

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wortprotokoll
95. Sitzung

Berlin, den 1. Juli 2009, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Klaus W. Lippold, MdB

TAGESORDNUNG:

Öffentliche Anhörung zu

Tagesordnungspunkt 1a

S. 8

Gesetzentwurf der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter,
Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität
und Fernverkehrsangebot

BT-Drucksache 16/9797

Tagesordnungspunkt 1b

S. 8

Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität
und Fernverkehrsangebot

BT-Drucksache 16/9903

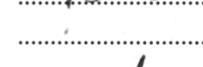
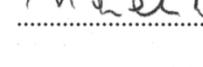
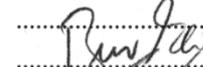
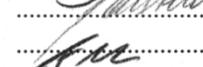
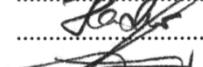
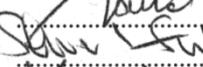
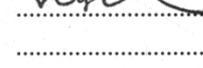
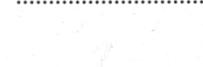
Mittwoch, 01. Juli 2009, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

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

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

Mittwoch, 01. Juli 2009, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

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

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
FDP		FDP	
Döring, Patrick	Geisen Dr., Edmund Peter	.....
Friedrich (Bayreuth), Horst	Goldmann, Hans-Michael	.....
Günther (Plauen), Joachim	Haustein, Heinz-Peter	.....
Mücke, Jan	Kopp, Gudrun	.....
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Bluhm, Heidrun	Claus, Roland	.....
Heilmann, Lutz	Leutert, Michael	.....
Menzner, Dorothee	Seifert Dr., Ilja	.....
BÜ90/GR		BÜ90/GR	
Hermann, Winfried	Andreae, Kerstin	.....
Hettlich, Peter	Herlitzius, Bettina	.....
Hofreiter Dr., Anton	Steenblock, Rainer	.....
fraktionslos			
Nitzsche, Henry *		

* Beratendes Mitglied

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 01. Juli 2009, 11:00 Uhr

öff.

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

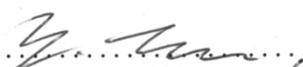
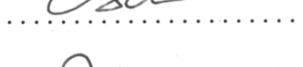
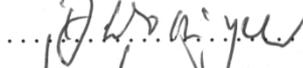
CDU/ CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Schramm	Linke	
Odenwald	CDU/CSU	
Becker	Grüne	
Wong	CDU/CSU	
Seebach		
Peyber	SPD	
H. H. H.	SPD	
Najme	SPD	

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Off.

Mittwoch, 01. Juli 2009, 11:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

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

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

..... Jurausch	..... B90/GA	..... Dr. Jurausch
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 1. Juli 2009 ab 11.00 Uhr**

zu den Gesetzentwürfen:

BT-Drs. 16/9797

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

BT-Drs. 16/9903

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Unterschriftenliste der Sachverständigen

Prof. Karl-Dieter Bodack
Fachhochschule Coburg



Prof. Dr. Christian Böttger
Fachhochschule für Technik und Wirtschaft FB
Wirtschaftswissenschaften II



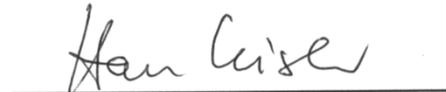
Dirk Flege
Geschäftsführer, Allianz pro Schiene



Prof. Dr. Hubertus Gersdorf
Universität Rostock, Juristische Fakultät



Hans Leister
Geschäftsführer, Keolis Deutschland
GmbH & Co. KG



Öffentliche Anhörung zu

Tagesordnungspunkt 1a

Gesetzentwurf der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

BT-Drucksache 16/9797

Tagesordnungspunkt 1b

Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

BT-Drucksache 16/9903

Stellungnahmen: **Anlagen 1 bis 5**

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich darf Sie ganz herzlich zur 95. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, der öffentlichen Anhörung zu den beiden jeweils von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und dem Bundesrat vorgelegten Entwürfen eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot auf Drucksachen 16/9797 und 16/9903, begrüßen. Das ist voraussichtlich, mit einer kurzen Unterbrechung nachher, die letzte Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in dieser Legislaturperiode. Als Sachverständige darf ich ganz herzlich begrüßen: Herrn Prof. Karl-Dieter Bodack von der Fachhochschule Coburg, Herrn Prof. Dr. Christian Böttger, Herrn Dirk Flege, den Geschäftsführer der „Allianz pro Schiene“, Herrn Prof. Dr. Hubertus Gersdorf von der Juristischen Fakultät der Universität Rostock und Herrn Hans Leister, den Geschäftsführer der KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG. Herr Leister ist kurzfristig für Herrn Bernhard Wewers eingesprungen, der heute verhindert ist. Ich danke Ihnen vorab für die schriftlichen Stellungnahmen, die Sie eingereicht haben. Diese haben wir umgehend weitergeleitet, so dass sie als Hintergrundwissen vorhanden sind. Ich würde vorschlagen, dass

wir – ich werde einfach der Reihenfolge nach gehen – jeweils ein kurzes, vier- bis fünfminütiges Statement von Ihnen nochmals zusammenfassend hören und wir dann in die Fragerunde eintreten. Nochmals herzlichen Dank, dass Sie hier sind! Herr Prof. Bodack, Sie haben das Wort!

Prof. Karl-Dieter Bodack: Dankeschön, Herr Lippold, sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe den Gesetzentwurf weniger aus der Sicht der Fachhochschule Coburg, in der ich nur noch rudimentär tätig bin, gesehen, sondern eher als ehemaliger Mitarbeiter in der Deutschen Bahn. Sie wissen vielleicht, dass ich ja 26 Jahre in Stabs- und Führungspositionen bei der Deutschen Bahn und bei der Deutschen Bahn AG tätig war, unter anderem in der Planung Intercity/Interregio. Und daher ist mein Statement ein Stück aus Sicht der Bahn zu verstehen. Den Gesetzentwurf halte ich aus dieser Sicht für notwendig, ja für dringend notwendig. Ich sehe jedoch auch die Notwendigkeit für Korrekturen an dem Gesetzentwurf, auf die ich dann noch eingehen werde. Einige Fakten, warum ich diesen Gesetzentwurf für notwendig halte. Zunächst zum Teil Netz. Wir müssen konstatieren, dass die Deutsche Bahn seit der sogenannten Privatisierung fast die Hälfte aller Weichen und Kreuzungen abgebaut hat und zwei Drittel aller Gleisanschlüsse beseitigt hat – das nur einmal als Schlaglicht – und damit nicht nur etwa Nebenstrecken abgebaut hat, für die vielleicht kein Verkehrsbedürfnis mehr bestand, sondern auch die Hauptstrecken punktuell in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich reduziert hat, worunter jetzt Kunden und Mitarbeiter tatsächlich leiden. Also die Infrastruktur wurde reduziert und hier sehe ich einen dringenden Bedarf, dass der Bund hier etwas tut. Weiterhin wurden die Fahrzeiten verlängert. Der Instandhaltungszustand der Infrastruktur ist offensichtlich nicht so, dass die Fahrzeiten, wie sie zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn mit den doch älteren Intercityzügen geleistet wurden, gehalten werden können. Sie fahren also heute von Würzburg nach Hamburg oder von Basel nach Hamburg eine Viertelstunde langsamer im ICE als seinerzeit mit dem Intercity der Deutschen Bahn. Weiterhin sehe ich das Problemfeld, dass die Deutsche Bahn bei den Neubauvorhaben regelmäßig die Kosten drastisch unterschätzt und den Bund immer wieder mit den Mehrkosten konfrontiert. Allein um ein anstehendes Projekt zu nennen, das in Kürze ja die Unterschrift der Bundesregierung erhalten soll, das Neubauvorhaben Wendlingen-Ulm, das mit 2,1 Mrd. Euro veranschlagt ist. Es lässt sich ganz leicht aus den abgerechneten

Kosten der Strecke Ingolstadt-Nürnberg hochrechnen und dann kommen heraus 5,6 Mrd. Euro Baukosten. Da möchte ich einfach ganz offiziell mal zu Stellung nehmen, dass also vorhersehbar die Kosten, die hier veranschlagt wurden, nicht eingehalten werden können. Dann gibt es weiterhin das Problemfeld, dass die Deutsche Bahn regelmäßig günstigere Alternativen bei Neubauvorhaben, die also wesentlich weniger Mittel erfordern würden, nicht weiterverfolgt. Hier sehe ich Handlungsbedarf, weil bei den sechs Großbauvorhaben, die jetzt noch anstehen, in dem nächsten Jahrzehnt, aus meiner Sicht ein Einsparungsvolumen, von 10 Mrd. Euro erreicht werden könnte, wenn man kostengünstigere Alternativen seitens der Bahn verfolgen würde. Hier sehe ich eine dringende Verantwortung, sowohl des Bundestages wie der Bundesregierung, hier zu schauen, wie die Bundesmittel verwendet werden. Das Gesetz also, deswegen sehe ich dessen Notwendigkeit, hätte in den kommenden Jahren ein Potential, bei Neubauvorhaben und anderen Mittelverwendungen, eine Größenordnung von 10 Mrd. Euro einsparbar zu machen, wenn es in diesen Punkten auch ein Stück verschärft und korrigiert werden würde. Die Korrekturvorschläge stehen in meinem Papier. Lassen Sie mich jetzt etwas zum Fernverkehr sagen. Im Fernverkehr fährt die Deutsche Bahn AG zurzeit etwa 8% weniger Zugkilometer als die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zusammen. Wir hatten 2006 ein Minus von 14% der Fahrgäste im Fernverkehr gegenüber dem Stand von 1994. Ich muss hier darauf hinweisen, dass die Zahlen der Deutschen Bahn nicht vergleichbar sind, weil man zwischenzeitlich, vor 10 Jahren, die Erfassungsmodalitäten der Fahrgastzahlen so geändert hat, dass erheblich höhere Fahrgastzahlen für die gleiche Zahl von Fahrgästen herauskommen, statistisch, und dass nur die Zahlen des Verkehrsministeriums eine einigermaßen verlässliche Vergleichsbasis bieten. Dieses Ergebnis, also minus 14 Prozent Fahrgäste im Fernverkehr gegenüber 1994, muss eigentlich jedermann erschüttern. Es sind doch mehrere 100 Kilometer Neubaustrecken, es sind 200 neue ICE-Züge in Betrieb genommen worden, also erhebliche Steuermittel und Investmittel auch von Seiten der Deutschen Bahn investiert worden. Und offensichtlich mit dem Effekt, dass wir jetzt gerade einmal so viel Personenkilometer leisten, wie seinerzeit von der doch relativ maroden Reichsbahn und von der Bundesbahn zusammen geleistet werden konnten. ... (Zwischenruf) ... Das habe ich nicht verstanden. Die Durchschnittsweite, Herr Beckmeyer, wenn ich kurz darauf eingehen darf, die Durchschnittsreiseweite bei dem Interregio-Netz betrug 125 Kilometer und war kein Problem der Billigflieger. Denn bei dieser Durchschnittsent-

fernung dürfte sicher der Flugverkehr keine große Rolle spielen. Zum Gesetzentwurf. Die Oberzentren, die angesprochen sind – 105 Oberzentren gibt es im Bundesgebiet, wenn man die Doppelzentren als eines zählt – da sind 33 zurzeit nicht bedient, darunter eine Landeshauptstadt, Potsdam. Es sind inzwischen mehrere Großstädte mit 200.000 Einwohnern vom Fernverkehr abgehängt. Sie sehen auf Seiten 4 bis 5 in meinen Grafiken den Abbau, den die Deutsche Bahn durchgeführt hat. Und Sie sehen die Reduktion des Netzes in meinem Papier auf Seiten 4 und 5, die den früheren und aktuellen Stand spiegeln. Jetzt kann man fragen, statt der Fernverkehrszüge gibt es ja Nahverkehrszüge, sind die gleichwertig. Sie sind nicht gleichwertig, weil der Fernverkehr wesentlich weiterlaufende Züge bietet. Sie erreichen das Ziel in der Regel mit weniger Umstiegen, sie bieten die Möglichkeit, Plätze zu reservieren, sie haben anderes Komfortniveau. Kurz und gut, ein Fernzug, wenn er richtig ausgestattet geführt wird, ist über eine längere Entfernung immer attraktiver, vor allem als ein Nahverkehrszug. Wenn das Gesetz beschlossen werden würde, so habe ich ja ermittelt, müssten beispielsweise um die 105 Oberzentren angeschlossen werden, acht neue Zuglinien müssten eingeführt werden, es müssten sieben Verlängerungen und einige Ergänzungen geschaffen werden. Dieses ergänzende Netz würde etwa 20 Millionen Zugkilometer erfordern und würde voraussichtlich ein Potential von 28 Millionen Fahrten pro Jahr wecken und damit 22 Prozent mehr Fahrgäste schaffen. Er würde ein Kostenvolumen von voraussichtlich 70 Mio. Euro Bestellentgelte erfordern, damit dieses Netz, egal von wem, gefahren werden kann. Dass dieses Netz auf einem Gesamtverkehrsplan aufgebaut werden würde, gemäß dem Entwurf, finde ich sehr gut, weil dieser Gesamtverkehrsplan – ich kann auch sagen der Masterplan, der von anderer Seite vorgeschlagen wird – die Möglichkeit eröffnen würde, einen integralen Taktfahrplan einzuführen, der wiederum die Chance böte, dass viele Kunden ihr Ziel schneller erreichen, ohne das jetzt große Neubaustrecken erforderlich werden. Die Korrekturen, die ich vorgeschlagen habe, auch die Vorschläge, wie man das Gesetz durchführen kann, stehen in meinem Papier. Dankeschön!

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

Prof. Dr. Christian Böttger: Sehr geehrter Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Zu dem vorliegenden Gesetzentwurf. Zuerst einmal zu dem Artikel 1, der sich ja mit der Sicherung der Infrastruktur befasst. Ich glaube, er ist ja insofern nicht mehr ganz aktuell, weil inzwi-

schen eine entsprechende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde. ... (Zwischenruf)... Bitte was? Ach so, gut, das habe ich so nicht genannt bekommen, aber gut. Ich wollte sagen, eigentlich ist es ein kleines bisschen überholt und deswegen nicht aktuell, auch wenn die Regelungen zu einem erheblichen Teil zu begrüßen sind. Zum Thema des Artikels 2, um den es eben geht, also um das Thema „Fernverkehr“. Ich halte es grundsätzlich für richtig, dass man sich noch einmal politisch damit befasst, wie eigentlich der Fernverkehr in Deutschland eingeordnet ist und ob wir da die richtigen gesetzlichen Regelungen haben. Wenn man einmal sieht, wir haben bis heute quasi ein Monopol der DB AG im Fernverkehr. Von kleinen Nischen abgesehen, hat es also noch niemand anderes gewagt, in diesen Markt hineinzugehen. Dafür gibt es natürlich Gründe. Nummer 1: Es ist ja nicht so, dass die DB im Fernverkehr rundherum schlecht wäre. Das zu sagen, wäre ja sicherlich falsch und unfair. Ganz klar. Aber wir haben ein starkes Vertriebssystem, in das hineinzukommen - also für einen neuen Player - sehr aufwendig ist. Wir haben starke Netzeffekte, auch im Bereich der Kommunikation. Denken Sie an die Streitigkeiten zum Thema Zugang zu den Informationsmedien, die es ja immer wieder gegeben hat. Wir haben als weiteren Hinderungsgrund natürlich das sehr schwierige und langwierige Verfahren zur Beantragung von Trassen, das also auch Neueinsteiger abschrecken muss. Und wir haben natürlich auch immer die faktische Marktmacht der DB. Da wo es Private versucht haben, hat die DB sehr schnell signalisiert, dass sie also notfalls mit einem gnadenlosen Preiskampf alle Wettbewerber aus dem Markt wieder rausdrücken wird. Es gibt natürlich auch weitere Effekte. Wir haben Überlagerung zwischen Nah- und Fernverkehr. Wenn Sie sich also heute die höherwertigen Regionalverkehrsprodukte anschauen, dann kannibalisieren die natürlich auch ein Stück weit Fernverkehrsleistungen. Von daher ist ein Teil der von Herrn Bodack angesprochenen Punkte aus meiner Sicht eben schon einfach auch verkehrlich erklärbar. Da sind nicht Leute von der Schiene weggegangen, sondern sie fahren eben heute mit einem Regionalexpress, der Tempo 200 fährt, so etwas haben wir inzwischen auch. Natürlich gibt es im heutigen System einen Anreiz, dass die DB in Grenzbereichen vielleicht einmal überlegt „Wir können einen Fernzug einstellen und anschließend wird dann ein für uns profitabler Regionalexpress von den Ländern bestellt“. Dagegen wirkt natürlich schon der faktische Druck der Politik auf kommunaler Ebene gegen die DB, wenn sie versucht Strecken einzustellen. Das haben wir ja auch oft genug erlebt. Jetzt konkret zu dem Gesetzentwurf. Ich halte den Gesetz-

entwurf in der jetzigen Form eigentlich für nicht unterstützenswürdig, auch wenn das Ziel durchaus zu begrüßen ist. Wir haben eigentlich keine klare ordnungspolitische Regelung dahinter. Das heißt, es gibt keine Ausschreibungspflicht. Wir haben dadurch schon den Anreiz, dass der Monopolist dieses sogar missbrauchen kann. Ich darf dazu einmal ein ganz kurzes Beispiel bringen: Was passiert, wenn die DB einfach erklärt, dass sie irgendeinen Streckenabschnitt nicht mehr profitabel betreiben kann, sagen wir Frankfurt-Fulda? Sie nimmt auch nicht die Trassenanmeldung zurück. Man könnte gar nicht ausschreiben, selbst wenn das Geld da wäre. Es könnte kein anderer fahren, weil die DB die Trassen hat und die Bundeseisenbahnverwaltung wäre am Ende gezwungen, zu einem von der DB gewünschten Preis mit der DB zu kontrahieren. Also, mindestens das müsste in so einem Gesetzentwurf also noch mal besser geregelt werden. Das Zweite ist, dass eigentlich keine Systematik dabei ist, die verhindert, dass wir Überlagerungseffekte bekommen, in dem Regionalverkehr. Also wir erleben es in einigen Bereichen, wo Fernzüge nicht schneller fahren können als Regionalzüge. Da müsste man das ganze Thema der Abstimmungsprozesse Regionalverkehr/Fernverkehr eigentlich ganz neu regeln, auch in Zusammenarbeit mit den Ländern, für die natürlich dann auch ein Anreiz bestünde, sozusagen eigene Leistungen sich zukünftig vom Bund bezahlen zu lassen. Deswegen halte ich also den Gesetzentwurf in dieser Form eigentlich für nicht vernünftig. Ich glaube, er bedarf der weiteren Überarbeitung, damit man eben weiterkommt. Es gibt ein paar Ansatzpunkte, über die man nachdenken kann. Also kleinere Reparaturvorschläge könnten einfach darin liegen, dass man sich das Thema Trassenzugang noch einmal anschaut, dass man noch einmal über das Thema Zugang zu diesen Netzfunktionen, wie Information und Ticketingsystem, nachdenkt, dass man vielleicht auch noch einmal über eine Verzahnungsmöglichkeit von Ausschreibungen mit Regionalverkehr nachdenkt oder, dass man als Radikallösung das gesamte Fernverkehrsnetz auf ein Lizenzierungs- oder Franchisesystem umstellt. Aber das wäre eine sehr weitgehende, sehr radikale Lösung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Herr Flege!

Dirk Flege: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Der Gesetzentwurf hat aus Sicht der Allianz pro Schiene, bezogen auf den Fernverkehr, jetzt vier entscheidende Schwächen. Erstens: Er blendet die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger untereinander aus, die werden überhaupt nicht thema-

tisiert. Zweitens: Der Gesetzentwurf stellt nicht die Bedürfnisse der Kunden in den Mittelpunkt, sondern die Interessen der Bundesländer. Drittens: Der Gesetzentwurf geht von der Grundthese aus, dass Eisenbahnverkehr – zumindest Eisenbahnfernverkehr – sich nicht rechnet. Viertens: Der Gesetzentwurf legt sich ohne ausgeführte Analyse und vorherige gesellschaftspolitische Zieldiskussion schon auf ein Instrument fest, nämlich die Ausschreibung im Fernverkehr. Diese Schwächen des Gesetzentwurfes werden exemplarisch in der von den Antragstellern genannten Alternative zu ihrem Gesetzentwurf deutlich. Als Alternative wird nämlich in beiden Gesetzentwürfen der Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG genannt. Ich glaube nicht – und ich glaube, da dürfte ich mit den meisten hier im Raume einig sein –, dass ein Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG die Probleme und Herausforderungen des Schienenpersonenfernverkehrs lösen würde. Der bloße Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG kann die Festlegung verkehrspolitischer Ziele gerade eben nicht ersetzen. Und es ist auch erst vor dem Hintergrund klarer verkehrspolitischer Ziele überhaupt möglich, konkrete Instrumente zur Erreichung dieser Ziele auszuwählen. Trotz all dieser genannten Schwächen begrüßt die Allianz pro Schiene ausdrücklich, dass durch diese Gesetzentwürfe jetzt eine Debatte ausgelöst wird, wohin sich in Deutschland der Fernverkehr auf der Schiene entwickeln soll. Diese Diskussion ist überfällig, die brauchen wir. Das habe ich gerade eben etwas drastisch deutlich zu machen versucht. Wir brauchen auch eine Diskussion über die Entwicklung des Personenverkehrs insgesamt in Deutschland in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. Die Diskussion soll nicht so lange dauern, aber die Entwicklung, die wir in den Blick nehmen wollen, die muss diesen Zeithorizont haben. Aus unserer Sicht hat der jahrelange Streit um den Bahnbörsengang nämlich verdeckt, dass die Politik hier in der Tat viele Hausaufgaben noch nicht gemacht hat. Und wir stehen da, denke ich, auch die Verbände, die es in Deutschland gibt und die sich für verschiedene Verkehrsträger, aber auch insbesondere für den Schienenverkehr, den öffentlichen Verkehr, engagieren, wir stehen da zur Verfügung, um uns konstruktiv zu beteiligen. In diesem Gesamtkonzept für den Personenverkehr der Zukunft müssen Antworten auf die großen Herausforderungen gefunden werden. Wie können wir erreichen, dass Mobilität bezahlbar bleibt? Das ist eine ganz entscheidende Frage. Welche Verkehrsangebote brauchen wir vor dem Hintergrund des demographischen Wandels? Wie können die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors deutlich gesenkt werden? Und so weiter, uns so weiter. Dem Schienenverkehr kommt bei

