzig Jahre später ist die technische Harmonisierung noch immer nicht vollzogen, zumindest nicht vollständig, und auch der Betrieb wurde nicht harmonisiert. Es gibt Strecken, die werden nach dem System A, und andere, die werden nach dem System B betrieben. Wenn man abwartet, bis das europäische Netz vollkommen harmonisiert sein wird, damit etwas passiert, dann kann man es gleich sein lassen. Dann sollten wir lieber über die Straße oder den Luftverkehr reden, aber nicht über die Eisenbahn. Die technischen Hindernisse existieren, sie werden nicht einfach verschwinden. Die Durchsetzung von ÖRTMS, wenn Sie das im Kopf haben, oder die weitere Umsetzung der STI werden die Situation nicht verändern. In einem längeren Zeitraum vielleicht, nicht jedoch sofort. Will man sofortige Veränderungen, muss man sich die einfachen Dinge vornehmen. Die Deutsche Bahn konnte mit seinen Nachbarn in den letzten zwei Jahren den Nachweis erbringen, dass die Fahrzeiten verkürzt werden können, wenn sich das Management der Sache annimmt. Das jüngste Beispiel ist der allen bekannte Güterzug zwischen Berlin und Moskau, der die Strecke in drei Tagen und nicht mehr in vierzehn Tagen zurücklegt. Man kann schon jetzt und sofort die Leistungen des Schienenverkehrs in Europa verbessern, wenn man sich ernsthaft mit dieser Sache beschäftigt. Freilich können die Lokomotiven nicht überall fahren, aber man kann etwas erreichen, die Dinge sind machbar. Das ist übrigens auch einer der Hauptgründe dafür, dass ich von der Notwendigkeit der Trennung der Infrastruktur vom Betrieb des Schienenverkehrs überzeugt bin. Die Infrastruktur ist etwas sehr Kompliziertes, etwas, was einen ganz in Anspruch nimmt. Ich habe dreißig Jahre lang in einem integrierten Unternehmen gearbeitet, und ich kann Ihnen sagen, dass all die Zeit, in der sich die Führungskräfte mit der Infrastruktur beschäftigen, mit den Abgeordneten diskutieren, mit dem Staat, mit dem Verkehrs- und dem Finanzministerium über all die Infrastrukturprobleme verhandeln, von ihnen nicht für die Weiterentwicklung ihres eigenen Geschäfts verwendet werden kann. Diese Zeit ist für sie verloren, sie können sie nicht effizient für sich nutzen.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Falchi. Kollege Brunnhuber!

Abg. Georg Brunnhuber: Herr Vorsitzender, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, wir haben jetzt uns fast den ganzen Tag schon befasst und gehört, die ganzen finanztechnischen Abwicklungen sind alle sehr sehr schwierig und richtig Geld verdienen kann man offensichtlich mit keiner der Ideen. Aber ich

möchte mal eine ganz andere Frage stellen, weil, je länger wir darüber diskutieren, kommt bei mir immer auch eine Frage auf: Was hat der Bahnkunde, der Nutzer von alldem? Wir sind ja hier als Abgeordnete letztendlich auch dafür da, eine Entscheidung zu treffen, wo am Schluss der Bahnkunde, der Nutzer Vorteile hat, zumindest nach dem Börsengang nicht schlechter gestellt ist als jetzt. Und deswegen meine Frage an den Herrn Schaaffkamp: Sie haben sich ja schon zu Beginn auch mit dieser Überlegung beschäftigt, was wird denn dann, wie funktioniert denn eine Bahn. Deshalb an Sie auch, Herr Sarrazin, Sie sind noch aktiv in der Politik, Sie müssen auch immer im Hinterkopf haben, wie wir denn den Kunden da einbinden wollen. Gibt es bei Ihnen aufgrund Ihrer Untersuchungen, die Sie ja nun wirklich sehr interessant vorgetragen haben, eine Wertung, wo man sagt, am besten funktioniert die Bahn bei dem Modell insgesamt und der Kunde hat bei dem Modell die besten Voraussetzungen und wenn sie das und das machen wird es für den Bahnkunden eher schlechter? Das würde mich mal interessieren. Die ganzen finanztechnischen Dinge sind sicherlich wichtig für unsere Entscheidung, aber für meine Wähler, sage ich mal, ist es letztlich wichtiger, als diese komplizierten finanztechnischen Dinge.

Vorsitzender: Herr Schaaffkamp!

Christoph Schaaffkamp: Also ich würde die Frage in zwei Teilen beantworten. Der erste Teil ist derjenige: Wie kriege ich besseren Verkehr in höherer Qualität und auch Auswahlmöglichkeiten? Im Güterverkehr ist das tatsächlich auch ein Problem, wenn sie nur einen Anbieter haben. Dann akzeptieren sie dessen Konditionen oder sie fahren mit dem Lastwagen oder gar nicht. Im Personenverkehr ist es etwas anders. Dort gibt es kaum Wettbewerb im Markt, sondern vor allem Wettbewerb um den Markt und es klang vorhin bei Frau Menzner schon mal an, den gibt es zwar schon in Ansätzen, aber faktisch sind über 90 % des Marktes, wenn man es insgesamt betrachtet quasi ein monopolistischer Markt. Wir haben international, aber auch in Deutschland sehr gute Erfahrungen damit, wenn Wettbewerb veranstaltet wird oder Wettbewerb im Markt stattfindet, dass dort Innovationen stattfinden, dass eine stärkere Fokussierung auf die Kunden, damit auf die Fahrgäste, auf die Wähler erreicht werden kann und dass zum Teil Angebote überhaupt erst möglich werden. Das heißt, den ersten Teil der Frage würde ich tatsächlich so beantworten, dass das, was dazu führt, dass es einen regulierten und qualifizierten Wettbewerb um bessere Angebote für die Kunden gibt, erst einmal gut ist. Das erreichen wir am ehesten im getrennten Modell, weil da nicht mehr die Konzernraison ist, wie

behalte ich meine marktbeherrschende Stellung, sondern die Konzernraison der Verkehrsgesellschaften ist dann, wie ich meine Konzernerträge mit Kunden steigern. Und diese Konzernraison ist diejenige, denke ich, die im Interesse der Verkehrspolitik ist. Das ist ein Effekt, den kann man relativ einfach nachvollziehen. Das zweite ist: Dieser Wettbewerb geht auch indirekt zu Gunsten der Kunden, weil Wettbewerb auch Kosten senkend wirkt. Die Kostensenkung ist letztlich das, was Ihnen überhaupt zum Teil erst erlaubt – und da bin ich bei Herrn Prof. Dr. Bodack –, Angebote auf die Schiene zu bekommen, die Sie sich sonst gar nicht leisten könnten. Also wenn Sie sich anschauen, was bei den Ausschreibungen passiert ist, dann sind dort die Angebote qualitativ verbessert worden. Es ist neues Rollmaterial da. Es sind Angebotsverbesserungen und auch die Dinge, die bei der Behördenbahn früher immer daran gescheitert sind – das geht doch alles gar nicht – plötzlich umsetzbar gewesen und umgesetzt worden. Das heißt, die Kernfrage, wie komme ich an diese Verbesserung, ist, wie komme ich zu einer Situation, in der mehrere leistungsfähige Anbieter im Wettbewerb zueinander stehen. Das stellt tatsächlich die Frage nach mehreren leistungsfähigen Transportgesellschaften. Wie kriege ich eine Situation, in der möglichst keine Potenziale für strategisches Verhalten gegeben sind und das ist ganz klar die Trennung zwischen Netz und Transport.

Vorsitzender: Herr Sarrazin!

Dr. Thilo Sarrazin: Zunächst gilt die technische Funktionsfähigkeit, das heißt, dass das Netz sauber und ordentlich funktioniert, dass Fahrpläne eingehalten werden, dass technische Ausfälle minimiert werden. Das ist ein Thema, das ist unabhängig vom Modell. Das zeigen ja gerade die Beispiele England und Schweden. Da wurde es besser in England, als das Netz wieder staatlich war, es war immer staatlich in Schweden. Das funktioniert. Die Arbeitsteilung funktioniert ebenfalls. Man muss ja nicht glauben, dass innerhalb der Bahn die Abstimmung zwischen Güterverkehr, Nahverkehr und Fernverkehr mit dem Netz um Trassenkonkurrenz einfach wäre. Das ist immer schwierig. Das muss immer vernünftig abgewogen werden. Also die technische Funktionsfähigkeit ist in jedem Falle gegeben. Im Falle des getrennten Modells oder des Modells, wo die Herrschaft über das Netz getrennt ist von der Herrschaft über den Verkehr, ist das Netz je nach den Vorgaben, die es bekommt, auch in der Lage, die Dinge zu steuern. Zum Beispiel eine denkbare Steuerung ist durch den Staat: Wir geben Dir einen Betrag X, der ist nach den abgestimmten Vorgaben auszugeben und du, Netz, hast die Aufgabe, auf

diesem Netz so zu fahren, dass keine Verluste entstehen. Da wird das Netz sich in gewisser Weise optimieren. Man könnte auch sagen, ok, wir geben dir das und wir machen dir aber gleichzeitig Vorgaben in deiner Trassenpreispolitik, denn das ist ja eben bereits gesagt worden. Was Sie da vorhin sagten, Herr Bodack, ist doch so rentabel auf Köln – Hannover. Ich habe mir noch die Rechnungen angeschaut, als ich da beim Netz, was wir gerade bauten, zuständig war. Das ist deshalb rentabel, weil die Trassenpreise auch nicht annähernd etwas mit den Störungskosten zu tun haben. Das war, nachdem die Strecke einmal da war, auch vernünftig. Nun könnte man einfach sagen, man macht unterschiedliche Preise für den TUI-Express, der fährt auch in Randzeiten, für einen Regionalexpress, wieder andere Sachen für den ICE usw. Dann muss man sehen, dass man im Netz eine gewaltige Gestaltungsmöglichkeit über das Instrument der Trassenpreise hat. Von den bisherigen Trasseneinnahmen inklusive Infrastrukturentgelt von pro Jahr 4,6 Mio. € etwa entfallen auf den Nahverkehr etwa 2,8 Mrd. €. Weshalb, weil die Bahn im Augenblick dort das staatliche Mittel holt. Es fallen auf den gesamten Fernverkehr 800 Mio. €, es fallen auf den gesamten Güterverkehr 600 Mio. € Trassenpreise. Das heißt, die bisherige Trassenpreisgestaltung erfolgt nach den betriebswirtschaftlichen Vorstellungen im Konzern, die ich jetzt gar nicht weiter hinterfragen will, hat aber jedenfalls mit den kostenmäßigen Zurechnungen auf die drei Bereiche wenig bis gar nichts zu tun. Denn natürlich wissen alle, die das Netz kennen, dass die weitaus meisten Kosten vom Personenfernverkehr veranlasst werden. Das ist das Tempo, das ist die Geschwindigkeit, das sind die Arten der Weichungen, das ist die Automatisierung, die Gleislage im Oberbau. Das könnte ich jetzt ohne Ende weiter führen, und das treibt auch den Unterhaltsbedarf. Das ist der Punkt. Deshalb hat man als staatlicher Träger – und die Trägerschaft sollte auch immer im Sinne einer Aktiengesellschaft erfolgen, weil es dann von den Zahlen her transparenter ist – einerseits über Umfang und Struktur der Zuschüsse für die Infrastruktur, andererseits über die Mitwirkung an der Trassenpreisgestaltung einen gewaltigen Einfluss darauf, wie viel Verkehr ist. Wenn diese Strukturen einmal liegen, ist die Sache ziemlich einfach. Dann gibt der Staat der Unternehmensführung auf, die natürlich auch hier mit Zielvereinbarungen geführt werden muss: Wir messen dich daran, wie viel Personen und Tonnen/km in dieser gegebenen Struktur abgefahren werden. Oder andere Dinge. Man kann das dann variieren. Dann hat man es. Jetzt ist die Frage: Was kommt beim Kunden an? Beim Kunden kommt erst einmal an, dass wir im getrennten Modell oder bei einer unabhängigen Infrastruktur in welchem

Umfang auch immer mehr Güter auf der Schiene haben. Der Kunde ist in diesem Sinne nicht nur der einzelne Kunde, der den Verkehr fährt, es ist der Bürger, der nämlich weniger Abgase, weniger Unfallkosten und weniger Lkw auf der Autobahn hat – das heißt schon, dass der Kundenbegriff in so einem Fall dann auch ein bisschen ausgedehnt wird. Jedenfalls ist dies bislang immer als öffentliches Gut angesehen worden. Das ist das zum Schienenverkehr. Das ist natürlich auch nur in dem Umfang machbar, in dem der Schienenverkehr rentabel darstellbar ist. Ich weiß, wie man sich innerhalb der Bahn mächtig ärgerte über die Verkehre von der BASF Richtung Ostdeutschland nach Schwarzheide, die auch gewaltig zugenommen haben. Ja, das Thema war schon mal. Ich muss nur einige wenige Ausweichgleise nicht haben, ich muss eine Abstellmöglichkeit nicht vorhalten, das sind minimale Eingriffe, die auch sowieso im Unschärfbereich sind und schon habe ich die Frage, was hat ein Netz für eine Kapazität zu welchen Zeiten, gänzlich anders beantwortet. Und diese Hebel liegen ganz objektiv in der Infrastruktur und bei der Infrastruktur, wie dort der Betriebsplan, der Fahrplan gestaltet wird. Für den Nahverkehrskunden gilt, so lange es bei dem augenblicklichen System bleibt, dass praktisch mit dem Wettbewerb die Kosten für die Bestellung des Netzes sinken und der Staat Geld damit spart. Der Wohlstandsgewinn tritt insoweit auch nicht unmittelbar für den Bahnkunden ein; nur dann, wenn es an die Preise weiter gegeben wird. Sondern es steht dem Staat insgesamt mehr zur Verfügung, was er dann nach seinem Belieben an die Bürger als Wohlstandsgewinn verteilen kann. Im Fernverkehr haben wir uns jetzt konzentriert auf ein qualitativ hochwertiges Netz, indem der IC auf Zeit abgelöst wird und dann nur noch ICEs fahren. Das ist wunderbar, ich fahre auch immer gerne damit. Bloß, es ist ein Netz, welches viele Bedürfnisse von Bürgern, die auch fahren würden, aber gar nicht so auf Tempo Wert legen oder auf anderes, außer Acht lässt. Natürlich bleiben in diesem Netz auch zahlreiche Lücken, die man vermarkten könnte. Natürlich mit gestaffelten Trassenpreisen. Wenn man beispielsweise sagt, der ICE-Verkehr ist die Grundlast auf einer Neubaustrecke, auf bestimmten Korridoren, wäre es ohne weiteres denkbar, zum Beispiel Verkehre in den Tagesrandzeiten, Feiertagsverkehre, Nachtzugverkehre zu ganz anderen Preisen anzubieten, halt zu Grenzkosten. Man muss wissen, es ist bei der Bahn wie in der Stahlindustrie. 70-80% der Kosten sind faktisch Fixkosten und dies wiederum gibt mir im Positiven wie im Negativen eine gewaltige Möglichkeit, die Verkehre zu gestalten. Wenn ich allen Durchschnittskosten abverlange, habe ich ganz andere Strukturen, als wenn ich sage, ich habe bestimmte

Anbieter, die machen hier einen Beitrag und dort habe ich weitere Deckungsbeiträge usw.. Hier sind große ungehobene Möglichkeiten auch der Angebotsgestaltung der Bahn im gegenwärtigen System, wohl letztlich immer voll im legalen Bereich. Aber die Regulierung bekommt ja so etwas gar nicht in den Griff. Wo letztlich die Bahn über die Konzernleitung sehr wohl darüber mitbestimmen kann, ob potenzielle Wettbewerber zum Zuge kommen oder nicht. Und es ist ja schlagend gezeigt im Gutachten zum getrennten Modell. Da macht die DB AG im getrennten Modell weniger Umsatz im Jahre 2020 als im integrierten Modell, d.h. Vorstände müssten Heilige sein. Nein, sie müssten praktisch zur aktiven Untreue angehalten werden, wenn sie nicht diese Möglichkeiten nutzen würden. Es geht jetzt auch nicht gegen den Bahnvorstand. Wer immer es ist, wer immer unter einer aktienrechtlichen Verantwortung steht, sagt, ich habe einen Aktionär, ich habe eine Struktur und das wird optimiert. Punkt. Das ist eben eine Optimierung und das kann man daran sehr schön zeigen. Die geht letztlich an den Interessen des Marktes, also meiner Interessen vorbei, denn unser Interesse ist jetzt als Vertreter der Allgemeinheit, also der Steuerzahler, dass wir möglichst viel Verkehr auf die teure Infrastruktur kriegen und dabei ist nachrangig, welcher Teil des Verkehrs durch die DB AG abgefahren wird und welcher durch andere Wettbewerber. Das kommt sehr schön raus im Gutachten. Allerdings ist es auch relativ versteckt. Man muss es genau lesen, um es dann mitzubekommen, dass letztlich hier das Interesse der DB AG und das Interesse am maximalen Verkehr objektiv, und von den Gutachtern nachgewiesen, gegeneinander läuft.

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollege Hofreiter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank Herr Vorsitzender, liebe Kollegen. Sehr viele Fragen sind ja schon gestellt und beantwortet worden. Deswegen möchte ich mich wieder – auch wenn das, was der Herr Brunnhuber vorher gefragt hat, mehr interessiert hat, aber es ist ja schon gefragt – auf etwas kaprizieren, was diese ganzen Finanzgeschichten angeht. Wir haben ja heute erfahren, unter anderem vom Vorsitzenden der Monopol-Kommission, von der EU-Kommission, aber auch vom Prof. Dr. Hermes, dass ein integriertes Modell voraussichtlich weder EU-konform noch verfassungskonform – verfassungskonform wenn überhaupt, nur mit sehr hohem Aufwand – gemacht werden kann. Des Weiteren haben wir vom Herrn Sarrazin erfahren, das integrierte Modell aufgrund der nötigen Kapitalerhöhung maximal 2 bis 4 Mrd. € – wenn überhaupt, der ging eher von Null Mrd. € aus – für den Finanzminister bringt. Auf der anderen Seite haben wir

erfahren, dass das integrierte Modell eigentlich eher irreversibel ist. Aber wenn es nicht EU-konform ist und von uns verlangt wird, dass es reversibel gemacht werden wird, dann muss ja dieses irreversible Modell reversibel gemacht werden. Und zwar wahrscheinlich mit Geld muss es reversibel gemacht werden. Deswegen würde mich einfach interessieren, sowohl von Herrn Schaaffkamp als auch von Herrn Böttger, was sie einschätzen, dass, wenn es passiert, aus welchen Gründen auch immer, was ich nicht hoffe, die DB AG integriert privatisiert wird und wenn, dann, dieses Modell reversibel gemacht werden muss, was für Kosten ungefähr auf den Steuerzahler – ganz grobe Abschätzung – zukommen. Der Herr Falchi hat ja auch gesagt, er möchte da kein deutscher Steuerzahler sein. Deswegen gehe ich davon aus, dass die Summe hoch ist. Welche Kosten ungefähr auf den deutschen Steuerzahler zukommen, da würde mich einfach eine Einschätzung von Ihnen interessieren. Ich verhafte Sie auch nicht, wenn es auf eine Milliarde falsch ist.

Vorsitzender: Herr Schaaffkamp!

Christoph Schaaffkamp: Herr Hofreiter, die Frage ist spannend, aber man wird sie Ihnen nicht 1 zu 1 beantworten können, weil, es kommt auf den Zeitpunkt an und es kommt darauf an, was ein Investor mit dem Deutsche-Bahn-AG-Konzern und mit den Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes im Deutsche-Bahn-AG-Konzern bis dahin so alles bewerkstelligt und nicht bewerkstelligt hat. Ich würde Ihnen dazu einfach mal ein Denkmodell mitgeben, wie ein Investor ticken könnte. Ich bleibe dabei beim Kölner Dom. Eine Investoren-Perspektive für einen solchen Kölner Dom mit Instandhaltungs- und Sanierungsarbeiten und Museumsbetrieb setzt erst einmal voraus, dass man für so ein Konglomerat einen spezialisierten Investor braucht. Da kommen nur wenige in Frage. Der wird intensiv verhandeln und wird dann vom Bund – ähnlich wie die LuFVV – eine Garantie bekommen, dass Ersatz und Neuinvestitionen und die Zuschüsse, die nötig sind, weil die Instandhaltungskosten höher sind als die Museumseinnahmen, abgesichert sind und dazu einen gewissen Gewinn. Also faktisch eine Risikoversicherung und eine Gewinngarantie. Der geht dann aber, nicht unwahrscheinlich, her und versucht dann einfach das Profitable aus dem Geschäft herauszulösen. Das heißt, die Überlegung von dem könnte dann sein, wie bekomme ich meinen Mitaktionär Bund dazu, dass ich dieses profitable Museumsgeschäft an einen auf Museen spezialisierten Investor verkaufe. Damit mache ich Gewinn und für mich bleibt als Rendite der Konglomeratsabschlag von dem Ganzen stehen, da habe ich dann, wenn ich das auf die

Deutsche Bahn hochrechne, schon einige Milliarden Verdienstpotezial. Dann bleibe ich da stehen als Investor und lasse mich weiterhin mit Gewinngarantierung und Risikoversicherung aushalten und das Ganze mache ich natürlich mit Kostenminimierung, das heißt, wenn eine Investition am Dach nicht jetzt, sondern erst in 500 Jahren erforderlich ist, dann mache ich die auch nicht jetzt. Wenn sie das jetzt auf die Deutsche Bahn übertragen, ein Sie solches Denkmodell, was absolut nicht unreal ist, dann heißt es, Sie könnten in fünf Jahren möglicherweise einen ganz anderen Konzern zurückholen müssen, als denjenigen, den Sie heute vorfinden. Und die Zeitperspektive, bis es zu einer endgültigen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes kommt, da würde ich sagen, das sind Sie eher in 10-Jahres-Dimensionen. Die Kosten, die sich daraus ergeben, ergeben sich letztlich aus dem, was können Sie denn überhaupt wiederherstellen und wie viel Geld haben Sie in der Bundeskasse und letztlich auch, was ist die Alternative dazu, Teile einfach abzuwickeln. Das entspricht im Kern dem was bei Railtrack passiert ist und dem, was in Neuseeland passiert ist, dass die öffentliche Hand deutlich mehr in die Hand nehmen musste, als das, was sie ursprünglich an Verkaufserlösen generiert hat. Soweit es dann überhaupt auch tatsächlich reversibel ist.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Böttger.

Prof. Dr. Christian Böttger: Ja, ich komme zu einem ähnlichen Ergebnis – vielleicht noch ein etwas anderer Ansatz. Ich glaube, es hängt natürlich von vielen Parametern ab, aber ich wäre mal so mutig, zu fragen, wie könnte ich mir das zahlenmäßig vorstellen. Also angenommen, wir sagen, die Hälfte der DB oder 49% geht also an die Börse für die 8 Mrd., wie es im PRIMON-Gutachten drinsteht, dann steigt der Kurs ein bisschen. Dann steht das Ding mit 10 Milliarden. Eine Möglichkeit wäre, dass man sagt, sie kaufen das für 10 Mrd. zurück. Angenommen es kommt jetzt ein Gerichtsbeschluss. In dem Moment hat natürlich ein Investor ein Erpressungspotenzial. Das heißt, an dem Tag des Gerichtsbeschlusses steigt die Aktie und ich selber kaufe mir auch noch ein paar, da müssen wir eben noch mal gucken, dass man sagt wie anfällig sind vielleicht auch institutionelle Investoren dafür, dass der Bund Druck auf sie ausübt. Auch das ist je denkbar. Dass man sagt: Also ich habe demnächst ein anderes interessantes Projekt für dich, wie sind gerade die Squeeze-Out-Regeln, die sich auch gerade geändert haben im deutschen Aktienrecht. Also da gibt's wirklich jede Menge Imponderabilien. Sie können sich sowohl ein Szenario vorstellen, wo man dann also sagt, 10 Mrd. Plus als auch ein Sze-

nario, wo man sagt, auch der Investor sagt, er ist froh, wenn er das Kapitel beendet hat. So viel Spaß hat er damit nicht gehabt. Und er gibt's billig zurück. Die Erfahrungen aus Ländern sind in der Tat eher so, dass das Erpressungspotenzial also schon eines ist, dass dann reitet, das wäre dann also eher in Richtung 10 Mrd. Plus. Und selbst wenn Sie eben sagen, Sie machen nicht das volle Szenario, Sie wären ja nicht verpflichtet, den ganzen Laden zurückzukaufen, ich könnte ja sagen, ich verhandle einfach mit dem Unternehmen, ob ich nur die Infrastruktur zurückkaufe. Das wäre ja die Minimalanforderung. Aber selbst da haben wir Modelle, haben wir schon Beispiele gehabt, wo das aus anderen Gründen geschehen ist und wo dann der Preis für die Infrastruktur über den ursprünglichen Privatisierungserlösen gelegen hat. Und deswegen, Sie können sich bis zu einer Größe deutlich über dem Börsenwert alles mögliche ausmalen, aber wie gesagt, man kann sicher auch sagen, man würde dann natürlich versuchen, den Schaden zu begrenzen.

Vorsitzender: Herr Kollege Beckmeyer.

Abg. Uwe Karl Beckmeyer: Herr Vorsitzender, meine Herren. Ich fand es bisher sehr spannend und ich denke auch sehr wichtig für die Aufklärung. Im Gegensatz zu Vorkommnissen, die wir in der Presse lesen können. Ich wollte jetzt, nachdem ich vorhin eine Frage zur Börsenfähigkeit gestellt habe, noch mal eine zum Thema Trennungskosten stellen, weil, das ist ja immer der böse Geist, der aus der Flasche kommt und schwer definierbar ist. Trennungskosten, Grundstücke, Schulden. Ich wollte die Fragen gern an Herrn Prof. Böttger und auch an Herrn Hauser stellen. Es ist ja so, dass bei der Stufe, bei den Verfahrensschritten der Bahn-Reform wir im Grunde den zweiten gesetzlich vorgeschriebenen Gesellschaftsakt vollzogen haben und seitdem durch exekutives Laissez-faire, das ganze Ding im Grunde wieder zurückgedreht worden ist. Wir waren schon mal weiter in der tatsächlichen Durchführung der Bahn-Reform. So, nun kommt aber hinzu, dass jetzt argumentiert wird: Trennung ist sehr schwierig, Zeiträume sind auch schwierig, Sicherheit Bahn ist nicht gewährleistet, aber es kommen dann die Trennungskosten oben rauf. Und dann wird gesagt, ja, was sind denn die Trennungskosten. Da gibt es ein paar. Aber Sie, Herr Hauser, hatten schon einen Punkt angesprochen, den der Grundstücke. Eigentlich gehörten Sie richtig zugeordnet zu den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sie sind es aber nicht. Es gibt da Gründe für, aber die Gründe sind eigentlich nicht plausibel. Sie sind eigentlich gesetzeswidrig und müssen revidiert werden – so schnell wie es geht, unwiederbringlich, per Eintrag ins Grundbuch. Das Gleich-

che gilt für die Schulden, es wird gesagt, wir haben so und soviel Schulden wieder aufgebaut, Herr Sarrazin hat uns die wunderbare Statistik mitgegeben, die liegt bei 22, 23, manche sagen bei 27 Mrd. – Morgan Stanley ist noch eine Frage schuldig aus der letzten Antwortrunde der Experten – und vor allen Dingen so dargestellt, dass man nach Handelsrecht und nach dem neuen Bilanzierungsrecht das vielleicht auch noch mal verstehen kann. Wie wird denn das aufgeteilt? Oder ist das nicht klar? Kann der Rechnungshof da nicht auch mal die Lampe reinhalten, in das, genau das Thema, wo gehören eigentlich, wo kommen die Schulden hin? Wo werden sie zugeordnet, wenn es dann tatsächlich zu einer Trennung kommt und müssen Sie ausdrücklich eigentlich sofort befriedet werden oder liegen sie genau so stumm da, wie momentan bei der Deutschen Bahn AG selbst auch und harren der entsprechenden Renditezuführung oder der entsprechenden Bezahlung von Zinslasten. Also das sind eigentlich meine Fragen: Grundstücke, Schulden, Trennungskosten allgemein. Und da müssen wir endlich auch mal eine Entdämonisierung durchführen in der Frage der öffentlichen Diskussion, um auch da Klarheit zu bekommen, weil das ja immer wie so ein Schwert über uns liegt und im Grunde geschwungen wird nach der Melodie, das ist das, was ihr uns nicht bieten dürft. Und da bitte ich einfach um Auskunft.

Stellv. Vorsitzender: Mein Name ist Peter Hettlich, ich habe jetzt von Dr. Lippold den Vorsitz übernommen und führe Sie dann durch den weiteren Nachmittag. Geplant ist, bis zum Ende, also das heißt, wir reiten gemeinsam in den Sonnenuntergang. Prof. Böttger war angesprochen, ich erteile Ihnen das Wort, danach Herr Hauser.

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank für die Frage, das ist in der Tat sehr interessant. Also bei den Trennungskosten, Sie wissen, im PRIMON-Gutachten sind diese DB-Zahlen benannt, die aus einem alten – ich glaube, McKinsey-Gutachten – kommen, von etwa fünf Mrd., PRIMON hat das auf 2,5 Mrd. runtergerechnet. Man muss zur Ehrenrettung auch mal der DB sagen, es gibt natürlich eine Menge Dinge, die da wirklich schwer bewertbar sind und eine Reihe von technischen Synergien von implizitem Wissen im Unternehmen, die sind schwer bewertbar. Da man bewertbare Sachen haben wollte, hat man sich dann auf ein paar Dinge gestürzt, die, wie bereits von mir ausgeführt, aus meiner Sicht dann teilweise nicht vertretbar sind. Daneben gibt es sicher weitere. Das muss man fairer Weise anerkennen. Ich habe auch mal bei der DB gearbeitet, und wenn wir vom Personenverkehr aus, übergegangen sind zum Netz, dann haben wir also

wirklich die Helme aufgesetzt, weil, das war also wirklich das Schlimmste an Feindschaft, also wirklich noch vor der Bahnreform, war also die schlimmste Form an Feindberührung, die man damals haben konnte. Und das wird also auch aus integrierten Organisationen erzählt, dass es also keineswegs so ist, dass es da keine Konflikte gibt. Die anderen Trennungskosten sind nach meiner Überzeugung also die, die quantifiziert sind, das hatte ich ja bereits ausgeführt, also relativ hoch angesetzt, relativ prohibitiv für jede Reformänderung. Das betrifft insbesondere eben die Frage des internen Arbeitsmarktes, die ich für überbewertet halte, es betrifft die Frage nach Tarifverträgen, die ich für äußerst spekulativ halte und es betrifft eben auch die Frage, ist es überhaupt gewollt und richtig, dass man sagt, ein integrierter Konzern kann leichter Strecken still legen. Das ist natürlich auch ein Thema, das den Bundestag originär interessieren sollte. Das hat ja eigentlich nichts mehr mit einer Strukturentscheidung zu tun, sondern mit der Entscheidung, wie viel Eisenbahn wollen wir in diesem Land. Daneben, völlig vernachlässigt im Gutachten, ist die Frage, müsste nicht eigentlich ein getrennter Konzern vielleicht etwas weniger Konzernumlagen verursachen, die ja nicht unerheblich sind. Hinsichtlich der Grundstücke ist der Herr Hauser wesentlich kompetenter als ich. Bei den Schulden ist es also so: die DB hat – soweit das aus öffentlichen Quellen zugänglich ist – inzwischen eine kapitalmarktähnliche Steuerung eingeführt, die dem entspricht, was viele andere Unternehmen auch tun. Das heißt, ein Großteil der Schulden steht in der Holding, aber man rechnet relativ präzise das Capital Employed nach Bereichen aus und danach werden also auch die Bereiche beurteilt. Und diese Capital-Employed-Rechnung, wie gesagt, funktioniert in den meisten großen Unternehmen relativ gut. Da knirscht es in den Ecken noch mal, aber das funktioniert. Das heißt also, Sie können heute sagen, dass die DB das relativ genau sagen kann, wie ist das Capital Employed für jeden Bereich und dann teilweise sogar darunter sogar noch für die nächste Organisationsebene. Schwierig wäre es bei einer Trennung lediglich noch mal tatsächlich das Eigenkapital zuzuordnen. Aber ich glaube, das ist so eine Sache, die sich lösen ließe. Bei der Schuldenübernahme, bei der Sortierung – denn Eigenkapital ist sowieso nicht da, deswegen ist es kein großes Thema – denke ich, da dürfte es keine unlösbaren Probleme geben. Es ist ein bisschen Aufwand, da muss man ein bisschen handwerkliches Engagement reinstecken, aber das lässt sich sicherlich machen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Böttger. Herr Hauser bitte.

Norbert Hauser: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, ganz kurz zu der Grundstücksfrage und der Einstellung der DB AG dazu. Ich hatte Ihnen eben kurz erläutern dürfen, wie es mit der Übertragung des juristischen Eigentums auf die verschiedenen Sparten aussieht. Und wir haben gefordert – und der Prüfungsausschuss ebenfalls –, dass diese ordnungsgemäße gesetzeskonforme Zuordnung erfolgt. Die DB AG antwortet darauf, dass würde ihr so viel Mühe machen und so viel Zeit kosten, dass, wenn sie sich denn gesetzeskonform verhielte, die Gefahr bestünde, dass sie die Gelder, die sie vom Bund für Investitionen bekommt, nicht ausgeben könne – das ist ja immer der Vorwurf, du gibst gar nicht so viel aus wie viel du ausgeben könntest – nicht ausgeben könne, weil sie mit der Übertragung von Grundstücken beschäftigt sei. Sie mögen das selber werten – ich will das nicht weiter kommentieren, sonst würde ich möglicherweise zu scharf. Was die Schuldenverteilung anbelangt: Im Gutachten wird gesagt, also wir gehen davon aus, dass ein Rating A erreicht werden muss und wir lassen so viel bei den verschiedenen Gesellschaften, dass dieses Rating A erreicht werden kann und im übrigen lagern wir es auf die Infrastrukturgesellschaft aus – quasi als Auffangbecken. Aber wir wollen uns da auch noch so einen gewissen Korridor offen halten, dass selbst, wenn wir zum Beispiel über notwendige Akquisitionen in Zukunft fremdes Geld brauchen, wir immer noch mit dem Rating A klarkämen. Das heißt, also mehr Schulden müssen verlagert werden, um ein Rating A zu bekommen. Und wenn man sich dann einmal anschaut wie die Kapitalausstattung im Gutachten vorgenommen wird, dann haben wir beim integrierten Modell 50 zu 50 Eigentum zu Fremdkapital. Wir haben bei den getrennten Transportgesellschaften 70:30 und wir hätten bei den getrennten Infrastrukturgesellschaften 30 Eigenkapital, 70 Fremdkapital. Auch daraus kann man jetzt selber wieder die Schlüsse ziehen. Noch mal: 50:50 beim integrierten Modell – Eigenkapital/Fremdkapital, Transportgesellschaften 70:30, 70 Eigen/30 Fremd und jetzt kommt das Interessante, Potstausend, getrennte Infrastrukturgesellschaften nur noch 30 Prozent Eigenkapital und 70 Prozent Fremdkapital. Man könnte sagen, wenn man es boshaft läse, hier entschuldet man sich zum zweiten Mal auf Kosten des Steuerzahlers.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hauser. Ich habe hier als Nächsten den Kollegen Jörg Vogelsänger und, vielleicht nur zur Vorinformation, danach Patrick Döring.

Abg. Jörg Vogelsänger: Ja, vielen Dank Herr Vorsitzender, eine Bemerkung von meiner Seite. Es spielt ja bei den Statements immer

eine Rolle die Frage Sicherheit, also das Beispiel Neuseeland. Da wäre meine Frage, unabhängig von den Modellen, wäre es nicht ehrlicher, wenn man sagt, nach einem Gutachten, dass man eine bestimmte Größenordnung vor der Klammer zieht und dafür ist der Staat aufgrund seiner Infrastruktur verantwortlich, ohnehin verpflichtet. Und da spielen die Modelle und die Frage Kapitalprivatisierung gar nicht so eine Rolle. Die andere Frage ist ja dann die Umsetzung von politischen Forderungen, also Bundesverkehrswegeplan und Ausbau der Infrastruktur, die davon eigentlich abzukoppeln ist. Dann hat Herr Dr. Illgmann uns schon zur Verfügung gestanden bei der Frage Regionalisierungsmittel und wie es dort weiter geht. Wir haben ja einen gewissen Konflikt zwischen Bund und Ländern derzeit, durch den Beschluss des Bundeskabinetts, dort Kürzungen vorzunehmen. Wobei natürlich diese 7 Mrd. Regionalisierungsmittel dafür gesorgt haben, dass es ein Erfolgsmodell ist, aber auch natürlich eine Möglichkeit ist, entsprechend Geld zu verdienen. Und da wäre meine Frage: Ist es nicht eigentlich notwendig, dass vor einer Entscheidung, die ja sehr weit reichend ist, auch hier eine Entscheidung getroffen wird, um Planungssicherheit in dem Bereich zu bekommen. Und nimmt die Höhe der Regionalisierungsmittel einen Einfluss auf die unterschiedlichen Modelle? Denn Herr Schaaffkamp hat ja deutlich gemacht: Wir brauchen eine schnelle Entscheidung. Wir brauchen Planungssicherheit im Verkehrsbereich. Das teile ich ausdrücklich, denke aber, dass zumindest vorher eine Entscheidung zur Höhe der Regionalisierungsmittel, die ja immerhin 7 Milliarden ausmachen, die Bestellung 5,1 bis 5,5 Mrd., wobei ich nicht sage, dass der Rest zweckentfremdet wird. Wenn er für den ÖPNV eingesetzt wird, muss man das Gesamtsystem betrachten und das ist natürlich auch der Netzzustandsbericht eine wichtige Größe, um diese weit reichende Entscheidung entsprechend zu treffen. Vielleicht stehen Herr Dr. Illgmann und Herr Schaaffkamp hier zur Verfügung für die Beantwortung.

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Kollege Vogelsänger. Fangen wir einfach in der Reihenfolge an. Dr. Illgmann.

Dr. Gottfried Illgmann: Zu den Regionalisierungsmitteln. Wir haben uns heute sehr darauf konzentriert die 2,5 Mrd. gemäß LuFV, also der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, abzuhandeln, aber tatsächlich macht das Gutachten PRIMON bzw. Morgan Stanley schon 2004 vier Voraussetzungen, damit dieser Börsengang überhaupt stattfinden kann. Und das ist einmal natürlich die Unterstellung, dass diese hoch ambitionierten Ziele, wie es immer so schön heißt, also nicht unrealisti-

schen Ziele – wie es genannt wird – in der mittelfristigen Finanzplanung Realität haben, das ist die erste Voraussetzung. Also, dass unsere positiven Prognosen alle eintreffen. Das Zweite ist das Verharren der Regionalisierungsmittel auf hohem Niveau, d. h. auf jetzigem, und da ist interstellt 1,5 % Steigerung pro Jahr. Und diese Regionalisierungsmittel liegen bei 7,2 Mrd. €. Ich werde Ihnen dann noch sagen, wie sich das so ungefähr aufteilt. Dann ist auch als Prämisse gesetzt die Sicherstellung der Gültigkeit der derzeitigen Verkehrsverträge – noch über 85 % aller DB-Regionalzüge fahren nach den super üppig ausgestatteten alten Verkehrsverträgen pauschal. Sie wissen ja, der Homburg, der Chef der DB Regio sagt, wir sind überhaupt nicht wettbewerbsfähig bei den Kosten. Und dieses Unternehmen erzielt 7 % Umsatzrendite. Das ist natürlich eine stolze Kombination. Die gibt es eigentlich gar nicht. Das Vierte ist dann die Bedingung ist eben der unternehmenskonforme Zuschuss von 2,5 Mrd. € bzw. ja noch dazu 1,5 Mrd. Neubau und Ausbau gemäß dem alten Verfahren des Bundesverkehrswegeplanes. Dahinter verbergen sich ja dann auch europäische Projekte, an denen Sie gar nicht vorbei kommen. 7,2 Mrd. Regionalisierungsmittel ist ein ziemlicher Klotz, das ist ja weit mehr, als das, was wir heute beredet haben in der Infrastruktur. Von diesen 7,2 Mrd. fließen so ungefähr 5,2 Mrd. in den Einkauf von Nahverkehrsleistungen. Und jetzt ziehen Sie mal so 600.000 ab, es bleiben so ungefähr 4,8 Mrd., die die Deutsche Bahn derzeit aus Regionalisierungsmitteln erhält durch Einkauf von Verkehrsleistungen. Und davon also an die 90 % für ihre Züge, die noch nie einer Ausschreibung unterlegen haben. Was passiert eigentlich jetzt? Wenn ich sehr drastisch ausschreibe, also in relativ kurzen Tranchen von 20 % über zwei Jahre, dann haben wir die Erfahrung, fallen die Kosten im Nahverkehr, und zwar bezogen auf Transport- und Netzkosten, anteilige Netzkosten, um über 20 %, d.h. wenn Sie die Einkaufsleistung, die die DB Regio erhält für Züge, die noch nicht ausgeschrieben sind, das sind so ungefähr 3,8 Mrd. €, alles die fettesten Strecken. Wenn Sie das ausschreiben würden, würden Sie das Ganze um über 20 % billiger bekommen. Das heißt, weil nicht ausgeschrieben worden ist, sind letztlich schon 20 % dieser Einkaufsleistung aus Regionalisierungsmitteln schlichte Unternehmenssubventionen. Das ist keine Subvention des Fahrgastes mehr, sondern durch Unterlassung von Wettbewerb, der eigentlich vorgeschrieben ist, ist es längst zur zementierten Unternehmenssubvention ausgewiesen. Jetzt gibt es noch die zweite Sache – es ist vorhin angeklungen. Sie wissen, wir haben 3,8 Mrd. € Trassenerlöse pro Jahr. 67 % davon kommen allein aus dem Regionalverkehr, 19 % vom Kostentreiber

Fernverkehr, der ja auch alle inkrementalen Kosten zur Beschleunigung dieses Netzes abgreift und dann kommen noch 14 % für den Güterverkehr. Was ist hier geschehen? Gemäß Ramsey, ich schöpfe Zahlungsbereitschaften ab. Es wird vor allem die Zahlungsbereitschaft der Länder abgeschöpft. Die haben auch guten Grund, sich das gefallen zu lassen, denn, wenn weniger abgeschöpft wird, müssen sie es ja eigentlich vom Gesetz her an den Bund zurückgeben. Und da sind sie völlig unmotiviert. Da zahlen sie lieber mehr. Und wenn Sie sich jetzt mal so klar machen, wenn der Nahverkehr statt 67 % zu den Trassenerlösen, jetzt nur noch knapp 50 % beiträgt, dann macht das zusammen auch wieder 800 Mrd. €. Etwa die gleiche Größenordnung. Da kommt dann noch mal dasselbe Spielchen mit den Stationspreisen von den Bahnhöfen. Da haben sie nämlich ganz ähnliche Verhältnisse, dass sozusagen der Nahverkehr mit ordentlichen Ramsey-Preisen abgezockt wird. So, und dann kann man mal so ausrechnen bei 4,5 Mrd. € Regionalisierungsmittel, die die DB Regio kassiert, ist ein Drittel, 1,5 Mrd., in der Größenordnung, es ist wissenschaftlich schwer so etwas nachzuweisen, aber nur mal die Größenordnung, ist ein Drittel der Regionalisierungsmittel schlichte klassische Unternehmenssubvention geworden.

Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Ilgmann. Herr Schaaffkamp.

Christoph Schaaffkamp: Ich würde das ergänzen um einen Aspekt, der mir sehr wichtig ist. Wir reden hier über Privatisierungserlöse, über Kosten der Infrastruktur, über Kosten des Verkehrs. Letztlich ist das, was hier als Entscheidung ansteht, nur sinnvoll möglich, wenn Sie eine Gesamtbetrachtung anstellen. Und diese Gesamtbetrachtung beinhaltet zwingend auch die Regionalisierungsmittel. Das ist die Zahlenseite. Auf der Gegenseite beinhaltet sie natürlich genau so zwingend auch, wie viel Verkehrsleistung und wie viel Netzzumfang steht dahinter. Und wenn Sie das auseinander reißen, kommen Sie nicht zu einem sinnvollen Ergebnis. Aus der Perspektive der Deutschen Bahn mag das natürlich völlig anders aussehen. Und was die Börsenfähigkeit der Deutschen Bahn angeht, erst recht. Da ist der Anteil, der exklusiv ohne Wettbewerb ankommt, in hohem Maße wertbestimmend. Ich würde da auch aus der Morgan-Stanley-Untersuchung von 2004 zitieren, zum Streit zwischen Bund und europäischer Kommission, ob Eisenbahnverkehrsleistungen ausgeschrieben werden müssen: Die positive Klärung der Beschwerde eines Wettbewerbers der EU stelle eine *Conditio*, bzw. im negativen Falle, einen möglichen Hinderungsgrund für die Privatisierung der DB, dar. Kurz darunter steht. Wich-

tigste Handlungsmaxime im Nahverkehr ist, dass die Marktanteilsverluste zu begrenzen sind, weil, das ist die Cashcow des Konzerns im Moment. Wenn Sie jetzt sehen, was passiert, dann haben sie zum einen natürlich erheblichen Einfluss darauf, wie groß ist das Marktvolumen, sprich wie viel Regionalisierungsmittel, wie viel Nahverkehr leisten Sie sich. Und zum Zweiten hat einen erheblichen Einfluss, wie geklärt wird, ob dort Vergaberecht anwendbar ist oder nicht. Wir waren am 28. April bei der europäischen Kommission. Dort wurde uns berichtet, dass es inzwischen eine Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und der europäischen Kommission gäbe, wie damit umgegangen wird. Die sähe wie folgt aus: Alle Verkehrsverträge im SPNV werden zukünftig im Wettbewerb nach einem nicht diskriminierenden und transparenten Verfahren vergeben. Und, dies gilt auch dann, wenn durch zukünftige Gesetzesänderungen möglicherweise eine Direktvergabe von Eisenbahndirektverkehrsleistungen möglich sei. Wenn diese Auskunft so zutreffend wäre, würde das bedeuten, dass man erhebliche Fragezeichen dahinter machen müsste, ob die Marktanteilsverluste entsprechend begrenzt werden können und vor allem, ob die Profitabilität der Verkehrsverträge, die auch der Kalkulation der PRIMON-Studie zu Grunde liegen dürfte, so haltbar sind. Meinerseits ein Fragezeichen. Zweite Frage: Sicherheit. Die Sicherheit ist, wie Sie zutreffend unterstellt haben, nicht eine Frage des Organisationsmodells, sondern sie ist eine Frage der Regulierung und der Technischen Eisenbahnaufsicht. Das kann man am schönsten an Großbritannien sehen. Großbritannien hat eine ständig zunehmende Eisenbahnsicherheit über die letzten Jahrzehnte. Wenn Sie diese Statistik ansehen, finden Sie weder die Privatisierung und Zerschlagung von British Rail noch Finden Sie die Insolvenz von Railtrack dort drin und die weiteren Änderungen des Regulierungsrahmens ist einfach eine Funktion, die ganz kontinuierlich so weiter geht wie sie seit langer langer Zeit läuft. Das heißt, das Entscheidende ist, dass die Aufsicht funktioniert und dass man – unabhängig von der Organisation – die richtigen Instrumente einsetzt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schaaffkamp. Machen Sie bitte Ihr Mikro aus. Als Nächster Herr Patrick Döring.

Abg. Patrick Döring: Ja, vielen Dank, wir haben bei der Diskussion um das integrierte Modell mehrfach hier betont, welche Auswirkungen es hat, wenn 49 % Netzanteil an einen Investor mit vergeben werden. Man kann die Situation ja auch umgekehrt sehen. Das integrierte Modell bedeutet ja auch, der Bund bleibt mit 51 % Mehrheitsaktionär an einem so ge-

nannten National Champion Logistik an einem Unternehmen, dass überwiegend nicht mehr staatliche Aufgaben erfüllt. Deswegen würde ich gerne Herrn Prof. Dr. Hellwig und Herrn Dr. Ilgmann fragen, wie sie diese Situation wettbewerbspolitisch, ordnungspolitisch, wirtschaftspolitisch bewerten und gleichzeitig die Aussage werten, die im Gutachten sich findet. Im Gutachten wird nämlich gesagt: Nur im Integrationsmodell ist die Netzbewirtschaftung so möglich, dass sich dort die Defizite verringern. Und ob diese Aussage auch vor dem Hintergrund anderer möglicher Überlegungen, das Netz außerhalb eines Logistikunternehmens, wie auch immer organisiert, zu bewirtschaften, Möglichkeiten bestehen könnten – und wenn ja, welche – das Netz weniger defizitär zu machen.

Stellv. Vorsitzender: Dr. Ilgmann.