der Beantwortung dieser Fragen eine ganz entscheidende Rolle zu. Der öffentliche Verkehr insgesamt, und auch der Fahrradverkehr, wird in Zukunft eine größere Rolle spielen als in der Gegenwart. Das Nachfrageverhalten der Menschen ändert sich bereits jetzt. Herr Bodack hat Fahrgastzahlen für den Fernverkehr genannt. Aber Herr Böttger hat das schon relativiert, dass vieles auch auf den Nahverkehr abgewandert ist. Tatsache ist, seit Jahren wächst der Personenverkehr auf der Schiene stärker als der motorisierte Individualverkehr. Wir hatten auch, zumindest in den vergangenen 3 Jahren, jährliche durchschnittliche Wachstumsraten, auch im Schienenpersonenfernverkehr, von 2% bei der Verkehrsleistung. Das möge man bitte nicht vergessen. Wenn die Politik die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenpersonenfernverkehrs, von denen es eine Menge gibt, die Sie auch auf Seite 4 unserer Stellungnahme nachlesen können, wenn diese zuungunsten des Schienenfernverkehrs bestehenden Wettbewerbsverzerrungen beseitigt wären, dann ließe sich dieses Wachstum mit großer Wahrscheinlichkeit ausbauen. Davon bin ich fest überzeugt. Wenn dann noch zusätzlich in einem verkehrsträgerübergreifende Masterplan Personenverkehr, unter Einbeziehung der eben genannten Herausforderung sowie der Kundensicht, verbindliche Ziele und Maßnahmen festgelegt werden, wären wir in der Diskussion einen riesigen Schritt weiter. Dieser Prozess muss von der Bundesregierung initiiert werden. Ich sehe da keine Alternative, das kann nur der Bund machen. Dieser Masterplan Personenverkehr müsste eben darüber Auskunft geben, wie Angebotsverbesserungen – und das ist in der Tat das entscheidende Schlagwort und da ist auch die Klammer zu dem vorgelegten Gesetzentwurf –, seien sie nun quantitativer oder qualitativer Art, bei Bussen und Bahnen erreicht werden können und wie der Individualverkehr sinnvoller als bislang mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden kann. Wir würden, wenn wir in so einen Prozess einsteigen, eine völlig andere Diskussion in Deutschland haben. Eine völlig andere Diskussion! § 3 des Gesetzentwurfes, jetzt einmal exemplarisch genannt, wo von einem Mindestumfang des Schienenpersonenfernverkehrs die Rede ist, der die Festschreibung von Zugkilometerleistung im Linienfernverkehr auf den Stand von 2007 vorsieht, das ist ja so das Credo des Gesetzentwurfes. Was ist, wenn der Fernverkehr auf der Schiene in den nächsten Jahren weiter wächst, wenn der Benzinzins auf 2,50 € steigt und die angebotene Zugkilometerleistung in 10 Jahren vielleicht um 20% steigt? Ist dann Deutschland mit Schienenpersonenfernverkehr überversorgt, weil der Gemeinwohlauftrag des Grundgesetzes übererfüllt ist? Ist das dann der Grund, da etwas weg-

zuschneiden? Das sind auch Dinge, über die man sich mal perspektivisch durchaus in einer ruhigen Minute Gedanken machen sollte. Wir von der Allianz pro Schiene sind der Meinung, dass der ganze Geist der Diskussion nicht an Mindeststandards ausgerichtet sein sollte und in Schrumpfnetz-kategorien denken sollte, oder überhaupt in Schrumpfkategorien, sondern wir sind der Meinung, dass der Schienenverkehr eine Wachstumsbranche ist. Gerade vor dem Hintergrund der Megatrends und Herausforderungen, die ich eben genannt habe. Da können der Masterplan Personenverkehr und da können auch solche Schlagworte wie der Deutschlandtakt genau die richtigen Akzente setzen. In diese Richtung sollte man nachdenken und sich jetzt noch nicht, bitte sehr, auf ein konkretes Instrument festlegen, das da heißt: Ausschreibung im Fernverkehr. Ich befürchte, dass wir uns dann jahrelang über Instrumente streiten und die Ziele wieder aus den Augen verlieren und vielleicht sogar dieselben Fehler machen, wie bei der Teilprivatisierung der DB AG. Da haben wir auch jahrelang über Instrumente gestritten, ohne über die Ziele zu reden, wo der Schienenverkehr hin soll. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Herr Prof. Dr. Gersdorf!

Prof. Dr. Hubertus Gersdorf: Auch mir hatte man aufgegeben, ausschließlich zum Artikel 2 des Gesetzentwurfes Stellung zu nehmen. Das habe ich so auch in der schriftlichen Stellungnahme gemacht. Gleichwohl möchte ich noch einen kurzen Akzent zum Artikel 1 setzen. Wir wissen alle, dass seit Anfang des Jahres auf vertraglicher Basis eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG zustande gekommen ist. Ich habe insoweit ganz erhebliche Bauchschmerzen, weil unser Grundgesetz für die Verwirklichung der Verpflichtung des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 ein Gesetz einfordert. Ein weiterer wichtiger Punkt: Dieses Gesetz ist an die Zustimmung des Bundesrates geknüpft. All dieses unterläuft man dann, wenn man diese wesentlichen Dinge durch einen Vertrag anstelle eines Gesetzes zu regeln sucht. Meines Erachtens ist es abermals ein Fall der Entmachtung des Parlaments und vor allem der Abschneidung der sehr wesentlichen Zustimmungserfordernisse des Bundesrates. Jetzt aber zum Artikel 2, zu dem ich schriftlich nur Stellung genommen habe. Meine sehr verehrten Damen und Herren, Ich habe den Eindruck, dass es zuweilen an einer klaren Konzeption zur Regelung dieses gesamten Bereichs fehlt. Der moderne Staat ist kein Leistungsstaat mehr. Das musste der eine oder andere lernen, der eine oder andere muss es immer noch lernen. Aber der moderne Staat ist

auch kein Nachwächterstaat. Auch das musste der eine oder andere lernen. Und vielleicht muss es sogar der eine oder andere immer noch lernen. Wenn der Staat Aufgaben privatisiert, ist er nicht aus der Verantwortung. Seine Verantwortung verändert sich nur. Er hat nicht mehr die Verantwortung für die Erfüllung der Aufgabe, aber er hat Gewährleistungspflichten. Diese Gewährleistungspflichten beziehen sich zum einen, und das ist ja Gegenstand dieses Artikels 2 des Gesetzentwurfes, auf eine Art Grundversorgung, Universaldienst nennt man das auch übergreifend, und zweitens, das erscheint mir der entscheidende Punkt zu sein, auf eine Verantwortung für einen funktionsfähigen Wettbewerb in den liberalisierten Märkten. Hier hat meines Erachtens der Staat bislang im Wesentlichen versagt. Es reicht nicht aus, nur den Zugang zur Infrastruktur zu regeln und dies zum Gegenstand der Regulierung zu machen und auf diese Weise einen möglichst chancengleichen Zugang zum Schienennetz der Bahn zu gewährleisten. Erforderlich ist auch die Regulierung der Verkehrsmärkte. Wenn dieses nicht der Fall sein wird, werden wir auch in 20 Jahren hier noch zusammensitzen und den Zustand beklagen, beklagen müssen, dass die Deutsche Bahn AG im Bereich des Fernverkehrs über einen Marktanteil von nahezu 100 Prozent verfügt. Das sollte in den Fokus der Bahnpolitik geraten, weniger der Universaldienstbereich, sondern viel stärker die Förderung des Wettbewerbs im Bereich des Schienenpersonenverkehrs, Schienenpersonenfernverkehrs. Ganz kurz zum Gesetzentwurf. Verfassungsrechtlich ist es zulässig und möglich, das, was an Wünschen hier in den Gesetzentwürfen zum Ausdruck kommt, festzuschreiben, die Verkehrsdichte 2007 festzuschreiben, dass die Oberzentren, die bislang versorgt worden sind, auch in Zukunft versorgt werden müssen. Verfassungsrechtlich geboten ist dieses allerdings zweifelsfrei nicht. Der Bund hat ausschließlich eine Verpflichtung, eine Art Grundversorgung zu gewährleisten. Hier ist eine Abwägung aller Gesichtspunkte erforderlich, auch fiskalische, auch haushaltspolitische Gesichtspunkte können eine Rolle spielen. Für wichtig halte ich, in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen – auch hier scheint mir ein Struktur-, ein Webfehler in unserer Verfassung vorzuliegen –, dass für eine Ausschreibung des Personenfernverkehrs nach unserer Verfassung kein Platz ist. Die Aufgabe der Universaldienst-erfüllung im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs obliegt nach unserer Verfassung den Eisenbahnen des Bundes und nicht den Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt. Ich halte das wettbewerblich für nicht glücklich, aber so steht es in meiner Verfassung. Dann müsste man an die Verfassung Hand anlegen. Aber es

müsste insgesamt in diesem Bereich Hand angelegt werden. Ich halte den Gesetzentwurf – das ist schon angeklungen – rechtspolitisch vor allem deswegen für verfehlt, weil nach meinem Dafürhalten Negativanreize ausgehen können, nein, ausgehen werden, von diesem Gesetzentwurf. Wer bedient schon wirtschaftlich eine Strecke, wenn er die Möglichkeit hat, diese Strecke staatlich vom Bund alimentieren zu lassen. Ein ökonomisch-rationales Unternehmen stellt im Zweifel die Linie ein, um sich diese Strecke dann auf Kosten des Bundeshaushaltes finanzieren zu lassen. Ganz kurz, ich werde schon zur Ordnung gerufen, was die Uhr angeht. Aber bitteschön, nochmals, was ich Eingangs erwähnt hatte, diesen Aspekt, den ich für den absolut wichtigsten halte: Aufgabe des Staates, den Wettbewerb in diesem Bereich zu fördern. Ich möchte dringend an Sie appellieren, sich einmal in anderen Bereichen umzuschauen, wie dort die Probleme gelöst worden sind. Im Telekommunikationsbereich gibt es ein Instrument des so genannten Resellings, das heißt, ohne in Netze, ohne in Infrastrukturen investieren zu können, können bestimmte Produkte durch die Wettbewerber wiederverkauft werden. Man sollte einmal schauen, wie diese Probleme, die auch in anderen Netzwirtschaften – vor allem in der Telekommunikation – vorliegen, teilweise immer noch vorliegen, gelöst worden sind, ob die Instrumente nicht auch im Eisenbahnsektor greifen könnten. Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir durch eine vitale Wettbewerbspolitik die nahezu monopolistische Stellung der Deutschen Bahn AG im Personenfernverkehr beheben könnten und auch für viel mehr Wettbewerb im Personennahverkehr Sorge tragen könnten. Aber das setzt voraus, dass wir die Verkehrsmärkte regulieren, unter Heranziehung der Maßstäbe, die wir vor allem im Telekommunikationsbereich gewinnen konnten. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Gersdorf! Herr Leister!

Hans Leister: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich spreche nicht für die Firma, für die ich Geschäftsführer bin, sondern für die Initiative Deutschlandtakt. Herr Bernhard Wewers als Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger ist leider verhindert und er hat mir innerhalb unserer Initiative im Zusammenhang mit der Fraktion diesen Auftrag verschafft. Die Initiative Deutschlandtakt ist ein Zusammenschluss von Fahrgast- und Umweltverbänden, Verkehrsunternehmen und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger sowie unabhängiger Fachleute, die sich der Idee eines landesweit integrierten Angebots im Schienenpersonenverkehr insgesamt verschrieben ha-

ben. Vertaktung und Verzahnung sind nun Stichworte, die auch woanders verwendet werden. Kernbotschaft unserer Initiative ist es, dass ein optimiertes Konzept im öffentlichen Verkehr mit langfristiger Festlegung von Fahrplankonzepten vor dem Infrastrukturausbau stehen muss und vor der Konzeption des Infrastrukturausbaus. Das ist der wesentliche Ansatz. Insofern verbinden wir die beiden Problemfelder, die in den Gesetzentwürfen thematisiert werden, Infrastruktur und Fernverkehrsangebot, in anderer Form als das bisher geschieht, nach dem Prinzip, etwas frech: Erst denken, dann bauen. Das sollte das Grundprinzip für den Ausbau der Bundesschienenwege sein. Das ist unsere Position. Grundlage von Infrastrukturprojekten im Schienenbereich sind heute nach wie vor pauschale Zugzahlen pro Tag. Das man so kein optimiertes Netz erreicht, liegt auf der Hand. Gegenbeispiele gibt es nicht nur in der Schweiz, vor allem auch in Holland, in Frankreich, wo Taktfahrplan ebenfalls zum Infrastrukturausbauziel bereits erhoben ist und erhoben wird, wo eben zuerst der Fahrplan und dann die zu bauende Infrastruktur festgelegt wird. Nur als Beispiel: In der Schweiz berechnet man heute minutengenau den Fahrplan des Jahres 2030 und wird dann innerhalb von 20 Jahren für insgesamt 3 Mrd. Franken, 2 Mrd. Euro, bauen, um diesen Fahrplan 2030 fahrbar zu machen. Natürlich unter Berücksichtigung entsprechender Kapazitäten für den Güterverkehr. Die Gesetzentwürfe bringen in der Begründung zum Ausdruck, dass laut Grundgesetz der Bund sehr wohl verpflichtet ist, für ein angemessenes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr Sorge zu tragen. Das in diesem Grundgesetzartikel genannte Bundesgesetz wurde bisher nicht vorgelegt. Das sollte schon dringend nachgeholt werden. Meine Damen und Herren, die künftigen Anforderungen an den Schienenverkehr werden steigen. Hier knüpfe ich an Herrn Flege an. Wenn Klimaschutzziele für den Verkehr festgelegt werden sollten, auch im Rahmen eines Masterplans Personenverkehr, dann wird damit die Forderung nach einem erheblich höheren Marktanteil für den Schienenpersonenverkehr, einschließlich des Fernverkehrs, verbunden sein. Anders ist eine Reduktion von Klimagasen gar nicht möglich. Man kann nun einen höheren Marktanteil durch restriktive Maßnahmen gegen andere Verkehrsträger erreichen, die nicht so umweltfreundlich sind. Das wird natürlich auf erheblichen Widerstand stoßen. Oder man kann ihn durch ein attraktives Schienenverkehrsnetz erreichen. Das ist der viel elegantere Weg, der ja auch zum Beispiel in der Schweiz, in den Niederlanden, in Frankreich, ich habe die Länder erwähnt, gegangen wird. Das ist eben auch die Zielsetzung unserer Initiative Deutschlandtakt, die Zielsetzung Masterplan

Personenverkehr als Grundlage für eine integrierte langfristige Planung. Es wird gelegentlich behauptet, wir würden hier eine Re-Verstaatlichung angeblich privatwirtschaftlich organisierter Aufgaben propagieren. Angesichts der hohen Investitionsausgaben des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr ist die Behauptung, dieser Bereich sei eine rein unternehmerische Aufgabe, wenig überzeugend. Der Bund ist so oder so Hauptsponsor des Fernverkehrs, über die Infrastrukturfinanzierung, durch Investitionsmittel und durch die LuFV, nimmt aber überhaupt keinen Einfluss auf das gefahrene Betriebsprogramm im Schienenpersonenfernverkehr. Von anderer Seite wird als Lösung Open Access propagiert. Hier knüpfe ich natürlich an die Aussagen von Prof. Gersdorf an. Zwei Argumente dagegen. Die Kundenerwartung ist nicht, drei Betreiber zwischen Hamburg und Berlin vorzufinden. Die Kundenerwartung ist, ein integriertes Netz zu haben, mit guten Übergangs- und Umsteigemöglichkeiten und tariflich durchgehenden Konzepten. Das wird durch Open-Access-Wettbewerb mit Sicherheit nicht erreicht. Und das ist auch der große Unterschied zu anderen Bereichen wie Telekommunikation oder Energie. Verkehr geht nur zusammen und geht nur integriert. Deshalb haben die Nationen, die nur einen Betreiber für die Linie oder für das gesamte Netz bevorzugen, die großen Marktanteilszuwächse und nicht die, die Open-Access-Experimente machen, die nach meinem Geschmack nicht geeignet sind, wirklich nachhaltig mehr Verkehr auf der Schiene zu erreichen. Zusammenfassend unterstützt die Initiative Deutschlandtakt die Intention der beiden Gesetzentwürfe, Infrastruktur und Fernverkehrsangebot im Schienenverkehr klarer als bisher von Seiten des Bundes zu regeln. Allerdings müssen die beiden Themen über das Ziel eines integralen Taktfahrplans für Deutschland als Infrastrukturausbauziel miteinander verknüpft und durch die Vorgabe eines übergreifenden Tarifs eines Tages auch ergänzt werden. Denn nur so ist ein wirklich integriertes Netz für die Kunden erreichbar. Im Übrigen verweise ich auf die schriftliche Stellungnahme und die Grundposition unserer Initiative, die der schriftlichen Stellungnahme beigelegt ist.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Leister! Ich habe jetzt die Wortmeldungen der Kollegin Menzner und des Kollegen Hermann.

Abg. Dorothee Menzner: Danke, Herr Vorsitzender, verehrte Herren! So wie alle Kolleginnen und Kollegen hier, gehöre ich auch zu denen, die wahrscheinlich überdurchschnittlich viel mit der Bahn unterwegs sind, wobei sicherlich unsere Ansprüche an Bahnverkehr unter Umständen, zumindest in Teilbereichen, andere

sind, wie die von einem Durchschnittsreisenden. Also uns kommt es – sage ich einmal – nach meiner Erfahrung eher darauf an, dass das schnell und zügig geht. Preis spielt für uns jetzt zum Beispiel weniger eine Rolle, weil wir eine Netzkarte haben. Das sind sicher ... (Zwischenruf)... Ja, genau! Also das muss man ja, wenn man darüber diskutiert, auch einmal ansprechen, dass unsere Bedürfnisse vielleicht nicht auf jeden Bahnreisenden übertragbar sind. Fraktionsübergreifend waren wir uns, und sind wir uns nach meiner Wahrnehmung bis heute, seit 1994 einig, dass wir mehr Verkehr auf die Schiene bekommen wollen. Immer wieder wird auch angesprochen, und ich glaube, es setzt sich inzwischen auch bei allen durch, dass, auch wenn momentan die Benzinpreise aufgrund der Wirtschaftskrise wieder ein bisschen gesunken sind, sicherlich für viele die Bahn zu einem notwendigen Verkehrsmittel wird, da auf längere Sicht, angesichts der Endlichkeit des Rohstoffes Öl, sicherlich die wirtschaftliche Kraft nicht bei jedem ausreichend sein wird, alles mit dem Auto zurückzulegen und sich auch da eine Erkenntnis durchsetzt. Aber für den durchschnittlichen Bahnreisenden ist es dann, nach meiner Erfahrung und nach den Gesprächen, die ich mit Reisenden führe, halbwegs egal, ob das ein Nahverkehrs- oder Fernverkehrszug ist, in dem sie sitzen. Sie kennen meistens die Unterschiede gar nicht, wissen gar nicht, wie kommen Fahrpläne, wie kommen Taktzeiten etc. zustande, sondern sie möchten halbwegs kostengünstig und bequem von A nach B kommen, in dem Bereich, wo sie unterwegs sind und mobil sind. Und zwar sowohl im täglichen Pendelverkehr als auch bei einmaligen oder selteneren Verkehren. Die Frage, die sich mir hier stellt, und ich würde sie gerne an Sie alle stellen: Wenn wir sozusagen zu einer Neuregelung, zu einer Definition dessen, was wir als Fernverkehr vorhalten wollen und wie wir es anbieten wollen und als notwendig ansehen, kommen wollen, ist erstens einmal die Frage: Ist das zwangsläufig aus Ihrer Sicht an mehr Wettbewerb auch im Fernverkehr gekoppelt? Ich erinnere mich, vor einigen Wochen ein Gespräch mit französischen Parlamentskollegen gehabt zu haben, aus dem Verkehrsbereich, die alle ziemlich heftig den Kopf schüttelten über unseren Ansatz „Privatisierung und mehr Wettbewerb“ in diesem Segment, und, dass sie mir bescheinigten, dass wäre bei Ihnen überhaupt keine Debatte. Die zweite Frage, die sich mir stellt: Wenn wir denn zu so einem Ausschreibungssystem kämen, was angedacht und vorgesehen ist, wer wäre aus Ihrer Sicht derjenige, der diese Bestellung am besten vornimmt? Was wäre aus Ihrer Sicht die Ebene, die festlegt, das und das wollen wir, das und das brauchen wir? Wäre das das Ministerium, wäre das das Par-

lament? Wie sind die Fahrgäste mit einzubeziehen, gerade wenn man jetzt noch einmal zurückdenkt, dass wir nicht unbedingt die Bedürfnisse von Durchschnittsnutzern haben? Dann noch einmal an alle die Frage: Prof. Bodack legt uns sehr konkrete Vorschläge vor, wie Fernbahnlösungen auszubauen wären, um ein besseres Netz, bessere Anbindungen für viele Menschen hinzubekommen, die rund 70 Mio. Euro im Jahr kosten würden. Ich hätte da gerne von den anderen Kolleginnen und Kollegen noch einmal eine Bewertung dazu. Und abschließend: Allianz pro Schiene schlägt einen Masterplan Personenverkehr oder Fernverkehr vor. Das klingt ja erst einmal richtig gut, aber mir ist es zumindest noch nicht ganz klar geworden, was wir uns dazu konkret vorzustellen haben. Vielleicht könnten Sie das noch einmal ein bisschen genauer ausführen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner! Als nächstes der Kollege Hermann, danach die Kollegen Ferlemann, Storjohann, Hofreiter, Beckmeyer.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Bevor ich Fragen stelle, möchte ich doch nochmals aus der Sicht der grünen Fraktion begründen, warum wir diesen Vorstoß gemacht haben und was für uns die Hauptgründe waren, mit diesem Gesetzentwurf in die Debatte zu gehen und auch hier diese Anhörung zu machen. Zunächst würde ich gerne festhalten, weil es doch teilweise in Zweifel gezogen wurde: Es gibt aus grüner Sicht einen klaren Grundgesetzauftrag, sich um Schienenpersonenfernverkehr zu kümmern, und zwar nicht nur im Sinne der Infrastruktur sondern auch des Betriebes. Es heißt ja nicht nur Infrastruktur, sondern es gibt auch eine Gewährleistungsverpflichtung, was den Betrieb, also den Verkehr anbelangt. Wir müssen außerdem festhalten, dass es vor anderthalb Jahrzehnten eine Bahnreform gab, die in erheblicher Weise den Schienenverkehr neu geordnet hat und vor allen Dingen im Schienenbereich Nahverkehr vieles neu geregelt hat und überwiegend, von den meisten beurteilt, auch Positives bewirkt hat, also Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs, dass aber eine Grundannahme dieser Bahnreform war, dass der Schienenpersonenfernverkehr sich rechnet, also eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, also dafür weder extra Mittel vorzusehen, sind noch eine gesetzliche Regelung zu treffen ist. Inzwischen können wir ja beobachten, was geschehen ist. Prof. Bodack hat es, glaube ich, sehr anschaulich dargestellt. Man muss, selbst wenn man nicht alle Zahlen so wahrnimmt, wie er sie wahrgenommen hat.... Wenn sie schauen, was es an verschiedenen Darstellungen gibt, dann können sie an einem