Dr. Gottfried Ilgmann: Also die Frage war noch mal ganz klar, nur bei Integration meint die DB, sei das Netz billiger zu bewirtschaften. Wir hatten das Thema heute schon. Ich glaube, Herr Prof. Dr. Böttger hatte es auch gesagt, wir haben mehrere Stellschrauben, wie man es tatsächlich billiger macht. Das eine ist gar nicht billiger machen, sondern die Strecken still legen. Das nächste ist, dass Sie Gegenwartslasten in die Zukunft verlagern mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die eine ganz schwere Informationsasymmetrie aufweist. Also gucken Sie sich mal drei Referate im Bundesverkehrsministerium als Sparringspartner einer solchen Vereinbarung mit der gesamten Bahn an. Da kriegen Sie etwas die Krise, wie das nachher aussieht. So, und das Dritte ist, dass man natürlich tatsächliche Rationalisierungspotenziale hat. Aber dieses ist bestimmt nicht die Lösung, wie Sie die Wertschöpfung, Netzbewirtschaftung wirklich niedrig halten könnten. Die hätten Sie am besten, wenn Sie auch beim Netz einen Wettbewerb um den Markt organisieren. Es ist heute so: in Europa hat sich längst eine Netzbewirtschaftungsbranche etabliert. Sie können sagen, ein Stück Netz möchte ich bewirtschaftet haben von dem und dem. Und das wird genau vereinbart und wenn der seine Vereinbarung nicht einhält, dann können Sie das ganz normal kündigen und Sie können das auch ganz normal im Wettbewerb ausschreiben, wie Sie das bei den Nahverkehrszügen machen. Und denken Sie an eines: In einer nicht subventionierten Bahn, also nicht subventioniert durch Investitionen in das Netz, ist in Europa die Wertschöpfung beim Netz, also bei der Netzvorhaltung oder Netzbetrieb und Netzunterhaltung etwa so groß wie die gesamte Wertschöpfungsstufe Transport. Wir haben es mit fifty-fifty zu tun. Ein paar Komponenten sind ja beiden zuzuordnen, z. B. der Vertrieb. Und

wenn wir nur davon reden, den Transportbereich dem Wettbewerb auszusetzen, dann fehlt da was. Sie müssen die gesamte Wertschöpfungsstufe letztlich dem Wettbewerb aussetzen, damit wir uns morgen durch hohe Effizienz den attraktivsten Nahverkehr überhaupt leisten können. Und deswegen ist auch immer mein Vorschlag, wenn ich das Netz betrachte, dieses sogar aufzuspalten, die regionalen Netze den Ländern zu übereignen mit den anteiligen Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Dann haben nämlich die Länder eine völlige Hoheit über diese Regionalnetze und dann müssen sie selber entscheiden, ob sie eine Strecke still legen oder ob sie den Krawall ihrer Bürger vor Ort aushalten. Das müssen sie dann festlegen. Dann haben sie aber mal ein richtig schönes Stück Vereinigung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung über die gesamte Wertschöpfung. Und das sind ganz saubere Lösungen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Ilgmann. Herr Prof. Dr. Hellwig.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Die Frage enthält eigentlich drei Elemente: das eine ist, nach welchen Kriterien sollte das Netz ausgerichtet werden. Das zweite ist, was für Risiken sind für den Bund involviert, wenn er zu 51 % an privatwirtschaftlichen Aktivitäten irgendwo auf der Welt beteiligt ist. Das dritte ist, welche Governanceprobleme sind darüber hinaus mit dieser Aufteilung 51:49 % verbunden? Zum ersten, Ausrichtung des Netzes: Es ist bemerkenswert, in welcher Einheitlichkeit das PRIMON-Gutachten davon redet, dass jeglicher politischer Einfluss eine Fehlallokation bedeutet und dass man das Netz betriebswirtschaftlich ausrichten muss. Wenn man das Netz betriebswirtschaftlich ausrichten will, dann muss man es, so wie Herr Sarrazin vorhin gesagt hat, schließen. Das ist keine Struktur, die nach betriebswirtschaftlichen Kriterien finanziert werden kann und das heißt, die Entscheidung dieses Netz zu haben, ist von vorn herein eine politische Entscheidung. Und dann ist es für mich nicht einsichtig, dass derjenige, der zahlt, seine politischen Interessen bzw. die Interessen der Steuerzahler und Wähler, für die er steht, nicht auch zur Geltung bringen soll. Insofern glaube ich, die Ausrichtung, die Art und Weise, in der das PRIMON-Gutachten die Notwendigkeit einer rein betriebswirtschaftlichen Ausrichtung des Netzes ansieht, das lässt sich nur mit der Formel *l'état, c'est moi* zusammenfassen. Zweiter Punkt: Risiken für den Bund. Natürlich gibt es Risiken, wobei man hier nicht unbedingt an die Möglichkeit der Insolvenz denken muss, sondern man muss es sich meines Erachtens viel graduierlicher vorstellen. Übertragungen, Quersubventionierungen zwischen dem Netz und den U-

ternehmungen oder vielleicht auch Abenteuern, die man irgendwo sonst in der Welt durchführt. Dadurch, dass, – das ist von mehreren ausführlich diskutiert worden – es keine Möglichkeiten gibt, derartige Quersubventionierungstatbestände unter Kontrolle zu bringen, weder vom Aufsichtsrat noch von der Regulierung her, ist damit zu rechnen – und das Beispiel mit den Immobilien zeigt ja schon an, wie so etwas gehen kann – ist damit zu rechnen, dass, wenn sich irgendwas sich privatwirtschaftlich nicht rechnet, irgendwann der Investitionsbedarf im Netz, genauer gesagt, der Investitionszuschussbedarf im Netz erhöht zu Lasten des Bundes. Also hier ist weit unterhalb der Ebene eigentlichen unternehmerischen Entscheidens, eine Art von Blankoscheck als Rückversicherung für die Risiken, die irgendwo eingegangen werden, drin. Das kann sich meines Erachtens der Bund nicht leisten. Ein letzter Punkt: Diese 51:49-Aufteilung ist meines Erachtens auch ein Governanceproblem für die Investoren. Es ist in der Diskussion meines Erachtens zu sehr davon gesprochen worden, die Investoren wollen das und das herausholen. Das ist so nicht möglich, wenn der Vorstand nicht mitmacht. Das deutsche Gesellschaftsrecht gibt dem Vorstand eine außerordentlich starke Stellung, und wenn er gestützt wird durch einen Mehrheitsaktionär, noch mehr. Dividenden werden allenfalls gezahlt, wenn der Vorstand das will und wenn der Mehrheitsaktionär zustimmt. Aber es gibt ein klares Interesse von beiden, Mittel im Unternehmen zu halten. Der Vorstand, weil er dann mehr Geld hat, mit dem er spielen kann, der Mehrheitsaktionär, weil die Dividenden, die im Unternehmen bleiben, seine sonstige Geldgeberfunktion etwas entlasten. Dann ist die Frage, inwiefern wird der Druck des Kapitalmarktes ausreichen, um doch eine Dividendenbedienung durchzusetzen? Ich bin aus diesem Grund auch etwas skeptischer als Herr Sarrazin hinsichtlich der Frage, ob die potenziellen Investoren diese Dividenden wirklich als sicher betrachten. Ohne Absicherungsinstrumente werden sie das nicht. Das heißt aber, es gibt einen Preisabschlag und das rechnet sich nicht.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Hellwig. Ich habe als nächsten den Kollegen Fischer und dann den Kollegen Hermann und die Kollegin Menzner und dann Schwarzelühr-Sutter.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ich möchte noch einmal die Frage der Steuerungswirkung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ansprechen. Und in dem Zusammenhang Fragen an Prof. Hellwig und an Herrn Dr. Bauer richten. Es ist so, dass ja – und ich teile die Auffassung -, das Gutachten sagt, für alle Mo-

delle sei eine solche Vereinbarung notwendig oder zumindest sinnvoll und ich habe gelegentlich in der Diskussion den Eindruck, dass die Auffassung vertreten wird, wenn wir die dann haben, dann seien alle Probleme des Bundes dann quasi automatisch gelöst. Er habe dann die totale Steuerung und Kontrolle. Dem steht ein wenig gegenüber die Einschätzung der Rolle des Bundes im Aufsichtsrat, die wir vorhin von Herrn Dr. Sarrazin in einer eher ernüchternden Weise zur Kenntnis haben nehmen müssen. Man hat ja gelegentlich auch bei Aufsichtsräten den Eindruck, das Management sucht sich seine Aufsichtsräte aus und sagt denen dann, was sie zu fragen haben oder was sie fragen dürfen und was sie zu beschließen haben. Das heißt eher eine Steuerung des Aufsichtsrates durch das Management als umgekehrt eine strenge Kontrolle des Managements durch den Aufsichtsrat. Und dieser Eindruck ist auch bei der DB AG nicht völlig von sich zu weisen. In dem Zusammenhang ist ja die Frage auch interessant, ob, wenn innerhalb der Laufzeit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung von 10 Jahren sich plötzlich erweist, dass das Unternehmen – ohne in eine schwere Krise zu geraten – mit den 2,5 Mrd. nicht auskommt, um die versprochene Netz-Qualität aufrecht zu erhalten, wenn möglicherweise sogar frühere englische Verhältnisse drohen, was dann eigentlich passieren würde. Da könnte man sich ja vorstellen, dass aus dem Unternehmen die dringende Bitte an den Bund herangetragen wird, nunmehr in Nachverhandlungen einzutreten und möglicherweise auch in der Laufzeit dieses Vertrages den Betrag von 2,5 Mrd. anzuheben. Und die Frage, ob der Bund als Mehrheitsaktionär eines Unternehmens mit Netz sich dann politisch einem solchen Druck dann völlig entziehen kann. Also ist für uns schon sehr wichtig, die Frage zu stellen, und das würde ich gerne doch noch mal von Herrn Prof. Hellwig und Herrn Dr. Bauer dargestellt bekommen, ob die Steuerungsmechanismen einer solchen Vereinbarung für den Bund ausreichend sind und wenn sie das verneinen, welche ergänzenden oder alternativen Steuerungsinstrumente sie für notwendig halten.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Fischer. Prof. Hellwig.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Es gibt in neueren Wirtschaftstheorien ja eine entscheidende Unterscheidung zwischen so genannten vollständigen und so genannten unvollständigen Verträgen. In einem vollständigen Vertrag wird festgeschrieben, was rauskommen soll. In einem unvollständigen Vertrag wird festgeschrieben wer über was entscheiden soll. Das Konzept der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung betrifft genau diesen Unterschied.

Die Frage, was kann ich kontrollieren, da wird man letztlich sagen, ich kann den Vertrag noch so detailliert und genau schreiben wollen - Herr Hermes sprach ja auch schon von Folterinstrumenten in etwas anderem Kontext - es wird Konstellationen geben, es wird wichtige Dinge geben, wo dieser Vertrag nichts hergibt. Und Herr Hauser hat schon darüber gesagt, dass auch eindeutige gesetzliche Vorschriften möglicherweise nicht eingehalten werden und der Druck, man möge sie doch einhalten, die Antwort bekommt, das ist uns zu mühsam. Also, man darf sich keine Illusionen machen über das, was durch eine solche Vereinbarung zu erreichen ist. Dazu ist weiter festzustellen: der Geist in dem die PRIMON-Gutachter und ich vermute auch die Verantwortlichen der Deutschen Bahn, mit denen sie gesprochen haben, an dieses Thema herangehen, ist ein Geist: Ihr Politik solltet uns bitte nicht, ihr könnt uns nur stören. Und dann ist das Bemerkenswerte: auf Seiten der Gutachter wird das Problem vollständige versus unvollständige Verträge ziemlich klar gesehen und es wird nicht etwa vorgeschlagen eine Art von Vereinbarung, wo diese und jene Belange der Allgemeinheit in irgendeiner Weise in die Entscheidungsverfahren hineingenommen werden, sondern das Verfahren soll so ausgestaltet werden, dass die Vertreter der Allgemeinheit nichts zu sagen haben, weil man nämlich ganz genau weiß, dass eine mögliche Entscheidungskompetenz, eine mögliche Mitsprachekompetenz zu einem späteren Zeitpunkt mal so oder mal so gebraucht werden könnte. Auch durchaus zu Zwecken, die vielleicht nicht unbedingt immer anständig und dem Wohle der Allgemeinheit verpflichtet sind. Jeder, dem ich eine Entscheidungsbefugnis gebe, ist irgendwann auch in der Versuchung die zu missbrauchen. Aber auf deren Seite wird das Risiko gesehen. Es wird auch gesehen, dass man hier Kommunikationsprobleme gegenüber Anlegern im Kapitalmarkt hätte und das Problem wird dadurch gelöst, dass dem Bund jegliche Mitsprache genommen wird bzw. den Geldgebern jegliche Mitsprache genommen werden soll. Ich glaube, die Diskussion, die wir gehabt haben, und das sind die meisten die hier sitzen viel kompetenter als ich, muss zu dem Ergebnis führen, es ist nicht möglich, die Kontrollwünsche und die Kontrollerfordernisse des Bundes vertraglich und durchsetzbar festzuschreiben. Dass das Risiko von Nachverhandlungen mit einem zusätzlichen Finanzbedarf immer im Raum steht, ist, glaube ich, schon genügend ausgeführt worden. Das brauche ich nicht weiter auszuführen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Hellwig. Dr. Bauer.

Dr. Stephan Bauer: Vielleicht zunächst zum Eingang. Es war nicht die Aufgabe des Gutachtens diese LuFV in den verschiedenen Situationen konkret auszugestalten. Vielleicht aber ganz grundsätzlich. Die Gutachter denken, dass diese LuFV ja eben nicht nur die finanziellen Abgeltungen, die vom Bund zum Unternehmen oder zum Infrastrukturunternehmen fließen sollen, regelt, sondern ja im Prinzip auch nicht nur Finanzierungsvereinbarung, sondern ja eben auch Leistung. Das heißt sehr wohl auch die Gegenleistung, die sozusagen also in Form einer bestimmten Qualität, in Form eines bestimmten Netzes, in einer bestimmten Größe oder auch mit einer bestimmten Leistung definiert und festgelegt wird. Also das heißt, wir denken, dass an dieser LuFV im Prinzip an dieser Schnittstelle Bund/Unternehmen sehr konkret Leistungen und Gegenleistungen definiert werden müssen. Demgemäß sehen wir eben auch ganz unabhängig von der Wahl des Strukturmodells das Erfordernis für diese LuFV, das heißt also auch im getrennten Modell werde ich als privater Investor sehr wohl ein Interesse haben zu sehen, dass eine vernünftige Infrastruktur funktioniert. Die Gestaltung der LuFV ist aus unserem Verständnis, und meinem Verständnis nach, ist ja auch noch nicht fertig verhandelt und da dürfen ja auch durchaus unterschiedlicher Auffassungen zwischen der DB und Bund vorliegen. Ausgangspunkt war eigentlich die Bereinigung von bestimmten Mängeln, wie sie halt derzeit in der Finanzierung und in den Dingen, die man hier sozusagen mit der LuFV regeln will, zu liegen kommen. Also insbesondere müsste man Anforderungen abdecken, kontinuierliche und zeitlich übertragbare Finanzmittel bereitstellen. Es geht nicht nur um die Größen und es geht auch nicht darum, dass man hier sozusagen den Staat schröpft und seine Kontrollmöglichkeiten beschränkt, sondern auch einfach, dass man eine Verstetigung, eine vernünftigeren Umgang mit Investitionen vorsieht. Dann natürlich auch im Schaffen von Anreizen zur Effizienzerhöhung, Transparenz und auch Überprüfbarkeit der Finanzmittelverwendung. Ich denke, das sind alles Aspekte, die insbesondere in den Vordergrund zu stellen sind, wenn man über diese LuFV diskutiert. Punkte, die Sie ansprechen im Sinne von Nachverhandlungen, sozusagen man liefert sich, auch wenn man diesen Vertrag abgeschlossen hat und wenn man eine sehr präzise Output-Qualität, was unserem Verständnis nach ein sehr wesentliches Element ist, vereinbart hat, dass man dann sozusagen in bestimmten Situationen nachverhandeln muss oder sich öffnen muss. Diese Nachforderung, das würde ich sicher nicht ausschließen, diese Situation gibt es immer. Wenn Sie an einen vergleichbaren Privatisierungsfall DFS denken, es gibt auch dort, wenn man eine Regulie-

rungsperiode von fünf Jahren festlegt sicherlich Vorstellungen, dass es zu Escape-Klauseln kommen muss, wo man beispielsweise, wenn ein 11. September kommt, halt eben Anpassungen vornimmt und das auch entsprechend reflektieren muss. Das ist auch im Sinne der Nutzer und durchaus auch akzeptabel. Aber ich glaube es ist wichtig, auch herauszustreichen und auch in der Vereinbarung festzulegen, das ist nicht etwas, was man sozusagen alle sechs Monate machen muss, sondern an bestimmte konkrete – in der Regel unvorhergesehene – Ereignisse knüpft. Und damit denken wir insgesamt schon, dass diese LuFV ein sehr vernünftiges – nicht das einzige, aber ein sehr vernünftiges – Instrument ist, um erst einmal einen vernünftigeren Umgang an dieser Schnittstelle, was die Bereitstellung von Finanzmitteln anbelangt, darstellt. Und darüber hinaus auch unabhängig von der Strukturmodellwahl erforderlich ist.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Bauer. Herr Falchi hatte sich noch gemeldet. Und dann würde ich sagen, gebe ich Ihnen jetzt auch das Wort.

ACHTUNG – deutsche Übersetzung folgt im Anschluss an den französischen Text!

Marc Falchi: Basé sur mon expérience sur ce type de contrats, mon expérience c'est d'abord chercher à mettre en place un tel contrat en France entre la SNCF et l'Etat français, ensuite entre RFF et la SNCF sous la supervision de l'Etat, d'avoir dans ce cadre, regardé ce qu'il se passait au Royaume-Uni en 1996, 97, 98 où il y avait deux types de contrats : il y avait un contrat entre le gouvernement et Railtrack, société privée, gestionnaire d'infrastructure et entre Railtrack et ses sous contractants. Tout cela a faillit, dans le sens où, au bout d'un certain nombre d'années, variables, deux ans, trois ans, quatre ans, cinq ans, on s'est aperçu que l'entité responsable de la gestion de l'infrastructure recevait des crédits, les dépensait, pas forcément pour ce pour quoi ils étaient prévu, c'est-à-dire, la maintenance du réseau à un niveau de performance donné. Ce type de contrat, excusez moi monsieur Bauer et je le comprends, je serais à sa place, je ferais la même chose- est une manne, c'est la manne céleste pour les consultants, parce qu'il y a toujours, toujours quelque chose à faire à approuver. Je ne pense pas que ce soit la meilleure façon et la plus efficace d'organiser votre contrôle sur les dépenses liées à l'infrastructure et sur le maintien de l'infrastructure à un niveau requis. C'est extrêmement compliqué. Aucun Etat, aujourd'hui, n'est dans une position d'avoir bâti un tel contrat. Les Néerlandais sont en train de commencer effectivement, les Britanniques,

enfin, arrivent à quelque chose de sensé. Je voudrais juste vous dire que le 31 mai, la commission européenne organise un workshop spécifique sur ce sujet, si l'un d'entre vous a l'occasion d'y aller, l'Etat allemand est invité, mais si l'un d'entre vous peut y aller, cela pourra vous être très utile.

Übersetzung:

Aufgrund meiner Erfahrungen mit dieser Art Verträgen – ich hatte die Aufgabe, einen solchen Vertrag in Frankreich zwischen der SNCF und dem französischen Staat und anschließend zwischen RFF und der SNCF unter der Aufsicht des Staates anzustreben – würde ich raten sich anzuschauen, was in den Jahren 1996, 1997 und 1998 im Vereinigten Königreich passiert ist. Dort gab es zwei verschiedene Verträge: ein Vertrag zwischen der Regierung und Railtrack, dem privaten Infrastrukturunternehmen, und ein Vertrag zwischen Railtrack und seinen Unterauftragnehmern. Das Ganze birgt Gefahren in sich, denn nach einer Reihe von Jahren, vielleicht nach zwei, drei Jahren, oder auch nach vier, fünf Jahren hat man festgestellt, dass das für die Infrastruktur verantwortliche Unternehmen Zuwendungen erhält, die es nicht unbedingt für das ausgibt, wofür diese Gelder eigentlich bestimmt waren, d. h. für die Instandhaltung des Netzes und die Gewährleistung eines bestimmten Qualitätsniveaus. Diese Art Vertrag – bitte entschuldigen Sie, Herr Professor Bauer, und ich muss sagen, dass ich das verstehe, wäre ich an dieser Stelle, würde ich genau so handeln – ist eine Goldader für die Berater, denn es gibt ja immer irgend etwas, was genehmigt werden muss. Ich glaube nicht, dass das die beste oder effektivste Weise ist, die die Ausgaben für die Infrastruktur und die Gewährleistung eines bestimmten Leistungsniveaus der Infrastruktur unter Kontrolle zu halten. Das ist ungeheuer kompliziert. Heute ist kein Staat in der Lage, einen solchen Vertrag durchzusetzen. Die Niederländer sind dabei, sich ernsthaft damit zu beschäftigen, auch die Briten kommen nunmehr zu einer vernünftigen Lösung. Ich wollte Sie nur darüber informieren, dass die Europäische Kommission am 31. Mai einen Workshop speziell zu diesem Thema organisiert. Wenn einer von Ihnen Gelegenheit hat, daran teilzunehmen, der deutsche Staat ist eingeladen, aber wenn einer von Ihnen dort ebenfalls vertreten ist, dann wird das sicher nützlich sein.

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank Herr Falchi für die ergänzenden Informationen. Ich habe jetzt als nächstes den Kollegen Hermann auf der Liste, danach die Kollegin Menzner.

Abg. Winfried Hermann: Ja, vielen Dank, ich möchte gerne ein bisschen den Blick weiten

und auch noch mal nachfragen. Wir haben ja Probleme, die es auch in vielen anderen europäischen Ländern gibt und die auch dort gelöst werden wollen und meine Frage heißt: Wie wird anderswo die politische Steuerungskompetenz des Staates erhalten – bezogen auf das Netz. Wenn es so schwierig ist mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen, wie dann anders? Gibt es da sozusagen gute Beispiele, wo man sagen kann, so ähnlich kann es gehen. Ich würde es noch etwas allgemeiner fragen: Gibt es Beispiele für mehr Wettbewerb, abgesicherter politischer Steuerungsmöglichkeit und einer Entwicklungsperspektive, die ja eigentlich als Überschrift der Bahn-Reform voran steht „mehr Verkehr auf die Schiene“ – gibt es dafür einen internationalen Vergleich, ein Beispiel, das man sagen kann, das kann man so und so und so sehen und dort abgucken. Meine Frage an Herrn Schaaffkamp und dann würde ich wahlweise – weil ich nicht weiß, wer sich von Ihnen auskennt im Bereich anderer Bahnen, dass er sich einfach noch dazu melden – das wäre sehr nett, Dankeschön.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hermann. Dann erstmal Herr Schaaffkamp und das Weitere sehen wir dann gleich.