nicht vorbei gehen, dass wir relativ viel Geld für den Schienenpersonenfernverkehr investiert haben und es relativ stabil bei einem niederen Niveau geblieben ist, bei etwa 7 Prozent Anteil am Modal Split, trotz hoher Investitionen, dass es in den Bereichen, wo wir Wettbewerb eingeführt haben, wo wir Regionalisierungsmittel haben und genauer gesagt Ausschreibungswettbewerb, Zuwächse gegeben hat. Das ist, glaube ich auch, nicht bestreitbar, auch wenn man vielleicht im Einzelnen über die Zahlen streiten kann. Wir müssen hier festhalten, dass es seit Jahren über 99% Anteil der DB AG im Fernverkehr gibt und alle anderen nahezu keine Chancen haben. Wir müssen feststellen, dass die DB, indem sie den Interregio gestrichen hat und zahlreiche Oberzentren vom Fernverkehr abgehängt hat, praktisch gezeigt hat, dass die Annahme der Eigenwirtschaftlichkeit nicht stimmt, denn man hat sozusagen Fernverkehr in Nahverkehr gedrückt, in Form von Regionalexpresszügen, die faktisch Nahverkehrsmittel für Fernverkehre mittlerer Reichweite verwenden. Also man hat vielleicht auch übersehen, dass es auch eine mittlere Reichweite gibt. Auf jeden Fall sind ein Teil der Strecken abgehängt worden, ein Teil der Oberzentren abgehängt worden und die Gefahr besteht, dass es nicht besser wird, sondern eher schlechter wird, in dieser Zeit. Das ist ganz grob umschrieben das, was man als Problembereich sehen muss. Das haben übrigens die Länder auch so gesehen. Die Länder haben deswegen einen Vorstoß gemacht, mit diesem Gesetzentwurf, den wir übernommen haben, nicht weil wir der Meinung sind, dass er perfekt ist, sondern damit endlich mit diesem Gesetzentwurf das Thema Fernverkehr, die Bundesverantwortung und das, was man dazu zu tun gedenkt, thematisiert werden soll. Wir als Grüne glauben, dass man aus der Erfolgsgeschichte der Regionalisierungsmittel und des Nahverkehrs schon Konsequenzen ziehen kann und muss. Eine davon ist, dass man nachdenken muss: Wie kann man mehr Wettbewerb ermöglichen? Zweitens: Welches sind die Zielvorgaben? Wenn der Bund die Ebene ist: Wie definieren wir die Ziele? Wir sind auch der Meinung, dass mit einem vom Fahrplan und von Zielen losgelösten Ausbauplan Schluss sein muss, mit Projekten größter Art, die irgendwie zwar gebaut werden, nachweisen können, dass es von A nach B unter Umständen schneller geht, bei denen aber im Netz und in der Geschwindigkeit und in der Kundenfreundlichkeit sich unter Umständen nichts verbessert oder für wenige sich etwas verbessert, für viele aber etwas verschlechtert, weil es losgelöste Projekte sind. Das ist der Hintergrund. Noch eine Bemerkung zur Funktion des Staates, zu seiner Modernität. Ich bin froh, dass Sie das nicht alleine definieren, sondern dass es eine Frage der poli-

tischen Debatte ist, was ist der moderne Staat und was hat er zu tun und was muss er auch in diesem Bereich tun. Wir haben durch diesen Gesetzentwurf deutlich gemacht, wir sehen da eine Verantwortung, die der Staat hat und, dass dort etwas zu geschehen hat. Deswegen habe ich zwei, drei globale Fragen und dann noch spezifische Fragen. Mich interessiert, wie die Experten die Zielsetzung eines Bundestaktes im Fahrplan und einer Sicherstellung der Oberzentren im Fernverkehr realisieren wollen. Wenn nicht so, wie dann? Ob sie glauben, dass der Fernverkehr ohne Zuwendung vollkommen eigenwirtschaftlich funktionieren kann, wie das bisher, wie wir finden, ideologischerweise geglaubt wird, aber faktisch nicht stattfindet, weil Fernverkehr durch Nahverkehr, Trassenpreise beispielsweise, subventioniert wird. Konkret möchte ich gerne noch von Herrn Böttger wissen, welcher Rechts- und Finanzrahmen seiner Meinung nach notwendig ist, um die Monopolstruktur im Fernverkehr zu brechen und einen Wettbewerb zu ermöglichen. Mich würde bei Herrn Leister interessieren, durchaus jetzt auch als jemandem, der in diesem Bereich nicht nur der initiativ Aktive war, sondern der auch versucht hat, Wettbewerb im Fernverkehr zu machen: Was sind eigentlich die praktischen Barrieren, die auf jeden Fall beseitigt werden müssen, wenn man in diesem Bereich mehr erreichen will? An Prof. Bodack vielleicht noch einmal die Frage zugespitzt: Kann man aus den Erfahrungen des Nahverkehrs auch ableiten, was man dringend, wenn man ein Gesetz für den Fernverkehr neu formuliert, vielleicht an positiver Erfahrung nutzen sollte und was man vielleicht auch nicht mehr wiederholen sollte, weil es auch im Nahverkehr in diesem Bereich Schwächen gibt?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hermann! Als nächstes der Kollege Ferlemann!

Abg. Enak Ferlemann: Ich glaube, dass wir es bei diesem Gesetzentwürfen mit einem der wesentlichen Themen der nächsten Legislaturperiode zu tun haben, wie wir unsere Fernverkehrsqualität auf dem Schienennetz verbessern können. Ich glaube nicht, wie der Kollege Hermann, dass sich aus dem Grundgesetz eine Verantwortung des Bundes unmittelbar ergibt. Das sehen wir sehr anders. Ich glaube nicht, dass der Art. 87e so weit ausgelegt werden kann, wie die Grünen das sehen. Ich glaube, da ist mehr der Wunsch der Vater des Gedankens als die juristische Analyse. Die Frage ist hier zweigeteilt zu stellen. Zum einen: Gibt es eine Verpflichtung des Bundes, ein Fernverkehrsangebot sicherzustellen, ja oder nein? Und die zweite Frage ist, und die ist damit in dieser Debatte heute Morgen irgendwo verschränkt: Was

ist mit dem integralen Taktplan? Wollen wir einen Deutschlandtakt oder wollen wir keinen? Weil sich das wahrscheinlich miteinander kombiniert und die Frage nicht ehrlich beantwortet wird, wird das hier zusammengerührt. Und deswegen würde ich das gerne auseinanderziehen und sagen, das eine ist die Frage, gibt es einen grundgesetzlichen Anspruch. Dann sagen wir: Nein! Aber die andere Frage ist: Sollten wir einen Taktfahrplan machen? Da sage ich, ich fände es eine tolle Sache, wenn das käme. Das ist eine wahnsinnige Aufgabe, aber ich glaube, das schweizerische Modell zeigt, dass das gut ist, so etwas zu machen. Die Fragestellung ist dann nur: Muss dafür Geld des Bundes in die Hand genommen werden, um dieses Angebot sicherzustellen? Da sagen wir, das muss eigenwirtschaftlich laufen. Deswegen da auch die Frage an die Experten: Halten Sie das für möglich, so etwas eigenwirtschaftlich zu fahren? Denn wir können es uns.... wir brauchen ja nur zu gucken, was nach dem Konjunkturprogramm für ein großes schwarzes Loch – leider in dem Fall schwarzes Loch oder rote Zahlen – sich zeigen wird. Was da auf uns zukommt, da machen wir uns nichts vor, da wird an allen Ecken und Enden gekürzt werden müssen. Da werden wir gar nicht drum herumkommen. Die Frage ist: Wie können wir trotzdem einen guten Bahnverkehr sicherstellen und wie kommen wir zu dem Taktfahrplan, der im Grunde für jeden, der für Bahnpolitik ist, eigentlich ein Traum ist, wenn man das verwirklichen könnte, um es klar zu sagen. Wenn man dann sagt, man will es eigenwirtschaftlich machen, dann hat man eben, Kollege Hermann, das Problem: Wer legt fest auf welcher Strecke wer fahren darf? Deswegen fand ich die Anregung von einem Experten ganz interessant, warum macht man nicht ein Lizenzierungsverfahren, wo man sagt, es gibt bestimmte Bereiche, da schreiben wir eine Lizenz für eine bestimmte Zeit aus und dann kannst du da fahren. Allerdings muss derjenige, der den Verkehr betreibt, dann kalkulieren und sagen: Den Preis stelle ich euch in Rechnung. Dann wird man ja sehen, ob der Bürger bereit ist, diesen Preis X zu bezahlen. Das kann man machen. Aber was man nicht machen kann, ist, wenn man anfängt und sagt, wir setzen auch noch die Preise fest. Denn dann ist automatisch impliziert, dass das ein Riesengriff in die Bundeskasse gibt. Weil es anders nicht funktioniert. Dann kommt genau das Prinzip, was auch von Experten richtig beschrieben wurde: Die erste ist die DB, die dann die Strecken vom Netz nimmt und sagt, wenn wir weiterfahren sollen, muss erst einmal Cash vom Bund kommen. Dann sind wir eine weitere Melkkuh in diesem Bereich, was wir uns nicht erlauben können. Deswegen einmal die Frage an die Experten: Halten Sie es für möglich, einen Taktfahrplan zu

machen, der eigenwirtschaftlich betrieben wird, gegebenenfalls mit Ausschreibung von zum Beispiel Regionalnetzen, wo man dann leistungsfähigere und ertragsstarke Strecken mit ertragsschwächeren Strecken kombiniert und dann im Takt vergibt, so dass man diesem näher treten kann. Die zweite Frage: Was glauben Sie, wie wird sich die Öffnung des Schienenpersonenfernverkehrsmarktes – ab 2010 haben wir das – nach Ihrer Einschätzung auswirken? Denn dann kommt ja Wettbewerb ins System, wenn auch wahrscheinlich nur wenige große Bahnen im Wettbewerb sind, die meist auch irgendwie an irgendwelchen Staaten hängen. Machen wir uns da nichts vor. Aber da kommt Wettbewerb in das System hinein. Wie glauben Sie, wird sich das auswirken? Kann man das integrieren? Ja oder nein?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Ferlemann! Ich würde jetzt vorschlagen, damit die beiden... Toni, darf ich dich zum Schluss rannehmen, damit jetzt erst einmal Uwe Beckmeyer und danach Patrick Döring an der Reihe sind, damit alle Fraktionen einmal dran waren. Und ich frage jetzt einmal in die Runde: Für eine zweite Gesprächsrunde, bei hoher Gesprächsdisziplin, müsste ja eigentlich noch Zeit sein. Gibt es dann noch Wortmeldungen, damit ich die sammle? O.k. alles klar, dann machen wir nämlich auch eine zweite Runde danach. Dann würde ich jetzt erst mal sagen, einmal die Fraktionsrunde durch. Also erst einmal Uwe Beckmeyer und dann Patrick Döring!

Abg. Uwe Beckmeyer: An die hier anwesenden Sachverständigen: Wie halten Sie es mit der Eigenwirtschaftlichkeit? Ich will hier noch keine eigene Meinung zu dem ganzen Thema, über das hinaus, was bisher grundgesetzlicher Auftrag ist, postulieren. Sondern ich frage einfach: Welche Haltung haben Sie zur Eigenwirtschaftlichkeit im Fernverkehr? Das zweite ist: Ist das Bestellerprinzip, was beim Nahverkehr zurzeit das beherrschende Moment ist, mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Einklang zu bringen, die wir gerade abgeschlossen haben? Also ein Thema zusammen mit dem, was vielleicht für den Fernverkehr von einigen von Ihnen ja durchaus in den Raum gestellt wird. Eine Frage zum Takt. Takt ist in Ordnung, aber wir haben – so sagt die Bahn zumindest – einen Takt in Deutschland, aber wir haben nicht nur getaktete Städte. Und wir haben auch nicht die Infrastruktur in einigen Knoten, die dieses Getaktete zurzeit zulässt. Wir haben riesengroße Knoten, die, wenn man Köln betrachtet, eigentlich verdoppelt gehören, aber man müsste dann erst einmal den Kölner Dom beiseite räumen. Nach dem Bläck-Fööss-Auftritt von gestern Abend, glaube ich, wird Köln dagegen

sein. Das Gleiche gilt für Hamburg, das Gleiche gilt für andere große Knoten, wo selbst schon jetzt das Kombinieren von Fern- und Nahverkehr größte Probleme bereitet. Wir haben Strecken, die eben nicht halbstündig erreichbar sind, weil sie eben nur 70 km auseinander liegen oder 110 km auseinander liegen. Die Geographie bestimmt ja teilweise auch bei uns die Ausformung von Takten. ... (Zwischenruf)... Wie bitte? ... Ja, aber das Problem gibt es auch im Fernverkehr, in besonderem Maße. Man muss einfach die Realität auch da sehen und versuchen, das abzugleichen. Das ist der Punkt, der mich hier umtreibt. Dazu würde ich gerne von Ihnen eine Beurteilung haben, in welcher Form wir da von Ihnen Rat bekommen. Das gleiche ist: Wer definiert wobei eigentlich den verkehrlichen Nutzen? Die Region? Das ganze System? Wo ist der nächste ICE-Halt? Wenn Sie, Herr Hermann, sagen, Ihr Heimatort möchte gern einen ICE-Halt haben, aber das Netz sagt: Geht nicht. Also das sind Fragen, die wir vielleicht im Vorfeld dieser neuen Legislatur zu dem Thema vielleicht auch einmal erörtern müssen und erörtern sollen und vor allen Dingen ehrlich. Wir sind ja hier nicht angetreten, um uns hier die Augen zu verkleistern, sondern die Chancen auszuloten. Ist das perspektivisch möglich? Oder ist da beim Bundesratsantrag, den Sie ja bis auf ein einziges Wort, mehr oder weniger 1:1 abgeschrieben haben, nicht auch ein ganz anderes Instrument, eine ganz andere Interessenlage drin, nämlich das der Länderinteressen ausschließliche. Da muss der Bund ein bisschen aufpassen, dass er da nicht nur zur Melkkuh wird, die dann so abgestrippt wird, dass wir am Ende nur zahlen, aber keinen Einfluss haben. So das ist meine Frage an Sie. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! Kollege Döring!

Abg. Patrick Döring: Meine sehr verehrten Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst möchte ich nochmals zurückkommen, zu der spannenden Diskussion: Was sagt das Grundgesetz? Das Grundgesetz sagt – soviel verstehe ich von der Sache – ganz sicher nicht, der Bund muss 138 Millionen Zugkilometer bestellen und dafür sorgen, dass alle Oberzentren mit 6 Zugpaaren täglich angefahren werden. Das nun wahrlich nicht! Also das ist am Ende eine politische Entscheidung. Ich glaube aber zweitens, wir müssen noch einmal gemeinsam darüber nachdenken, ob die Abgrenzung Nah- und Fernverkehr – das hat Herr Böttger auch angedeutet – tatsächlich noch zeitgemäß ist, wie wir sie vornehmen. Denn ich bin ganz bei der Kollegin Menzner: Am Ende ist den Menschen egal, mit welchem Zug sie dann fahren und wo der Umsteiger ist, wenn er denn kurz

und knackig funktioniert, auch nicht so das Riesenproblem. Also die Verbindung muss funktionieren. Und ob dann der Metronom von Uelzen nach Hannover fährt und der ICE von Hannover nach Berlin oder ob der Interregio von Uelzen nach Berlin fährt, das ist den Menschen dann am Ende fast egal. Jedenfalls habe ich durchaus den Eindruck. Das heißt, für mich ist die Abgrenzung Nah- und Fernverkehr, wie wir sie bisher durchführen, zu, ich sage mal, old-fashioned, wenn man die Art der Regionalexpresszüge, die wir inzwischen haben, die Umsetzung im Nahverkehr haben. Und das macht es vielleicht auch schwierig, mit dem Gesetzentwurf so umzugehen, wie er vorliegt. Vielleicht könnten Sie dazu nochmals eine Einschätzung geben. Der dritte Punkt ist: Wenn ich das richtig sehe, folgt der Gesetzentwurf ja auch der Idee, wenn wir denn feststellen, dass die Bahn Fernverkehrslinien einstellt, aus angeblich wirtschaftlichen Gründen, und dies durch Nahverkehrszüge kompensiert wird, die dann am Ende der Bund bezahlt, dann soll jetzt die Antwort sein, dass dann doch der Bund auch gleich den ganzen Fernverkehr bezahlt, der unwirtschaftlich ist. Ob das nun haushaltspolitisch eine kluge Variante ist, da bin ich sehr unsicher. Das die Länder das nicht „unsexy“ finden, das ist alles sehr nachvollziehbar. Aber ich glaube, die Frage muss erlaubt sein: Gibt es sozusagen für jedes Oberzentrum in der Republik ein Menschenrecht auf einen ICE-Halt? Und dann muss man vielleicht auch verkehrspolitisch die ehrliche Antwort geben: Das ist vielleicht wünschenswert, aber auch durch diesen Gesetzentwurf wahrscheinlich am Ende, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis angeht, nicht erreichbar. Vielleicht können wir also auch noch einmal darüber sprechen, das bindet sich an die zweite Frage an: Definieren wir eigentlich Nah- und Fernverkehr heute noch zeitgemäß? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Döring! Prof. Bodack, Sie haben das Wort!

Prof. Karl-Dieter Bodack: Zunächst einmal zur Frage Wettbewerb. Ich war bei der Bundesbahn aktiv beteiligt, die TUI und Lufthansa zu Bahnfahrten zu bewegen. Und es war ja seinerzeit ein nennenswerter Verkehr. Die TUI ist täglich gefahren, mit dem TUI-Ferienexpress durch die ganze Republik, und die Lufthansa ist im Taktfahrplan gefahren, von Düsseldorf bis Stuttgart. Diese Verträge habe ich teilweise mit ausarbeiten dürfen oder mit verhandeln dürfen. Die sind nur deswegen zustande gekommen, weil die Bundesbahn unbedingt diese Wettbewerber wollte und weil man mit diesen Kunden so flexibel verhandelt hat, dass sie das bezahlten, was sie bezahlen konnten. Bei der TUI ist seinerzeit ein Trassenpreis im Durchschnitt von einer D-

Mark pro Zugkilometer herausgekommen, mit dem Vertragsbestandteil, dass die TUI die Züge bei der Bahn warten lässt, dass ein DB-Zugbegleiter bezahlt wird und so weiter. Damit wurden Kapazitäten der Bahn genutzt und dann war das sinnvoll, die für eine D-Mark fahren zu lassen. Bei der Gründung der Deutschen Bahn AG haben beide Unternehmen, Lufthansa und TUI, ihre Züge eingestellt. Es ist ausgeschlossen, aus meiner Sicht.... Ich darf noch eines erzählen: Ich war in England bei der National Railway eingeladen, mit der Frage, ob ich sie berate, wie man in Deutschland Fernverkehr übernimmt, als der Interregio reduziert wurde. Als wir das besprachen, Trassenpreis und so weiter, haben die mich nach Hause geschickt und sagten: Herr Bodack, unser Vertrag ist beendet, da gibt es überhaupt keine Chancen. Nie und nimmer werden wir unter solchen Bedingungen irgendwo hier fahren. Der Grund liegt einmal darin.... Beispiel! Wenn sie in Berlin ein Mietpreissystem erfinden würden, was hier in jeder Straße welchen Mietpreis kostet, haben sie halb Berlin leer stehen, das ist meine Prognose. Nur dadurch, dass ein Vermieter flexibel schaut, was ein Mieter bezahlen kann, bekommt er hier ein Haus vermietet. Also die Flexibilisierung der Trassenpreise, so wie die englische Bahn das macht oder die englische Regierung das macht, wäre eine Voraussetzung. Sie können von Rostock nach Chemnitz einen Fernzug nur dann fahren, wenn Sie maximal einen Euro pro Trassenkilometer bezahlen, aus meiner Kenntnis. Wenn das möglich ist, gibt es die erste Möglichkeit. Das war der erste Punkt. Der zweite Punkt: Sie müssen sich darauf einstellen, meine Damen und Herren, dass die Deutsche Bahn weiter selektiv Züge auslegt. Sie werden als nächstes erleben, das ist meine persönliche Prognose, dass auf der Mitte-Deutschland-Verbindung weitere Züge ausgelegt werden. Sie werden erleben, dass Trier morgens und abends noch einmal in Richtung Koblenz bedient wird. Sie werden im nächsten Fahrplan erleben, dass Siegen einen einzigen ICE bekommt und dass Tübingen morgens und abends einen ICE bekommt. Das heißt, aus wirtschaftlichen Gründen fährt die Bahn einen Morgen- und einen Abendzug, so wie Rostock – Berlin jetzt auch. Da gibt es einige (?¹) zu belegen und tagsüber fährt da nichts mehr. Die Lücken jetzt durch Wettbewerber zu füllen, halte ich für völlig ausgeschlossen. Niemand kann die Lücken füllen, um von Trier nach Koblenz um 10, 12, 14, 16 Uhr zu fahren, wenn die Deutsche Bahn morgens um 06.00 Uhr und abends um 18.00 Uhr fährt. Das Interregio-Netz ist so kalkuliert gewesen, dass wir in der Summe einer Linie Kostendeckung erreichen, in dem der Morgen-

¹ Wort ist auf dem Band nicht zu verstehen!

und Abendzug eine Überdeckung hatte und der 12.00 Uhr Zug eine Unterdeckung. Jedes betriebswirtschaftlich tätige Unternehmen muss so vorgehen, wie die Deutsche Bahn. Die maximieren ihren Gewinn, indem sie selektiv dort einen Zug fahren (?²) und die anderen Lücken weg lässt. Auf diese Weise halte ich den Einstieg Dritter in den Wettbewerbsmarkt Fernverkehr für quasi ausgeschlossen. Die Voraussetzungen fehlen dazu. Jetzt war noch die weitere Frage zum Taktfahrplan. Der integrale Taktfahrplan geht ja in Deutschland nicht, weil wir trotz Takt, den wir haben, zum Beispiel, wenn sie von Ahlen oder Crailsheim nach Stuttgart kommen, im Takt immer um eine Minute den ICE nach Mannheim versäumen. Es ist wunderbar, man hat noch Blickkontakt, teilweise fahren sie am gleichen Bahnsteig ein. Und manchmal hat man sogar Glück, dass der ICE zwei Minuten zu spät ist, dann bekommt man ihn noch. Aber die Menschen haben dort immer 59 Minuten Wartezeit. Hervorragend! Wenn sie von Bielefeld nach Nürnberg fahren, versäumen Sie um zwei Minuten den ICE nach Süden. Oh, fantastisch! Der Zug nämlich, der ICE, der früher von Köln nach Hannover etwa zehn Minuten schneller fuhr, hat, durch welche Maßnahmen auch immer, jetzt eine zehn Minuten längere Fahrzeit als der damalige Intercity der Deutschen Bahn. Also, muss man sich vorstellen, der hochmotorisierte ICE, nach zahlreichen Verbesserungen, Investments fährt er jetzt zehn Minuten langsamer, versäumt zwei Minuten den ICE nach Nürnberg, also Richtung Süden, und die Leute freuen sich oder ärgern sich, dass sie in Hannover jetzt 58 Minuten Aufenthalt haben. Im Takt! Also ich halte das geradezu für einen Schildbürgerstreich, meine Damen und Herren! Sie investieren, der Bund investiert bei den Neubaustrecken rund 200 Mio. Euro, um eine Fahrzeitminute zu gewinnen. Verstehen Sie? 100 bis 200 Mio. Euro! Bisher waren es 100 Mio. Euro, in Zukunft 200 Mio. Euro. Und anschließend wird auf den Bestandstrecken langsamer gefahren und solche Anschlüsse versäumt, so dass die Kunden hier oft 30 Minuten warten müssen, manchmal, wenn wir Halbstundentakt haben, ist der Anschluss natürlich nach 28 Minuten da, ansonsten nach 58 Minuten. Der integrale Takt ist eine wichtige Voraussetzung. Und wenn es nicht gelingt, alle Investitionen darauf abzustellen, dass die Fahrzeiten minimiert werden, und zwar im Gesamtnetz minimiert werden, dann haben wir ständige Fehlinvestitionen von Mitteln!

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

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank! Zu den Fragen: Es kam ja von fast allen die Frage: ... (Zwischenruf) ...

Stellv. Vorsitzender: O.k., Prof. Bodack!

Prof. Karl-Dieter Bodack: Zur Wirtschaftlichkeit. Die Eigenwirtschaftlichkeit ist etwas anderes als das Gewinnstreben der Deutschen Bahn AG. Die Bundesbahn hat Eigenwirtschaftlichkeit erreicht. Wir sind immer dort gefahren, in den alten Bundesländern, die neuen Bundesländer waren eine Ausnahme, wo wir in der Linie Kostendeckung 100 Prozent hatten. Das Ziel der jetzt tätigen Kollegen ... (Zwischenrufe) ... im Fernverkehr.

Stellv. Vorsitzender: Moment bitte! Wir machen hier keine Dialoge!

Prof. Karl-Dieter Bodack: Die Interregio-Linien in den alten Bundesländern sind so gefahren und eingerichtet worden, dass wir 100 Prozent Kostendeckung erreichten. Die neuen Bundesländer, das ist eine andere Geschichte, da sind hohe Verluste entstanden. Die Eigenwirtschaftlichkeit, das Gewinnstreben... Die Kollegen die jetzt bei der Bahn den Fernverkehr planen, haben ein anderes Ziel. Sie müssen maximale Gewinne erzeugen. Das ist ein ganz anderes Ziel. Das Ziel geht weit über die Eigenwirtschaftlichkeit hinaus und führt dazu, dass auch Züge, wenn sie 103 oder 105% Kostendeckung haben, dass es sinnvoll sein kann, solche Züge einzustellen, wenn man einen Durchschnitt an Kostendeckung von 110% erreicht, also 10% Gewinn. Dann ist jeder Zug, der unter den 10% fährt, nicht fahrwürdig. Wenn man den nämlich beseitigt, dann steigt der Gewinn um ein weiteres Prozent. Und wenn sie unter diesen Prämissen antreten, müssen sie sich darauf einstellen, dass bestimmte Linien eben nur noch partiell gefahren werden und, dass das Gegenteil von einem integralen Taktfahrplan entsteht, nämlich ein partielles Fahren von Zügen in gut gefragten Lagen und das Fehlen der Züge in den anderen Zeiten.

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

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank! Also die Frage der Eigenwirtschaftlichkeit vielleicht einmal im Anfang. Wenn Sie sich das einmal anschauen, dann hat die DB im Fernverkehr im Jahre 2008 ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von gut 300 Mio. Euro erzielt, also vor Steuern, aber nach Zinsen. Wenn Sie einmal eine Linienerfolgsrechnung machen würden, diese Zahlen werden nicht veröffentlicht, aber ich glaube, wir wären uns alle einig,

² Wort ist auf dem Band nicht zu verstehen!

wenn wir das einmal schätzen sollten, dass wir sagen, auf den Haupt-ICE-Achsen entstehen vermutlich sogar höhere Gewinne, und damit wird die eine oder andere IC-Linie quersubventioniert, die längst nicht so profitabel ist. Ich glaube, dass ist eine Hypothese, die relativ nahe liegt. ... (Zwischenruf)... Bitte was? ... Gut, also unter den gegebenen Rahmenbedingungen und mit den heutigen Trassenpreisen. Wenn man jetzt sagt, wie sieht es mit der Eigenwirtschaftlichkeit aus, dann kann man sagen, natürlich, es gibt Linien, die sind nicht profitabel. Also die Linie, ich sage mal Emden - Köln - Luxemburg, an der hat die DB vermutlich nicht besonders viel Spaß. Sie weiß aber, wenn sie die einstellen würde, würde sie mit einigen Bundesländern richtig Ärger bekommen. Die Frage ist natürlich: Lässt man das zu? Aber dann sind wir bei sehr fundamentalen Fragen der Marktordnung. Also ein Lösungsweg könnte in der Tat darin bestehen, dass man sagt: Der Bund entscheidet, dass er die Gewinne abschöpfen und quasi umverteilen möchte. Das wäre also ein Konzessionsmodell für den gesamten Fernverkehr. Das heißt, der Bund müsste dann als Eigentümer mit aktiv werden. Das wäre für das Ziel einer Kapitalprivatisierung mit Sicherheit, wenn nicht das Aus, dann aber zumindest ein herber Rückschlag. Und wir würden also Linienbündel ausschreiben. Und da könnte man dann also sehen, dass am Ende der Bund nichts draufzahlt und man hätte quasi 300 Mio. Euro über, die heute die DB als Gewinne macht, die man quasi nehmen könnte, um damit schwächere Strecken zu bezahlen. Das wäre also ein ganz radikales Marktmodell. Aber wie gesagt, mit vielen Implikationen, auch für die industriepolitischen Ziele, die ja teilweise mit der DB heute verfolgt werden. Das ist auch eine politische Entscheidung, ob man das will. Also deswegen ist diese Frage Eigenwirtschaftlichkeit, glaube ich, ein bisschen schwierig zu beantworten. Es gibt Strecken im Fernverkehr, die bei heutigen Trassenpreisen sehr wirtschaftlich sind. Da behütet die DB natürlich auch sorgfältig ihr Monopol. Es gibt eben andere Strecken im Fernverkehr, die nicht so profitabel sind. Zurzeit gibt es keine Marktordnung, die die DB zu einer Quersubventionierung zwingt, sondern die politische Diskussion der letzten Jahre ging sehr stark in die Richtung, dass man sagt: Wir wollen, dass die DB viele Gewinne ausweist und diese dann eben auch nutzt, um neue Geschäftsfelder zu erschließen. Ich hatte auch schon an anderer Stelle gesagt, dass ich gerade diese Idee, dass man die Gewinne nimmt und dann in bahnferne Geschäfte im Ausland steckt, nicht für überzeugend halte. Aber da sind wir mit dann in einer ganz anderen Debatte drin. Deswegen: Konzession würde natürlich eine Abschöpfung von Gewinnen ermöglichen. Die

zweite Frage: Ist Wettbewerb überhaupt das richtige Modell? Danach hatte Frau Menzner ja noch nach gefragt. In Frankreich muss man sehen, dass eben mit einer Staatsbahn, die bis heute indirekt hoch subventioniert wird, dass es da gelungen ist, mit viel Neuinvestitionen im Hochgeschwindigkeitsverkehr in der Tat beeindruckende Verkehrszuwächse zu erreichen. Allerdings, worüber man in Frankreich weniger spricht, ist natürlich, dass denen der Regionalverkehr völlig zusammenbricht und der Güterverkehr völlig zusammenbricht. Also wenn Sie sich da einmal die Zahlen anschauen, die sind einigermaßen deprimierend. Der Güterverkehr der SNCF, ich weiß nicht, ob der noch sanierungsfähig ist. Also das muss man halt immer mal sehen: Man kommt offenbar mit staatlich gemanagten Systemen auch einmal an die Grenzen. Wenn Sie sich einmal die Entwicklung der Marktanteile anschauen, in all den Ländern, die starke Staatsbahnen haben, Belgien, Österreich, also da, wo man nicht die Luft des Wettbewerbes ran lässt, dann sind das die Bahnen, bei denen der Marktanteil der Bahn in den letzten Jahren weitgehend gesunken ist und bei denen zudem noch hoher Zuschussbedarf und steigender Zuschussbedarf entsteht. Deswegen glaube ich schon, dass Wettbewerb die Lösung sein kann. Aber Wettbewerb ist eben kein Selbstzweck. Und ich muss gestehen, ich habe noch keine ganz überzeugende Lösung für die Frage: Wie könnten wir Ausschreibungen im Fernverkehr tatsächlich organisieren? Wir bekommen nämlich sofort ein Trade off zwischen regionalen Interessen und Bundesinteressen. Das Land Hessen, das würde sich für den Fernverkehr kein Jota interessieren, da fahren genug Züge, während die Länder Bayern oder Mecklenburg-Vorpommern, wo die Urlauberzüge möglichst umsteigefrei Senioren in die dortigen Bäder befördern, ein Rieseninteresse an durchgebundenen Fernverkehren haben. ... (Zwischenruf) Entschuldigung, ja! Denken Sie einmal an so etwas wie den Metronom. Da gab es mit einem Mal einen Riesenkonflikt, weil sie den Metronom eigentlich nur ... Entschuldigung, nicht den Metronom, sondern den Metropolitan. Da gab es einen Riesenkonflikt, weil der nur im Ruhrgebiet fahren konnte, wenn man da die Regionalexpresslinien ein bisschen zur Seite schiebt, was also die regionalen Aufgabenträger nicht wollten. Das heißt also, es gibt nun einmal Trade offs zwischen Nah- und Fernverkehr. Und die Frage, wer ist die Richtige, um das zu entscheiden, wer ist auch geeigneter, zu sagen, welcher Verkehr ist wichtiger. Denken Sie jetzt auch an den Metronom-Konflikt in Hamburg. Wo Hamburg sagt, sie wollen nicht mehr Personenverkehrszüge nach Hamburg durchgebunden haben, denn wenn der Hafen wieder losgeht, dann brauchen sie all die Trassen für den Gü-

terverkehr. Das ist nicht trivial, das will ich also gerne zugeben. Aber diese Koordinationsprobleme werden wir haben, egal ob mit oder ohne Ausschreibung. Da muss man notfalls Verkehrsbedarfe irgendwann einmal gegeneinander rechnen. Dann sind wir letztlich auch beim Thema integraler Taktfahrplan, der ja von einigen Seiten auch gefragt worden ist. Ich glaube schon, dass der integrale Taktfahrplan insgesamt eine gute Idee ist. Ihn in Deutschland flächendeckend einzuführen, ist natürlich um ein Vielfaches komplexer als in einem kleinen Land wie der Schweiz. Wenn man die Baumaßnahmen daran ausrichtet, muss man zuerst einmal sehen, dann reden wir über ein 10- und 20-Jahresprogramm. Ich halte es in der Tat auch für bedauerlich, dass man viele Baumaßnahmen, die zuletzt getätigt wurden, ohne Nachdenken über ITF-Anforderungen getätigt hat. Also neulich gab es eine große Pressemeldung des Bundesverkehrsministeriums, ich glaube das war die Strecke Leipzig-Erfurt, wo man gesagt hat, die neue Zielfahrzeit: In 62 Minuten. Aus Sicht eines ITF-Anhängers... genau, der Herr Leister schüttelt schon den Kopf, der sagt, das geht gar nicht. Also entweder spare ich mir das Geld, dann fahre ich eben 80 Minuten oder ich stecke nochmals ein bisschen mehr Geld rein, dass ich auf 55 Minuten komme. Das ist ja eigentlich die ITF-Denke. Kurzfristig hilft uns das natürlich gar nichts. ITF ist nach meiner Überzeugung nicht die richtige Lösung. Wir bekommen auch wieder im ITF Konflikte zwischen Nah- und Fernverkehr. Ich verweise auf mein Heimatland Schleswig-Holstein. Die haben sich ganz tolle ITF-Knoten gebaut, in Niebüll und in Lübeck, mit der Folge, dass aber, wenn sie in Hamburg auf den Fernverkehr umsteigen wollen, dass sie dort auf alle Fernzüge üblicherweise 45 Minuten warten. Das ist eben auch eine Frage: Welche Verkehre sind ihnen wie wichtig? Ich glaube schon, dass eine verstärkte gedankliche Ausrichtung, auch von Investitionen, auf den ITF richtig ist. Ich zweifle allerdings daran, dass der ITF eine Lösung für alle Probleme ist. Er kann sicherlich an der einen oder anderen Ecke dazu beitragen. Und dann ist man eben auch bei dem Thema Regieebenen und Masterplan Schiene. Viele dieser Konflikte, die wir haben, das sind natürliche Konflikte, egal ob wir ausschreiben oder nicht ausschreiben. Wie zählt Nahverkehr im Verhältnis zum Fernverkehr, im Verhältnis zum Güterverkehr? Das sind Fragen, die in jeder Marktordnung eigentlich gestellt werden müssen. Vielleicht wäre es vernünftig, einmal etwas institutionalisiert darüber nachzudenken. Aber allein die Tatsache, dass wir ein Gremium einrichten oder eine Behörde einrichten, führt sicherlich noch nicht dazu, dass diese Probleme verschwinden. An der einen oder anderen Stelle kann man dann sicherlich

zu besseren Lösungen kommen und vielleicht eben auch mittelfristig dann gezielter investieren. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Herr Flege!

Dirk Flege: Danke schön! Frau Menzner hat gefragt, ob die Neuregelung – wie sie es genannt hat – zwangsläufig an mehr Wettbewerb gekoppelt ist. Die Antwort ist teilweise eben schon gegeben worden. Die Konzession in der Schweiz, als einem weiteren Weg zu dem Wettbewerb um die Märkte. Das heißt, es gibt verschiedene Formen, wie man eine Neuregelung – wie immer sie dann aussehen mag – tatsächlich realisieren kann. Ob das nun Vergabe oder Ausschreibung ist, ob es Konzessionen sind oder ob man weder das eine noch das andere braucht. Ich weiß es zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Das ist nämlich genau der Punkt, den Herr Böttger auch ansprach, mit dem Masterplan. Wenn man sich Gedanken gemacht hat, wo wollen wir 2020 hin, mit dem Personenverkehr in Deutschland, wo wollen wir 2020/2025 mit dem Schienenverkehr hin, dann definiert man ein Angebot. Man kommt in eine sehr grundsätzliche Debatte. Ich wiederhole mich da gerne: Ich halte sie für nötig. Aber man kommt von der Zielebene her dann irgendwann zu einem Musterplan. Man ist dann in der Tat bei dem integrierten Taktfahrplan als einem möglichen und sicherlich auch sehr wichtigem Instrument, um den Schienenverkehr und den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Aber ich sehe mich nicht in der Lage, jetzt schon zu sagen – das war nämlich die Frage 3 von Frau Menzner – wer festlegen sollte, wie ausgeschrieben wird. Also wenn wir gar nicht wissen, in der jetzigen Phase, ob die Ausschreibung überhaupt das probate Instrument ist, um das zu erreichen, was wir auf der Zielebene in einigen Jahren hoffentlich festgelegt haben, kann ich auch nicht beantworten, wer entscheiden soll, was ausgeschrieben wird. Das ist einfach von der Reihenfolge her nicht möglich. Dann hat mich Frau Menzner gefragt: Masterplan Personenverkehr erklären. Herr Böttger hat eben gesagt Masterplan Schiene. Das ist ein Missverständnis, mit dem wir als Allianz pro Schiene öfter zu kämpfen haben. Nur weil wir der Absender sind, zusammen mit dem Verbraucherzentrale Bundesverband, ist dieser Masterplan mitnichten nur für den Verkehrsträger Schiene. Das ist ein Masterplan. Die Ideen, die Forderungen, die wir haben, die sind verkehrsträgerübergreifend. Das heißt, wir reden hier auch über den Individualverkehr, wir reden ja auch über Busse, wir reden über alle Verkehrsträger. Und nur so macht es Sinn. Ich bin strikt dagegen, jetzt nur für die Schiene isoliert Ziele

betrachten. Das ist in der Tat das alte Denken in der Verkehrspolitik. Das hat in der modernen Welt zunehmend weniger Platz. Die Verkehrsträger müssen miteinander verknüpft werden. Es geht nicht darum, der eine oder der andere, es geht um intelligente Kombinationen, um eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. Dann hat Herr Hermann gefragt: Zielsetzung mit den Oberzentren, Taktfahrplan, wenn nicht so, wie dann? Auch da, Konzession ist ein weiterer Weg. Ich habe mich eben zu den unterschiedlichen Möglichkeiten geäußert. Immer wieder im Raum stand, sowohl bei Herrn Hermann als auch bei Herrn Beckmeyer und bei Herrn Ferlemann, die Frage mit der Eigenwirtschaftlichkeit. Da hat Herr Böttger eben viele wichtige Aspekte genannt, die ich in der Form nicht wiederholen möchte. Ich glaube auch, dass die Eigenwirtschaftlichkeit ein Weg sein kann, den wir auf keinen Fall in der jetzigen Phase negieren sollten. Also die Mischkalkulation, die Sie genannt haben, ist Status quo. Wenn wir die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angleichen, werden viele Strecken, die jetzt mal gerade über dem Limit sind, oder vielleicht knapp darunter, auf einmal eigenwirtschaftlich. Herr Fischer nickt gerade. In Hamburg kennt Herr Fischer die Lärmschutzwand-Thematik, dass dort Bürger sogar bereit sind, Geld aus ihrer Privatschatulle für Lärmschutz zu geben. Vor kurzem ging durch die Medien – ich mache jetzt ein paar Beispiele, aber das ist für die Frage der Eigenwirtschaftlichkeit relevant –, dass in Baden-Württemberg Städte bereit sind Geld zu geben, für die Namensänderung ihrer Bahnhöfe, weil DB Station und Service dann Kosten hat. Wir haben Städte und Kommunen, sicherlich auch Länder, die bereit sind, für ein besseres Angebot im Fernverkehr, überhaupt auf der Schiene, Geld zu geben. Was ich damit sagen will, mit diesen drei Beispielen: Wenn wir über Ziele reden, wenn wir konkret wissen, wofür soll Geld ausgegeben werden, werden wir eine ganz andere Diskussion bekommen. Dann ist nämlich nicht nur der Bund die mögliche Melkkuh der Nation, sondern dann werden auf einmal Ressourcen mobilisiert, die sie überhaupt nur mobilisieren können, wenn man über die Zielebene kommt. Das ist der entscheidende Punkt. Ich glaube, da sollten wir ein bisschen mit mehr Kreativität rangehen und auch gar nicht verlangen, in der jetzigen Phase, dass wir auf alle Fragen Antworten haben. Ich habe auch nicht auf alle Instrumentenfragen Antworten. Das wäre auch der falsche Ansatz. Aber mir ist wichtig, dass wir die Reihenfolge der Schritte richtig machen. Insofern die Antwort, Herr Beckmeyer, Eigenwirtschaftlichkeit ja, das hat auch auf der Schiene, sage ich einmal, Zukunft. Ob wir alles, was wir hier nachher als Bedürfnis definieren, ob wir all das eigenwirtschaftlich hinbekommen,

kann ich jetzt noch nicht abschließend sagen. Da hängt eben eine Menge mit dran. Aber wir sollten das Prinzip jetzt nicht schon verschütten, bevor wir es ernsthaft versucht haben, so viel wie möglich Eigenwirtschaftlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr hinzubekommen. Dann hat Herr Ferlemann nach dem Wettbewerb 2010 gefragt, wenn die EU-Öffnung im Schienenpersonenfernverkehr da ist. Ich glaube, das ist ja auch schon genannt worden, die Hürden sind sehr hoch. Warum wir jetzt auch im Schienenpersonenfernverkehr so wenig Wettbewerb haben, unter einem Prozent, das liegt an extrem hohen Kapitalkosten, das liegt an Gewinnmargen, an dem Vernetzungsgedanken. Da gibt es eine Reihe von Gründen, die dazu führen, dass wir jetzt so wenig haben. Rein rechtlich ist es ja national möglich. Der Herr Leister hat solche Angebote geplant, hat sie auch im Markt implementiert, als er bei Veolia war. Also national ist es rechtlich alles möglich. Wir haben die Möglichkeit zu Wettbewerb. EU-rechtlich kommt 2010 die verpflichtende Grenzöffnung. Ich glaube, dass die großen Staatsbahnen, insbesondere die SNCF, vielleicht noch andere, am ehesten in der Lage sind, in diesen Markt hier einzutreten. Denn die haben die Fahrzeuge, die haben das Kapital, die sind am ehesten in der Lage, diese Netzwerke auch aufzubauen, die man braucht. Das ist eben der Unterschied zum Flugverkehr. Wir können da den Schienenpersonenfernverkehr nicht mit dem Flugverkehr gleichsetzen. Aber, und das sage ich auch gerne hier in dem Raum, ich glaube nicht, dass der fehlende Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr, den wir jetzt haben, unser größtes Problem im Schienenpersonenfernverkehr ist. Das ist nicht unser größtes Problem. Ich bin ein unbedingter Befürworter des Wettbewerbs auf der Schiene, im Schienengüterverkehr. Da macht er extrem viel Sinn, trotz des Wettbewerbes, der ja zum Lkw ohnehin da ist. Da gibt es aber auch keine Fahrpläne, durchgehende Tickets und so weiter. Da ist das super. Da haben wir über 20% Marktanteil. Ich bin ein unbedingter Befürworter für den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr, den Wettbewerb um die Märkte. Der ist sehr erfolgreich gewesen, das ist eine Riesenerfolgsgeschichte. Im Fernverkehr ist die Lage differenzierter. Wir haben eben viele Probleme schon angesprochen. Ich glaube nicht, dass es unser Hauptproblem ist. Und die Schweiz, die hier auch als Vorbild genannt worden ist, diverse Male, gerade beim Thema Taktfahrplan, die hat eben außer der SBB niemanden, der im Fernverkehr fährt. Da arbeiten die mit der Konzession, da wird das vergeben. Da ist man dann auch in dem Bereich, dass man Gemeinwirtschaft und betriebswirtschaftliches Eigeninteresse auszutarieren versucht, mit einem Modell, das durchaus auch diskussions-

würdig ist. Aber noch einmal. Der fehlende Wettbewerb im Fernverkehr ist, glaube ich, da nicht unser größtes Problem. Wobei ich denke, dass wir durch 2010 mehr Wettbewerb bekommen werden. Die Staatsbahnen werden diese Chance versuchen zu nutzen. Dann hatte Herr Beckmeyer noch gefragt, mit den Ländern, das war diese Melkkuh-Diskussion, nach dem Motto, „Der Bund bezahlt und die Länder haben ein hohes Eigeninteresse, dass sie immer an den ICE angebunden werden“. Auch das ist in der Tat bei der Diskussion, so wie sie sich jetzt im Moment darstellt, der entscheidende Unterschied zu dem auch ordnungspolitisch sauberen Wettbewerb im Nahverkehr, den wir haben. Da ist das alles in einer Hand. Da ist die Finanzverantwortung bei den Ländern, die bestimmen, was wo wie bedient wird. Das wäre in dem jetzigen Gesetzentwurf in der Tat unausgereift, mit all den von Herrn Böttger auch schon treffend beschriebenen Folgen, dass dann sicherlich die DB zunehmend Strecken für unwirtschaftlich erklären würde und sagt, dann soll das doch der Steuerzahler bezahlen. Ich glaube, da muss man noch vertieft nachdenken. Die Abgrenzung, Herr Döring, von Nah- und Fernverkehr, das war Ihre Frage, ob das noch zeitgemäß ist. Sie haben old-fashioned gesagt. Ich bin da ziemlich bei Ihnen. Das muss man problematisieren. Das ist eine relativ willkürliche Teilung. So richtig aus Fahrgastperspektive ist die nicht sauber herzuweisen, diese Abgrenzung. Aber auch das: Ich bin jetzt nicht in der Lage zu sagen, wie man es besser machen sollte oder neu machen sollte. Aber auch da muss man die Reihenfolge richtig machen. Lassen Sie uns über die Ziele reden. Was haben die Kunden noch für Bedürfnisse? Wo wollen wir hin, von der Angebotsverbesserung her? Und es kann sein, dass wir dann im Rahmen der Diskussion Wege finden werden, die die bisherige Einteilung in Nah- und Fernverkehr vielleicht in der jetzigen Form obsolet werden lassen. Das kann sein. Das mag durchaus sein. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Prof. Gersdorf!