Christoph Schaaffkamp: Die Frage ist nicht einfach, denn es gibt in Europa sehr unterschiedliche Regulierungsregimes und sehr unterschiedliche Regulierungskulturen und es gibt auch sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen. Das, was an einer Stelle erfolgreich praktiziert wird, muss oder kann nicht zwingend an einer anderen Stelle Eins zu Eins übertragbar funktionieren. Ich würde vor dem Hintergrund eher noch mal etwas abstrakter werden. Also, was sich herausgestellt hat ist, dass Globalvereinbarungen generell kritisch sind, weil sie eine Informationsasymmetrie bewirken und letztlich kaum kontrollierbar sind. Es gibt dafür eine ganze Reihe von erfolgreichen Modellen, die kleinteiliger ansetzen. Ich greife mal eines, Vergabe von integrierten Leistungen Netz und Transport auf staatlicher Infrastruktur, da gibt es ja auch in Deutschland Beispiele: mehrere Nebenbahnen in Baden Württemberg, wo Zweckverbände Eigentümer der Infrastruktur sind und integrierte Verkehrsleistung mit der Infrastrukturbetriebsleistung vergeben wird. Für Neu- und Ausbauprojekte gibt es unterschiedliche erfolgreiche Ansätze, die eine sehr klare Zielvorgabe für den Zustand bei Übergabe an den Staat haben. Es gibt einige Modelle mit langfristigen Bau- und Betriebskonzessionen, wo letztlich auch ein weiter Teil oder die ganze Nutzungsdauer der Infrastruktur über einen Vertrag abgesichert ist und zum Zeitpunkt der Reinvestition eine Neuvergabe und eine Übergabe der Infrastruktur

an den Staat vorgesehen ist. Auch das funktioniert. Und es gibt auch einige Experimente – weiter würde ich nicht sagen – mit Public Private Partnerships für Teile der Infrastruktur, vor allem Betriebsleistungen, deren Erfahrungen ausgewertet und evaluiert werden müssen, bevor man da eine belastbare Aussage dazu treffen kann, die aber von den Ansatzpunkten her durchaus Erfolg versprechend aussehen. All diesen Verträgen ist gemeinsam, dass sie eine sehr konkrete Spezifikation und sehr klare Abtrennungen der Zuständigkeiten und Sphären zwischen Staat auf der einen Seite und Betreiber der Infrastruktur auf der anderen Seite beinhalten. Und ich denke, das ist der Kern des Erfolges solcher Modelle.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schaaffkamp. Prof. Bodack jetzt bitte.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Vielleicht darf ich noch mal kurz darstellen, wie seinerzeit bei der Bundesbahn geplant wurde. Ich war ja beteiligt an einigen Planungen. Und dort hat man ein Netz geschaffen, Inter-Regio, Inter-City, auch die ICE-Planung war noch so ausgerichtet, dass wir auf jeder Route 100 % Kostendeckung erzielt haben, bei der Prämisse Takt-Verkehr – jede Stunde eine Verbindung oder alle zwei Stunden. Und es wurde dann eben das Netz konzipiert und wir hatten Kostendeckung bis auf einige Ausreißer, die dann durch die Wiedervereinigung kamen. Da gab es natürlich Dinge, wo man ad hoc dann in die neuen Bundesländer fuhr und dabei dann Verluste entstanden. Das ist eine ganz andere Ausrichtung, als wenn ich das unter privatwirtschaftlichen, unter Gewinn Gesichtspunkten sehe. Und unter Gewinn Gesichtspunkten maximiere ich den Gewinn, wenn ich die Verkehre, die Routen, die Nachfragesituation auswähle und bediene und alles andere weglasse. Ich habe also dann, darauf müssen Sie sich einstellen – keinen Taktverkehr mehr. Das ist also eines, Sie müssten klar die Ziele vorgeben und Sie könnten heute in dem heutigen Zustand, hätten Sie die Möglichkeit auf die Deutsche Bahn AG Einfluss zu nehmen, dass sie unter diesen Prämissen auch den Fernverkehr ausrichtet. Ich möchte jetzt noch etwas zu England sagen. England hat auf niedrigem Niveau – England hatte vor fünf oder sechs Jahren noch etwa 40 % der Personenkilometer pro Einwohner, den wir hier haben. Sie haben jetzt aber eine fast vierzigprozentige Zunahme geschafft und das wird natürlich immer zitiert. Wie schaffen die Engländer eine so tolle Zunahme im Schienenpersonenfernverkehr? Diese Möglichkeit hätten Sie auch. Die Engländer geben also über die Regulierungsbehörde, das so genannte Franchising, praktisch Lizenzen an Firmen für jede Route. Die Route wird beschrieben und mit der Frage, wir wollen da

einen Stundentakt in der und der Qualität, einen Servicewagen usw., alle Details, und wie viel bietet ihr an Trassenentgelt? Und jetzt gibt es natürlich an der Ostküstenroute nach Schottland hoch, die also hochprofitabel ist – ich kenne die Beträge nicht – zwei, drei € pro Zugkilometer Trassenentgelt bezahlt, in der Mitte des Landes werden unter Umständen Null bezahlt. Und es gibt auch Routen, die subventioniert werden. Wenn Sie also einen optimalen Schienenpersonenfernverkehr möchten und eine Besteller-Funktion ist nach EU-Recht sicher nicht möglich, dann müsste eine staatliche Agentur die Nachfragerouten, ich nehme jetzt einmal Berlin – Rostock, Berlin – Cottbus oder auch Nürnberg – Dresden, wo demnächst der Fernverkehr ja eingestellt wird ausschreiben. Es wird auch der Fernverkehr von Dortmund nach Weimar voraussichtlich eingestellt von Seiten der Deutschen Bahn. Dort sind also auf den beiden letztgenannten Routen über eine Mrd. € in den Ausbau der Strecken gesteckt worden – zum Beispiel von Dortmund über Paderborn nach Kassel ist auf 200 Stundenkilometer ausgebaut – da fährt demnächst dann voraussichtlich kein Fernzug mehr, weil die DB AG sagt: Kein Interesse. Wenn Sie das wollten, müssten Sie anders vorgehen. Dann müssten die Strecken differenziert ausgeschrieben werden und sagen – ich nehme das Beispiel von Dortmund nach Kassel – Weimar – Erfurt – Dresden – wir fragen Anbieter, wie viel Trassenpreis würdet ihr bezahlen. Ich sage mal, dann kommt für diese Route im Schnitt ein Trassenpreis von ein oder zwei € heraus. Da müsste man vom Bund aus sagen: Welch ein Glück, dass Ihr fahrt. Das ist ja ein wesentlicher Beitrag zur Deckung der Trassenkosten und damit vergeben wir das. Das Nächste muss aber sein, der Investor, der sich jetzt Züge kauft, die also 50 oder 100 Millionen kosten, muss natürlich über ein Jahrzehnt die Garantie haben, dass er dort alleine fährt. Das müsste ihm also garantiert werden. Ein solches Verfahren halte ich nach Art. 87e Abs. 4 GG für gut möglich. Da steht drin, dass der Bund gewährleistet, auch dem Gemeinwohl dienende Fernverkehrsverbindungen – ich sage das jetzt mit meinen Worten, es ist ein bisschen verklausuliert – und das Nähere regelt das Bundesgesetz. Meine Damen und Herren, schaffen Sie dieses Bundesgesetz mit dem Ziel, einen optimalen Fernverkehr zu bekommen, nehmen Sie dabei die englischen Verhältnisse ruhig als Vorbild von der Gestaltung her und Sie werden sehen, dass Sie dann einen besseren Fernverkehr bekommen. Und zwar auch mit Konkurrenz und mit anderen Anbietern.

Stellv. Vorsitzender: Danke, Herr Prof. Bodack. Dann habe ich jetzt als nächste die Kollegin Menzner.

Abg. Dorothee Menzner: Danke, Herr Vorsitzender, ich möchte auf eine Fragestellung zurück kommen, die wir heute Vormittag schon mal angerissen hatten, und zwar wende ich mich damit besonders an Herrn Hauser und auch noch mal an Prof. Bodack: Und zwar habe ich bei meiner Vorbereitung auf den heutigen Tage gefunden, dass am 1. Januar 1993 das Anlagevermögen der DG AG 13 Mrd. € wert war. Nur einen Tag davor 52 Mrd. € War die Deutsche Bahn über Nacht 38 Mrd. weniger wert als tags zuvor die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn zusammen? Da kommen wir zu der Frage der bilanzierten Bewertung dessen, was Anlagevermögen ist. Wir hatten heute Morgen auch schon mal ausgeführt, dass zwischen 1994 und 2004 abermals rund 90 Mrd. Steuergelder an die DB AG geflossen sind. Prof. Bodack, Sie haben heute Morgen gesagt oder noch mal darauf hingewiesen, dass die Bundeshaushaltsordnung es für unzulässig erklärt, öffentliches Eigentum unter Wert zu veräußern. Da hätte ich gerne noch mal eine Äußerung von Herrn Hauser dazu, ob das auch so eingeschätzt wird, weil es ist ja deutlich geworden, dass es da sehr großen Bewertungsspielraum gibt, der nahe legt, dass manche Zahl, mit der wir hier hantieren, vielleicht auch wirklich deutlich unter Wert ist und nicht nur das widerspiegelt, was möglich ist im üblichen Rahmen. Und meine zweite Frage an beide wäre: Stimmt mein Eindruck oder bewerten Sie das vielleicht anders, dass die Investitionsgelder, die vom Steuerzahler, vom Bund, an die DB AG gegeben wurden, zum Unterhalt, zum Ausbau offensichtlich teilweise in den Bilanzen nicht aktiviert wurden?

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Kollegin Menzner, dann würde ich sagen – wer fängt an – Herr Hauser.

Norbert Hauser: Zunächst mal die Frage der Aktivierung. Die ganzen Baukostenzuschüsse werden nicht aktiviert. Deshalb wird ja auch nichts abgeschrieben. Deshalb muss ich ja auch keine Verzinsung dieser Investitionen erreichen. Also, da der Bund nicht mehr, wie es ursprünglich mal vorgesehen war, rückzahlbare Darlehen, also Darlehen ist immer rückzahlbar, also verzinsliche oder nicht verzinsliche, aber rückzahlbare Darlehen gibt, sondern eben komplett über Baukostenzuschüsse finanziert, ist dieses nicht zu aktivieren und deshalb ist es nicht in den Bilanzen und damit habe ich eben auch diese Abschreibungsproblematik, diese Kostenproblematik, nicht. Zu den Werten: wir haben uns ja heute Morgen schon ausführlich darüber unterhalten. Die Frage ist einfach, was kriege ich für einen Kilometer Straße oder was kriege ich für einen Kilometer Schiene? Wenn da einer darauf fährt

und wenn da viele darauf fahren, dann kriege ich viel dafür. Und wenn das keiner haben will, dann sagt er, was soll ich damit, es kostet ja nur noch Geld, behalten Sie es doch lieber, aber ich kaufe es Ihnen nicht ab. Und deshalb ist ja eines klar: Der Bund wird immer zahlen müssen. Es stellt sich nur noch die Frage in welcher Höhe. Wir haben ja einige Ausführungen eben dazu gehört, welche Rationalisierungsmargen dort noch vorhanden sind, von denen die Deutsche Bahn AG bei der LuFV eben sagt, Rationalisierungsmarge Null. Ich will das nicht und darüber hinaus kriege ich noch den Inflationsausgleich zusätzlich. Also das ist unheimlich schwierig, zu sagen, hier wird verschenkt. Man könnte sich darauf zurückziehen, dass man sagt, der Wert ist der den der Markt hergibt durch den Börsengang. Aber ein Problem bekommt man dabei nie vermieden. Man kann es nicht aus dem Wege schaffen. Ich gebe aber gerne zu, dass das mehr eine Gefühlsfrage ist als irgendetwas anders. Es ist ein Unterschied, ob ich in ein eigenes Unternehmen investiere und sage, ich investiere ja in mein Eigentum, ob es 2,5 Mrd. oder auch mehr oder ob ich es in ein fremdes Unternehmen investiere, was ja der Fall wäre beim integrierten Börsengang, und ich dann immer dieses Gefühl habe, na ja, ob denn mit diesem Geld tatsächlich alles richtig abgeht, das weiß ich nicht, das kann ich nicht beurteilen. Und da bin ich auch etwas skeptischer als Prof. Bauer. Man kann Vieles regeln, aber ob wir denn mit der Deutschen Bahn die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auf den Tisch bekommen, die diese nachvollziehbaren Ausgabenströme ermöglicht, wage ich zu bezweifeln. Ich hatte ja eben darauf hingewiesen. Die Bahn möchte die Kontrolle für das EBA nur über die Qualitätskennziffern. Das reicht nach unserer Auffassung nicht, denn wir haben gesehen, dass auch in der Vergangenheit Mittel, Fehlallokationen, unterlegen sind und das EBA eben Geld zurückgeholt hat, aber eben nicht deshalb, weil das EBA über Kennziffern gehen konnte, sondern weil das EBA projektweise oder je nach Zuwendung eben über das Zuwendungsrecht marschieren konnte, und dadurch wesentlich genauere Einblicksmöglichkeiten hatte, als das so der Fall ist. Wir streiten uns nicht umsonst. Wir, also der Bundesrechnungshof, wir streiten uns nicht umsonst mit der Bahn über Erhebungsrechte bei der Bahn. Weil die Bahn nicht will, dass man reinschaut, würde ich auch nicht wollen, gebe ich doch zu, ist doch völlig klar. Herr Hellwig hat das eben sehr schön dargestellt: Wir haben es auf der einen Seite mit einem Heiligen zu tun – das ist die Bahn AG -, die mit Sicherheit alles richtig machen wird und die sich so gesetzeskonform verhält, wie wir es uns gar nicht vorstellen können (denken Sie an die Grundstücke) und auf der anderen Seite

haben wir es mit jemandem zu tun, der eigentlich nur Böses will. Das ist die Politik – ja ist doch klar! Das ist ja immer so. Und die Politik halten wir also raus. Der Staat schaut nicht rein. Noch mal – es sind Interessengegensätze, die ich nachvollziehen kann, gegen die man auch gar nichts einwenden kann. Die Frage ist nur, ob man sich über den Tisch ziehen lässt und das mitmacht oder es eben nicht mitmacht. Die Antwort müssen Sie geben.

Stellv. Vorsitzender: Danke, Herr Hauser. Prof. Bodack, bitte.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Die Korrektur oder die Neugestaltung der Eröffnungsbilanz mit einem um 43 Mrd. € niedrigeren Betrag zum 1. Januar 1994 hat sicher verschiedene Hintergründe. Ein Hintergrund ist, dass einige Vermögenswerte, Grundstücke, auf das EBA übergegangen sind und de facto eine Wertminderung eingetreten ist. Ich weiß nicht, wie hoch die sind, aber ein, zwei, drei Milliarden könnten das ohne weiteres sein. 43 Mrd. sind es sicher nicht an Grundstückswerten, dann wären ja 75 % etwa des Wertes der Deutschen Bahn auf das EBA übergegangen. So etwas kann nicht der Fall sein. Es ist sicher ein sehr viel kleinerer Teil. Der Effekt und der Grund für eine solche Neubewertung ist sicher einmal der, dass man sicher sehr viel weniger Abschreibung verdienen muss. Also, mit einem so stark verringerten Bilanzvolumen brauche ich nur sehr viel weniger Abschreibung erwirtschaften und tatsächlich hat die Deutsche Bahn AG ja in den ersten Jahren stolze Gewinne ausgewiesen, nicht zuletzt aufgrund dieser Tatsache der niedrigen Bewertung des Anlagevermögens. Jetzt steht natürlich zur Debatte, dass hier die Schlagzeile heute lautet: Volksvermögen zum Schnäppchenpreis. Die Frage ist, was sagt die Bundeshaushaltsordnung. Vermögenswerte dürfen nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden. Nun bin ich kein Jurist, sondern Unternehmensberater, ich kann das also juristisch nicht werten. Nach meinem Verständnis als Steuer-Staatsbürger beinhaltet das, dass Sie beim Verkauf den vollen Wert der DB ermitteln müssten und nicht einfach sagen, da die DB nur 3, 4, 5 Mrd. am Kapitalmarkt wert. Ist das Netz renditeträchtig wie immer, dann, so ist meine Schlussfolgerung, darf es eben nicht verkauft werden. Denn wenn die Größenordnung 100 Mrd. beträgt, wir können uns auch um 90 oder 110 streiten, da gibt es hier ja Bewertungsspielräume. Dann kann es nicht sein, dass Sie Erlöse 49 % des Unternehmens von 4, 5, 6 7 Mrd. bekommen einschließlich des Netzes. Und vielleicht ist das auch nicht so sehr eine allein juristische Frage, sondern auch eine moralische Frage. Ich möchte einfach auch mal den Standpunkt der Mitarbeiter der DB einbringen – ich war ja

fast 30 Jahre Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn und auch Deutschen Bahn AG. Die Mitarbeiter haben ja doch wohl maßgeblich zur Substanz des Unternehmens beigetragen, selbstverständlich der Bund mit seinen Investitionen, aber auch die Mitarbeiter mit ihrer Arbeit, die Substanz erhaltend, Einnahmen erzeugend, abschreibend erwirtschaften, werden beigetragen haben. Stellen Sie sich mal vor, man erzählt den Mitarbeitern, dass der Wert dieses Unternehmens nur ein paar Milliarden beträgt, gerade soviel, wie Schering. Schering ist für 16 Mrd. verkauft worden und jetzt ist plötzlich die ganze Deutsche Bahn AG, wenn ich die 49 % auf das ganze Unternehmen hochrechne, gerade mal in der Größenordnung so viel wert wie Schering und Sie müssten doch die fatale Überzeugung gewinnen, dass ihr Werk, ihre Arbeitsplätze für einen wirklichen Spottpreis – hier steht Schnäppchenpreis – an irgendwelche Investoren verkauft wird, nicht mit dem Ziel, eine wirklich bessere Bahn zu bringen, denn noch niemand konnte irgendwo feststellen, dass dieser Verkauf eine wirklich deutlich bessere Bahn bringt, sondern mit erheblichen Risiken für weniger Verkehr auf der Schiene für Abziehen von Geldern für Gewinne, von Risiken für die Netzkapazität, für die Netzinstandhaltung. Alle diese Risiken werden ja eingekauft, indem man Volksvermögen – so wie das hier steht – verschenkt. Also ich kann mir das nicht vorstellen, dass Sie das gegenüber den Mitarbeitern und auch gegenüber den Staatsbürgern wirklich verantworten können, wenn das Netz zu diesem Preis oder das integrierte Unternehmen zu diesem Preis verkauft werden würde.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Boddack. Ich habe jetzt hier die Kollegin Schwarzelühr-Sutter. Danach den Kollegen Beckmeyer und danach den Kollegen Friedrich.

Abg. Rita Schwarzelühr-Sutter: Ja, sehr geehrte Damen und Herren. Ich habe keine Bahnvergangenheit und wir haben jetzt immer über die LuFV diskutiert, entweder im getrennten oder im integrierten Modell. Es gibt ja noch andere Modellvarianten. Und ich denke auch, dass diese LuFV kein einseitiger Vertrag ist und wie Sie schon gesagt haben, gibt es ja durchaus Beispiele, wo man diese Vereinbarung, wo die funktioniert. Halten Sie das in bestimmten Modellvarianten dann tatsächlich für realistisch, dass diese LuFV so konstruiert werden kann, dass wir unsere verkehrspolitischen Ziele durchsetzen. Im Übrigen denke ich, ein Vertrag ist immer kündbar. Und dann möchte ich noch mal eine Anmerkung machen zur Wirtschaftlichkeit eines Staatsunternehmens. Inwieweit sind Sie informiert über die Bahn der Schweiz? Die Bahn der Schweiz ist einer der größten Arbeitgeber in der Schweiz,

der fünfgrößte, hat sich vor der EU prüfen lassen, ob es EU-konform wäre, so wie sie jetzt aufgestellt ist und arbeitet wirtschaftlich erfolgreich. Worin liegen dann die Fehler nach der Bahn-Reform, warum die Bahn es nicht geschafft hat bei uns und aber durchaus es in Europa möglich ist, erfolgreich zu arbeiten und das vor dem Hintergrund, dass die Schweiz ja durchaus kostspielige Trassen hat.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Schwarzelühr-Sutter, an wen hatten Sie die Frage gestellt.

Abg. Rita Schwarzelühr-Sutter: An den Herrn Prof. Hellwig und an den Herrn Prof. Böttger.

Stellv. Vorsitzender: Ja, dann Prof. Hellwig bitte.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Zum einen, welche Formen von Vereinbarungen könnten funktionieren. Grundtenor: Je kleiner der Bereich ist, der durch eine Vereinbarung abgedeckt wird, je mehr die beiden, die die Vereinbarung schließen, darauf angewiesen sind, konkret miteinander zusammenzuarbeiten, desto eher wird eine Vereinbarung funktionieren. Deshalb habe ich eigentlich wenig Sorge hinsichtlich Vereinbarungen zwischen einer unabhängig operierenden Netzgesellschaft und den Transportgesellschaften. Auch da stellen sich ja Fragen, mit welcher Sorgfalt wird das Netz von den Transportgesellschaften genutzt, für welche Arten von Reparaturen muss möglicherweise die Transportgesellschaft selber aufkommen. Das ist aber alles ein Bereich, der im normalen Wirtschaftsleben üblich ist. Wobei es nicht an uns ist darüber zu theoretisieren. Das finden die Marktteilnehmer normalerweise selber raus. Das große Problem, das sich beim integrierten Modell ergibt, ist, dass das Ganze relativ pauschal gemacht werden muss, weil man nicht in die Regelungstiefe reingehen kann, die bei privatwirtschaftlichen Beziehungen normalerweise üblich wären. Und zum anderen, dass die eine Seite dieser Vereinbarung eben nicht wirklich im Geschäft drin ist. All die weichen Informationen, die man dadurch bekommt, dass man im Geschäft täglich miteinander zu tun hat, stehen in dieser Form jetzt dem Bund als reinen Geldgeber nicht zur Verfügung. Zweiter Punkt, die Schweiz. Ich habe neun Jahre in der Schweiz gelebt und habe mich immer wieder gefragt, wieso gehen die Dinge hier anders. Wenn man hin und wieder in deutschen politischen Diskussionen im Hinblick auf den Arbeitsmarkt den Vergleich zieht, wird natürlich geantwortet, ja in der Schweiz ist sowieso alles anders – das lässt sich nicht vergleichen. Ich glaube, es gibt zwei Gründe, die eine sehr unterschiedliche Traditi-

on begründen. Das Eine ist, das auch im öffentlichen Sektor ein kostenorientiertes Denken und ein Wirtschaftlichkeitsdenken immer da war und die Vorstellung, wir sind staatliche Hoheit, wir brauchen uns um so was nicht zu kümmern, eine geringere Rolle spielte. Auch das Versorgungsdenken war weniger ausgeprägt. Der zweite Grund, der mag mit dem ersten zusammenhängen: In der Schweiz gibt es das Referendum. Das bewirkt, dass der gesamte öffentliche Sektor in anderen Governancekategorien denkt. Im gesamten öffentlichen Sektor muss jegliche Instanz damit rechnen, dass ihre Geldquellen und ihre Befugnisse zum Gegenstand einer Volksabstimmung gemacht werden können. Und das beeinflusst die Art und Weise, in der über diese Dinge gedacht wird.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Hellwig. Prof. Böttger bitte.

Prof. Dr. Christian Böttger: Ja, also vielleicht zuerst noch mal zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Ich würde da Herrn Hauser ein kleines bisschen widersprechen wollen. Also das klang ja ein bisschen resignativ, was er sagte. Grundsätzlich finde ich es richtig, wenn man also die Output-Orientierung auch als Methode festschreibt, aber sie muss natürlich einhergehen mit einer unabhängigen Überprüfung. So, und das würde jeder von uns in jedem Vertrag, den er irgendwo abschließt, selbstverständlich tun. Und das ist der Knackpunkt. Also ich glaube nicht, dass die Output-Orientierung – das klang bei ihm ein bisschen so durch –, dass die das Problem darstellt, sondern dass die DB sagt, wir wollen am Output gemessen werden und den Output messen wir aber selbst. Das ist sicherlich problematisch. In dem Moment, wo wir also eine unabhängige Messung haben – ich bilde mir ein, da könnte man mit ein bisschen Unschärfen aber schon Messmethoden machen. Ich meine, es gibt ja in der Tat, Hr. Dr. Ilgmann hat darauf hingewiesen, genügend privatwirtschaftliche Instandhaltungsverträge, für die es dann also auch Modelle gibt, wenngleich, das muss man auch sagen, da also noch eine Lernkurve im Gange ist. So, das Dritte, was die derzeitigen Vorschläge der DB AG nicht beinhalten sind ernsthafte Pönalien bei Nichtzielerreichung. Also ich habe da noch nichts Ernsthaftes, Schriftliches gesehen, aber das, was ich gesehen habe, war das, dass man sagt das erste Mal grob verfehlen, dann kriegen wir einen Brief, das zweite Mal, da kriegen wir einen Brief mit Einschreiben und im dritten Jahr zahlen wir 2 Millionen Strafe und ansonsten läuft es so weiter wie bisher. Das ist natürlich lächerlich. Im Prinzip. Wenn also der Staat ernsthaft Druck ausüben will, dann muss er auch ernsthafte Sanktionen haben und das könnte

zum Beispiel sein eine Ausschüttungs-Sperre oder ernsthafte ökonomische Pönalien. Wenn wir so einen Vertrag draften würden, dann wäre allerdings ein integrierter Börsengang mit Sicherheit auf der Stelle tot, weil also jeder Investor auf der Stelle in Ohnmacht fallen würde. So, darüber liegt natürlich immer noch mal die zweite Ebene der politischen Durchsetzbarkeit im Konfliktfalle und ich denke, spätestens da setzt das ein, was Herr Prof. Hellwig eben gesagt hatte. Bei den anderen Modellen ist, glaube ich, das Problem: bei dem Eigentumsmodell mit der Gestaltungsvariante, dass gerade da also zusagen auch diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nicht ausgestaltet sind. Deswegen sind diese Modelle im PRIMON-Gutachten relativ dürr. Da kann man sich sowohl eine Version vorstellen, für die ich eine gewisse Sympathie hätte, mit also einer harten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder eine wie sie sich die DB vorstellt. Dann ist das eigentlich sozusagen das integrierte Modell, ein bisschen anders angepackt. Und im Trennungsmodell bräuchte man natürlich auch eine entsprechende Regulierung, daran kämen wir nicht vorbei, aber hätten wie gesagt, aufgrund der anderen Konstellation der Marktbeteiligten sicher weniger Probleme das durchzusetzen. Und zur Schweiz ist vielleicht noch mal zu sagen, ich sehe das nicht ganz so positiv. Die Schweiz ist ein Bahnland. Das muss man sagen, relativ dicht besiedelt, an relativ klaren Verkehrskorridoren siedelnd, weil ein großer Teil des Landes sozusagen gar nicht besiedelt ist, und deswegen natürlich auch eine sehr bahnaffine Siedlungsstruktur. Und das ist sicherlich ein Vorteil, den die Schweizer haben. Die Schweizer sind aber auch committed dazu, sicherlich auch mit Umweltbewusstsein oder so was, dass sie die Bahn wollen. Aber die Bahn in der Schweiz kostet endlos viel Geld. Man hat gesagt, dieses Projekt Bahn 2000 hat wieder ergeben – es gibt gerade einen Bericht, in dem das steht –, dass sozusagen die Grenzkosten höher waren als die Grenzerlöse, also finanziell auch das nicht erfolgreich. Aber da wird sozusagen relativ großzügig die SBB eben gesponsert und trotz dieser großzügigen politisch getragenen Unterstützung für die Bahn, was ich also persönlich äußerst sympathisch finde, ist es eben so, dass die Bahn in der Schweiz Marktanteile verliert – im Personenverkehr wie im Güterverkehr. Und man muss es eben sagen: Das einzige Land oder die beiden einzigen Länder, in denen in den letzten Jahren ernsthaft die Bahn Marktanteile gewonnen hat im Personen- wie im Güterverkehr sind eben diejenigen, wo die Transportgesellschaften liberalisiert worden sind – und das sind England und Schweden.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank erstmal Prof. Böttger. Und dann Prof. Bodack noch mal für eine Zwischenbemerkung.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Vielleicht noch mal eine Ergänzung. Tatsächlich ist das Schweizer Netz sicher teurer als unseres und der Gotthard-Basis-Tunnel und dergleichen sind natürlich Vorhaben, die von der Größenordnung so ein kleines Land wesentlich stärker belasten als alle Neubaustrecken Deutschland. Andererseits, die Schweiz fährt etwa doppelt so viel Zugkilometer pro Einwohner. Wo wir Stundentakt haben, haben die Halbstundentakt. Das ist ein außerordentlich dichtes Netz mit sehr guter Qualität, mit einer hervorragenden Verknüpfung durch den integralen Taktfahrplan, der bei uns immer noch nicht richtig realisiert ist. Also die Angebotsqualität ist sehr viel höher. Dann trägt sich das Netz, obwohl es teurer ist durch die wesentlich größere Zugzahl besser. Und die Unterstützung, die staatlichen Leistungen in Cents pro Person Tonnenkilometern in der Schweiz sind niedriger als in Deutschland, weil einfach das teure Netz wesentlich stärker genutzt wird.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Bodack und jetzt hatte sich noch mal Dr. Sarrazin gemeldet.