Prof. Dr. Hubertus Gersdorf: Herr Beckmeyer, aber auch andere haben das Thema der Eigenwirtschaftlichkeit angesprochen. Hierzu zunächst: Die Bahnreform Anfang der neunziger Jahre ist ja von der Erwartung getragen, dass zunächst erst einmal die kommerziell orientierten Unternehmen, nicht nur der Deutschen Bahn AG, sondern auch der Wettbewerber, die Verkehrsbedürfnisse befriedigen sollten. Das ist erst einmal ein klarer Vorrang einer ökonomischen Betrachtung. Aber der Gesetzgeber hat auch mit in den Blick genommen, dass eventuell das freie Spiel der Kräfte, das es so ja im Bahn-

sektor noch nicht gibt, mangels Wettbewerbsintensität, vielleicht die eine oder andere Versorgungslücke hervorrufen könnte. Deswegen gibt es dieses Auffangnetz im Sinne eines Universaldienstregimes. Aber bitte schön: Nicht anfangen mit dem Universaldienstregime, sondern erst einmal versuchen, den Wettbewerb zu fördern. Erst dann, wenn das freie Spiel der Kräfte bestimmte, als unerlässlich empfundene Verkehre nicht generiert, dann soll der Staat einspringen. Da bin ich ganz bei Frau Menzner. Das ist nicht nur eine politische Überzeugung, sondern auch eine verfassungsrechtliche. Es gibt keine Verpflichtung, das in der Vergangenheit herausgebildete Fernverkehrsnetz in alle Ewigkeit festzuschreiben. Für den Kunden ist es relativ unbedeutend, ob er nun mit einem Fernverkehrs- oder Nahverkehrszug zum Punkt B kommt. Ich pendele permanent zwischen Berlin und Rostock. Ursprünglich, vor gut 10 Jahren, gab es da noch so etwas wie ein ICE-Angebot. Das hatte übrigens zur Folge, dass ich dann auf das Auto umgeschwenkt bin, weil die Qualität erbärmlich war. Seit, glaube ich, 2004 gibt es den wunderbaren Regionalexpress und ich bin wieder auf die Schiene zurückgekommen. Man sieht, wenn die Regionalexpresslinien qualitativ gut ausgestattet sind, dann kommen die Menschen sicherlich auch wieder auf die Schiene zurück. Von Verfassungswegen ist es entscheidend, dass der Bürger auch auf der Schiene von A nach B kommt, aber nicht, dass diese Transportleistungen definitiv über Fernverkehrszüge realisiert werden, selbst wenn ein zeitlicher Gewinn damit verbunden ist. Das wünscht sich jeder, aber die Verfassung ist kein Wunschkonzert. Da greife ich das gerne auf, was Herr Ferlemann gesagt hat. Der Steuerzahler hat auch ein Anspruch darauf, dass der Bund sehr sorgfältig überlegt, was er mit den knappen Ressourcen macht. Ich denke, die knappen Ressourcen sollten eher in die Infrastruktur gelenkt werden und weniger in die Verkehre. Zweiter Punkt. Frau Menzner hatte gefragt: Wäre es denn nicht schön – wir müssen ja alle konzedieren, dass im Bereich des Fernverkehrs die Wettbewerbsintensität zu wünschen übrig ließe –, wäre da nicht die Ausschreibung ein probates Mittel, so wie wir es im Nahverkehr ja auch machen? Zunächst einmal habe ich darauf hingewiesen – tut mir leid, dass ich das machen muss, weil das nicht meine ordnungspolitische Überzeugung ist –, unser Grundgesetz weist die Aufgabe der Erfüllung der Grundversorgung im Fernverkehr den Eisenbahnen des Bundes, nicht den Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt zu. So steht das im Art. 87e Abs. 4 nun einmal drin. Das halte ich allerdings für problematisch. Nur, ungeachtet dieser verfassungsrechtlichen Diskussion, das muss man ja vielleicht nicht einhalten, aber die Verfassung gilt es

im Prinzip einzuhalten. Ja, man hätte sicherlich Umgehungsmöglichkeiten, dass man sich da einfach auf den § 15 AEG beruft und das ausschreibt, die Möglichkeit wäre vielleicht sogar machbar. Nur meine Damen und Herren, mir erscheint es völlig naiv, zu glauben, dass in einem Ausschreibungsverfahren Wettbewerber zum Zug kommen könnten. Denn die Verbundvorteile der Bahn sind nicht von der Hand zu weisen. Wir wissen alle, dass die Gäste des Fernverkehrs im Vor- und Nachlauf in erheblicher Weise auf die Regionalverkehre der Deutschen Bahn AG zurückgreifen. Das sind massive, erhebliche Verbundvorteile, positive Netzwerkeffekte, die eben nur die Deutsche Bahn AG generiert. Wenn also alleine Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte eine Rolle spielen sollten, bei der Ausschreibung von Fernverkehrsleistungen, dann führte das mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zum Ergebnis, dass die Deutsche Bahn AG den Zuschlag erhielte. Das wiederum kollidiert mit Ihrem anvisierten Ziel – nicht nur mit Ihrem, sondern auch mit dem insgesamt vom Bund meines Erachtens nach anvisiertem Ziel – Wettbewerb auch im Fernverkehr zu generieren. Ich komme nochmals darauf, was für mich ein ganz entscheidender Punkt ist: Förderung des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr. Wenn man sich dieses Problems annimmt, muss man zunächst genau analysieren, warum der Wettbewerb nicht funktioniert. Denn seit über 15 Jahren haben wir liberalisierte Märkte. Also der grenzüberschreitende Schienenpersonenfernverkehr, der europaweit jetzt 2010 realisiert wird, den gibt es ja schon in der Bundesrepublik Deutschland. Davon wird nur kein Gebrauch gemacht. Wichtig ist, präzise zu analysieren, wo bestehen – die Ökonomen sprechen, aber nicht nur Ökonomen, auch Juristen, von strukturellen Zugangshürden –, wo sind diese Markteintrittsschwellen für die Wettbewerber und, lassen sich diese Markteintrittsschwellen durch Regulierung reduzieren, abbauen und vielleicht ganz beseitigen. Das ist das Ziel, das erst einmal als Arbeitsprogramm definiert werden muss. Ist überhaupt die Entfaltung eines Wettbewerbs im Bereich des Personenfernverkehrs, aber auch noch stärker des Nahverkehrs, möglich oder nicht? Was sollte man eingedenk der Erkenntnisse machen, die man in anderen Netzwirtschaften gewinnen konnte? Niemand von Ihnen, egal wo man politisch stehen mag, wird ja eine Re-Verstaatlichung des Telekommunikationssektors mehr fordern. Wir haben im Kern gesehen, wozu Wettbewerb führt. Nur, meine Damen und Herren, der Wettbewerb ist nicht vom Himmel gefallen, die Wettbewerbsintensität, sondern ist auf die Regulierung zurückzuführen! Ohne Regulierung gäbe es diesen intensiven Wettbewerb nicht. Und damit auch nicht diese auf den

Verbraucherschutz gerichteten Wettbewerbsergebnisse im Telekommunikationsmarkt. Ich würde – das ist nur ein Gedankenspiel – in der Tat einmal überlegen, ob das Modell des Resellens nicht auch im Eisenbahnsektor tragen könnte. Der Gedanke ist: Diejenigen, die Verkehrsleistung anbieten, Veolia oder andere Wettbewerber, bieten ihr Ticket nicht nur auf der von ihnen bedienten Strecke an, sondern können dann auch auf Transportkontingente der Deutschen Bahn, Verkehrszüge, zurückgreifen. Diese Entgelte müssten sehr wohl reguliert werden. Nur, meine Damen und Herren, dann wäre eine maßgebliche Zugangshürde überwunden, nämlich die Verbundvorteile der Deutschen Bahn AG und der Verkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG, wenn diese Übermittlung erfolgen könnte, nicht nur von A nach B, sondern von A nach B dann auch nach C und nach E und so weiter. Wenn hingegen diese Überlegungen gar nicht angestellt werden, wird der Verkehrsmarkt nicht regulieren, wird es weiterhin bei den Zugangshürden für die Wettbewerber bleiben. Und so lange es bei diesen Zugangshürden bleibt, wird es ernsthaften Wettbewerb, im Personenfernverkehr wenigstens, nicht geben. Also, ran an die Arbeit! Das wäre mein Petitionum. Genau zu überlegen, welche Zugangshürden für die Wettbewerber bestehen und ob sich diese durch Regulierung abbauen ließen. Das ist nicht das Folterwerkzeug einer sozialistischen Überzeugung, sondern das sind die Erkenntnisse in anderen Netzwirtschaften. Der Staat hat die Aufgabe, für möglichst gleiche Ausgangsbedingungen Sorge zu tragen. Diese Ausgangsbedingungen sind in diesen stark vermarkteten Verkehren nicht gegeben. Durch Regulierung muss für möglichst gleiche Ausgangsbedingungen Sorge getragen werden. Dann kann Wettbewerb funktionieren. Dann werden sehr viele Linien auch wettbewerblich organisiert werden können. Und nur dort, wo wir dann einen unerlässlichen Mangel sehen, dann sollte der Staat über Steuern diesen Bereich finanzieren. Aber erst einmal möglichst viel Wettbewerb entfalten. Und das bitte unter Heranziehung von Instrumenten, die wir in anderen Netzwirtschaftsbereichen mit Erfolg eingesetzt haben.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Gersdorf! Bevor ich Herrn Leister das Wort erteile: Ich habe jetzt zwei Wortmeldungen für die zweite Runde. Toni Hofreiter, Dirk Fischer. Wer meldet sich noch? Horst Friedrich. Ok, das würde dann auch die letzte Runde einläuten. Herr Leister, Sie haben das Wort!

Hans Leister: Sehr geehrte Frau Menzner, Sie haben geschildert, dass es den Leuten relativ egal ist, mit welchem Zug sie fahren. Also das

gilt natürlich tariflich nicht unbedingt. Das gilt auch bei Ihnen nicht unbedingt. Wenn Sie mit Ihrer Netzkarte im InterConnex zu fahren versuchen, werden Sie Ihre Überraschung erleben. Also, Open Access wird hier eben das System zerstören, das muss man ganz klar sagen, da gibt es kein System mehr, es sei denn, der Bund zieht das in irgendeiner Art vor die Klammer, aber dann ist man wieder beim Ausschreibungswettbewerb, beim Wettbewerb um den Markt und nicht beim Wettbewerb im Markt. Wettbewerb im Markt mag bei der Telekommunikation funktionieren, aber es funktioniert im Schienenverkehr nicht. Das ist meine Position. Es sei denn, sie definieren den Deutschlandtarif und den Deutschlandtakt als Regulierungsinstrument. Dann mag das wieder sein. Aber dann sind sie letztlich auch wieder beim Ausschreibungswettbewerb. Es war die Frage, 70 Mio. Euro, Abschätzung für, ich glaube, sieben oder acht zusätzliche Interregio-Linien. Für sich betrachtet ist das plausibel, sage ich mal so vorsichtig, ich habe es nicht nachgerechnet, aber es ist plausibel. Nun ist es aber nicht die Lösung, wieder sieben oder acht Interregio-Linien einzuführen, sondern wir brauchen ein insgesamt integriertes Schienenpersonenverkehrssystem, öffentliches Verkehrssystem, in Deutschland. Ob das die Lösung ist, um das zu haben, gut, das mag jeder selbst beurteilen. Die 70 Mio. Euro muss man natürlich wieder, und das ist ja auch schon geschehen, in Relation setzen zu der 1 Mrd. Euro, die allein die DB Regio Gewinn aus dem Nahverkehr erzielt und den 300 Mio. Euro aus dem Fernverkehr. Also 1,3 Mrd. Euro Gewinn. Wobei man dazu sagen muss: Beim Fernverkehr wird sich das mit neuen Fahrzeugen verschlechtern. Da fahren ja noch größtenteils Fahrzeuge, die bei der Bahnreform der DB AG geschenkt wurden. In dem Moment, wo die ICE-Linien mit neuen Fahrzeugen verkehren, verschlechtern sich die ICE-Linien. Deshalb ist auch die Zukunft der ICE-Linien kritisch, auch derer, die heute kostendeckend fahren, wenn in der Zukunft eben neue Fahrzeuge eingesetzt werden sollten. Und das muss irgendwann geschehen. Eine der wesentlichen Fragen war auch: Welche praktischen Barrieren gibt es für den Fernverkehr, für den Wettbewerb? Warum haben wir keine Open-Access-Anbieter, vom InterConnex und einigen anderen Nischen abgesehen? Vordergründig, und das wird ja auch von den großen Unternehmen gesagt, da sind große Investitionen nötig, die kann man unter Planungsunsicherheit nicht tätigen, was ist in 10, in 20, in 30 Jahren. Das ist sicherlich richtig. Es gibt auch nach wie vor einige Diskriminierungstatbestände. Nehmen Sie die Energie. Es gibt ein Preissystem bei DB Energie, wo alle anderen fünf Prozent mehr bezahlen als die DB AG, weil im Preissys-

tem ein fünf Prozent Extrarabatt nur für die DB AG festgeschrieben ist. Das können Sie nachlesen im Preissystem. Das kann man runterladen auf der Homepage von DB Energie. Die wesentliche Barriere wurde hier überhaupt nicht erwähnt. Bis Oktober dieses Jahres kann man Anmeldungen für Rahmenverträge für die nächste Fünf-Jahres-Trassenperiode abgeben. Bis Oktober! Diese Rahmenverträge gelten dann für die Jahre 2011 bis 2015. Das heißt, wer jetzt bis Oktober nicht anmeldet, der kann im Jahr 2016 vielleicht dann entfacht werden. Das würde ich aber nicht als Entfachen, das würde ich eher als Glimmen bezeichnen. Das heißt, es ist schon vorbei. Wir reden jetzt über das Jahr 2016, bei sich nicht ändernden Rahmenbedingungen. Und bis 2016 diskutieren wir hier fröhlich weiter und es passiert nichts. Die DB AG wird ihre ICE-Netze und die Besteller im Nahverkehr werden ihr Regionalnetz mit alten Rahmenverträgen zementieren. Das bedeutet, dass für Neueinsteiger de facto keine Trassen zur Verfügung stehen, jedenfalls keine attraktiven, keine Systeme, keine Takte, sondern allenfalls einzelne Fahrten, die mehr oder weniger Kompromisse eingehen müssen. Das heißt, mit dem Markteintritt wird das nichts vor 2016. Herr Ferlemann, ja, das ist natürlich die entscheidende Frage: Muss Geld fließen? Ich meine, wenn die Politik dem Unternehmen DB AG ein ausschließliches Recht für die nächsten 10 Jahre im Fernverkehr in Deutschland einräumt, wäre die Frage, ob nicht ein klug beratenes Management der DB AG darauf eingehen sollte, natürlich unter gewisser Festschreibung von nicht nur Mengen, sondern auch von Zielen. Und wenn es gelingt, und das ist das entscheidende Mittel, was ja die Länder genutzt haben, über mehr Fahrgäste mehr Geld ins System zu bringen, dann kann man sich auch mehr Züge leisten, sage ich einmal ganz vorsichtig. Eine Vorwärtsstrategie statt einer Abwärtsstrategie, das ist eigentlich das Erfolgsrezept bei den Ländern gewesen. Und dieses Erfolgsrezept würde im Prinzip auch beim Bund funktionieren, davon bin ich persönlich überzeugt. Sie haben selbst, wenn ich es richtig verstanden habe, einen anderen Weg auch als möglich bezeichnet. Natürlich können auch im Zuge von Regionalnetzen von den Ländern Fernverkehrsverbindungen mit ausgeschrieben werden, theoretisch, wenn der Bund die Länder dazu ermächtigt oder wie auch immer. Im Moment ist es ja so, dass verschiedene Länder sagen: Mit Fernverkehr wollen wir nichts zu tun haben, wir dürfen das nicht. Ist vielleicht eine Auslegung, die auch nicht zutrifft. Andere Länder, wie Bayern, bestellen bewusst Züge von München nach Prag und subventionieren sie mit Regionalisierungsmitteln, weil sie das haben wollen. Da geht es offenbar. Also wenn man hier für Klarheit sorgt und sagt, die Länder

können Fernverkehr bestellen, sie müssen nicht, dann werden wir einmal sehen, was passiert, ob die Länder nicht einen Teil der Gewinne, die sie durch Ausschreibung erzielen, wieder in Verkehr investieren, und zwar dann auch im Fernverkehr, wenn es erlaubt ist, sie ausdrücklich ermächtigt sind oder wie auch immer. Die Staatsbahnen, die im Open-Access-Verkehr tolle Wettbewerber sind, also dass sehe ich noch nicht so. Die Staatsbahnen in Europa belauern sich alle gegenseitig. Die DB ist relativ die Aggressivste, die auch laut und deutlich sagt: Wir wollen woanders fahren. Die anderen sagen das gar nicht. Jedenfalls nicht in der Form. Und verschiedene, oder fast alle, würden natürlich einen Systemansatz letztlich bevorzugen. Wobei ich Recht gebe: Ein gewisser Wettbewerbsanreiz muss natürlich drin sein, sonst kommen wir im Schienenverkehr nicht vorwärts. Herr Beckmeyer, ich kenn auch das Bonmot von Herrn Leuschel über den Kölner Dom. Das beleuchtet doch genau das Problem. Der Bund baut eine Neubaustrecke von Frankfurt nach Köln und stellt in Köln fest: Ach dumm, da steht ja ein Dom im Weg. Das ist doch genau das Problem. Man baut eine Strecke ... (Zwischenruf) ... Man hat diese Strecke gebaut, ohne ein Fahrplankonzept hinterlegt zu haben, und hat dann festgestellt, das mit dem Fahrplan ist ganz schön schwierig. Genau das kritisieren wir ja. Wir kritisieren, dass der Bund und die Bahn gemeinsam Geld verbauen, für Infrastrukturprojekte, die nicht mit einem Fahrplankonzept hinterlegt sind und die dann nur suboptimal genutzt werden können oder wo dann Zusatzinvestitionen notwendig sind. Natürlich gibt es unveränderbare Engpässe. Es gibt veränderbare Engpässe, und um die geht es, und es gibt eben ein homogenes und sinnvolles effizientes Investieren. Dazu nur noch eine Angabe. Die Bahnen, die einen integralen Taktfahrplan seit vielen Jahren zur Grundlage ihres Infrastrukturausbaus genommen haben, das sind die Niederlande und die Schweiz, haben eine doppelt so hohe Infrastrukturauslastung bei höherer Pünktlichkeit. Das sollte uns wenigstens zu denken geben. Das heißt, unser Netz ist ja im Schnitt gar nicht gut ausgelastet, wir haben nur viele Engpässe, weil wir gebaut haben, ohne aufzupassen, was woanders passiert. Ein nach dem Fahrplan gebautes Netz hat eine höhere Zuverlässigkeit und eine wesentlich höhere Netzkapazität insgesamt. Jedenfalls ist das das Ergebnis des Vergleichs mit den Niederlanden und der Schweiz, die seit Jahrzehnten eben ihre Infrastruktur am Fahrplan ausrichten und nicht das Umgekehrte versuchen. Die Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr macht natürlich keinen Sinn. Trotzdem ist sie Realität, denn für viele Fahrgäste ist natürlich schon entscheidend, diese Tarifschranke, die im Unter-

nehmen, innerhalb eines Unternehmens DB AG, zwischen Fern- und Nahverkehr besteht. Die kompliziert das ganze System ja zusätzlich. Also Linien, die abwechselnd von einem Intercity und einem Regionalexpress betrieben werden, können nicht mit dem gleichen Ticket genutzt werden. Und das ist eines der ganz banalen Probleme, mit denen sich die Besteller im Nahverkehr herumschlagen. Oder der Regulierungsversäumnisse, so kann man es vielleicht auch ausdrücken, das ist sicherlich denkbar. Insofern sind wir vielleicht doch nicht so weit auseinander. Natürlich gibt es nicht für jedes Oberzentrum ein Menschenrecht auf den ICE-Halt, aber ich würde sagen, auf eine stündliche Anbindung zum nächsten ICE-Halt. Und bei den Grabenkämpfen zwischen Fernverkehr und Nahverkehr und den Aufgabenträgern, bei der Weigerung des Fernverkehrs, sich langfristig festzulegen und zu binden, ist es schon ein Problem für viele Oberzentren, eine vernünftige dauerhafte Anbindung zu garantieren. Wir sagen ja auch nicht... Wir vermeiden, irgendwelche Netze zu malen und irgendwelche Mindeststandards aufzustellen, in dieser Art und Weise, dass eine bestimmte Zuggattung irgendwo zu bestimmten Kategorien von Städten fahren muss. Wir meinen nur, es muss ein integrales Konzept für Deutschland geben. Es muss ein Grundprinzip geben, dass Deutschland erschlossen bleibt und erschlossen wird. Das ist ein Standortvorteil für die Nation. Auf der Umsetzung dorthin, gibt es viele Wege, wie man über Wettbewerb auch mehr Effektivität erreichen kann. Einige habe ich hier versucht aufzuzeigen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir kommen in die Runde Hofreiter, Fischer und Friedrich. Kollege Hofreiter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Zuerst nehmen wir sehr erfreut zur Kenntnis, die Anmerkungen vom Kollegen Ferlemann, der mit uns einer Meinung ist, dass es für die nächste Legislatur eine wichtige Aufgabe ist, zu klären, wie es weitergehen soll mit dem Fernverkehr, wie es weiter gehen soll mit dem integralen Taktfahrplan. Das, was wir erfreut auch zur Kenntnis nehmen, dass es hier im Haus scheinbar einen relativ weiten Konsens gibt, dass es nicht allein die Aufgabe eines einzelnen gewinnorientierten Unternehmens sein kann, festzulegen, wie zukünftig die deutschlandweite Fernverkehrsankündigung ausschauen kann, muss, soll oder darf, sondern das es durchaus eine allgemeine Aufgabe, eine Aufgabe der Allgemeinheit ist. Dazu möchte ich eine Anmerkung zu Herrn Gersdorf machen. Mir ist Ihre Einleitung extrem negativ aufgestoßen. Denn wissen Sie, die Grundlage unseres Staa-

tes ist das Grundgesetz und die weiteren Entscheidungen werden in den gewählten Gremien getroffen und nicht in ideologischen juristischen Vorträgen festgelegt. Und ich wäre da sehr, sehr vorsichtig mit solchen Aussagen „man muss das hier noch lernen“, oder „man hat das zu lernen“, oder „andere haben es schon begriffen“. Denn wie gesagt, unsere Grundlage ist das Grundgesetz und die weiteren Entscheidungen werden von den demokratischen Gremien getroffen. Ich finde es, wie gesagt, für einen Gutachter für einen sehr speziellen Bereich unangemessen, uns solche Vorhaltungen oder Belehrungen zu machen. Herrn Leister würde ich gerne noch einmal fragen, ob er uns nochmals kurz erläutern kann, wie letztendlich die Verkehrsplanung unter der Maßgabe eines Taktfahrplanes funktioniert. Es kam ja oft die Frage danach, wer legt fest, welche Linie gebaut wird oder welche Linie bestellt wird und welche Linie nicht bestellt wird. Deshalb erläutern Sie uns vielleicht nochmals kurz, wie insgesamt die Planung dann völlig anders stattfindet, wie es beispielsweise in der Schweiz unternommen wird, die ja schon viele Jahre integralen Taktfahrplan hat, dass es sozusagen klar wird, dass wir dann nicht mehr groß darüber streiten müssen, ob es jetzt diese Linie gibt oder ob es diese Linie nicht gibt, weil sich sehr vieles einfach automatisch aus dem integralen Taktfahrplan ergibt. Dann zur Finanzierung. Wir geben immerhin über sechs Mrd. Euro Regionalisierungsmittel, fast sieben Mrd. Euro Regionalisierungsmittel. Und nach allem, was wir erkennen können, gibt es da ganz erhebliche Ausschreibungsgewinne. Bei den letzten Ausschreibungen wieder so um die 20%. Wenn man sich das anschaut, dann kann man das ja anders gestalten, dann muss man ja die Mittel nicht einsparen, wie manche vorschlagen, zum Beispiel die Vertreter der FDP – ich lese ihr Wahlprogramm durchaus mit Interesse – die Gelder nicht einsparen, sondern dann könnte man doch mit diesen Geldern völlig problemlos einen integralen Taktfahrplan umsetzen, meiner Beobachtung nach. An Herrn Böttger habe ich nochmals die Frage: Was spricht eigentlich dagegen, wenn wir einen integralen Taktfahrplan aufgestellt haben, wenn wir dann wissen, dass es dort Zitronen und Rosinenstrecken gibt, diese Strecken einfach zu versteigern? Wenn wir mehrere Wettbewerber haben, so dass wir mal interessante Strecken haben, warum soll da nicht jemand sogar bereit sein, für das Recht.... Also die Schweiz sagt zum Beispiel: Es ist ein Privileg der SBB, dass die Fernverkehr fahren darf. Wieso soll dann nicht auch jemand für die Konzession bezahlen, dass er Fernverkehr fahren darf. Meiner Meinung nach ist es eher ein Privileg, wenn der Bund die Infrastruktur anbietet, dass man jemanden das Recht gibt, diese Strecken zu fah-

ren, ob da nicht mehr oder weniger, vielleicht sogar ein Plus-Minus-Spiel rauskommen könnte, wir also eigentlich in einem integralen Taktfahrplan mit einer vernünftigen Versteigerung und Konzessionierung gar nicht so viel Geld einsetzen müssten.