Dr. Thilo Sarrazin: Ja, ich habe mich doch noch mal gemeldet. Erst mal das, und nur ganz kurz. Das wollte ich eigentlich gar nicht sagen, Herr Bodack, in der Schweiz ist es so – ich habe das mal kürzlich untersucht – es gibt mehr Personenverkehrsleistungen pro Einwohner, es gibt aber auch mehr Autoverkehrsleistungen pro Einwohner, das heißt, sie sind ganz einfach mehr unterwegs die Schweizer, weil sie reicher sind, sie machen mehr Ausflüge, sie fahren an ihre Seen, sie fahren in die Berge. Es gibt generell viel mehr Verkehr als bei uns pro Einwohner. Ob das nun gerade unser Ziel ist, weiß ich jetzt auch nicht. Ich muss nur immer gucken mit den Zahlen. Ich hatte mich aber zu dem anderen Thema gemeldet, nämlich zur LuFV. Wir hatten an sich in den 80er Jahren, nicht alles war in der Vergangenheit schlecht, ein relativ einfaches Verfahren. Die Wirtschaftspläne mussten ja vom BMF und von der BMV jedes Mal genehmigt werden. Das gab den üblichen Streit – wie eben Haushaltsberatungen nun mal sind. Aber es gab das Prinzip, dass alle Maßnahmen, ab einem gewissen Umfang, einzeln genehmigt werden mussten. Es gab also intensive Streitigkeiten, ob das Oberbau-Großprogramm auf der Rheinstraße wirklich jetzt schon muss oder anders muss oder die Neu- oder Ausbaustrecken. Also wenn sie mal genehmigt war und mit Kostenansätzen genehmigt war, konnte sie von der Bahn dann auch unabhängig

durchgeführt werden. Es wurde natürlich jedes Jahr angeschaut, was hat sich bei den Kostenansätzen geändert, gab es Anstiege, gab es Krach. Gab es zu viel Krach, gab es einen Vertrauensentzug und dann haben wir sie irgendwo bestraft. Das heißt das war auf der Beamtenebene. Fürchterliche Streitigkeiten. Das System hat sich praktisch da selbst reguliert. Die Bahn wusste, sie musste ihre Aussagen da in etwa einhalten, weil sie genau wusste, sonst gab es dann im Einzelfall Ärger, indem Dinge gesperrt wurden, indem andere Dinge dann nicht genehmigt wurden, usw. Und dadurch gab es einerseits nicht diese wahnsinnigen Einzelabrechnungen, zuwendungsfähig oder auch nicht zuwendungsfähig wie im Augenblick, was vielleicht etwas zu stark ausgebaut ist, zuwendungsrechtlich. Andererseits gab es eine sehr wirksame Kontrolle. Ich habe in der Zeit, als ich dann bei der Bahn für diesen Bereich zuständig war, mich gefragt, wieso denn nicht das alte System einzuführen? Das lag daran, die Bahn war eine Anstalt des öffentlichen Rechts, insofern galt nicht das Zuwendungsrecht. Bei der Aktiengesellschaft galt das Zuwendungsrecht und das machte dann die Dinge wiederum so schwierig. Aber die LuFV ist nun gerade die Umkehrung ins Gegenteil. Und es muss eine gewisse kontinuierliche Kontrolle geben und auch das Wissen der anderen Seite, dass man also jederzeit wenn es dann nicht läuft, sanktionierend eingreifen kann. Sonst funktioniert es nicht.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Sarrazin. Bevor ich jetzt Uwe Beckmeier das Wort erteile, will ich nur kurz informieren: Ich habe jetzt noch fünf Kollegen auf der Liste, den Horst Friedrich, den Dirk Fischer, die Dorothee Menzner, Renate Blank und noch mal den Dirk Fischer. Jetzt, wenn noch jemand eine Frage hat, möge er sich dann bitte melden oder Sie sich dann bitte melden, so dass wir dann in etwa abschätzen können, wann wir zum Ende kommen. Ich will jetzt sicher nicht die Anhörung abwürgen an der Stelle, das ist ganz klar, aber wenn hier jetzt noch Fragen sind, dann melden Sie sich bitte jetzt. Gut. Uwe Beckmeyer bitte.

Abg. Uwe Karl Beckmeyer: Eine Vorbemerkung zur LuFV. Morgan Stanley hat 2004 aufgeschrieben: eine kapitalmarktkonforme LuFV sieht die Mittelverwendung ausschließlich bei der DB vor. Das ist der entscheidende Unterschied. Also Morgan Stanley sagt: kapitalmarktorientierte LuFV, was auch immer das sein mag, es ist nicht das, was möglicherweise der Bund darunter versteht. Ich wollte aber ganz was anderes fragen, und zwar an Herrn Dr. Bauer, der heute gar nicht so richtig hier zum Zuge gekommen ist, aber ja schon häufi-

ger gefragt wurde und an Herrn Prof. Dr. Hellwig. Herr Prof. Dr. Hellwig, Sie schreiben in Ihrem schriftlichen Bericht auf der Seite 18 unter dem Punkt 40 Folgendes: „Zu den interessanten Ergebnissen des PRIMON-Berichtes gehört es, dass die Gesamtheit der Haushaltswirkungen Privatisierungen für den Bund umso besser ausfällt, je kleiner der Anteil der DB AG ist, den der Bund verkauft. Dies zeigt sich unmittelbar bei den drei Modellen, bei denen sowohl eine Veräußerung von 100 %, also auch eine Veräußerung von 49 % in Betracht gezogen werden. Dieser Effekt wirkt auch zu Gunsten der beiden Modelle, bei denen aus übergeordneten Gründen 49 % der DB AG verkauft werden können.“ Und der Satz unter Punkt 42: „Aus den genannten Annahmen erfolgt, dass jede einzelne Aktie, die der Bund hält, für ihn mehr wert ist, als er durch einen Verkauf Erlösen kann.“ Das will ich gerne mal Ihnen beiden als These vorstellen. Vielleicht fängt denn mal Dr. Bauer an, was er denn dazu sagt?

Stellv. Vorsitzender: Dem schließen wir uns an. Vielen Dank, Uwe Beckmeyer. Dr. Bauer hat dann das Wort – bitte.

Dr. Stephan Bauer: Gut. Ich denke der Grund für diese Diskrepanz liegt in der Anwendung der so genannten Abschlüsse die aus Kapitalmarktsicht in Ansatz zu bringen sind und das ist unsere vorgeschlagene Vorgehensweise, dass sie eben bei den Dividenden für den Bund nicht in Ansatz zu bringen sind. Damit ergibt sich diese Situation, dass es so aussieht, wie wenn man letztlich am besten verfährt, wenn man gar nicht privatisiert oder 0,01 %. Das ist deshalb nicht so, weil wir ja, das habe ich auch schon mehrfach ausgeführt, deshalb bin ich heute nicht so ganz traurig, dass ich heute nicht zu Wort gekommen bin, ich war ja schon einige Male dran, haben wir ja schon ausgeführt, dass man hier durchaus auch eben aus diesem Grund bei den Privatisierungsvarianten oder Strukturmodellen, die man zu 100 % privatisieren kann, zum besseren Vergleich die 49 % daneben stellt. Also erst einmal das Spektrum aufzumachen und zweitens natürlich auch einen „angemesseneren“ Vergleich herzustellen. Damit liegt in meinen Augen dies, fast sieht es aus wie ein Paradox, dass man sozusagen argumentieren könnte, je weniger man privatisiert, desto besser verfährt man. Wir haben uns hier mit der Expertise von Investmentbankern, die ja auch die Kontakte sozusagen zu den größeren Anlegern haben, eben versichert, dass es so gesehen wird, das sind einfach die Abschlüsse, die die Praktiker anwenden. Nicht korrekt ist der Schluss aus unserer Sicht, zu sagen, na gut, wenn das so ist, dann ist es vielleicht doch am allerbesten, wenn wir gar nicht privatisie-

ren. Bleiben wir doch beim Status quo. Da würde ich vielleicht noch die Gelegenheit nutzen, auf eine Bemerkung, die vorhin gekommen ist und auch hier vielleicht so ein bisschen in meiner Umgebung meines Sitzplatzes so aufgekommen ist. Man muss natürlich schon noch ein bisschen aufpassen. An und für sich würde ich schon behaupten, dass es durchaus ein sinnvolles Ziel ist, wenn der Staat sich auf die Dinge konzentriert, die alle hoheitlich sind, die er sowieso machen muss. Und sagen wir mal bei den Dingen, wo es unternehmerisch zugeht, sich wirklich auf die Dinge beschränkt, die er machen muss. Das heißt, der Rückzug aus der staatlichen Aufgabe, das heißt also die Privatisierung per se ist an und für sich schon eine gute Idee und damit würde ich mal meinen, sollte man auch bleiben. Und man muss auch eines berücksichtigen, die Bahn hat unter diesen Rubrum Börsengang, und das ist ja nicht etwas, was sozusagen erst jetzt seit dem PRIMON-Gutachten diskutiert wird, die Bahn hatte im Vorfeld dieses Börsengangs meinem Verständnis nach und dem Verständnis nach auch meiner Gutachter-Kollegen durchaus einiges hingelegt. Also es ist nicht so, dass hier in der Vergangenheit nichts passiert wäre. Daher muss man auch sehr vorsichtig sein, wenn man auf dieses Gesamttabelleau sieht und sagt, na ja, irgendwo haben wir den Einruck - erstens mal ist der Unterschied nicht so wahnsinnig groß zwischen den beiden Extrem-Modellen, das ist korrekt, das haben wir auch sehr klar in dem Gutachten niedergelegt, zweitens: es ist insbesondere auch in den Relation zu den gewaltigen Beträgen, die da in den letzten 10 Jahren in das Thema Eisenbahn geflossen sind, vielleicht gar nicht so ein aufregender Betrag – auch das haben wir sehr ausführlich dargestellt. Aber es wäre jetzt nicht richtig zu sagen, wunderbar, diese ganze Entwicklung, die wir da in den letzten Jahren schon gesehen haben und die letztlich auch die Leistungsfähigkeit beziehungsweise die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Unternehmens stark unterstreicht, die nutzen wir jetzt, aber wir blasen den Börsengang ab. Das wäre dann nicht korrekt, weil insbesondere ja auch der Börsengang, wenn Sie so wollen, als Karotte eine ganz wesentliche Motivation für das Unternehmen und für die Belegschaft war, sich zu verbessern. Das heißt also diesen Salto nach vorn, wo man sagt wir lassen überhaupt die Privatisierung sein, ist aus unserer Sicht nicht zulässig.

Zwischenruf: Aber Herr Dr. Bauer, weshalb soll ich denn 51 % eines Logistikkonzerns behalten? SCHE NKER.

Dr. Stephan Bauer: Nun, da würde ich also mal so sagen, möchte ich es vielleicht zweigeteilt beantworten. Die Frage, ob – ich sage

noch einmal, ich muss ein bisschen defensiv sein, es klingt vielleicht ein bisschen eigenartig, aber unsere Aufgabe war jetzt nicht, die Strategie der DB heute zu untersuchen – ob das insgesamt Sinn macht oder ob es sozusagen gescheiter wäre, sich heute sozusagen auf den Core Eisenbahn zu konzentrieren, das war nicht unsere Aufgabe ebenso wenig die Plausibilisierung, nämlich jenseits des weiteren Planungsverlaufs auf 2020, der so genannten Mittelfristplanung. Das waren Daten, die wir genommen haben und die man auftragsgemäß sozusagen dieser Bewertung zugeführt hat. Es wäre eine andere Fragestellung, zu sagen, welches Ergebnis würden wir haben, wenn wir sozusagen das, was in den letzten Jahren gelaufen ist, wieder zurücknehmen und dann privatisieren. Diese Fragestellung haben wir nicht untersucht. Es tut mir leid.

Stellv. Vorsitzender: O. k. vielen Dank, Herr Dr. Bauer, jetzt Prof. Hellwig.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Also wenn ich Herrn Dr. Bauers Äußerungen richtig verstanden habe, wird der Befund als solcher nicht bestritten. Ich möchte hinzufügen, ich habe meine Äußerungen auch nicht so interpretiert, als sei sie ein Argument, das völlig gegen die Privatisierung spricht. Ich habe z.B. dazugeschrieben: Börsengang und Schuldenreduktion könnten auch entlastend wirken, wenn das Tafelsilber nicht als Silber, sondern als Blech zu betrachten ist, das sich erst in der Hand von privaten Kapitalisten in Silber umwandelt. Man könnte etwa an Anreizeffekte der materiellen Privatisierung denken. Und dann habe ich fortgefahren: zu diesen Anreizeffekten der Privatisierung enthält der Bericht nichts, insbesondere nichts, was in den Zahlen seinen Niederschlag finden würde. Also das, was Sie jetzt als mögliche Positiva der Privatisierung hervorgehoben haben: Effizienzsteigerungen des privatisierten Unternehmens, da würde ich Vieles davon unterschreiben, aber das steht nicht in Ihren Zahlen drin und Ihre Zahlen sind deshalb keine Grundlage, um diesen Effekt zu quantifizieren. Es ist weiter das Argument zu berücksichtigen, dass die Anreizeffekte, die wir uns von einer Privatisierung erhoffen würden, natürlich sehr stark davon abhängen, inwiefern ein solches Unternehmen wirklich abhängig ist, ein solches Unternehmen auf den Geldgeber Bund bzw. Steuerzahler im Hintergrund noch rechnen kann. Ein letzter Punkt. Wenn wir die Anreizeffekte ernst nehmen, dann müssten wir genau differenzieren zwischen den verschiedenen Modellen. Wir müssten übrigens auch genau differenzieren zwischen den Modellen bei den Abschlägen, wenn Sie denselben Kontrollabschlag bei einundfünfzigprozentiger Beteiligung des Bundes und bei Null Beteiligung

des Bundes machen. Das geht nicht so ohne weiteres.

Stellv. Vorsitzender: Sie waren zu Ende? Vielen Dank, Prof. Hellwig, der Herr Dr. Bauer hätte gern noch mal eine Meldung.

Dr. Stephan Bauer: Ja, vielleicht noch als Ergänzung: Ich möchte dem ein bisschen widersprechen, wenn Sie erlauben. Die Planung der Bahn, also insbesondere diese mittelfristige Planung, die wir als Aufstützstelle für alle Modelle genommen haben und selbstverständlich dann, soweit das möglich war, die Differenzierung vorgenommen haben und darüber hinaus auch eine integrale Beachtung der Wettbewerbseffekte und zu Trennungs- und Synergiekosten vorgenommen haben – und das Ganze bis 2020 – die reflektiert meinem Empfinden nach sehr wohl das Ziel Börsengang oder das Ziel Kapitalprivatisierung. Ich würde behaupten, dass die Bahn einen ganz anderen Plan, einen insbesondere ganz anderen Mittelfristplan, vorlegen würde, wenn sozusagen das Management im Visier hätte diesen Börsengang zu tätigen oder diesen Börsengang in absehbarer Zeit – jetzt nicht auf einen bestimmten Stichtag bezogen – im Auge hätte. Also das würde ich mal behaupten. Und darüber hinaus, da gebe ich Ihnen Recht, wie groß der Effekt wäre, wenn das nicht der Fall wäre, das haben wir nicht quantifiziert, das konnten wir aber auch nicht quantifizieren. So. Dann vielleicht auch noch einmal, wenn wir schon bei dem Thema quantitative Effekte sind und die nichtquantifizierbaren Effekte. Es ist an anderer Stelle schon einmal gesagt worden und Sie hatten zu Beginn Ihrer Eingangs-Statements hier schon auch an einzelnen Stellen sich klar sozusagen auf bestimmte Darstellungen im PRIMON-Gutachten eingeschossen. Ich habe mich da sehr zurückgehalten mit einer Wortmeldung, aber vielleicht erlauben Sie es mir, jetzt noch ein bisschen doch noch mal zu relativieren und Sie auf einen ganz simplen Sachverhalt hinzuweisen. Wenn wir also jetzt diese Haushaltseffekte insgesamt nehmen, dann muss man glaube ich schon auch zwei ganz primäre und relativ simple Effekte gegeneinander abwägen. Das eine ist, dass wir gesagt haben – und da ist nicht widersprochen worden, also auch heute nicht widersprochen worden –, dass die Wettbewerbsbelebungseffekte, insbesondere was mehr Verkehr anbelangt usw., relativ bescheiden sind. Also ich sage nicht, dass die unbedeutend sind. Das haben wir nie und auch im Gutachten nicht dargestellt, aber sie sind relativ überschaubar. Wenn das aber so ist, dann können Sie also sozusagen durch die positiven Effekte, die durch diesen Wettbewerb sich ergeben können, auch ausgehen, dass die also nicht so wahnsinnig aufregend sein wer-

den. Grundsätzlich, egal wie klein oder wie groß sie sind, muss man aber auch davon ausgehen, dass sie den Wert ihres dominanten Anbieters, der gehört dem Staat, reduziert. Also in dem Moment, wo Sie annehmen, dass also hier sozusagen auch nur minimale Wettbewerbseffekte sind, ist das alles abzuzählen, insbesondere dann, wenn man davon ausgeht, dass die Reaktion des Unternehmens Kostenremanenz usw. nicht vollständig flexibel sein kann. So, das ist der erste Effekt. Und dann haben wir gesagt – und hier komme ich zurück auf den Punkt mit den Synergiekosten und insbesondere auch Trennungskosten – wir unterscheiden hier sehr scharf. Also, selbst wenn man annimmt, dass die noch sehr viel geringer sind, irgendeinen Betrag muss man da glaube ich schon zugestehen, der also einfach dadurch entsteht, dass man ein Unternehmen verändert. Jetzt kann man sagen, das werfen wir nicht einem bestimmten Modell vor, das ist einfach der Historie geschuldet. Dessen ungeachtet, muss man es im Haushaltstableau schon berücksichtigen. Selbst wenn der relativ klein ist, letztendlich führt es nur dazu, dass die fünf Modelle sozusagen weniger nah auseinander sind. Die Reihenfolge aus unserer Sicht wird sich dadurch nicht ändern. Sie können vielleicht sogar auch sagen, na gut, wir haben hier einige weitere, nicht quantitative Effekte hier berücksichtigt, die könnte man vielleicht noch quantifizieren. Ich würde mal so sagen, es wäre schon eine sehr – aus unserer Sicht – das erlauben Sie mir vielleicht auch noch mal, ich erwarte nicht, dass Sie sich die Auffassung zu Eigen machen, aber noch einmal das hier dargestellt, man muss schon eine sehr, wenn ich so sagen darf, sehr eigenwillige Kombination wilder Annahmen vornehmen, um wirklich eine Reihenfolge der Modelle in dem relativen Vorteilhaftigkeitsvergleich darzustellen, der also der widerspricht, die wir im Gutachten präsentiert haben. Völlig unbestritten ist, dass die Größenordnung, diese Spreizung zwischen diesen beiden Extrem-Modellen nicht die Welt ist, aber ich denke, das haben wir auch nicht gesagt. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Bauer. Jetzt erteile ich noch mal das Wort Herrn Prof. Hellwig, weil er ja angesprochen ist. Und danach dann Horst Friedrich.

Prof. Dr. Martin Hellwig: Dass es viele Dinge gibt, die nicht zu quantifizieren sind, ist ziemlich klar. Mir ging es mit meiner Bemerkung darum, den Finanzeffekt, der ja das integrierte Modell an die Spitze rückt, etwas zu relativieren. Denn der Finanzeffekt rührt im Wesentlichen auf – soweit er gemessen ist – auf diesem artifiziellen Effekt, den ich beschrieben habe. Dass man für alle möglichen Empfehlungen oder Schlussfolgerungen oder Ein-

schätzungen auf teilweise wilde Annahmen angewiesen ist, das ist, glaube ich, so oder so sehr deutlich geworden. Das betrifft aber allerdings auch die Einschätzungen der Börsenfähigkeit selbst in Anbetracht dessen, dass es keinen track record gibt.

Stellv. Vorsitzender: Gut. Vielen Dank Prof. Hellwig. Horst Friedrich.

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gutachter. Dr. Bauer hat mich natürlich vor meiner Frage jetzt zu einer Vorbemerkung veranlasst, die ich an vier Punkten aufhängen möchte.

Selbstverständlich war es das operative Ziel der Deutschen Bahn jetzt eine Entscheidung über den Börsengang zu kriegen, und zwar bevor über all die Randbedingungen entschieden worden ist. Ich bin ja völlig bei Ihnen, Herr Bauer, dass man aus ordnungspolitischer Sicht niemandem mehr erklären kann, dass Transport eine staatliche Aufgabe ist. Nur, wenn ich das vorher entscheide, dann stellt sich ja ein völlig anderes Bild bei einem Börsengang dar. Und deswegen möchte ich jetzt als Vorstandsvorsitzender, Sie, Herr Prof. Hellwig haben das vorhin so schön beschrieben, *l'état c'est moi*, Ich stelle mir vor, dass Hartmut Mehdorn dann als Ludwig XIV. auftritt – klingt wunderbar und natürlich jetzt eine Entscheidung haben möchte, bevor genau diese anderen ordnungspolitischen Randbedingungen entschieden sind. Das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt ist: Das Gutachten basiert auf einer Mittelfristplanung, die selbst Morgan Stanley als ehrgeizig bezeichnet hat, und wo die Gutachter und Morgan Stanley beim integrierten Modell zu dem Ergebnis kommen, diese Vorgaben sind nicht erfüllt. Und je länger die Entscheidung dauert, die politische, desto klarer wird sein, dass die Vorgaben der Mittelfristplanung (der Bahn) zu ehrgeizig sind, um sie zu erzielen. Je länger das aber dauert, desto unrealistischer werden die Annahmen, die zur Bewertung des integrierten Modells bei Ihnen geführt haben. Und dann sind wir beim eigentlichen Punkt, dann glaube ich schon, dass in einer Bewertung sicherlich nicht gesagt werden muss, dass ist jetzt Rang eins unter den und den Aspekten, aber ich sehe auch, dass ein Modell, nämlich das integrierte, bei bestimmten Bewertungen in dem Gutachten zu gut weggekommen ist im Verhältnis zu anderen, auch wenn die Unterschiede vielleicht nicht ganz so groß sind, aber es ist insgesamt sphärisch zu gut weggekommen. Und ich glaube, das hat sich mittlerweile ziemlich deutlich gezeigt, dass man auch anders denken kann. Jetzt aber zur eigentlichen Frage. Ich greife das auf, was Uwe Beckmeyer vorhin gesagt hat in seiner vorletzten Wortmeldung, nämlich, dass gewis-

se Totschlagsargumente kommen, was passiert, wenn Politik so entscheidet wie Bahn nicht möchte, dass sie entscheidet? Da ist der Schuldenstand genannt worden, es sind eigentlich andere Punkte genannt worden. Wir können heute in der Morgenpost lesen, eine Trennung von Netz und Betrieb würde 80.000 Arbeitsplätze kosten. Bis gestern waren es 50.000, aber heute sind es 80.000. Die spannende Frage, die sich stellt – und da würde ich mal Prof. Böttger fragen, vielleicht kann er mir da ein bisschen weiterhelfen – ist, rein faktisch heißt Trennung von Netz und Betrieb, mit Verbleib der Netzgesellschaft beim Staat, dass eine Netz AG, die jetzt Teil einer DB AG ist, welche zu 100 % der Bundesrepublik Deutschland gehört, direkt in das Eigentum der Bundesrepublik Deutschland übergeht, also von einer indirekten 100-Prozent-Haltung der Bundesrepublik in eine direkte 100-Prozent-Haltung der Bundesrepublik. Die spannende Frage für mich ergibt sich: Sehen Sie irgendeinen Anlass, daraus abzuleiten, dass das 80 000 Arbeitsplätze kostet? Und das kann ja vielleicht Herr Dr. Ilgmann, wenn er möchte, noch ergänzen. Das wird ja dann mit einem Wegfall von Aufgaben betrachtet. Also ganz zu schweigen davon, dass ich nicht sehe, dass momentan alles umgestellt wird und überfällt wird, selbst wenn die Deutsche Bahn nicht den Auftrag bekäme, das Netz zu bewirtschaften, müssten die gleichen Tätigkeiten ja von anderer Stelle ausgeführt werden. Das heißt im Saldo wäre der Beschäftigungseffekt aus meiner Sicht wahrscheinlich Null.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Friedrich. Prof. Böttger bitte.