Abg. Dirk Fischer (Hamburg): Herr Vorsitzender, ich würde gerne bei dieser Frage auch einmal anknüpfen an die Debatte, die wir seit vielen Jahren haben, wie eigentlich der Artikel 87 e Abs. 4 zu interpretieren ist. Und ich habe da auch meine Erfahrungen gemacht, denn ich habe persönlich das immer so interpretiert, wenn es dort heißt: Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit insbesondere den Verkehrsbedürfnissen – das ist schon ein Stück mehr als Infrastruktur, sondern das ist auch Angebot – beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes – das ist nur Infrastruktur – der Eisenbahnen des Bundes, sowie deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht dem Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Ich habe das immer so interpretiert, der Bund hat eben nicht nur, was die Auffassung der rot-grünen-Bündnisregierung nach 1998 war – und ich habe mich damals als Oppositionspolitiker sehr kontrovers mit der damaligen Bundesregierung auseinandergesetzt –, sicherzustellen, dass eine Infrastruktur vorgehalten wird, auf der sich ein eigenwirtschaftlicher Fernverkehr vollziehen kann, sondern das heißt auch, dass darauf das notwendige, den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechende Angebot realisiert wird. Er gewährleistet das. Die Auffassung der damaligen Regierung war: Nein, das sei eine Fehlinterpretation, es gehe nur um die Infrastrukturgewährleistung. Der damalige bayerische Ministerpräsident Stoiber hat einmal die Auffassung vertreten, man müsse das Fernverkehrsangebot, das bestanden hat, als 1994 die AG begann, als Vergleichsparameter heranziehen. Das waren 180 Millionen Zugkilometer. Dann müssen wir, Abweichung oben/unten, wenn eigenwirtschaftlich mehr dargestellt wird, kein Problem, aber wenn es deutlich darunter sinkt, muss man fragen warum und wo entstehen Versorgungsdefizite. Die damalige Interpretation der Bundesregierung ist von den Ländern akzeptiert worden. Sie ist auch niemals, weder politisch noch gar juristisch – das wäre ja auch nicht uninteressant gewesen – attackiert worden. Und so hat sich hier ein Verständnis verfestigt, von dem wir jetzt auszugehen haben. Also, wenn ich nun meine eigene Auffassung zugrunde lege und sage, Gewährleistung, hat der Bund natürlich bei der Frage „Wie gewährleistet er?“ verschiedene Optionen, Lösungsmöglichkeiten, Stellschrauben, über die wir ja hier auch teilweise diskutiert haben. Das zweite,

was ich vorbemerken möchte, ist, es kam damals ein schlauer ehemaliger Vorstandsvorsitzender der DB AG, der sagte, wenn ich aus Fernverkehr Nahverkehr mache, komme ich aus der Eigenwirtschaftlichkeit in die Bezuschussung. Das war das Ende des Interregio und dann kam der Regionalexpress, Regionalbahn, was auch immer, bezuschusste Verkehre in Nahverkehrsbereichen. Der Bund hat damals, trotz seiner Gewährleistungsverantwortung aus dem Grundgesetz, die ich gerade zitiert habe, dieses Vorgehen seines ihm allein gehörenden Unternehmens akzeptiert. Er hätte ja auch sagen können: Nein, das widerspricht meiner Gewährleistungsverpflichtung. Hat er nicht getan. Dann wird von Herrn Prof. Gersdorf zu Recht gesagt, auch von Herrn Flege, Regionalexpress ist ja ein ordentliches Produkt, dass man ein bisschen härter sitzt, ist nicht so schlimm, ansonsten ist das ja eine vernünftige Bedienung. Ich bin neulich einmal in Dessau gewesen, da haben die mir gesagt: Als hier der Interregio fuhr, waren wir in einer Stunde in Berlin, heute sind wir in zwei Stunden in Berlin, weil er deutlich häufiger Halte einlegt. Das ist aus der Sicht es Kunden eine Verdopplung der Reisezeit. Nicht gerade das, was er als eine Verbesserung seiner Situation empfindet, weil er sehr viel länger fahren muss. Dieses, und die Vorstellung der Fernverkehr würde eigenwirtschaftlich laufen - ich gebe zu, dass wir 1993 bei der Debatte der Bahnreform gedacht haben, das würde wohl funktionieren, da käme auch mal der Wettbewerb und der Wettbewerb hätte die Wirkung, dass das auch den Preis sozusagen stärker drückt, dass man Overhead-Kosten vermeidet, dass man bessere Angebote macht und, und, und, um die Kunden zu gewinnen. Wir müssen jetzt feststellen, dass diese Vorstellung, das ist ja mehrfach hier gesagt worden, nicht realistisch war und, dass einige Strecken insoweit günstiger aussehen als andere. Wobei wir immer noch - auch das ist gesagt worden - natürlich eine Situation haben, dass niemals bei einem Verkehrsangebot die realistischen Preise der Infrastruktur dem Fahrpreis angelastet werden. Das war vorhin mein Zwischenruf. Denn wenn sie einmal die realistischen Trassenkosten der Neubaustrecken, auf den ganz überwiegend..., also Köln-Frankfurt oder was weiß ich, Stuttgart-Würzburg-Hannover und so weiter, wenn sie einmal die wirklichen Kosten dieser Trassen den Trassenpreisen zuordnen würden, dann hätten sie natürlich im Grunde genommen eine Situation des Fernverkehrs, die absolut tief in den roten Zahlen wäre und im Grunde genommen der Nahverkehr hier ja den Fernverkehr stark subventioniert und wir keine Transparenz im System haben. Das Unternehmen, was die Infrastruktur betreibt, hat ja immer vermieden, auf den einzelnen Relationen tatsächlich mal eine

Transparenz der Kosten darzustellen. Nun denn! Ich finde, dass die Diskussion, die wir hier aufgrund der Anträge der Grünen und des Bundesrates einleiten, sage ich mal, eine wichtige Diskussion ist. Sie muss auch fortgeführt werden. Ich finde das eigentlich positiv, obwohl ich glaube, dass wir von Lösungen noch relativ weit entfernt sind. Wenn ich mir drei Lösungen einfach einmal theoretisch vorstelle: Die eine ist, wir machen einen weiteren Subventionstopf, da gibt es 7 Mrd. Euro für die Regionalisierung, dann gibt es 7 Mrd. Euro für die Bestellung des Fernverkehrs und die Länder bewirtschaften das und bestellen Fernverkehr. Dieses ist wohl haushaltspolitisch und in der politischen Durchsetzbarkeit unrealistisch. Davon gehe ich persönlich aus, dass dieses unrealistisch ist. Im Übrigen, auch das ist gesagt worden, ich bin auch der Auffassung, es muss auch einmal definiert werden, was ist eigentlich Fernverkehr. Warum und was ist Fernverkehr? Die Diskussion ist bisher auch nicht mit einem überzeugenden Ergebnis geführt worden. Wenn man dann sagt, was wir die ganze Zeit diskutiert haben, und was ja auch in den Anträgen steht, wir machen Ausschreibungen und Vergabe im Wettbewerb, Preis/Leistung, man müsse dann wohl auch Netze vergeben, damit keine Rosinenpickerei erfolgt, sondern, wer Hamburg-Berlin haben will, der muss auch Berlin-Rostock oder Stralsund machen, das heißt also Mischkalkulation. Nun stelle ich mir die Frage: Wie ist dieses dann als System sozusagen mit EU-Recht verträglich? Wir vergeben hier schön und dann kommt die SNCF und sagt: Die EU sagt, ich darf jetzt im Fernverkehr durch Deutschland durchfahren und, und, und. Da haben wir - nach meiner Auffassung - auch eine rechtliche Kollision und eine schwierige Aufgabe. Dann wird zur Recht darauf hingewiesen, wenn wir das umstellen wollten, dann können wir das in 10 Jahren und später machen, weil im Moment ja alles über Nahverkehrsverträge vergeben ist. Und man kann ja nicht plötzlich kommen und sagen, entschädigungslos hat derjenige, der den Nahverkehrsvertrag hat, den jetzt rauszurücken. Also das heißt, im Zeithorizont ist das auch nicht von heute auf morgen machbar, sondern nur etwas später. Dann gibt es andere, die sagen, ja man könne die Regionalisierungsmittel ja öffnen und sagen, ihr könnt mit dem gleichen Geld sowohl Nah- als auch Fernverkehrsleistungen bestellen. Da sagen einige Länder, ja, das kann man sich vorstellen und andere sagen, soweit kommt das noch, das geht ja zu Lasten des uns regional besonders wichtigen Nahverkehrs, das machen wir nicht mit. Also dort haben wir ein Problem, weil dieses natürlich auch zugegebenermaßen teilweise kontraproduktiv wirken würde, für einen Nah- und Regionalverkehr, der sich erfreulicherweise positiv entwickelt hat.

Letzten Endes ja engagiert pro Wettbewerb, auch im Fernverkehr, obwohl es wahnsinnig schwer ist, das haben wir auch besprochen, brauche ich nicht zu wiederholen, das herzustellen. Aber dieser böte natürlich auch die Möglichkeit, dass der Kunde Auswahlmöglichkeiten hat und das, ich sage mal, auch im Preis ein Wettbewerb entsteht. Und ein Anbieter, der meint, bei den Preisen ordentlich zuschlagen zu dürfen, der muss wissen, dass er sich auch in der Konkurrenz Marktanteile zerstören könnte. Es kann ja auch sein, dass derjenige Monopolist, der heute den Fernverkehr macht, im Grund genommen viel zu teuer produziert. Das haben wir auch beim Nahverkehr erlebt, dass er überall rausgeflogen ist, weil er viel zu hohe, oftmals sehr vermeidbare Overhead-Kosten hat. Ich sehne eigentlich eine Situation herbei, wo ein Monopolist bei den Overhead-Kosten sich nicht mehr so viel Vermeidbares, Sinnloses, Überflüssiges, weit, weit Übertriebenes leisten kann, sondern gezwungen wird, auch dort nach wirtschaftlichen Strukturen zu operieren. Dieses wäre für mich jedenfalls auch ein segensreicher Nebeneffekt eines Wettbewerbssystems.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Fischer! Kollege Friedrich!

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sitzen heute in einer Anhörung über einen Gesetzentwurf, denn der zweite ist eigentlich nur abgeschrieben vom ersten, der versucht ein Problem zu lösen, bei dem man, glaube ich, sagen kann, dieser Gesetzentwurf wird die Probleme nicht wirklich lösen, weil es dann auch noch um Rahmenbedingungen geht, die aus meiner Sicht vielleicht neu zu definieren und neu zu diskutieren sind. Deswegen wird dieser Gesetzentwurf sicherlich nicht die Lösung des Problems darstellen. Ich will einmal auf drei Punkte eingehen, um dann eine generelle Frage zu stellen. Die Länder haben diesen Gesetzentwurf im Geiste einer LuFV vorgestellt, weil sie glauben, dass mit dem Gesetzentwurf auch das instrumentalisiert werden kann, was in der Regionalisierung festgehalten ist, nämlich ein gewisser Investitionsanteil an den Mitteln. Um auf die Kritik des Kollegen Hofreiter einzugehen: Das ist keine FDP-Philosophie. Beim Regionalisierungsgesetz war gesetzlich vorgegeben, das in einer bestimmten Zeit überprüft wird, ob die Mittel denn unter- oder überdeckend sind. Es gibt ein Gutachten, das bisher nicht wiederlegt ist, das damals schon festgestellt hat, dass es mehr Geld vom Steuerzahler gibt als tatsächlich notwendig ist. Wenn ich jetzt höre, am Montag, von einem Verkehrsminister eines hier ganz in der Nähe liegenden Landes, dass selbst der Monopolist, der jetzt wieder für Ausschreibun-

gen im Streckengebiet Berlin/Brandenburg anbietet, jetzt von sich aus 25% unter dem Preis schon bleibt, den er bisher angeboten hat, kann man sicherlich die Frage stellen: Wem nutzte diese Monopolrendite, also neben dem, der es bekommen hat. Muss man dann jetzt sagen, ich muss dann die Mittel so weiter ausgeben? Das kann man entscheiden. Man könnte auch im Interesse des Steuerzahlers, der das finanziert, sagen: Wenn es möglich ist, die gleichen Leistungen für 25 Prozent weniger Kosten zu erbringen, gebe ich das Geld dem Steuerzahler zurück. Aber das ist eine Philosophie, die wir heute nicht diskutieren müssen. Aber das ist nun einmal die Ausgangssituation. In Bremen hatten wir ähnliche Diskussionen. Die zweite Schwierigkeit, die ich sehe, ist, wir haben im Ausfluss der Grundgesetzänderungen in den Eisenbahnneuordnungsgesetzen vorgeschrieben, dass das Unternehmen DB AG zu einem Zeitpunkt 1999 mindestens in vier Aktiengesellschaften aufzusplitten ist, die da lauten: Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und Netz. Mehr konnte möglich sein, weniger nicht. Nah- und Fernverkehr ist ganz gezielt deswegen getrennt worden, weil Nahverkehr bestellt wird und Fernverkehr mit der Auflage erbracht werden sollte, eigenwirtschaftlich zu sein. Das Problem, was jetzt ist: Es gibt bis auf wenige Ausnahmen nicht die klassische Fernverkehrsstrecke, auf der nur Fernverkehr stattfindet. Es ist ja auch ein Mischkonzept. Deswegen ist es auch relativ schwierig, das Ganze auseinanderzuziehen. Deswegen bin ich durchaus bei Herrn Flege, dass man neu diskutieren muss, was ist Nahverkehr. Nur eines ist klar: Nahverkehr ist im Hinblick auf diese Gesetzgebung definiert gewesen. Es war nämlich der Verkehr, der unter 50 Kilometer oder nicht mehr als eine Stunde Fahrzeit hatte. Das heißt im Endeffekt, alles was nicht Nahverkehr in der Definition ist, ist per se automatisch Fernverkehr. Ja, das war die Definition um die Regionalisierungsmittel festzulegen, sonst hätte man die doch gar nicht dazu bekommen.... Zwischenruf Also man muss doch mal die Historie der Gesetzgebung sehen, um das dann zu definieren. Ob das jetzt noch stimmt.... Ich bin ja völlig offen, das Thema neu zu diskutieren. Ich habe das mehrfach vorgeschlagen, weil ich gesagt habe, wir haben 1994 einen Konzern privatisiert, der überwiegend Schienenverkehr betrieben hat. Ich habe es jetzt mit einem Konzern zu tun, der sich – das mag man nun bedauern oder auch nicht – weltweit als Logistiker darstellt. Das will ich ja gar nicht verhindern. Nur es ist eine völlig andere Ausgangssituation, auch für das ganze Thema. Deswegen kann man das auch neu definieren. Nur, ich sage es noch einmal: Die Grundlage für die Regionalisierung und für die Gesetzgebung damals, § 25 AEG, ist gewesen, dass Nahver-

kehr definiert war als Strecke von nicht mehr als 50 Kilometern, nach langer Diskussion, und weniger als einer Stunde Fahrzeit. Dann kam ja, durch diverse andere Entscheidungen, die von den damaligen Regierungsmehrheiten gedeckt worden sind, die Verschmelzung Nah- und Fernverkehr durch eine Personenverkehrs GmbH, die im Gesetz gar nicht vorgesehen war, zumindest in den Gründungsgesetzen. Und dann gab es den berühmten Kunstgriff mit dem Interregio. Den hat man abgeschafft. Ein Teil davon ist in die Nahverkehrsebene gedrückt worden und ein Teil davon ist zum IC aufgezont worden. Das war die Konsequenz. Und insbesondere dann an der Schweizer Grenze, weil das immer so ein Vorbild war, als die SBB sich dann aufgemacht hatte, diverse Interregio-Linien zu bedienen, hat es dann doch irgendwo ein Angebot der Deutschen Bahn gegeben. Nur nochmals, ich warne noch einmal davor: Es ist überhaupt nicht übertragbar, was in der Schweiz an Taktfahrplan angeboten wird. Das was die Schweiz an Personen fährt, das ist ungefähr das, was das Land Hessen anbietet. Ich kann das in Deutschland einfach nicht 1:1 umsetzen. Ich habe eine völlig andere Situation in Nordrhein-Westfalen. Mit den Konglomeraten der Verdichtung muss ich einen ganz anderen Verkehr anbieten als in Mecklenburg-Vorpommern. Oder im Norden Bayerns habe ich eine ganz andere Situation als im Großraum München. Das muss ich irgendwann auch einmal zur Kenntnis nehmen und ich kann nicht einfach nur sagen, 1:1 spiegeln, wunderbar. Ich kann es ja als Beispiel nehmen, aber doch nicht übertragen. Die Ausgangssituation muss man deswegen auch nehmen. Es ist auch ein Unterschied, wie ich takte. In der Schweiz habe ich sechs, sieben Zentren. Da kann ich ganz anders takten als in Deutschland. Ich habe hier gerade versucht, deutlich zu machen, dass auch ein Fahrplan etwas schwieriger ist. Deswegen ist eigentlich meine spannende Frage an die Experten: Kann ich denn das Problem der Gewährleistung des Fernverkehrs, die im Art. 87 GG durchaus gegeben ist – dieses Gesetz ist noch nicht vorgelegt worden, übrigens auch nicht von Rot-Grün während achtjähriger Regierungszeit, um das einmal deutlich zu machen, das hätte man ja auch machen können – ... (Zwischenrufe)... Ja, ja, um mal die Koalitionsvereinbarung und die Parteiprogramme zu lesen, es stand weder in dem ersten noch im zweiten Koalitionsvertrag von Rot-Grün irgendetwas drin. Aber das ist ein anderes Thema. Nein, meine spannende Frage ist: Kann ich, bevor ich nicht die Grundsatzfrage löse, nämlich wer definiert den Zugang zum Netz.... Das sind die eigentlichen Hürden für mich. Netz heißt für uns, Gleise, Gleisbildungsanlagen, Strom und Bahnhöfe. Zugang zum Verkehr. Wenn das nicht geklärt ist... Und da

bleibe ich dann bei unserem Thema, das kann nur neutralisiert werden, wenn die Netz AG nicht mehr Teil einer DB AG ist. Muss ich das nicht vorziehen, bevor ich mir dann Gedanken über andere Regelungen mache, was die Gleichwertigkeit und den Zugang angeht? Denn es hat ja keinen Sinn, eine Operation vorzunehmen, die im Endeffekt nur den Status quo festschreibt, den ich jetzt habe. Denn wenn die Deutsche Bahn weiterhin mit 99% Anbieter im Fernverkehr bleibt, kann ich es eigentlich auch lassen. Dann fährt sie ja sowieso bei dem Thema. Also das ist die spannende Frage. Über alles andere kann man dann reden. Ich glaube nicht, dass die vorliegenden Gesetzentwürfe jetzt, die zugegebenermaßen aus einer ganz anderen Perspektive gekommen sind, diesen Aspekt auch nur annähernd hinlänglich abbilden und lösen werden. Deswegen ist es auch gut, dass sie der Diskontinuität anheimfallen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Friedrich! Wir kommen zur Beantwortung in der Rückrunde. Diesmal Herr Leister zuerst!

Hans Leister: Herr Hofreiter hatte gebeten, etwas zu erläutern, wie wir uns das vorstellen. Wir haben ja heute schon gesehen, dass es hier ganz viele Wege gibt. Wir propagieren nicht einen Weg, sondern letztlich das Ziel. Ich darf aber vielleicht ganz kurz – auch das hatten Sie angeregt – berichten, wie die Diskussion in der Schweiz war. Die Diskussion in der Schweiz war zunächst so, dass eine Neubaustrecke gebaut werden sollte, eine Neubaustrecke, also vergleichbar dem, was wir in den letzten 15 Jahren in Deutschland gemacht haben. Und dieses Projekt wurde von den Stimmbürgern abgelehnt. Daraufhin war die Verzweiflung groß und man hat sich entsonnen, dass es eine Gruppe von Spinnern gab, die die Schweiz mit einem Taktfahrplansystem überzogen hatten, auf dem Papier, damals mit dem Argument abgewiesen wurden, das holländische Beispiel taugt in der Schweiz nichts. Deswegen finde ich, ist es durchaus immer sehr interessant, wenn in Deutschland gesagt wird, von der Schweiz können wir nichts lernen, wir sind ganz anders, bei uns sind die Schienen anders. ... Zwischenruf ...

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Herr Leister, damit sich nichts Falsches verfestigt: Ich habe nicht gesagt, wir können nichts davon lernen, ich habe gesagt, das ist nicht 1:1 übertragbar. Das ist ein wesentlicher Unterschied, da lege ich schon Wert drauf!

Hans Leister: Gut, dann sind wir einer Meinung. Also in der Schweiz wurde dann Anfang der achtziger Jahre dieser Taktfahrplan ausfor-

muliert. Ein Taktfahrplan wurde eingeführt, etwa in der Qualität so, wie das, was wir in Deutschland haben, was eben auf einer vorhandenen Infrastruktur mit vielen Kompromissen überhaupt nur möglich ist. Es wurde ein langfristiges Ziel formuliert, damals war langfristig das Jahr 2000, deshalb das Programm „Bahn 2000“. Es wurden Investitionsmittel bereitgestellt – wenn man die Alpentunnel abrechnet übrigens in relativ bescheidenem Umfang, verglichen mit dem, was in Deutschland in die Schieneninfrastruktur investiert wird –, um bis zum Jahr 2000 diesen verbesserten integralen Taktfahrplan fahrbar zu machen. Dieser Fahrplan ist nicht einfach so entstanden, die Schweiz ist föderales System, vielleicht noch ausgeprägter wie Deutschland, und es gab natürlich heftige jahrelange Diskussionen, wo Taktknoten sind, wie das Ganze auszusehen hat und wie das System gestaltet wird. Aber man hat sich zusammengerauft. Und hinterher wurde es übrigens auch wieder dem Stimmbürger zur Entscheidung vorgelegt, wurde für gut befunden und wurde realisiert. Allerdings erst im Jahr 2005, was bei der Größe der Aufgabe auch nicht weiter überrascht. Seit 2005 fahren die Züge nach einem Fahrplan, der eben 1982 letztlich festgelegt wurde. Im Moment wird ein Fahrplan 2030 – ich habe das schon erwähnt – aufgestellt, für den wieder Investitionsmittel zur Realisierung der Infrastruktur bereitgestellt werden. Begleitet wurde das Ganze immer mit Kapazitätsvorgaben für den Güterverkehr. Denn das ist natürlich ganz entscheidend, dass auch der Güterverkehr berücksichtigt wird, das hat in der Schweiz Verfassungsrang, die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Es sind übrigens auch die Güterverkehrsbetreiber voll des Lobes über das Schweizer Taktfahrplansystem, weil man schnell und zügig auf Taktrassen auch im Güterverkehr durch die Schweiz kommt. 20% Ausschreibungsgewinne hatten Sie erwähnt. Und auch an anderer Stelle wurde erwähnt, dass im Nahverkehr durch Ausschreibungen bedeutend günstigere Ergebnisse erzielt wurden. Es wurden, um das richtig zu stellen, in vielen Fällen eben nicht 20% geringere Kosten oder so etwas erzielt, sondern es kann natürlich genauso sein, von Ausschreibung zu Ausschreibung verschieden, dass 20 Prozent oder 30 oder 40 oder 50 Prozent mehr Fahrgäste zu 20 Prozent weniger Zuschussbedarf geführt haben. Und da bin ich wieder bei der positiven Spirale, die ich schon erwähnt hatte. Das Ganze ist ein dynamisches System. Wir wollen mehr Fahrgäste, mehr Fahrgäste bringen mehr Geld ins System und damit kann man sich letztlich auch mehr Züge leisten. Das ist genau der Kreislauf, der in den Ländern in Schwung gekommen ist. Herr Fischer hatte die natürlich entscheidende und wichtige Frage, wie EU-

verträglich ein Taktfahrplan ist, aufgeworfen. Also nach meiner jetzt unjuristischen Ausdrucksweise: Beim SPNV ist ja kein Zweifel, dass das, was wir in Deutschland im SPNV haben, EU-rechtsverträglich ist. Wir haben festgestellt, die Definition zwischen Fernverkehr und Nahverkehr ist schwierig. Wenn wir gedanklich einfach die Definition soweit erweitern, dass 80 Prozent des Fernverkehrs – und unter 300 Kilometer ist 80 Prozent – letztlich wie der Nahverkehr behandelt werden, sei es durch Direktvergabe, die ja unter gewissen Einschränkungen und Vorgaben auch möglich ist, oder im Ausschreibungswettbewerb oder im Wege einer Konzession, dann sind wir dabei, dass natürlich auch eine gewisse Einflussnahme auf den Fernverkehr EU-rechtskonform ist. Warum soll das anders sein als beim SPNV? Wichtig ist, dass natürlich der Open Access nicht verbaut wird. Aber in Nischenmärkten ist er ja möglich. Er ist ja sogar theoretisch auch im SPNV möglich. Über Rahmenverträge kann die DB AG heute schon die Taktrassen absichern. Und ich begrüße ausdrücklich, dass die DB AG die Taktrassen des heutigen Systems über Rahmenverträge bis 2016 sichert. Die Nebenwirkung ist natürlich, dass Open Access im großen Umfang bis dahin unmöglich wird, bis wir vielleicht in den nächsten Jahren ein anders System haben, was uns in diese positive Spirale bringen kann. Mit der Vergleichbarkeit hatten wir uns schon inzwischen angenähert. Also kein Land ist mit einem anderen vergleichbar, das ist auch klar. Überall sind die Verhältnisse verschieden. Ich sage nur, in der Schweiz gibt es sehr viele Infrastruktureinschränkungen, es gibt viele eingleisige Strecken. Das Ganze ist in der Schweiz durchaus nicht einfacher. Und es gibt auch viele ländliche Regionen, im Jura oder in den Alpen, wo die Bevölkerung sehr dünn verteilt ist. Und auch, das Land ist reicher, das ist kein besonders schlagendes Argument, denn der Fernverkehr wird in der Schweiz nicht bezuschusst, der Nahverkehr mit weniger Geld pro Kilometer bezuschusst als bei uns. Und die Infrastrukturausgaben der Schweiz sind, bezogen auf Einwohner und Streckennetz, geringer als in Deutschland, wenn man das Sonderproblem Alpentunnel herausrechnet. Alpentunnel haben wir nicht und deshalb ist es an der Stelle nun wirklich nicht vergleichbar, das ist richtig. Die Infrastrukturausgaben der Schweiz sind natürlich durch diese Alpentunnel in astronomische Höhen befördert, aber das hat nichts mit dem Taktfahrplan zu tun, das ist nun wirklich geographisch bedingt. Aus der Sicht der Initiative Deutschlandtakt zusammengefasst: Wir brauchen so ein Gesetz, aber wir müssen natürlich vorher Ziele festlegen und die Wege, wie man dorthin kommt, zu diesen Zielen, sorgfältig prüfen. Insofern ist das Gesetz, über das wir heute hier

sprechen, natürlich mit Sicherheit nicht das.... Es gibt ja auch kein Ziel vor. Und ohne Ziel ist es natürlich auch mit Sicherheit nicht ein optimaler Weg zu einem gedachten Ziel. Wichtig ist, dass der Ausbau der Infrastruktur als Prinzip am Fahrplan ausgelegt wird. Nur so kann man ein wirklich effizientes Netz erreichen und nur so kann man einen guten Verkehr erreichen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Leister! Herr Prof. Gersdorf!

Prof. Dr. Hubertus Gersdorf: Herr Dr. Hofreiter, ich wollte Sie um Gottes Willen nicht persönlich ansprechen oder Ihre Intention ansprechen, als ich eingangs versucht hatte, sehr zugespitzt zu formulieren. Mir ging es nur darum, dass die Alternative nicht darin besteht Leistungsstaat, Staat Unternehmer einerseits oder Nachwächterstaat. Ich hatte gerade eingangs deutlich zu machen versucht, dass immer dann, wenn sich der Staat aus seiner Leistungsstaatsfunktion verabschiedet, also die Leistung selbst nicht mehr erbringt, er eine Gewährleistungsverpflichtung wahrzunehmen hat. Das, glaube ich, wird auch Ihre Fraktion dann wieder aufgreifen. Also fühlen Sie sich da persönlich nicht so angegriffen. Aber bitte schön: Nicht nur eine Gewährleistungsverpflichtung dafür, dass bestimmte sozialpolitische, verkehrliche Interessen, Grundversorgungsinteressen, tatsächlich berücksichtigt werden, sondern eine Gewährleistungsverpflichtung dafür, dass ein funktionsfähiger Wettbewerb erst entstehen kann. Und ich bitte nochmals, den Telekommunikationsbereich in diesem Zusammenhang zu konsultieren. Schauen Sie mal in die Privatisierungsgesetze der Telekommunikationsbereiche hinein. Und dann werden Sie sehen, dass der Staat sich darüber im Klaren war, dass es nicht ausreicht, den Bereich zu liberalisieren und dann soll es der Wettbewerb mal richten. Sondern der Staat war sich darüber im Klaren, dass es strukturelle Zugangshürden gibt. Und nur dann, wenn diese strukturellen Zugangshürden abgebaut werden, kann es Wettbewerb überhaupt geben. Und das ist die moderne Staatssicht. Da muss man ansetzen, um durch Wettbewerb auch das Gemeinwohl erst generieren zu können. Herr Fischer hatte die Kompatibilität mit EU-Recht angesprochen. Zunächst einmal, das ist ja heute auch schon deutlich geworden, die Bundesrepublik Deutschland geht schon seit über 15 Jahren über das hinaus, was Europarecht von uns verlangt. Die Verkehre sind erst Schritt für Schritt liberalisiert worden. Der nächste Schritt, ich hoffe nicht der letzte, wird jetzt die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs sein. Die rein nationalen Schienenverkehrsmärkte sind weiterhin noch nicht

durch EU-Recht liberalisiert. Wenn die Bundesrepublik Deutschland also mehr Wettbewerb eröffnet, als EU-Recht selbst vorschreibt, ist das mit EU-Recht selbstverständlich kompatibel. Man muss sich dann nur die Frage stellen, ob das die Bundesrepublik Deutschland möchte. Aber ich bin glücklich darüber, dass sie diese Frage schon seit über 15 Jahren mit einem klaren Ja beantwortet hat. Eine andere Frage ist, ob ein Ausschreibungsverfahren, über das wir ja diskutiert haben, im Schienenpersonenfernverkehr durch EU-Recht vorgeschrieben ist. Ich will das jetzt nicht im Einzelnen darlegen, ich habe es, glaube ich, auf Seite 4 meiner schriftlichen Ausführungen deutlich gemacht. Da wird am Ende des Jahres, am 3. Dezember, eine Verordnung in Kraft treten, die grundsätzlich bei öffentlichen Aufträgen die Ausschreibung vorschreibt, ausgenommen der Schienenverkehr. Also es wäre EU-rechtlich nach dieser Verordnung sogar möglich, bestimmte Fernverkehrsleistungen ausschließlich an die DB AG zu vergeben, was meines Erachtens unsere Verfassung so vorschreibt. Sie haben es selbst eben nochmals zitiert. Die Vorschrift, da steht drin: Die Bundesrepublik Deutschland, der Bund, hat eine Art Grundversorgung im Bereich der Infrastruktur der Eisenbahn des Bundes und deren Verkehrsleistung. Damit ist gemeint, deren, nämlich der EVU's, der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Bundes. Das mag wettbewerbspolitisch wenig überzeugend sein, aber so steht es nun einmal in unserer Verfassung, so dass für ein Ausschreibungsverfahren im Personenfernverkehr nach unserer Verfassung meines Erachtens derzeit kein Raum ist. Auch insoweit wünschte ich mir, dass man Hand an den Regulierungsrahmen legt, vielleicht sogar an die Verfassung, und in jedweder Hinsicht an das einfache Recht. Und da komme ich nochmals auf Ihren Aspekt, Herr Abgeordneter Friedrich, zurück. Der Zugang zur Infrastruktur ist ein zentraler wichtiger Aspekt für die Entfaltung von Wettbewerbsintensität auf den nachgelagerten Verkehrsmärkten. Aber man sollte sich nicht der Illusion hingeben, dass durch chancengleichen Zugang zur Trasse zugleich Wettbewerb im Verkehrsmarkt entsteht. Auch im Verkehrsmarkt gibt es Zugangshürden, die erst einmal mit dem Zugang zur Infrastruktur überhaupt nichts gemeinsam haben. Es wird noch verstärkt. Es gibt dort zusätzliche Hürden. Es ist meines Erachtens die Aufgabe des Staates, zu prüfen, welche Hürden gibt es und lassen sich die Hürden durch eine sinnvolle Regulierung abbauen, so dass dann auch ein intensiver Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten entstehen kann. Also es reicht nicht nur die Netzzugangsregulierung vorzunehmen, sondern wir brauchen meines Erachtens zwingend eine Regulierung der Verkehrsmärkte, sonst werden wir keinen Wettbe-

werb auf der Schiene erleben. Ich sagte es eingangs schon, den Zustand den wir jetzt beklagen: Über 15 Jahre nach Liberalisierung stellen wir fest, dass wir eine nahezu monopolartige Stellung der DB AG im Bereich des Fernverkehrs haben. Daran wird sich in den nächsten 15, 16 Jahren nichts ändern, wenn wir die Verkehrsmärkte nicht regulieren und so für möglichst gleiche Chancenbedingungen sorgen. Ich glaube, lieber Herr Hofreiter, wenn es um chancengleiche Ausgangsbedingungen geht, fühlen auch Sie sich hier ordnungspolitisch sicherlich gut aufgehoben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Gersdorf! Herr Flege!

Dirk Flege: Herr Friedrich hat gefragt: Wer definiert den Zugang zum Netz, muss das nicht vorgezogen werden, vor diesen Zielprozess und die Diskussion, die wir hier schon mehrfach angesprochen haben? Diese Frage müsste man bejahen, wenn auf die folgenden zwei Fragen ebenfalls jeweils mit Ja geantwortet würde. Die erste Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt ist: Ist der Zugang zum Schienennetz wirklich der Hauptgrund für den fehlenden Wettbewerb im Fernverkehr? Da bin ich der Meinung, auch nach all dem, was ich heute gehört habe, der Hauptgrund, und da schließe ich direkt an das an, was Sie gesagt haben, der Hauptgrund ist es meines Erachtens nicht. Also wäre diese erste Frage mit Nein zu beantworten. Die zweite Frage, die sich in dem Zusammenhang stellt: Ist denn der Wettbewerb im Fernverkehr auf der Schiene unser Hauptproblem, das wir haben, wenn wir über Angebotsverbesserung auf der Schiene nachdenken? Auch diese Frage habe ich vorhin schon mit Nein beantwortet. Insofern klare Antwort auf Ihre Frage, Herr Friedrich, meines Erachtens muss diese Entscheidung, wer definiert den Zugang zum Netz, nicht vor diesen Gesamtdiskussionsprozess gezogen werden. Sie gehört sicherlich mit in diesem Prozess rein, aber sie muss nicht vorher abschließend entschieden werden. Herr Fischer, Sie haben mich direkt angesprochen mit dem Regionalexpress in Dessau, der jetzt zwei Stunden braucht und vorher der Interregio eine Stunde. Ich wollte nicht so missverstanden werden, bitte, dass auch das, was wir in unserer schriftlichen Stellungnahme drin haben, mit dem Franken-Sachsen-Express Dresden-Chemnitz-Nürnberg, wo wir jetzt eine sehr schnelle Nahverkehrsverbindung haben, mit hohen Fahrgastzuwächsen, 20%, dass das jetzt zu der generellen Aussage missverstanden werden könnte, Fernverkehr brauchen wir gar nicht mehr, der Nahverkehr ist genauso gut. Wir wollen als Allianz pro Schiene mit dieser Aussage sagen, es kann Fälle geben, da ist ein attraktives Nahverkehrsangebot ver-

gleichbar gut und auch vergleichbar schnell und günstiger und passt besser zum Markt. Aber der Umkehrschluss wäre nicht zulässig, zu sagen: Nahverkehr ist immer genauso gut oder vergleichbar gut. Dann Ihre Frage mit dem Grundgesetz. Ich teile ganz klar Ihre Auffassung. Der Art. 87 e des Grundgesetzes bezieht sich nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch auf das Verkehrsangebot auf der Infrastruktur. Und die Frage, wann ein Bundesgesetz da nun erlassen werden muss, sage ich mal, dass ist in der Tat Entscheidung der Politik. Die Politik regelt selber, wann sie, der Bundestag, der Meinung ist, dass dieses Verkehrsangebot eben nicht mehr dem Gemeinwohl entspricht. Da gibt es definitiv keine Verpflichtung zu einem Zeitpunkt oder zu einem unmittelbaren Vollzug, den man da melden muss. Aber der Wortlaut ist eindeutig, auch das Angebot ist mit drin, nicht nur die Infrastruktur.

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, eine kleine Korrektur zu Herrn Flege. Der Franken-Sachsen-Express, den er genannt hat, ist Fernverkehr. Er wird nur vom Nahverkehr erbracht. Das ist etwas ganz besonders Pfiffiges. Ich weiß es deswegen, weil ich da wohne.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Vielen Dank, Kollege Friedrich! Prof. Böttger!

Prof. Dr. Christian Böttger: Es waren hier noch ein paar Fragen auch an mich offen. Zum einen hatte Herr Dr. Hofreiter nochmals gefragt, wie denn das eigentlich sei mit dem Bezahlen. Aus Sicht eines Ökonomen ist natürlich das Vorzeichen völlig egal. Ob ich zwei Euro Zuschuss zahle oder ob sozusagen ein Konzessionär zwei Euro für die Leistung erbringt, spielt gar keine Rolle. Natürlich ist das beihilferechtlich möglicherweise relevant oder ausschreibungsrechtlich. Und ich komme dann auf das, was Herr Friedrich gesagt hatte, eben noch einmal zurück. Die Unterteilung, die man 1993 mal gemacht hat, Nahverkehr zuschussbedürftig, Fernverkehr nicht zuschussbedürftig, war natürlich schon immer ein bisschen windschief. Wir sehen, es gäbe einzelne Nahverkehrsstrecken, die man durchaus profitabel betreiben könnte. Also von Hamburg-Lübeck heißt es, dass wenn man die Strecke einzeln ausgeschrieben hätte, dass da quasi ein negativer Zuschuss aus Sicht des Landes fällig gewesen wäre. Man hat es dann sozusagen mit anderen zuschussbedürftigen Strecken gemischt. Es gäbe sicher andere Strecken, bei denen das genauso ist. Das spräche natürlich eigentlich dafür, dass man ein durchgängiges System schafft. Aber dann sind wir wieder sozusagen beim flächendeckenden Ausschreibungssystem

auch für den Fernverkehr. Ich persönlich hätte dafür eine gewisse Sympathie. Das würde letztlich auch zu einer Abschöpfung der heutigen Gewinne im Fernverkehr bei der DB führen. Aber es hat natürlich gewisse andere Nachteile und konfligiert mit anderen politischen Zielen. Ich darf in dem Zusammenhang vielleicht noch einmal Stellung nehmen zu der Nachfrage, ob denn die Zahlen, die der Herr Bodack genannt hatte, realistisch sind. Es sagte, man könne so ein Netz aufbauen 20 Millionen Zugkilometer für 70 Mio. Euro. Vermutlich ist das alleine schon richtig. Nur es gebe vermutlich Folgekosten im Regionalverkehr. Nehmen wir mal ruhig die Strecke Dessau, die der Herr Fischer genannt hatte, da fährt jetzt eben nur noch ein Regionalexpress und der Zuschuss für den Regionalexpress, der berücksichtigt, dass es dort (?)³ gibt, die da eben mit fahren müssen. Und wenn wir zusätzlich jetzt einen Interregio oder ein neues Fernverkehrsangebot fahren lassen, dann bedarf auf einmal der Regionalexpress eines höheren Zuschusses. Das heißt, da gibt es also dann Wechselwirkungen. In einigen Verträgen steht es zum Beispiel explizit so drin, dass man sagt, die Preise, also die Zuschussbedarfe im Regionalexpress, ändern sich, wenn ein anderes Angebot, zum Beispiel ein IC-Angebot, vom Land bezuschusst wird. Also da gäbe es dann sozusagen dann Wechseleffekte und die sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Aber ansonsten...(Zwischenruf)... Die Frage ist natürlich nur, bei dieser Definition Fernverkehr/Nahverkehr: Wir haben einfach eine Reihe von Inkonsistenzen an der Bruchstelle zwischen diesen Systemen und unabhängig vom Thema integraler Taktfahrplan oder so etwas, gehen die auch nicht weg. Sicherlich ist das eine Frage, wie man das löst. Sie haben ja schon gesagt, das bleibt eine Aufgabe für die nächste Legislaturperiode, dass man sich dieses Themas annimmt, ohne dass ich da eine Lösung vorwegnehmen will. Ich hatte aus der ersten Runde noch eine Frage offen: Was bräuchte man für einen Rechts- und Finanzrahmen für einen Wettbewerb? Was heute überhaupt nicht erwähnt wurde, wenn ich mich recht entsinne, ist, bei einer Neuverhandlung der Regionalisierungsmittel im Zusammenhang mit der Abschaffung des Interregio hat man den Ländern mal 200 Mio. Euro dafür gegeben, dass sie dafür Ersatzleistungen bestellen können. Einige Länder haben ja Leistungen bestellt. Also gerade Bayern, die das zwar jetzt nicht mehr Fernverkehr nennen, aber mit Fernverkehrsfunktionen. Diese Achse Hof-München-Oberstdorf zum Beispiel. Die haben diese Gelder so eingesetzt. Andere Länder haben die Gelder ganz anders eingesetzt. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel, einfach eine