Prof. Dr. Christian Böttger: Ja, Herr Friedrich, ich stimme Ihnen da voll und ganz zu. Wenn Sie einfach sehen, welche Aufgaben gehören zum System Bahn mit dazu, dann würde also alleine durch eine Zuordnung der Eigentumsverhältnisse sich erst einmal nichts ändern. Man muss eben immer sehen, dass man sagt, es fielen vielleicht Arbeitsplätze innerhalb einer bestimmten Organisationseinheit weg, aber die entstehen in gleicher Menge natürlich woanders wieder. So. Differenzen gibt es in dem Maße in dem vielleicht die Produktivitäten unterschiedlich sind, indem der eine oder andere sich entscheidet, er macht die Sache eher technorientiert oder eher personalorientiert. Da ist mein Bild, dass die DB AG ja sowieso dabei ist, im Bereich Netz deutlich zu automatisieren. Also die ESTWs sind natürlich auch ein Rationalisierungsprogramm, das seit vielen Jahren läuft. Im Bereich des Regionalverkehrs habe ich den Eindruck, dass dort also die Rationalisierungsmaßnahmen eigentlich weitgehend durch sind. Ich glaube auch nicht, dass irgendein anderer

Betreiber dort im großen Stile Personal abbauen würde – vielleicht noch am ehesten in irgendwelchen Headquarter-Funktionen, die ja in den letzten Jahren ja doch sehr gewuchert sind. Also große Effekte und von Tausenden und Zehntausenden von Arbeitsplätzen zu sprechen, ist also nicht einmal annäherungsweise nachvollziehbar.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Professor Böttger. Jetzt habe ich als nächstes Herrn Dr. Ilgmann, der angesprochen war und dann hatte sich auch noch der Herr Schaaffkamp gemeldet.

Dr. Gottfried Ilgmann: Also ich glaube nicht, dass die Gewerkschaften Angst davor haben, dass die Mitarbeiter aus dem Netz freigesetzt werden – keinesfalls. Sondern die Transportgesellschaften geraten unter Wettbewerbsdruck, weil ja allen Markteintrittsunternehmen signalisiert wird, du wirst eines Tages faire Wettbewerbsbedingungen vorfinden. Und durch diesen massiven Eintritt von Wettbewerbern haben natürlich die Gewerkschaften Angst, dass sie einfach Verkehrsarbeit an die Wettbewerber verlieren. Das ist das eine. Und das zweite, immer wenn ausgeschrieben wird im Regionalverkehr, sinken ja die Preise. Das heißt, die Bahn kann es dann nicht durchhalten – ich sage mal – höhere Tarife zu zahlen, als der übrige Flächentarif. Sie wissen aus dem Gutachten: noch zahlt die Bahn 25 bis 30 % höhere Tarife im Vergleich zum Flächentarif. Und um diese Pfründe hat natürlich die Gewerkschaft furchtbar Angst und deshalb ist sie auch an der Seite des Vorstandes, dass sie sich dieses Privileg erhalten will. Das ist ganz normal. Das ist auch o.k. Es ist nur eine Frage, ob man der Gewerkschaft zumuten soll, über die Ordnungspolitik zu bestimmen. Es ist nicht nur, dass Regio durch Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen bedroht werden – übrigens die Mitarbeiter tauchen ja woanders wieder auf. Per Saldo nivelliert sich das nur auf niedrigerem Lohnniveau. Aber der Schienen-güterverkehr zum Beispiel würde ausgesprochen ermutigt werden, wenn hier – ich sage mal – eine neutrale Netzgesellschaft hier Platz greifen würde und sich auch künftig um Kapazitäten kümmert und nicht nur über den Vorrang im Netz dort, wo ausschließlich die DB Interesse hat. Und das dritte ist der Fernverkehr. Der Fernverkehr, Prof. Bodack hatte es gesagt, ist sehr schwer im Wettbewerb anzugehen, weil wir riesige Markteintrittshürden haben. Sie müssen erstmal wahnsinnig viel Geld in die Hand nehmen. Das war bei den Fluggesellschaften in Deutschland ja auch zunächst so. Ehe man es hinbekam, in Konkurrenz zur Lufthansa zu treten zwischen Hamburg und Frankfurt mit vier, fünf Fliegern die zwei Stunden verteilt im Takt flogen, das

war ein irrsinnig langer Prozess. Beim Schienenpersonenfernverkehr glaubt man, dass das kaum greift. Aber ich sehe es zum Beispiel, dass der Fernverkehr über die Ausweitung des Regionalverkehrs Platz greift. Gucken Sie sich zum Beispiel den Metronom an, zwischen Bremen – Hamburg und Hamburg – Uelzen und jetzt erweitert von Uelzen nach Göttingen, der fährt so 160 km/h das ist die Höchstgeschwindigkeit eines Regionalexpresses. Wird von einem Konsortium betrieben unter der Beteiligung der Hamburger Hochbahn, ist irrsinnig erfolgreich, das war immer eine fette Strecke und hat nochmals gewaltigen Verkehrszuwachs gehabt. Ich würde mal sagen – das Konsortium verdient prächtig an diesem Ding. Was passiert auf derselben Strecke, Hannover – Hamburg, haben Sie eine Ausläuferstrecke des ICE. Dass heißt dieser ICE ist doch nie ausgelastet und gleichzeitig läuft der Metronom gegen diesen ICE und die Leute fahren wie wild. Die fahren 160 km/h, sie brauchen vielleicht 20 Minuten länger, zahlen aber fast nur die Hälfte des Preises und die Bevölkerung ist hoch preissensibel. Nur ein ganz kleiner Teil ist eigentlich noch zeitsensibel und es wird auch immer schlimmer. Dass heißt ich vermute, dass eines Tages der Einbruch in den Fernverkehr, in den Wettbewerb über den Regionalverkehr kommt. Genauso wie das auch – ich glaube – Connex vorhat mit der Verlängerung Westerland – Hamburg. Das ist eine Regionalstrecke, die muss sein, wir wollen nach Kampen. Und dann werden zwei, drei Züge in der besten Zeit durchgebunden nach Berlin und zack, werden im Grunde genommen der wunderbaren ICE-Linie, die zweistündig, und dazwischen immer ein IC zwischen Hamburg und Berlin, da entsteht plötzlich ein gnadenloser Kostenwettbewerb. Die Gewerkschaft weiß das, sie bekommt auf allen drei Gebieten, am schlimmsten im Regionalverkehr, in nächster Instanz im Güterverkehr und übernächster Instanz im Fernverkehr einfach Wettbewerb. Die Löhne müssen praktisch fallen und die Arbeitsplätze landen eben halt nicht dort wo sie bisher sind. Sie werden möglicherweise sogar sehr viel mehr werden, weil der Schienenverkehr sich mehr ausweiten kann als heute, aber eben zu niedrigeren Tarifen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Dr. Ilgmann. Jetzt habe ich den Herrn Schaaffkamp und dann hat sich noch mal der Herr Falchi gemeldet. Dann beende ich diese Runde und dann kämen wir zur nächsten Frage.

Christoph Schaaffkamp: Ich möchte einen Effekt noch anfügen, der mir sehr wichtig ist. Beschäftigung in den letzten Jahren im Eisenbahnsektor kann man mit einer kontinuierlichen Abwärtstendenz beschreiben. Diese Abwärtstendenz wird man nur dann durchbre-

chen, wenn es insgesamt zu einer Belebung des Eisenbahnmarktes kommt und diese Belebung des Eisenbahnmarktes wird im Wesentlichen durch eine Belebung des Wettbewerbs zustande kommen. Da möchte ich eine Aussage von Herrn Dr. Bauer korrigieren. Es ist richtig, dass in den in der PRIMON-Studie untersuchten Modellen keine starke Wettbewerbsbelebung zu erwarten ist. Das liegt aber auch daran, dass sie viele der Marktzutrittschürden praktisch ohne anfassend liegen gelassen haben und gerade beim getrennten Modell eine Konzeption gewählt haben, die vor dem Hintergrund der Marktzutrittschürden und der Hürden für Wettbewerb überhaupt nicht nachvollziehbar ist. Wenn Sie das anders gestalten würden, hätten Sie dort meines Erachtens eine deutlich stärkere Wettbewerbsbelebung zu erwarten. Die Schwierigkeit, ich kann nicht auf Ihrem Modell aufsetzen und auf Ihre Kalkulation: Ich kann Ihnen das nur qualitativ sagen, weil Ihr Modell nicht transparent ist. Aber ich kann es an ein paar Annahmen festmachen. Wenn Sie sagen, Wettbewerbsbelebung in Ihrem getrennten Modell tritt erst ein mit Privatisierung ab 2009, im Wesentlichen. Während, wenn Sie jetzt sofort mehrere Transportgesellschaften aus dem Konzern veräußern würden, hätten Sie sofort auch eine Basis für deutlich mehr Wettbewerb. Das ist ein ganz einfaches Beispiel woran man das festmachen kann. Das zweite ist, dass der Zugang zu Rollmaterial praktisch monopolisiert ist, in der momentanen Struktur und dass dadurch zum Beispiel Wettbewerb im Fernverkehr – ähnlich wie er in Großbritannien praktiziert wird – so gut wie ausgeschlossen ist, durch die Kapitalbindung die da besteht. Wenn Sie Zugang zu Rollmaterial, kartellrechtlich oder durch Fahrzeugpools schaffen, können Sie sofort zu einer deutlichen Belebung des Wettbewerbs kommen. Es gibt eine ganze Reihe weiterer qualitativer Aspekte die dahin wirken. Mein Petitum ist, ich will vor allem darauf hinweisen, dass, wenn man auf Beschäftigung abzielt, es auch eine ganz zentrale Frage ist, welche Chancen eröffnet man für die Weiterentwicklung des Sektors Eisenbahn in Deutschland? Und damit für mehr Eisenbahnverkehr und für mehr Beschäftigung im Eisenbahnsektor. Eine reine Fokussierung auf Effekte auf deutsche Bahnen halte ich dafür eindeutig zu eingengt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Schaaffkamp. Monsieur Falchi, bevor ich zu seiner Antwort komme, wir hatten eigentlich eine Regel, ein Frager zwei Antworten oder zwei Antwortende. Ich habe das jetzt ausnahmsweise jetzt auch mal zugelassen, weil ich dachte, auch weil da die Diskussion über Dr. Bauer dann auch entstand. Aber wenn wir uns daran halten, dass wir das auch für die

nächsten vier Fragen dann weiterhin so halten, wie es bisher war. Jetzt Monsieur Falchi.

ACHTUNG – deutsche Übersetzung folgt im Anschluss an den französischen Text!

Marc Falchi: Très bref. Le coût de 8 milliards d'euros pour la séparation me laisse rêveur. J'ai fait une estimation rapide. Les coûts de la séparation tant en France qu'au Royaume-Uni se chiffrent de deux façons : les coûts directs, c'est-à-dire les personnes impliquées dans la séparation des entités, le travail que cela demande à tout l'état major, aux gens concernés, les ordres de grandeur c'est quelques dizaines de millions d'euros. Le coût induit, c'est-à-dire que pendant un certain temps on a constaté cela en France, en Suède, au Royaume-Uni. Pendant un certain temps il y a eu duplication des fonctions entre l'entreprise qui va garder la gestion du réseau et l'entreprise qui n'a plus la gestion du réseau. On est sûr, suivant la taille des réseaux, quelques centaines d'emplois. Cela peut monter jusqu'à un millier d'emplois pendant quelques années pour la Deutsche Bahn. On est très, très loin de huit milliards d'euros. Je ne comprends pas du tout ce chiffre qui me paraît complètement irréaliste. Deuxième aspect : l'emploi. Les intervenants précédents ont souligné que la tendance naturelle des chemins de fer, il n'y a qu'à regarder les statistiques, c'est une décroissance continue des emplois, rapide, particulièrement rapide en Allemagne à cause de la Reichsbahn en particulier. L'Angleterre, ou la Suède, mais j'ai les chiffres britanniques en tête, situation fin des années 1980 : 120.000 emplois. Situation en 2005 : 110.000 emplois. Autrement dit, une quasi-stabilisation. La contrepartie pour les employés britanniques, je vous incite à regarder leurs salaires, cela e passe de tout commentaire. Ils sont bien meilleurs que les autres.

Übersetzung:

Ganz kurz. Die angegebenen Kosten von 8 Milliarden stimmen mich nachdenklich. Ich habe die Dinge mal rasch überschlagen. Die Kosten für die Trennung sowohl in Frankreich als auch im Vereinigten Königreich gliedern sich in zwei Kategorien: die direkten Kosten, die für die an der Trennung beteiligten Menschen, für die Arbeit, die die Headquarter zu leisten haben, und für die betroffenen Menschen vorzusehen sind. Da liegt die Größenordnung bei mehreren Dutzend Millionen. Und die induzierten Kosten, die, wie man in Frankreich, in Schweden und auch im Vereinigten Königreich festgestellt hat, dadurch entstehen, dass es eine gewisse Zeit lang zu einer Doppelung der Funktionen zwischen dem Unternehmen, das den Netzbetrieb behält, und dem Unternehmen, das sich mit dem Netzbetrieb nicht mehr beschäftigt, kommt. Man weiß, dass

je nach Größe der Netze mehrere Hundert Arbeitsplätze betroffen sind. Diese Zahl kann für die Deutsche Bahn innerhalb von ein paar Jahren sogar auf eintausend Arbeitsplätze steigen. Aber man ist dann immer noch weit, sehr weit von acht Milliarden entfernt. Ich verstehe diese Zahl überhaupt nicht, sie scheint mir vollkommen unrealistisch zu sein. Ein zweiter Aspekt sei genannt: die Arbeitsplätze. Meine Vorredner haben betont, dass es die natürliche Tendenz der Eisenbahn sei – man brauche sich nur die Statistiken anzusehen –, die Zahl der Arbeitsplätze kontinuierlich und schnell und in Deutschland auf Grund der Reichsbahn besonders schnell zu senken. Genannt seien England und Schweden. Ich habe nur die britischen Zahlen im Kopf: Ende der 1980er Jahre gab es 120.000 Arbeitsplätze, 2005 gab es noch 110.000. Das heißt mit anderen Worten, dass eine Stabilisierung stattgefunden hat. Als Gegenpart sollte man sich die Löhne der britischen Angestellten ansehen, das bedarf keines weiteren Kommentars. Sie sind deutlich besser als andere.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Monsieur Falchi.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ich möchte doch noch mal an das anknüpfen, was der Kollege Horst Friedrich gefragt hat. Herr Dr. Ilgmann, Sie haben gewisse Effekte dargestellt, die bei Gewerkschaften Besorgnisse auslösen. Also Ausschreibung Nahverkehr, mehr Wettbewerbsdruck im Güterverkehr durch ein Netzzugang für Dritte. Das ist aber nicht das, was in dem Interview heute als Sorge durch die Gewerkschaftsvorsitzenden geäußert wird, sondern da wird gesagt: Wenn man das Netz abtrennt, gehen 80.000 Arbeitsplätze verloren – so wörtlich. Das, was Sie als Effekte dargestellt haben, kann man nur verhindern in dem man Ausschreibung verhindert, wenn man Netzzugang für Dritte, der Wettbewerb zur Folge hat, also mehr Wettbewerb verhindert. Aber die Kausalität der Abtrennung des Netzes für den Verlust von 80.000 Arbeitsplätzen, der muss erklärt werden. Da würde ich diese Frage an Herrn Dr. Sarrazin richten, in Hinblick auf seine Erfahrung als Vorstandschef der Netz AG. Mit wem bewirtschaftet man denn sonst das Netz, egal in welchem Modell? Im Eigentumsmodell bleibt ja Systemverbund; hat man ein reines Trennungsmodell, muss auch irgendwer das Netz bewirtschaften. Das wird ja nicht ganz ohne Arbeitnehmer gehen. Es wird außerdem in dem Interview gesagt: „Ohne Netz sei ein Investor nicht mehr bereit, Verluste im Einzelwagenverkehr auszugleichen“. Das heißt, die Frage, ob ich ein defizitäres Netz im Eigentum der AG habe oder nicht entscheidet darüber, ob ich im Betrieb Einzelwagenverkehr mache, der hoch

defizitär ist und dessen Defizite ausgeglichen werden müssen. Warum ist hier die Frage, mit Netz oder ohne Netz, kausal für die Bereitschaft Einzelwagenladungsverkehrsverluste auszugleichen? Diese Erklärung hätte ich, wenn sie möglich ist, gerne von Herrn Dr. Sarrazin und von Herrn Dr. Ilgmann.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Fischer. Herr Dr. Sarrazin.

Dr. Thilo Sarrazin: Die Berührungspunkte zwischen Netz und Bahnhöfen, also wenn ich jetzt sage Netz, meine ich immer Bahnhöfe. Das Netz, die Netz AG, DB Energie und die BD Baugesellschaften, das ist ein Bereich der wurde künstlich auseinander gerissen. Es ist ein Bereich; das meine ich immer mit Netz, zur Verkürzung. Die Berührungspunkte zwischen diesen Bereichen und der übrigen Bahn sind im täglichen Leben der Mitarbeiter wesentlich geringer, als man das so glaubt. Sie waren auch schon gering – ich habe das erlebt, Herr Böttger, in den achtziger Jahren, wenn wir uns unterhielten – es waren gänzlich unterschiedliche Mannschaften mit denen wir es zu tun hatten, zwischen denen wir eher vermittelten, als dass die miteinander redeten. Der andere Punkt ist, diese Trennung war ja organisatorisch auch bereits 1999 weitgehend vollzogen. Die Holding hat sich fortlaufend verkleinert, es gab getrennten Einkauf und so weiter und das hat auch funktioniert. Mit der Rezentralisierung ab Anfang 2000 sind die zentralen Funktionen in hohem Umfang vergrößert worden. Es gab dann auch wachsende Dopplungen im Unternehmen, so dass man sagen muss, den echten Arbeitsplatzverlust gibt es auf der Holdingebene. Denn die Holding war in der damaligen Struktur, Ende 1999, bereits zum größeren Teil überflüssig. Sie wurde danach noch mal ganz erheblich ausgebaut und mit all dem was dran hängt, da gibt es einen Arbeitsplatzverlust. Die Arbeitsplätze im Netz gingen nach der Logik der Entwicklungen im technischen Bereich, es waren die Baumannschaften die wurden – das war richtig so – zu einem Teil externalisiert. Das Netz brauchte keine eigentliche staatliche Bauverwaltung, da gab es ein Optimum wie viel man intern baut, wie viel nicht. Es war auch ein Thema, was man an Unterhalt intern oder extern vergibt, da gibt es aber breite Margen, die haben jetzt auch nicht falsch und richtig, das sind also Mischungen je nach Kapazitäten, da kann man noch einiges machen. Und dann gab es den eigentlichen Netzbetrieb. Und da liefen und laufen immer noch große Programme, die einfach Personal technisch freisetzen: Wenn ein ESTW in Leipzig neu eingerichtet wird, hat man eben praktisch von einem Tag auf den anderen ein Bedarf von – ich sage mal – 300 Mitarbeitern weniger. Wenn andere kommen, wenn ETCS kommt, die automati-

sche Zugbeeinflussung weiter ausgebaut wird, all diese Dinge, dann kann man sich schon vorstellen, dass es weiter runter geht. Dies ist aber im Wesentlichen getrieben durch die Investition in das Netz und durch den technischen Fortschritt. Damit verglichen ist die Marge, die man holen kann, jetzt machen wir noch ein bisschen mehr Druck und Marktwirtschaft, relativ bescheiden. Und die historische Übereinkunft zwischen Vorstand und Bahngewerkschaft ist ja auch die, es mit dem internen Druck nicht zu übertreiben. Auch das muss man sehen, es ist ja ein Teil des Deals, den es ja letztlich gab. So dass ich sagen möchte, für mich war diese Äußerung sachlich nicht nachvollziehbar. Richtig ist, dass weiß ich auch von dem Unternehmen, für das ich jetzt zuständig bin, BVG. Wir haben dort nun auch neue Tarifverträge und liegen mittlerweile um 20 bis 30 Prozent unter der Bahn, aber immer noch leicht über dem Markt. Wenn wir ganz ehrlich sind, auch bei uns sind nicht alle Blümenträume gereift, aber immerhin. Die Bahn, denn sie hat den Vertrag gemacht, wird natürlich mit ihren Gesellschaften, wenn sie wirklich in den Wettbewerb geht, große Probleme bekommen. Das ist ja das eigentliche Risiko, dass der Versuch, das ist ja das was die Gutachter mit dieser strategischen Gestaltung meinten, dass der Versuch durch Package Deals über Infrastrukturvereinbarungen mit den Ländern plus Verträgen über Leistungen letztlich, also Wettbewerb möglichst – ich sage mal – da klein zu halten und möglichst weit rauszuschieben. Wir haben das auch bei uns in Berlin gehabt, das ist auch von der anderen Seite her verständlich und wenn dort wachsender Wettbewerb kommt, werden die Preise im Nahverkehr stark verfallen. Das geht weniger auf die Zahl der Arbeitsplätze, das wurde bereits eben von Herrn Ilgmann richtig gesagt, als auf die Art der Bezahlung. Und das übt natürlich einen nicht unbeträchtlichen zusätzlichen Druck aus. An diesem Punkt, Herr Bauern noch eine Äußerung; ich bin ein bisschen erstaunt, ich glaube, ich hatte zu Beginn überdeutlich abgeleitet, wie die Effekte für den Haushalt sind in den Fällen mit und ohne Trennung, auf der Basis Ihrer Zahlen. Ich habe von Ihnen keine anderen gehört. Wenn Sie mir jetzt sagen, dass es keineswegs beabsichtigt ist, dass die Einnahmen des Bundes bei der Bahn verbleiben, dann wäre die Sache anderes. Aber das werden Sie jetzt nicht sagen können, weil Sie ja das Gegenteil wissen. Das heißt, ich sage noch mal, weil Sie wieder den Eindruck erweckt haben, als ob das integrierte Modell fiskalisch mehr brächte. Es gibt nur einen Begriff von fiskalisch, der ist im Haushaltsrecht und nicht in Ihren Berechnungen, nämlich, was habe ich an Einnahmen kameralistisch! Und da bleibt der Sachverhalt erhalten, das möchte ich an dieser Stelle noch mal betonen, weil wir

auch zum Abschluss kommen. Im einen Fall sind es nach Ihren Annahmen im getrennten Modell 22 Mrd., denn ich sage mal, Regionalisierungsmittel sind ja ganz hartes Geld in Minderausgaben und Mehreinnahmen und in anderem Fall 0 bis 4 vielleicht auch Minus. Und wenn Sie meinen, dass ich hier einen Denkfehler gemacht habe, dann bitte sagen Sie das jetzt auch. Denn ich lese täglich in den Zeitungen, dass für das integrierte Modell spräche, dass damit der Staat mehr Geld einnehme. Und dieses Argument sollten wir wirklich auch mal ausdiskutieren. Das hat jetzt nicht dazu gehört, ich bitte um Entschuldigung aber da muss ich mich noch mal extra melden zu diesem Punkt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Dr. Sarrazin. Dr. Ilgmann jetzt bitte.

Dr. Gottfried Ilgmann: Herr Fischer, wie 80.000 Mitarbeiter verloren gehen können ist unerklärlich, soviel sind ja noch nicht mal im Netz beschäftigt. Also Sie müssen, glaube ich, eines sehen: Die Gewerkschaft mag nicht eingestehen, dass diese 80.000 Arbeitsplätze eben dann bei Wettbewerbern entstehen und dann lässt man das offen, wodurch diese Arbeitsplätze potentiell bei der DB verloren gehen. Nämlich dadurch, dass sie bei Wettbewerbern in zu niedrigen Tarifen aussteigen. Und dann wird das eben offen gelassen, denn wenn man sagen würde, dann bekommt die Gewerkschaft natürlich ein Problem. Die handelt sowohl die Tarife der Deutschen Bahn aus, die handelt auch die Tarife der Töchter aus, die manchmal ausgelagert werden und im Zweitcharter mit 25 Prozent weniger abgespeist werden; die gleiche Gewerkschaft. Und sie handelt auch zum Beispiel den Vertrag mit Connex aus, die liegen irgendwo dazwischen, zwischen Bahn und Flächentarif, aber relativ gut bezahlt eigentlich, und handelt eben auch den Reinflächentarif aus. Das ist erstmal diese Sache. Jetzt kommt es – also man kann auch sagen – wenn die Gewerkschaft Angst hat, durch Wettbewerb 80.000 Arbeitsplätze in der DB zu verlieren, dann ist genau diese Zahl die Zahl, die zuviel an Bord sind, wenn wir Wettbewerb veranstalten. So einfach ist das, das muss man der Gewerkschaft auch sagen. Höchstens im Marginalbereich, aber das ist eine akademische Diskussion. Jetzt kommt es zu diesem Einzelwagenverkehr und den Ganzzugverkehr. Der Einzelwagenverkehr ist, wenn Sie so wollen, ein System, das heißt, ganz viele Kunden schicken einzelne Wagen oder Wagengruppen und die werden dann zusammengestellt zu langlaufenden Güterzügen und am Ende müssen sie wieder getrennt und zugestellt werden. Da haben Sie sehr starke economies of skill, also Größenvorteile, wenn das eigentlich einer macht. Und jetzt sagt die

Bahn ganz einfach: Dieser Einzelwagenverkehr der ist unrentabel, wir machen ihn nur für Gotteslohn, wir verdienen daran nichts, sondern bisher haben wir den sozialen Ausgleich für diese kleinen mittelständischen Kunden, der da mit einem Wagen von Bad Segeberg nach Bad Tölz will. Das haben wir auf uns genommen, weil wir ja auch die großen Ganzzugsverkehre hatten, an denen wir uns nicht nur dumm, sondern auch dämlich verdienten. Das ist die Argumentation der Bahn. Und jetzt sagt sie: Und wenn wir jetzt Wettbewerb bekommen im Güterverkehr, dann fallen die Wettbewerber ganz genau dort ein wo am meisten zu holen ist, nämlich im Ganzzugsverkehr: Und es ist auch völlig richtig wenn sie Wettbewerb zulassen, dann werden die Wettbewerber immer dorthin gehen, wo die Margen am Höchsten sind. Aber durch den Wettbewerb gleichen sie sich natürlich alle an, die Margen sinken natürlich tendenziell. Nicht so wie im Regionalverkehr wo nur das ausgeschrieben wurde, was niedrige Margen hatte, nämlich diese Armutsstrecken. Da haben wir dann formal 13 Prozent oder 15 Prozent, zurzeit die Anteile der Wettbewerber, und wenn Sie mal die PKW-Leistung darauf gucken, sind das unter 7 Prozent. Das heißt, gemessen am Durchschnitt sind das alles nur Armutsstrecken, obwohl der Metronom, von dem ich Ihnen vorhin erzählt habe, der ist da eine gewisse Ausnahme. Das heißt, wir haben es bisher immer gehabt, der Einzelwagenverkehr ist Not leidend und wurde vielleicht subventioniert. Das heißt aber, erst durch den Wettbewerb müssen Sie sich jetzt mal einfallen lassen, wie Sie diesen Einzelwagenverkehr als System erhalten. Aber da gibt es bestimmt bessere Ideen als zu sagen, es muss alles beim Alten bleiben und der Ganzzugsverkehr der DB-Railion müsse das weiter quersubventionieren, das kann keine Zukunft sein. Denn, wenn wir einen privaten Eigner haben, wird er da sofort einsteigen. Der wird sofort sagen, diesen Einzelwagenverkehr schaffe ich sofort ab, ich mache nur noch in Ganzzugsverkehr, da stelle ich mich auf einen Wettbewerb aus. Das heißt, die ganze Argumentation ist überhaupt nicht schlüssig mit der Quersubvention an Einzelwagenverkehr und Ganzzugsverkehr.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Ilgmann. Der Herr Kollege Fischer hat noch mal eine Nachfrage.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Das war eine sehr gute Erklärung dieser Sachverhalte. Die Frage war nur: Warum ist die Frage, ob in einem integrierten Konzern das Netz vorhanden ist, für einen Investor relevant für die Frage, ob er noch Lust hat, Verluste des Einzelwagenverkehrs auszugleichen. Und warum ist die Frage, ob ein Netz in einem Unternehmen

ist, relevant für die Frage, ob in Deutschland der flächendeckende Schienenverkehr endet. Das ist doch die Behauptung.

Stellv. Vorsitzender: Danke Herr Fischer.

Dr. Gottfried Ilgmann: Es wird argumentiert von der Bahn, wenn sie das Netz selber bewirtschaftet und wenn sie es als strategischen Einfluss nehmen kann – so heißt das immer wunderbar in der Sprache – dann könne sie genau über die Trassenpreise, generell kann sie den Einzelwagenverkehr fördern und den Ganzzugsverkehr letztlich – sagen wir mal – benachteiligen. Sie sagt direkt, ich könne über Trassenpreisdiskriminierung quersubventionieren von dem Ganzzugsverkehr zum Einzelwagenverkehr. Insofern hat das eine Netzrelevanz.

Stellv. Vorsitzender: Herr Dr. Sarranzin.

Dr. Thilo Sarranzin: Ich habe das eben nicht mit aufgenommen, weil ich schon so viel gesagt hatte. Das ist natürlich gar nicht relevant, Herr Fischer. Die Zugbildungsanlagen gehören zu Cargo, es gab immer ewige Abgrenzungsthemen zu meiner Zeit, wann ist Zugbildung und wird von Cargo bezahlt; wann ist Zugbildung Netz und wird von Netz bezahlt; das ist immer die Frage bis zur letzten Gleichung und ist in der Tat nicht einfach. So, wenn jetzt das Netz so wie es steht und liegt aus der DB AG rausverlagert wird, ändert sich von einem Tag auf den anderen gar nichts, es bleiben die selben Leute, es bleibt die selbe Technik, es bleiben die selben Preise. Und für Cargo ändert sich auch nichts in der Rentabilität, gar nichts. Die Frage die Sie gestellt haben ist völlig unabhängig vom Netz und das ist in der Tat ein Thema und das ist ein anderes. Und so müssen Sie das Argument übersetzen. Mehr Wettbewerb, wie auch eben schon von Herrn Ilgmann gesagt wurde, bedeutet, also die Wettbewerber greifen zu erst bei den rentablen Verkehren an, der BASF von Ludwigshafen nach Schwarzheide, was auch immer, Autoteile im Pendelverkehr, das ist ganz klar. Das heißt, der Wettbewerb als solcher setzt Cargo unter Druck und verhindert und macht in Cargo die Quersubventionierung kleiner, das hat mit dem Thema Netz überhaupt nicht zu tun. Nur über den Link, dass man sagt: Weniger Netz bei der Bahn bedeutet im Güterverkehr mehr Wettbewerb, hat man eine indirekte, aber nicht kausale Verbindung zu dem Thema, dass ein Cargo, das zunehmend unter Wettbewerbsdruck kommt, in der Tat dann sagt: Im Einzelwagenverkehr geht das nicht. Der Einzelwagenverkehr ist ein uraltes Thema: Zum Beispiel die Tarifpunktdichte, die Kämpfe um jeden Tarifpunkt also, da Tarifpunktschwund in den achtziger Jahren. Er hat ja in den Ver-

kehrsmengen relativ geringe Anteile. Ob man den Einzelwagenverkehr will, mit so vielen Tarifpunkten ist nichts anderes als der Nahverkehr jetzt beim Personenverkehr, das ist auch eine politische Entscheidung. Wenn die Politik sagt, sie möchte in der Hocheifel so und soviel Tarifpunkte erhalten, dann ist das gerade eine Aufgabe die man nur über die Infrastruktur lösen kann. Das ist gerade der Grund für ein staatliches Netz, weil das staatliche Netz ja die Einrichtung vorhalten muss für die Tarifpunkte, die Kräne, die Weichen, die Signalanlagen, was immer dort ist, damit überhaupt so etwas funktionieren kann. Und deshalb, gerade wenn man ein staatliches Netz hat, kann man derartige Fragen am ehesten beeinflussen. Im Übrigen ist es auch eine Frage der Fantasie mit der man mit solchen Einzelwagenverkehr umgeht. Natürlich ist die Art wie man berichtet und wie man sammelt und diese Konzepte, das ist ja ganz entscheidend dafür, ob sich jetzt Einzelwagenverkehr rechnet oder nicht. Und auch dort würde es sicherlich nicht schaden, wenn sich mehr als einer darum bemüht.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Sarranzin. Jetzt habe ich die Kollegin Menzner.

Abg. Dorothee Menzner: Danke Herr Vorsitzender. Ich hatte mich vorhin gemeldet beim Kollegen Brunnhuber, als er fragte: Wie kann man die Interessen der Fahrgäste oder der Kunden am Besten berücksichtigen? Weil ich genau nach den Mitarbeiterinteressen fragen wollte. Jetzt sind wir sowieso bei dem Thema und das passt von daher ganz gut. Aber ich möchte versuchen, dass wir das noch mal von einer etwas anderen Seite beleuchten. Ich war vorhin in einer meiner Fragen eingestiegen mit dem Ansatz, dass das, was wir tun, nachhaltig sein muss und zwar ökonomisch, ökologisch und auch sozial. Wir haben jetzt hier eine Anhörung des Verkehrsausschusses, aber alle, die wir hier sitzen, sind wir tagtäglich auch mit politischen Fragen aus anderen Bereichen, mit sozialen Fragen, mit Fragen von Arbeitslosigkeit und so weiter befasst. Und von daher denke ich, wenn wir uns zur Zukunft der Deutschen Bahn Gedanken machen, dürfen wir das nicht ganz ausblenden, auch wenn das natürlich kompliziert ist und vielleicht ein bisschen die konkrete Fragestellung sprengt. Wir haben eine Situation, wo davon auszugehen ist, dass wenn wir auch ökologisch wirtschaften wollen, eher mit auszuweitenden zumindest Güterverkehren zu tun haben. Wo bisher nirgends für mich ersichtlich ist und mir keiner Antworten geben konnte: Wie gehen wir zum Beispiel um, wenn wir neue Containerschiffe mit 10.000 Containern in Nordseehäfen haben, wie kriegen wir die weg? Also für mich ist erstmal nicht klar, wieso sollen überhaupt in nennenswerten Mengen Stellen abgebaut werden beim Bahn-

verkehr. Wenn wir an dem Ziel gemeinsam festhalten, dass Verkehr zumindest in dem Maß wie bisher auf der Schiene bleiben sollte, es wäre optimal, wenn noch mehr auf die Schiene käme. Ich möchte jetzt die beiden Gutachter fragen, und zwar Prof. Dr. Böttger und Prof. Bodack, von denen ich jetzt vernommen habe, dass sie zumindest eine Zeit ihres Berufslebens in der DB AG oder vorher bei der Deutschen Bundesbahn tätig waren: Wie schätzen Sie das ein, diese Debatte die wir hier jetzt führen, auf den Zusammenhalt, auf die Arbeitsleistung, auf die Effektivität der Mitarbeiter, die da tagtäglich sich bemühen, die wissen, es gibt zwar ein Beschäftigungssicherungsabkommen bis 2010, die aber auch wissen, vielleicht werden wir gebraucht aber von jemand anderem. Was wird mit unseren Löhnen? Was wird mit der Tarifsicherheit? Da hätte ich gerne von Ihnen eine Auskunft, weil ich glaube, die Ziele die wir gemeinsam hier heute formuliert haben, lassen sich nur mit Mitarbeitern verfolgen und realisieren, die auch motiviert sind und da hat Politik auch eine Aufgabe.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Kollegin Menzner. Prof. Böttger fängt an und dann Prof. Bodack.

Prof. Dr. Christian Böttger: Ich muss sagen, was meine Zeit bei der DB angeht, boxe ich sicherlich nicht in der gleichen Klasse wie der Kollege Bodack. Aber ich glaube, die Bahn hat nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern eigentlich schon immer, oder die Bahnmitarbeiter haben immer einen ganz starken Corpsgeist gehabt. Das man gesagt hat: Wir sind Bahner. Das ist ein Zusammengehörigkeitsgefühl und eine Motivation und auch eine Stärke der Organisation, die wir woanders nicht finden. Natürlich ist es so, wenn Sie so eine starke Kultur haben, dass jede Veränderung diese auch bedroht. Das, was ich zurzeit aus der Bahn höre ist, dass es schon eine gewisse Frustration gibt, vielleicht muss man da auch nach Ebenen unterscheiden. Vielleicht ist es wirklich so, dass viele, auch der einfacheren Mitarbeiter, überhaupt nicht verstehen, wofür es da geht. Das bekommt man manchmal in frustrierten Bemerkungen mit, wenn man dann sagt, ja das kriegen sie nicht mehr bei uns, das macht jetzt ein Wettbewerber. Das hören sie ja manchmal auch als Fahrgast. Das was ich im mittleren Management beobachte ist eine große Frustration, dass eigentlich die Managementattention weggeht vom Thema Bahn. Das man also sagt, hier werden die Leute, die was von Bahn verstehen systematisch rausgenommen und stattdessen werden Leute eingestellt in der Zentrale, die Kundenzufriedenheitsbefragungen dann durchführen und die dann anschließend feststellen, die Leute hätten lieber gerne

mehr Mitarbeiter vor Ort. Dann aber eben lauter Leute, die aus der Airline-Industrie kommen, das ist also das, was ich so auf der mittleren Ebene höre. Ich denke, dass das natürlich auch schon diese Identifikation die man traditionell hatte, als Bahner, dass das diese sicherlich auch schwächt. Das ist sicherlich ein Nachteil für das System Bahn. Das ist eine ökonomische Stärke gewesen. Auf der anderen Seite stehe ich auch für die Modernisierung, wenn man sich historisch ansieht, wo es herkommt. Sie kommt aus einer preußisch-militärischen Tradition heraus letztendlich diese Struktur, das muss man eben auch sehen. Ich denke, da braucht man auch eine gewisse Veränderungsbereitschaft und man muss sie sicherlich auch nach innen erklären. Ich stehe dazu, dass ich sage: Ich glaube, die Bahn muss sich verändern, ich glaube auch wir brauchen mehr Wettbewerb, mehr Player. Das bedeutet auch, dass man sagt: Wir werden anders arbeiten als bisher. Ich denke noch nicht mal, dass man nur unbedingt um Löhne redet, also das ist natürlich immer ganz besonders bitter. Ich weiß in einem alten Tarifvertrag der DB, ich weiß nicht, ob das noch aktuell ist, da war mal eine Regelung drin, dass man sagt: Eine Pause für einen Lokführer zählt nur dann als Pause, wenn im Pausenraum ein bis an die Decke gekacheltes WC zur Verfügung steht. Also ich glaube, es gibt in diesem Umfeld eine ganze Menge von Dingen wo man also sagt: Das ist also nichts, wofür ich auf die Straße gehen würde. Wenn man also sagt, man kürzt die Löhne, das ist wirklich schon ziemlich bitter, oder wenn man sagt, dadurch, dass ein anderer die Leistung erbringt, der dann weniger bezahlt, dann ist das sicherlich schon mal eine Ecke bitterer. Aber ich denke, es gibt schon Potentiale auf dieser Ebene. Umgekehrt, das ist ja glaube ich unbestritten, auch im PRIMON-Gutachten unbestritten gesagt worden: Wenn es Wachstum gibt im System Bahn, dann nur durch mehr Wettbewerb. Und die Wettbewerbsmodelle in anderen Ländern zeigen das ja auch ganz deutlich, dass man sagt: Wir haben insgesamt die Chance auf mehr Beschäftigung, durchaus verbunden mit Risiken und auch mit Veränderungen für die Mitarbeiter. Ich denke, da muss man durch, das muss man auch erklären und dafür wäre es sicherlich auch gut, wenn man sagt: Die Managementattention ist weniger auf Luftfahrtgesellschaften in den USA oder in China gerichtet, als wirklich auch auf das Thema Bahn in Deutschland. Aber ich denke, dass da eben auch mehr Wettbewerb die Chance bietet, den Sektor als Ganzes auszuweiten und dann mehr Beschäftigung zu schaffen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Böttger. Prof. Bodack, bitte.

Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack: Ich möchte, damit Sie ein bisschen Verständnis für die Situation haben, denn diese 80.000 oder 60.000 Arbeitsplätze sind ja ein Panikargument, dass darf man so sehen und das muss man glaube ich, richtig versuchen zu verstehen. Ich hatte 1986/87 den Auftrag, ein Ausbesserungswerk zu privatisieren, mit einigen Kollegen in Weiden in der Oberpfalz. Das Werk musste geschlossen werden, es war völlig unzeitgemäß. Es wurde eine GmbH gegründet, alle Mitarbeiter, etwa 600 Mitarbeiter der DB gingen in die GmbH über. Wir haben einen Joint Venture mit der Flachglas, englischer Pilkington-Konzern gegründet, 49 Prozent die, 51 Prozent Bahn. Wir haben ein neues Werk gebaut und das Werk hat toll aufgestockt. Wir haben 1050 Mitarbeiter beschäftigt, 1992, und gute zweistellige Millionengewinne geschafft, die PFA GmbH in Weiden. Der Pilkington-Konzern wollte verkaufen, nach einigen drängen hin und her, wurden also erst 25, dann 75, dann 100 Prozent verkauft. Ein deutscher Konzern kaufte das Werk, überschuldete das, nahm Schulden auf, mit den Schulden kauften die andere Sachen und übergab schließlich das Werk für 1 DM der Alpha-Bravo-Investment auf den niederländischen Antillen, 1996. Die beseitigten das Geld, transferierten das Geld in dunkle Kanäle und nach 6 bis 8 Monaten musste die Gesellschaft Konkurs anmelden. Das Ergebnis ist heute, es sind noch 60 Leute in diesem phantastischen Werk beschäftigt. Das heißt, 1.000 Arbeitsplätze sind verloren gegangen. Die Mitarbeiter, die dort tätig waren, fühlten sich gelehmt, ganz einfach. Die sind mitgegangen, haben es toll gemacht und gerade weil sie so Gewinne machten, ließ sich das Werk mit hohem Profit verkaufen. Sehen Sie mal, solche Geschichten sind in der Bahn ein Alarmsignal. Welche Investoren kommen jetzt, wer nimmt uns auf, wohin geht das Geld? Meine Damen und Herren, Sie müssen das einfach verstehen, was bisher passiert ist und Sie müssen Vertrauen wecken bei den Mitarbeitern, dass der Weg nicht ins Abseits führt. Ganz klar ist, jeder neue Kunde, jede neue Tonne schafft neue Arbeitsplätze. Ein gleich bleibendes Verkehrsvolumen wird tendenziell weniger Arbeitsplätze haben. Ganz selbstverständlich, wird jeder verstehen. Setzen Sie die DB in den Stand, mehr Markt zu gewinnen. Schauen Sie, wer wirklich dort das Kommando hat, auf die Strukturen, auf die Strategien, die die DB hat und schaffen Sie mehr Arbeit, mehr Tonnage, mehr Personenkilometer, mehr Netz. Die 2,5 Mrd. für das Netz fließen ja alle in Arbeitsplätze. Denn das Geld, was ins Netz fließt, wird zum allerwenigsten irgendwo im Ausland landen. Das wird ja alles inländische Arbeitsplätze schaffen. Ich glaube, Sie müssen auf die Gewerkschaften und die Mitarbeiter intensiv zugehen. Und mein Plä-

doyer, wenn ich das zum Schluss noch mal sagen darf: Alle meine Erfahrungen, auch in meinem Umfeld, ich bin als Unternehmensberater tätig: Es ist nicht mehr zeitgemäß, ohne Zustimmung der Mitarbeiter irgendwelche Verkäufe zu führen. Das ist jetzt ein ungewöhnlicher Gedanke. Der Verkauf von Mitarbeitern über den Verkauf von Arbeitsplätzen darf nur mit Zustimmung der Mitarbeiter erfolgen. Machen Sie Aktivitäten und Aktionen, um auf die Mitarbeiter zuzugehen, diskutieren Sie nicht solche – ich sage jetzt mal – zunächst unsinnig erscheinende Zahlen, gehen Sie auf die Mitarbeiter zu und schaffen Sie Modelle, Verträge, Sicherheiten für die Mitarbeiter, dass sie nicht in dieser Weise betrogen werden, wie das in diesem Beispiel und auch in anderen Beispielen von Investoren durchgeführt wurde.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Bodack. Ich habe jetzt die Kollegin Renate Blank und dann als letzten Fragesteller den Dirk Fischer noch mal.

Abg. Renate Blank: Meine Frage geht an Herrn Hauser und an Herrn Dr. Sarrazin. Wir haben gehört, dass Infrastruktur heute eine staatliche Aufgabe ist und dass das Netz wirtschaftlich schwierig zu betreiben sei. Deshalb ist die Politik gefordert. Jetzt, wenn ich den Geschäftsbericht der Deutschen Bahn ansehe, aus dem Jahr 2004, ruhen auf dem Netz 13 Mrd. Schulden. Wenn ich richtig informiert bin und der Geschäftsbericht 2005 liegt uns jetzt leider noch nicht schriftlich vor, dann sollen es im Jahr 2005 24 Mrd. sein, die also dann plötzlich beim Netz als Schulden verbucht werden. Über diese wundersame Vermehrung der Schulden will ich jetzt nicht weiter spekulieren, aber die Frage ist, Herr Hauser und Herr Dr. Sarrazin: Dass die Deutsche Bahn AG ständig behauptet, wenn das Netz hundertprozentig im Eigentum des Bundes bleibt, dass dann diese Verbindlichkeiten oder diese Schulden vom Bund zu übernehmen wären. Meine Frage ist: Nachdem der Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG ja nun ausweist, dass er beim Schuldenstand in etwa wieder dort angelangt ist, wo er beim Thema Bahnreform im Jahr 1992/93 stand – und damals hat der Bund und ich war ja damals bei der Bahnreform dabei, haben wir 35 Mrd. Euro entlastet und in etwa beträgt der Schuldenstand der Deutsche Bahn AG bereits wieder so viel. Es ist jetzt eine Frage des Börsengangs, ob die Deutsche Bahn AG vielleicht im Moment „fresh money“ braucht? Wäre hier bei einem Börsengang der Bahn der Bund gefordert. Wie wird da der Bund gefordert? Oder wäre der Bund gefordert, wenn kein Börsengang stattfände, müsste er dann auch jetzt mit einsteigen?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Kollegin Blank. Ich schlage vor Herr Hauser zuerst, oder machen wir es umgekehrt Dr. Sarrazin zuerst.

Dr. Thilo Sarrazin: Meine Daten beruhen auch auf den Geschäftsbericht 2004, den Sie nannten, Frau Blank. Ich hatte daraus ermittelt, dass 22 Mrd. Euro Finanzverbindlichkeiten für den ganzen Konzern bestehen. Die Zahlen für das Jahr 2005, liegen noch nicht vor. Ich arbeite jetzt im Augenblick auch noch mit diesen 22 Mrd. €. Das sind die Finanzverbindlichkeiten, ein Teil davon allerdings zinslose Darlehen. Trotzdem muss man immer daran erinnern, die Deutsche Bahn, die Bundesbahn hatte im Jahre 1982 18 Mrd. Schulden, beim Fall der Mauer 22 Mrd. Schulden. Der Schuldenanstieg bei der Bundesbahn in den achtziger Jahren betrug pro Jahr 600 Mio. €, umgerechnet in €. Das empfanden wir damals dramatisch. Er ging dann als Dürre kam radikal nach oben und stieg dann pro Jahr um 2 Mrd. an. Dann kam die Reichsbahn dazu, das muss man fairer Weise sagen. Dann wurden 36 Mrd. € beseitigt, sie wurden übernommen in den Bundeshaushalt, die natürlich dort auch nach wie vor Geld kosten, nämlich die Zinsen von 1,8 Mrd. €. Und seit dem hat die Bahn und ich habe das aufgemalt, es ist in Ihren Unterlagen, eine deprimierende Linie linear nach oben steigend pro Jahr, also dann 2 Mrd. € Neuschulden gemacht. Das ist mal ein Sachverhalt, der sich eben ergibt aus den Zahlen, den ich kausal auch nicht richtig erklären kann, zumal sich ja die Leistungen an die Bahn mehr als verdoppelt haben. Also das ist schon ein Thema. Wie nun diese Schulden aufzuteilen sind auf Netz und Betrieb, Frau Abgeordnete, die Zahl von 13 Mrd. im Netz hatte ich jetzt so nicht im Kopf. Wenn Sie sagen, dass das so war, dann wird das so gewesen sein und ich vermute mal, das ist auch rechnerisch richtig zugeordnet. Da muss man natürlich, wenn man trennt, dann noch mal genau schauen, ob diese Aufteilung fair und kausal richtig ist, das wird der Wirtschaftsprüfer machen müssen. Mal sehen, was dabei raus kommt. Man muss nun, wenn man jetzt das Netz sieht, sehen, dass das Nettoanlagevermögen der Infrastruktur zu heutigen Preisen 130 Mrd. € ist, also Bruttoanlagevermögen 220 Mrd. €. Das Thema ist, dass dieses Anlagevermögen keine Zinsen trägt, aber wenn man es Brutto veranschlagen würde und dafür würde einiges sprechen, damit man auch mal Kostentransparenz hat, dann muss man sagen, ist dies in einem Verhältnis, was jetzt auch nicht so wahnsinnig ist. Für den Bund, wenn er dann diese 13 Mrd. irgendwann übernehmen – wo ich nur abraten könnte, weil je mehr Schulden übernommen werden, desto mehr werden auch wieder neu gemacht – diese 13 Mrd. € sind pro Jahr 500 Mio. Zinsbelas-

tung bei den augenblicklichen Zinsen. Das ist recht viel, aber bei den Zahlen, um die es hier ständig geht, auch nicht die Welt. Also das muss vernünftig gemacht werden, das muss vernünftig aufgeteilt werden. Die Frage, die Sie weiter gestellt hatten: Ob man, wenn man auf den Börsengang verzichtet, nicht jetzt auch fresh money braucht? Erstmal ganz klar: In den Zahlen der Bahn ist unterstellt, dass das Geld aus dem Börsengang dann auch für die Bahn eingesetzt wird. Das heißt, es kommt im Bundeshaushalt auch im Verkehrsetat davon nichts an, das ist einfach die Annahme. Wenn man jetzt sagt: Der Börsengang wird entweder zeitlich aufgeschoben, oder er findet erstmal gar nicht statt, muss man sich überlegen, was stattdessen stattfindet. Die Überlegung, die ich angedacht hatte und einige andere ja offenbar auch angedacht hatten, wenn man verkauft im getrennten Modell. Wenn, dann ist das ja eine Aktion, die kann man durchaus zeitlich staffeln. Ich bin der Meinung – das ist auch in meinen Unterlagen näher dargelegt – dass es keine positiven Synergien gibt zwischen dem Bereich Logistik und dem Schienenverkehr im engeren Sinne. Man könnte jederzeit und relativ zügig aus dem Verkauf der dazugekauften Logistik einen Betrag von 3 bis 4 Mrd. € Erlösen. Hätte ihn erstens in der Kasse zum Schuldenabbau, hätte allerdings auch natürlich weniger Gewinn. Andererseits hätte man auch den kapitalintensivsten Bereich, wo man künftig reinstecken würde, hätte man los. Die Frage, ob jetzt ein Teilverkauf von Transportgesellschaften der richtige Weg ist, ist eine Frage, die müssen Sie politisch entscheiden. Ich sage es ist ein möglicher Weg, kurzfristig mit der Logistik, mittelfristig mit dem Nahverkehr oder mit Teilen und zwar möglichst bald, so lange er noch so schön dasteht in den Zahlen. Je mehr der Wettbewerb wirkt, um so weniger wird der Nahverkehr wert. Die heutigen Nahverkehrsgewinne, 550 Mio., bedeuten zurückhaltend ausgedrückt, dass der Nahverkehr alleine bestimmt 6 Mrd. € wert wäre am Markt. Man könnte also aus dem Verkauf von Nahverkehr und von Logistik 9 Mrd. € – nach meiner unverbindlichen Einschätzung – Erlösen und damit wäre das Finanzthema auch gelöst. Wenn man jetzt den Nahverkehr aus politischen oder anderen Gründen noch nicht verkaufen will, glaube ich, ist mit dem Schuldenabbau, der verbunden ist mit dem Verkauf der Logistik und dem dadurch auch abgesägten Kapitalbedarf, auch diese unmittelbare Krise überwunden. Dass gleichwohl ein Unternehmen das im Kerngeschäft praktisch nicht wächst, der Umsatz der Bahn ist ja im Bereich Güterverkehr, Fernverkehr, Nahverkehr von 1994 bis heute praktisch unverändert geblieben, dass ein Unternehmen, das im Kernbereich nicht wächst, nicht jedes Jahr seine Schulden um 2 Mrd. erhöhen kann, das ist

sowieso völlig klar, das ginge völlig aus der Balance. Und hier wird man generell und zwar ganz unabhängig davon wie es weitergeht, sagen müssen: Hier muss eine echte Wende eintreten. Aber wie gesagt, ich sehe im Fall eines Verzichts auf den Börsengang und eines Verkaufs von Schenker und BAX keinen Bedarf für einen Kapitalnachschieß.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Dr. Sarrazin. Jetzt habe ich den Herrn Hauser, mit dem Blick auf die Uhrzeit, dann ausnahmsweise noch mal Prof. Bodack, aber für eine kurze Einlassung. Jetzt erstmal Herr Hauser.

Norbert Hauser: Die Frage der Schuldenteilung hatten wir ja eben schon einmal kurz angesprochen. Hier ist die Bahn relativ frei, aber natürlich kann sich der Bund auch überlegen: Was übernehme ich denn, übernehme ich denn die Schulden? Es wäre zunächst mal interessant, wo kommen sie her, wo sind die Schulden entstanden und sind sie richtig aufgeteilt? Solange man die Zahlen nicht hat, das ist ja das unbefriedigende, oder solange man die Fakten nicht hat – besser gesagt – solange man die Fakten nicht hat und das ist das unbefriedigende, kann man viele Antworten die man eigentlich vor dem Börsengang, so er dann stattfindet, geben müsste, nicht geben. Ich hatte Ihnen eben das Beispiel von den Grundstücken genannt, da muss sich die Bahn in dem Falle auch vorwerfen lassen, es ist nicht so, als ob alle Sachverständigen, also ob viele in den Medien, als ob die Politik der Bahn grundsätzlich negativ gegenüber eingestellt wäre. Überhaupt nicht, sondern es gibt eben so ein paar Hinweise und dann sagt man: Da wird man aufmerksam und deshalb muss man fragen. Und wenn die Bahn dann zurückhaltend in der Beantwortung solcher Fragen ist, dann entsteht Misstrauen. Und da muss sich die Bahn dann fragen lassen: Ist das nicht auch ein bisschen das, was wir selber zu verantworten haben, wenn es keinen Börsengang gibt. Wir hatten ja mal gesagt: Im Grunde meinen wir, ein Börsengang ist ok, weil wir der Auffassung sind, über mehr Wettbewerb, oder über Wettbewerb lässt sich eben mehr Verkehr auf die Schiene holen. Und dann hatten wir gesagt: Für den Fall, dass es eben nicht funktioniert, könnte man ja auch an Teilprivatisierung denken und dann kam direkt die Überschrift – Der Bundesrechnungshof ist für eine Zerschlagung der Bahn –. Nein das sind wir nicht, aber dass man über Alternativen nachdenken muss, ist auch etwas, was zu den Hausaufgaben gehört, die nicht gemacht sind. Genauso wie zu den Hausaufgaben gehört, einmal festzustellen, was ist denn das Vermögen der Bahn und wie bewerte ich es denn, oder wie bewerte ich es dann um zum Ergebnis zu kommen. Was ist denn dann das Vermögen? Dann kann

man auch solche Fragen, wie sie heute ja mehrfach hier auch angesprochen worden sind, anders beantworten als es jetzt der Fall ist. Die Bahn hat das Ziel, zu wachsen. Und die Bahn will sich international, Herr Falchi hat darauf abgehoben und hat gesagt: Das halte ich für wichtig, wenn die Bahn ein Global Player werden will, wenn sie ein Champion werden will, dann muss sie wachsen. Also die Bahn will wachsen und will international investieren und dazu braucht sie Geld. So, und jetzt können wir uns alle Fragen, wie ist das denn, wenn Herr Mehdorn dann hier sitzt und sagt: Meine Damen und Herren Abgeordnete, das Ergebnis der Bahn wird sich um – X – verschlechtern, wenn Sie mir nicht die Möglichkeit geben, den Konzern so aufzustellen, wie er aufzustellen ist. Und wenn er so aufgestellt werden soll, wie er im Wettbewerb nur bestehen kann, brauche ich – X – an zusätzlichen Mitteln. Und dann wird es eben relativ schwierig, völlig unbeeinflusst zu einer solchen Frage ja oder nein zu sagen. Also der Bund hängt, wie auch immer, am Fliegenfänger, der Bund wird immer zahlen müssen. Es ist dann die Frage: Wo sind die Erpressungspotentiale größer und wo sind sie kleiner?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Hauser, dann jetzt noch mal bitte eine kurze Stellungnahme von Herrn Prof. Bodack.

Prof. Karl-Dieter Bodack: Ich glaube, hier zeigt sich eine Perspektive, statt auf einen Schlag irgendeinen Börsengang zu vollziehen, der wie er auch immer aussehen mag, wenn er jetzt per Gesetz schlagartig durchgeführt wird, der erhebliche Risiken bietet. Es wäre doch die Alternative, im Moment auf den Börsengang zu verzichten und in einen Prozess einzutreten, der mehr Verkehr auf die Schiene bringt. Der könnte ja so aussehen, dass der Bund stärkere Einflussnahme auf das Netz nimmt. Das also schrittweise Organisationsänderungen bei der DB zu einer größeren Trennung führen, da lassen sich ja viele Schritte denken. Und dass man gleichzeitig zum Beispiel bestimmte regionale Bereiche, die DB hat ja schon DB-Regio AG in dutzenden von Regionen, dass man zunächst mal eine solche Region privatisiert, beteiligen lässt und guckt, wie das läuft. Über solch einen Prozess kann man sehr viel leichter mit den Mitarbeitern reden, da lassen sich sehr viel leichter die Risiken eingrenzen und sie sind von der Situation befreit, dass sie mit einem großen Maß von Unsicherheiten, Risiken, hier Entscheidungen treffen, die niemand von Ihnen oder uns auch als Experten, in dem Maße vorhersehen kann. Daher mein Plädoyer: Keine Entscheidung jetzt für eine Blockprivatisierung und Börsengang, sondern einen schrittweisen Prozess, der die Mitarbeiter dann auch mit einbezieht wird.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Boddack. Ich komme dann jetzt zur Wortmeldung von Kollegen Fischer.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Ich möchte zu den Wettbewerbsfragen noch eine Frage richten an Herrn Prof. Böttger und Herrn Schaaffkamp. Es ist so, dass der Vorstandsvorsitzende der DB AG sagt, es sei Schienenverkehr erfolgreich nur in einer integrierten Form von Netz und Betrieb möglich. Wie würden Sie denn das schwere Schicksal der Wettbewerber bewerten, die in der Zukunft dazu verdammt bleiben, nun einen nicht erfolgreichen Schienenverkehr betreiben zu müssen? Dann ist es ja so, dass die DB AG selbst bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Call-Option am Ende verlangt, das heißt also, das Rückgaberecht des Netzes an den Bund. Jetzt sind mir die Fragen im Moment nicht so wesentlich die auch Herr Hauser vorhin schon angesprochen hat: In welchem Zustand bekommt man das zurück, oder ist man Erpressbar für einen Folgevertrag zu besseren Konditionen oder was auch immer? Das ist jetzt nicht das Thema, das ist ja auch schon besprochen worden. Sondern einfach nur die Feststellung, dass sich darin ja auch ein Widerspruch gegenüber sich selbst befindet, weil man sagt: Wenn man dieses Recht der Rückgabe haben will, gesteht man ein, es geht in Wahrheit in der Zukunft möglicherweise auch ohne die integrierte Form und ohne Netz. Das ist das Eine. Das Zweite ist, wie beurteilen Sie die gegenwärtige Wettbewerbssituation im deutschen Schienenverkehr? Denn auch hier haben wir ja mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG einen permanenten Dissens, weil seine Argumentation so ist: Über 300 nicht DB-eigene Unternehmen tummeln sich auf meinen Netz, also alle reden Unfug, die behaupten, der Wettbewerb im deutschen Schienenverkehr sei unverändert Not leidend.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Kollege Fischer. Dann fangen wir an mit Prof. Dr. Böttger und dann Herr Schaaffkamp.

Prof. Dr. Christian Böttger: Herr Fischer, das waren glaube ich, drei Fragen. Die eine Frage war noch mal, ob Schienenverkehr nur mit Netz und Betrieb erfolgreich sein kann. Wir sehen das englische Modell, das nach meiner Überzeugung erfolgreich ist. Also aus meiner Sicht war sozusagen die Privatisierung der Infrastruktur ein Fehler, der ist 2001 korrigiert worden und das Netz ist wieder in das Eigentum der Regierung zurückgefallen. Aber ansonsten ist das natürlich ein hochgradig erfolgreiches Netz. Man muss fairer Weise sagen, dass einige Betreiber über die Schnittstellen zum Netz nicht glücklich sind und es immer wieder auch mal Vorschläge gibt, ob man das

nicht zusammenführen könnte, aber man lebt zurzeit damit. Aber wie gesagt, England hat 40 Prozent Fahrgastzuwächse. Das Zweite ist, wenn das das einzige Modell ist, könnte man natürlich umgekehrt auch fragen, warum sich denn die DB AG bewirbt in lauter nicht Erfolg versprechenden Modellen. Die DB hat also ja versucht Ausschreibungen zu gewinnen in England, Dänemark, Schweden, in denen also jeweils eine Trennung vorliegt. Sie ist ja zurzeit nach Presseberichten auch in Estland aktiv, wo letztendlich auch ein Rückfall des Netzes an den Staat zu befürchten steht. Da stellt sich dann schon die Frage, wie konsistent das Ganze ist. Richtig ist natürlich, dass es etliche erfolgreiche, integrierte Bahnen gibt. Das ist vor allem dort der Fall, wo aufgrund von ganz anderen Verkehrsströmen und Verkehrsbedingungen die Bahnen eigentlich keinerlei Zuschüsse benötigen. Das ist in Nordamerika der Fall, im Güterverkehr und es ist in Japan der Fall, im Personenverkehr. Das sind eigentlich die beiden großen Beispiele für erfolgreiche integrierte Bahnen. Aber es sind letztendlich auch die einzigen Beispiele. Wie gesagt, die brauchen keine Zuschüsse, da gibt es keine Infrastrukturzuschüsse, keine Betriebszuschüsse. Deswegen, also ich glaube nicht, dass man dieses Argument bringen kann, gerade in USA kann man darauf verweisen, dass ein erheblicher Teil der Leistungen auch auf den Netzen Dritter erbracht wird. Das wird nicht gesondert erfasst von der Association of American Railroads, ich habe mich da mal erkundigt. Aber 10, 20 Prozent der Leistungen erbringen dort die Firmen auf dem Netz anderer. Also dieses Argument, es muss technisch irgendwie alles zusammengehören, sonst funktioniert das nicht, ist völliger Blödsinn. Da gibt es ein paar Standards und die Leute; und CSX fährt also fröhlich auf dem Netz von Burlington Northern und umgekehrt. Das Zweite, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – ich hatte vorhin schon mal etwas dazu gesagt – also es ist aus meiner Sicht völlig absurd, dass die DB AG eine Call-Option bekommt. Das heißt, sie erbringt eine Leistung und am Ende muss sie dann sagen, ob das nun zufrieden stellend ist. Ich glaube, wenn man will, dass die Privatwirtschaft etwas tut, dann muss man aber auch entsprechende Leitplanken einsetzen die sicherstellen, dass sie das tut, was man will und dass die öffentlichen Mittel auch sparsam eingesetzt werden. Für mich ist also die Minimalbedingung dort, dass ich sage, eine unabhängige Kontrolle des Zustandes mit ernsthaften Pönaleforderungen. Mein Vorschlag wäre zum Beispiel eine Ausschüttungssperre. Aber nach meiner Sicht wäre es das Ende aller Börsengangspläne, so ein Vorschlag. Wenn überhaupt müsste natürlich der Bund seinerseits eine Call-Option bekommen, dass er also sagt: Wenn die Bahn den Ver-

pflichtungen nicht nachkommt, dann fällt das Netz natürlich zurück an den Bund. Das müsste vertraglich reingehen. Auch das ist vermutlich schon alleine ein K.o.-Kriterium für einen Börsengang. Und die dritte Frage war die nach der Wettbewerbssituation in Deutschland. Diese 300 werden natürlich immer wieder genannt. Man muss sagen, es gibt Wettbewerb, man muss auch sagen, dass natürlich überall da, gerade wo die Medien aktiv geworden sind, dass dort also diskriminierendes Verhalten dann also auch zurückgerudert worden ist. Aber es gibt eine ganze Reihe von Themen die einfach latent diskriminierend sind und die man auch nicht ganz in den Griff bekommt. Deswegen, ich sehe bis heute keinen freien Wettbewerb. Wie gesagt, auch durch die intensive öffentliche Beobachtung sind ein paar grobe Missstände abgestellt worden, aber man findet eben auch immer wieder andere Punkte um Wettbewerber zu piksen. Ich meine, ich würde es nicht anders tun, wenn ich ein Monopol zu verteidigen hätte. Wenn Sie das in Zugkilometern, in Tonnenkilometer umrechnen, dann sind das eben relativ geringe Zahlen, die von Dritten erbracht werden. Ich glaube Herr Schaaffkamp hat dann auch noch bessere Zahlen um ein Breakdown dafür zu liefern.

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

Christoph Schaaffkamp: Ich möchte das gar nicht in die Details runterbrechen, ich denke die Situation kann man ganz einfach so beschreiben, dass wir ein immer noch quasi monopolistischen Markt haben, dass Wettbewerb eher in Randbereichen aufgetreten ist und dort, wo die öffentliche Hand Ausschreibungen durchgeführt hat. Im Güterverkehr entwickelt sich allmählich etwas und der Wettbewerb im Güterverkehr ist auch derjenige, der praktisch für das gesamte Wachstum in Tonnenkilometern verantwortlich ist. Insgesamt ist es aber so, dass wirklich immer noch ernsthafte Marktzugangshürden bestehen. Ich hatte vorhin schon zwei angetickt, das eine sind die strategischen Handlungsoptionen von DB. Ob das jetzt die Diskussion über die Elektrifizierung von Hamburg nach Lübeck ist, oder ob es die Gestaltung des Trassenpreissystems ist, das ist letztlich etwas, was nicht beherrschbar und auch nicht regulierbar ist. Das Zweite ist, dass eben wesentliche Ressourcen nicht für den Markt verfügbar sind. Da gibt es die Diskussion um Verschrottung von nicht mehr gebrauchten alten Fahrzeugen, genauso wie den Zugang zu neuen Fahrzeugen. Das sind faktische Hürden dazu, dass sich Wettbewerb schneller entwickelt. Das kann man ändern, das ist letztlich eine politische Entscheidung und das ist auch eine Strukturentscheidung, die Sie mit treffen können. Das kann ein stufenweises Vorgehen

sein, dafür spricht vieles. Also was Herr Prof. Bodack vorhin angesprochen hat, dafür spricht insbesondere, dass man lernen kann in einem solchen Prozess und in diesem Prozess dann auch Fehler korrigieren kann und nicht mit einer nicht mehr reversiblen Struktur am Ende dasteht. Über die 300 Wettbewerbsbahnen braucht man eigentlich nicht zu diskutieren. Entscheidend für Wettbewerb ist, dass er stattfindet. Und nicht die Zahl derer, die schon mal die Hand heben können und sagen können: Ich würde, wenn Wettbewerb wäre, auch teilnehmen. Die erste Frage von Ihnen, Herr Fischer, erfolgt nur bei integrierten Eisenbahnen. Ich kann dem von Herrn Prof. Böttger nicht viel hinzufügen außer einem. Wenn man sich ansieht, wer auf dem europäischen und sogar auf dem weltweiten Eisenbahnmarkt erfolgreiche Akteure sind und wo sie herkommen, dann sieht man, dass das Unternehmensgruppen sind die ihrerseits in ihrem Heimatmarkt Wettbewerbserfahrungen gesammelt haben, Wettbewerbsdruck haben, wettbewerbsfähig sind bei Kosten, Struktur und Management und die in ihrem Heimatmarkt kein Wachstumspotential mehr haben und aus ihrem Heimatmarkt heraus expandierenden Märkte suchen, wo sie mit ihren Kenntnissen strategische Vorteile haben, weil sie eben mit Wettbewerb umgehen können. Das sind die Unternehmen, die in Großbritannien aktiv sind, das sind die Unternehmen, die im französischen Stadtverkehr im Wettbewerb groß geworden sind. Es sind also Gruppen, die mit Wettbewerbserfahrungen da sind. Es gibt kein Beispiel eines großen staatlichen Monopolisten oder Monolithen, der aus einem mehr oder minder geschützten Markt heraus der erfolgreiche Player im internationalen Wettbewerb geworden wäre. Das sind jetzt keine kausalen Beweise, sondern das sind nur Indizien dafür, dass möglicherweise auch die Deutsche Bahn in ihrer Wettbewerbsfähigkeit davon profitieren würde, wenn sie in Deutschland auch realen Wettbewerb hätte und es keine Ausweichstrategie über die Elektrifizierung von Hamburg nach Lübeck oder ähnliches geben würde.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Herr Schaaffkamp. Ich habe keine Wortmeldungen mehr auf meinem Zettel stehen. Ich möchte mich zu allererst ganz herzlich bei den Sachverständigen bedanken. Erstens für ihr Kommen, zweitens für die Vorbereitungen, für die Übersendung der Unterlagen, aber auch für die Geduld die sie mit den vielen Fragen hatten, auch für die profunden und sehr detaillierten Antworten. Das wird, glaube ich, für alle Fraktionen sehr hilfreich gewesen sein, die natürlich mit diesen Informationen jetzt auch die nächsten Wochen und Monate bestreiten werden. Ich möchte an dieser Stelle auch ausdrücklich noch mal den Dolmetscherinnen

danken. Ich sehe sie zwar jetzt nicht hinter dem verspiegelten Glas, aber sie hatten hell of work, das muss man sagen, 6 ½ Stunden Dauerstress. Vielen herzlichen Dank auch Ihnen. Und ich möchte mich natürlich auch noch mal ganz herzlich bei den Kolleginnen und Kollegen bedanken, die hier so lange jetzt auch mitgearbeitet haben und auch zu dieser sehr lebendigen und sehr interessanten Diskussion beigetragen haben. Ich werde jetzt keine Zusammenfassung machen, das glaube ich, widerspricht sich. Ich wünsche Ihnen allen noch einen schönen Abend, wenn Sie in Berlin bleiben, ansonsten wenn Sie heute noch nach Hause fahren, eine gute Heimreise und Ihnen alles Gute und auch den Kollegen alles Gute bis zum nächsten Mal. Dankeschön.

Schluss der Sitzung: 17.30 Uhr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Lippold', written in a cursive style.

Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Vorsitzender

Stellungnahmen der Sachverständigen zu der Anhörung am 10. Mai 2006	
Vorsitzender der Monopolkommission und Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht Prof. Dr. Dr. h.c. LL. M. Jürgen Basedow	Anlage 1 - S. 78
Fachhochschule Coburg Prof. Dipl. Ing. Karl-Dieter Bodack	Anlage 2 - S. 87
Fachhochschulde für Technik und Wirtschaft FB Wirtschaftswissenschaften II Prof. Dr. Christian Böttger	Anlage 3 - S. 98
Direktor am Max-Planck-Institut zur Erforschung von Gemeinschaftsgütern Prof. Dr. h.c. mult. Martin Hellwig	Anlage 4 - S. 107
Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt Fachbereich Rechtswissenschaft Prof. Dr. Georg Hermes	Anlage 5 - S. 125
Illgmann & Miethner Managementberatung Dr. Gottfried Illgmann	Anlage 6 - S. 130
Universität Karlsruhe (TH) Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung Prof. Dr. Werner Rothengatter	Anlage 7 - S. 134
Vizepräsident des Bundesrechnungshofes Norbert Hauser	Anlage 8 - S. 153
KCW GmbH Christoph Schaaffkamp	Anlage 9 - S. 161
Finanzsenator des Landes Berlin Senator Dr. Thilo Sarrazin	Anlage 10 - S. 188
EIM (Europäische Infrastruktur Manager) Secretary General Marc Falchi	Anlage 11 - S. 203