Berichtspflicht für die Länder einzuführen, dass man sagt, was macht ihr eigentlich an Förderung im Fernverkehr...(Zwischenrufe)... Explizit Fernverkehr! Also die Berichtspflicht ist ja rein geschrieben worden, aber dass man explizit sagt, welche Förderung macht ihr eigentlich für verkehrliche Leistungen, die dem Fernverkehr zuzuordnen sind. Das wäre also eine relativ geringe Änderung. ...(Zwischenrufe)... Was? Ja, aber man könnte eine Informationspflicht quasi mal rein bauen. Ich glaube, wir haben zwei unterschiedliche Themen. Das eine, wenn wir über Fernverkehr reden, das sind sicherlich Verkehre, die so an der Grenze der Wirtschaftlichkeit sind. Das sind oft Strecken, wo ich überhaupt keine Probleme im Trassenzugang habe. Also Berlin - Stralsund, wenn Sie da Trassen haben wollen, da wird der Trassenmanager von der DB Netz vor Ihnen auf den Knien rutschen, damit Sie bei ihm bestellen. Der hat freie Kapazitäten. Aber wir haben natürlich im Kernnetz, das wirklich profitabel ist, in der Tat das Problem des fehlenden Trassenzugangs. Wenn man Wettbewerb im Fernverkehr wollte, dann müsste man zum Beispiel an das Thema Rahmentrassen rangehen. In Deutschland bekommen Sie die Rahmentrassen relativ kurzfristig, zum einen nur alle fünf Jahre, wie der Herr Leister eben ausgeführt hat, zum anderen aber erfolgt die Zuteilung ganz kurzfristig und zwar kurzfristiger als die Fahrzeugbestellungen. Angenommen wir würden sagen, eine Ryantrain oder ein easyRail möchte also gerne mit einem Low-Cost-Angebot auf die Schiene gehen, der müsste zwei Jahre vorher Fahrzeuge bestellen, auch wenn er willens wäre, 100 oder 200 Mio. in die Hand zu nehmen. Und das wird er nicht tun, wenn man sagt: Ob du eine Trasse bekommst, das entscheiden wir 6 Monate bevor du losfährst. Das funktioniert einfach nicht. Aber das ist, wie gesagt, die Frage, reden wir also über das Kernnetz, in dem wir Wettbewerb wollen, mit vielleicht anderen Qualitätsangeboten, oder reden wir über diese Angebote, die eben betriebswirtschaftlich zumindest grenzwertig sind. Und dann, ein dritter Punkt, der sicherlich in jedem Fall eine Rolle spielt, ist das Thema Zugang zum Vertriebssystem. Das stellt heute eine Wettbewerbsbarriere dar. Ich meine, da muss man fairerweise sagen, da hat die DB Geld rein investiert. Die hat also ein heute gut funktionierendes Fahrgastinformationssystem, mit dem HAFAS, das viele von Ihnen vermutlich auch nutzen. Man hat ein sehr aufwendiges, sehr komplexes und dadurch auch sehr teures integriertes Ticketsystem. Da wissen wir natürlich nicht so genau, wenn ein Wettbewerber sich dort randocken will, das man sagt, sind das Preise, die wirklich den Kosten entsprechen oder ist da auch ein Element an Diskriminierung mit drin. Wenn man also mehr Wettbewerb woll-

³ Wort auf dem Band nicht zu verstehen!

te, wäre das sicherlich ein Punkt, dass man sich dieses regulatorisch anguckt. Das kommt dann eben auch noch einmal auf die Frage von Herrn Friedrich, das man sagt: Wäre also eine Trennung von Netz und Betrieb eine Voraussetzung? Ich meine, meine Position ist ja bekannt, dass ich eigentlich immer für die Trennung von Netz und Betrieb votiert habe. Ich habe den Eindruck, es steht momentan nicht ganz oben auf der politischen Agenda, das zu diskutieren. Aber ich glaube, man müsste, wenn man wirklich sagt, wie wollen wir fundamental Wettbewerb fördern, darüberhinaus eben nicht nur das Thema Eisenbahninfrastruktur betrachten, sondern eben zum Beispiel auch noch einmal das Thema DB Vertrieb. Da könnte man sicherlich den Wettbewerb auch noch einmal fördern, wenn man dort sich regulatorisch dieses Themas annehmen würde, bis hin zu der radikalen Lösung, dass man sagt, es wird, wurde vorhin mal höflich gesagt, vor die Klammer gezogen, dass man also sagt, zum Beispiel, das Ding wird aus der DB ausgegliedert und wird an die BAG rangehängt oder sonst irgendwie das gesamte Vertriebssystem, also ein Modell, wie wir das in England haben. Das sollte man nicht vergessen, in England haben wir also ein System, da sind unterschiedliche Operators, die fahren, aber natürlich gibt es die Möglichkeit, dass sie dort kombinierte Tickets lösen. Das ist keineswegs so, dass sie dort für jeden Betreiber ein eigenes Ticket haben, sondern da gibt es ein System, das wird gemeinsam von allen Wettbewerbern betrieben. Da können sich auch Open-Access-Operators ohne weiteres ran docken. Also die Möglichkeiten dafür bestehen und an der Stelle ist England sicherlich auch ein sehr positives Beispiel. Vielen Dank!

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

Prof. Karl-Dieter Bodack: Nochmal zur Frage Nah-/Fernverkehr. Wenn wir das Ziel haben, möglichst viel Verkehr auf die Schiene zu bringen, dann ist es sicher nicht erreichbar, wenn in Potsdam, als Beispiel.... Sie kommen von Potsdam hervorragend mit der S-Bahn nach Berlin, und mit dem Regionalexpress auch, aber wenn die Potsdamer jede Fernverbindung nur per Umsteigen erreichen, ist das sicher ein erheblicher Standortnachteil und auch eine Benachteiligung dieser, ich schätze, 200.000 Einwohner Potsdams gegenüber anderen Städten, die natürlich viele Relationen ohne Umsteigen und auch mit kürzeren Fahrzeiten erreichen. Ich glaube, der Bund ist durchaus verpflichtet, solchen Städten wie Potsdam, Chemnitz, Mönchen-Gladbach, Krefeld, also Städte, die über 200.000 Einwohner haben und die tatsächlich ein erhebliches Fahrgastpotential hätten, wenn

dort wirklich Fernverkehrsverbindungen da wären. Denn wir wissen, dass die Umsteigeverbindungen sehr viel weniger Marktanteil erreichen als Direktverbindungen und, dass die Fahrzeit ebenfalls eine große Rolle spielt, die im Fernverkehr in aller Regel kürzer ist, erst recht, wenn sie eine Direktverbindung haben. Wenn wir unter diesen Umständen fragen, wie können wir eine bessere... so. und wir haben weiterhin das Problem, dass die Deutsche Bahn ihre Fernverkehrsverbindungen im Laufe der Jahre reduziert hat und, meine Prognose, auch weiter reduzieren wird, von Fahrplan zu Fahrplan. Es gibt Ersatz durch Fernbus, das haben Sie sicher erfahren, dass also die Deutsche Bahn von Nürnberg nach Prag schon in diesem Herbst eine Fernbuslinie einrichtet, aber gleichzeitig im Dezember die beiden Regionalexpresszüge Nürnberg-Prag einstellen wird. Also hier gibt es eine gewisse Substitution, andere Verbindungen werden aber aus dem Fernverkehr ersatzlos wegfallen. Wenn wir jetzt die Variante Wettbewerb diskutieren, dann wäre ich gerne bereit, einmal die strukturellen Hindernisse aufzulisten. Ich nenne jetzt nur einmal Stichworte. Erstens Trassenpreis. Wir haben hier ein Gebührensystem. Das müsste in ein Preissystem für Wettbewerber verwandelt werden. Das heißt, es müsste gefragt werden, wie viel bist du bereit zu bezahlen, also, das ist angesprochen worden, durch eine Versteigerung, wie das in England passiert, und eine Flexibilisierung der Trassenpreise. Zweitens: Das Vertriebssystem ist angesprochen worden. Es müsste ein Open-Access sowohl für die Information wie auch für den Fahrkartenverkauf geschaffen werden, damit die Leistungen der Wettbewerber im System angeboten, verkauft werden und auch Verbundfahrkarten. Der Fernverkehrsbetreiber X muss ja eine Umsteigeverbindung mit einer Fahrkarte anbieten. Es ist doch wohl undenkbar, dass der Kunde irgendwo aussteigt und dann erst einmal dort zum Schalter rennt. Das Dritte ist: Die Trassenvergabe muss binnen Jahresfrist oder Halbjahresfrist erfolgen. Das reicht aber auch bei weitem nicht aus. Der Wettbewerber muss für mindestens 10 Jahre eine qualifizierte Trasse garantiert bekommen. Das kann doch nicht sein, der investiert 100 Mio. – so etwas ist für eine Linie notwendig – und nach drei Jahren wird der Fahrplan so verschlechtert, dass er am Zielpunkt die Anschlüsse versäumt. Dann kann er seine Investition vorzeitig abschreiben. Es ist also diese langfristige Garantie notwendig. Es ist weiterhin notwendig, dass irgendjemand garantiert, dass, wenn jemand sechs Züge pro Tag anbietet, für eine Linie, dass der dann die gesamte Linie im Fernverkehr erhält und, dass nicht die Deutsche Bahn oder irgendjemand anderes morgens und abends den lukrativen Zug fährt, sogar 10 Minuten vor dem Wettbe-

werber, und dann möglicherweise noch einen Kampfpreis macht und dann fährt der Wettbewerber da hinterher. Es müsste also festgelegt werden, dass linienweise gefahren wird. Denn sonst bekommen wir chaotische Zustände, wenn die Deutsche Bahn 10 Minuten vor 7 Uhr nach Emden fährt und um 7 Uhr fährt der Wettbewerber nach Emden. ... (Zwischenrufe)... Die strukturellen Probleme bei der Bahn sind um ein Mehrfaches komplizierter als in der Kommunikationsbranche. ... (Zwischenrufe)... Bitte? ... Wenn man das ausarbeiten würde, ich wäre bereit, daran mitzuwirken, haben wir einen Riesenkatalog und ein Gesetzgebungskonvolut, was wir da leisten, was Sie da leisten müssten. Also, das wäre außerordentlich schwierig, finde ich, um tatsächlich einen nennenswerten Wettbewerb, einen qualifizierten Wettbewerb im Fernverkehr zu schaffen, weil einfach die strukturellen Hindernisse wesentlich größer sind, als in allen anderen Bereichen, auch wesentlich größer als im Nahverkehr. Und jetzt noch eine Bemerkung zu dem Fernverkehr in Bayern. Tatsächlich fährt ja Bayern mit dem „Alex“ einen Fernzug, der auch ein Restaurant hat, aber er kann zum Beispiel nicht nach Leipzig fahren. Der Zug endet in Hof, obwohl Hof kein sinnvolles Ziel ist. Früher fuhr der Interregio Leipzig-Hof. ... (Zwischenrufe)... Ich bin ja nicht dafür, dass Hof abgehängt wird, sondern nur, dass der Zug tatsächlich auch von Hof nach Leipzig fährt. Dann könnte nämlich zum Beispiel Gera bedient werden, das auch ein Oberzentrum ist. Die Nachteile auch eines von einem Land bestellten Fernverkehrs sind durchaus vorhanden und können nicht einen richtigen Fernverkehr ersetzen. Ich habe jetzt aber einen konstruktiven Vorschlag, meine Damen und Herren. Es wäre doch viel einfacher, mit der Deutschen Bahn eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Fernverkehr zu treffen, in der grundsätzlich stehen könnte: Deutsche Bahn, du bist nicht verpflichtet, Gewinn im Fernverkehr zu machen, sondern wir verpflichten dich nur zu einer absoluten Kostendeckung, wir muten dir keine Verluste zu. Zweitens: Wir erlegen dir gewisse Verkehrspflichten auf, das Orte, ich sage das mal, ab 100.000 Einwohner, das kann man festlegen, mit dem Fernverkehr bedient werden. Das könnte doch der Bund ... (Zwischenrufe)... Bitte? ... Ich sage mal so, die ...

Vorsitzender: Kollege Döring, hochqualifizierte Zwischenrufe sollten mit angeschaltetem Mikrofon gemacht werden. Sonst gehen die Erkenntnisse der Forschung verloren!

Prof. Karl-Dieter Bodack: Nachdem der Bund es geschafft hat, die sehr viel komplexere Netzwerkproblematik in eine Vereinbarung zu packen, wäre ich doch optimistisch, zu glauben,

dass auch in diesem Punkt auf der Basis des Grundgesetzes – Herr Gersdorf hat darauf hingewiesen, dass im Grundgesetz ja die Unternehmen des Bundes angesprochen sind, die die Gewährleistung für den Fernverkehr leisten sollten. Es gibt also hier eine klare grundgesetzliche Grundlage, die den Bund ermächtigen würde, aus meiner Sicht, eine Vereinbarung mit der Bahn zu treffen, wo die Deutsche Bahn Fernverkehr betreibt und mit welcher Qualität in Bezug auf die Häufigkeit der Bedienung, nicht in Bezug auf Komfort, das kann man alles weglassen. Das wäre aus meiner Sicht der viel einfachere Weg, also das Gesetz, was jetzt hier vorliegt, durch eine Vereinbarung zu ersetzen, die mit der Deutschen Bahn AG getroffen wird. Man könnte dann langfristig auf einer Fünf- oder Zehn-Jahresperspektive darüber nachdenken, die Wettbewerbsvoraussetzungen schaffen. Ich wäre auch gerne bereit, dort mitzuwirken. Aber dann dürften erhebliche gesetzliche und andere Hürden zu überwinden sein, das heißt, Änderungen notwendig werden, die weit über das hinausgehen, was jetzt hier angedacht ist.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Prof. Bodack! Ich darf mich insbesondere bei allen Referenten noch einmal ganz herzlich bedanken, für die Zeit, für den Aufwand, auch mit der Stellungnahme. Es ist ein umfassendes Paket, das in dieser Legislaturperiode nicht mehr abgearbeitet werden wird. Insofern gibt es hinreichend Gelegenheit, dieses intern zu beraten, Sie je nach Maßgabe hinzuziehen. Ich gehe davon aus, das wird geschehen, weil im Verkehrsausschuss grundsätzlich sehr viele auf Sachverstand achten und hören. Noch einmal ganz herzlichen Dank! Damit schließe ich die 95. Sitzung und komme zurück zur 94. Sitzung, die wir vorhin unterbrochen haben. Ich würde vorschlagen, dass wir nahtlos den Übergang gestalten. Wie gesagt, nochmals mit Dank an die Referenten!

Schluss der Sitzung: 13:48 Uhr

Dr. Klaus W. Lippold, MdB
Vorsitzender

Anlagen

Stellungnahmen der Sachverständigen

Prof. Karl-Dieter Bodack	Anlage 1	Seite 38
Prof. Dr. Christian Böttger Hochschule für Technik und Wirtschaft FB Wirtschaftswissenschaften II	Anlage 2	Seite 61
Dirk Flege Geschäftsführer, Allianz pro Schiene	Anlage 3	Seite 67
Prof. Dr. Hubertus Gersdorf Universität Rostock, Juristische Fakultät	Anlage 4	Seite 71
Hans Leister Keolis Deutschland GmbH / Deutschland Takt	Anlage 5	Seite 79

**Gesetz über die Erhaltung
und den Ausbau der Schienenwege
der Eisenbahnen des Bundes**
Stellungnahme für den Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags
zur Sitzung am 1. Juli 2009

24. Juni 2009
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
Tel.: 08142-53477, Fax: -593426
kd.bodack@gmx.de

Inhalt

Entwicklung des Netzes der DB AG	3
Der Zustand des Netzes der DB AG	4
Vergleich mit den Schweizer Bahnen	5
Verlängerungen von Fahrzeiten	6
Kürzere Reisezeiten durch bessere Zuganschlüsse	7
Die Kosten der Neubauvorhaben der DB AG	8
Beispiel für eine Fehlplanung mit überhöhten Kosten	9
Beispiel für eine unrealistische Kostenermittlung	10
Schlussfolgerungen für das geplante Gesetz	11
Kritik am Gesetzentwurf	12

Die Entwicklung des Netzes der DB AG

Die folgenden Daten kennzeichnen die Entwicklung des Netzes der DB AG*:

	1994	2008	Abbau
Betriebslänge/km	40385	33862	- 6523
Länge der Gleise/km	78073	64113	-13960
Weichen, Kreuzungen	131968	69311	-62657
Privatgleisanschlüsse	11742	3732	- 8010

Binnen 14 Jahren wurden damit von der DB AG abgebaut:

16,2% der Länge des Netzes
17,9% der Länge aller Gleise,
47,5% aller Weichen und Kreuzungen,
68,2% aller Privatgleisanschlüsse.

Diese Reduktionen veränderten substantiell die Qualität des Netzes:

- Mehr als zwei Drittel der Unternehmen, die Gleisanschlüsse hatten, wurden vom Schienennetz abgehängt – obwohl viele der Gleisanschlüsse unter Einsatz öffentlicher Mittel Jahrzehnte zuvor erst geschaffen worden waren;
- Die Leistungsfähigkeit des Netzes ist reduziert, da weniger Ausweich- und Kreuzungsstellen verfügbar sind;
- Güterverkehre sind erschwert, da weniger Fahrplantrassen zur Verfügung stehen und Überholungen und Kreuzungen an weniger Stellen möglich sind;
- Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind verschlechtert, da bei Zugverspätungen weniger Ausweichmöglichkeiten existieren;
- Instandhaltungsarbeiten erfordern die Sperrung längerer Strecken und beeinträchtigen daher den Zugverkehr stärker als zuvor.

Mit diesen Reduktionen ist der Instandhaltungsaufwand zweifellos reduziert; problematisch erscheint, dass die Netzqualität und der Netzzugang für andere Bahnunternehmen erschwert sind**.

Als Beispiel sei hier ein Problem des Güterverkehrsunternehmens ITL-Gruppe Dresden genannt, das für seine Güterzüge nach Tschechien an der Grenze in Bad Schandau ein Ausweichgleis zum Lokwechsel benötigt. Die DB Netz AG will es abbauen und hat dies bereits genehmigt erhalten – obwohl es täglich von etwa 12 Zügen benutzt wird (Bericht der Sächsischen Zeitung von 19.4.2007). Die DB benötigt dieses Gleis nicht, da sie dank ihrer Mehrsystemlokomotiven keinen Lokwechsel durchführen muss.

* Aus Daten und Fakten der DB AG der entsprechenden Jahre

** Massiver Rückbau des Schienennetzes seit Beginn der Bahnreform, Presseverlautbarung des Netzwerks Privatbahnen vom 2.10.2007, www.privatbahnen.com

Der Zustand des Netzes der DB AG

Der Erhaltungs- und Ausbauzustand des Netzes wird vielfach kritisiert:

- Von Kunden und Fahrgastverbänden wird kritisiert, dass in den letzten Jahren Verspätungen und versäumte Anschlüsse zugenommen haben;
- Der Bundesrechnungshof behauptete Sicherheitsmängel;
- Das Netzwerk Privatbahnen und die BAG SPNV kritisieren die Langsamfahrstellen, in denen sie die Folgen mangelhafter Instandhaltung sehen.

Obwohl der Bund seit der Bahnreform im Durchschnitt 3,8 Mrd. Euro pro Jahr für Investitionen in das Netz zur Verfügung gestellt hat*, nahmen die Betriebsqualität und die Leistungsfähigkeit offensichtlich ab. Abgesehen von längeren Fahrzeiten und relativ häufigen Verspätungen zeigen die hohe Anzahl und die Länge der „Langsamfahrstellen“ Mängel des Netzes.

In einem Bericht des Netzwerks Privatbahnen** werden allein in Baden-Württemberg und Bayern in der 30. Kalenderwoche 2006 365 Langsamfahrstellen mit einer Gesamtlänge von 295 km aufgelistet. Im Vergleich mit den Jahren 2004 und 2005 wird festgestellt, dass nur etwa die Hälfte aller Langsamfahrstellen binnen 6 Monaten behoben wurde und dass etwa ein Drittel länger als ein Jahr existiert. Des Weiteren wird die Schlussfolgerung gezogen, dass 41, möglicherweise sogar 79 Langsamfahrstellen zu regelmäßigen Geschwindigkeitsreduzierungen umgewandelt, damit de facto sanktioniert und zu Restriktionen in der Leistungsfähigkeit wurden.

Das Primon Gutachten bemerkt zur aktuellen Finanzierung des Netzes durch Bundesmittel*: *„Im Bereich der Instandhaltung, für deren Finanzierung die DB AG heute selbst verantwortlich ist, fehlt heute ein Anreiz zur gesamtwirtschaftlichen Optimierung. Derzeit besteht der Anreiz, die Instandhaltung auf Kosten kürzerer Lebensdauer der Anlagen zu minimieren, da zwangsläufig umfangreicher notwendig werdender Ersatzinvestitionen vom Bund finanziert werden.“*

Bei einem realen Anlagevermögen der Infrastruktur von 100 bis 120 Mrd. Euro und einer mittleren Nutzungsdauer von 30 Jahren ergibt sich ein jährlicher Erneuerungsbedarf für den Ist-Zustand von 3,3 bis 4 Mrd. Euro. Soll das Bestandsnetz ausgebaut werden, so erscheinen pro Jahr wenigstens 6...7 Mrd. Euro notwendig. Die avisierten 2,5 Mrd. Euro pro Jahr, die der Bund leisten wird, reichen dazu bei weitem nicht aus. Die DB weigert sich, einen entsprechend notwendigen Betrag für die Infrastruktur zu leisten, obwohl sie für 2008 bereinigte EBITA's in nennenswerten Höhen ausweist***:

DB Netze Fahrweg:	1.604 Mio.Euro
DB Netze Personenbahnhöfe:	342 Mio.Euro
DB Netze Energie:	167 Mio.Euro
Summe EBITA Infrastruktur	2113 Mio.Euro

* Primon Gutachten, Seite 74 bzw. 142

** Netzwerk Privatbahnen: Bericht Langsamfahrstellen im La-Bereich Süd... vom 22.12.2006

*** Daten und Fakten der DB AG, 2008

Vergleich mit den Schweizer Bahnen

Die folgenden Daten entstammen der Statistik der UIC* für das Jahr 2004:

	1000Zugkm Netzkm	Mio Pkm Netzkilometer	Mio Tkm	Pkm Einwohner	Tkm
DG AG	28,9	2,024	2,236	852	941
SBB	47,3	3,941	2,965	1672	1259
% SBB/DB	164	195	133	196	134

Der Vergleich der Werte der SBB mit denen der DB AG zeigt, dass das Bahnnetz der Schweizerischen Bundesbahn offensichtlich weit leistungsfähiger ist als das der DB AG – obwohl die Schweiz nur wenige Neubaustrecken hat. Auch die Bahnen der Nachbarländer Frankreich, Holland, Dänemark und Österreichs zeigen deutlich höhere Leistungen je Einwohner als die DB AG*.

Weiterhin zeigen diese Werte, dass das Netz der DB AG, wenn es so qualifiziert ausgebaut und betrieben werden würde, wie das der Schweiz:

- etwa zwei Drittel mehr Zugkilometer leisten könnte,
- doppelt so hohe Leistungen im Personenverkehr und
- um ein Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr!

Die Privatisierungsbefürworter muss überraschen, dass es eine bundeseigene (Staats-)Bahn ist, die nahezu die doppelten Leistungen im Personenverkehr und um eine Drittel höhere Leistungen im Güterverkehr schafft.

Dabei betragen die staatlichen Leistungen der Bundesregierung und der Länder/Kantone im Mittel der Jahre 1995 bis 2003:

in Deutschland: 7,0 cent/Personen-Tonnenkilometer
 in der Schweiz: 2,4 cent/Personen-Tonnenkilometer
 in der Schweiz damit nur 34% des deutschen Werts**.

Als Beispiel für eine gravierende Reduktion der Kapazität einer Strecke sei hier das Urteil des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 6.6.2007 angeführt: Die DB will die stark belastete Hauptstrecke Darmstadt – Weinheim zurückbauen. Dies hat das Eisenbahn-Bundesamt nicht genehmigt. Dagegen hatte die DB Netz AG geklagt: Das Verwaltungsgericht entschied, dass die DB AG die Kapazität der Strecke erhalten müsse.

* Union International des Chemins de fer / Internationaler Eisenbahn-Verband, Paris. Alle Werte ohne die so genannten „Privatbahnen“

** Booz, Allan, Hamilton: Primon-Gutachten, Januar 2006, Seite 77
 Dabei sind in den Werten für Deutschland die Mittel, die das Bundeseisenbahn-Vermögen erhält, und die Bedienung der Altschulden nicht enthalten.

Fahrzeiten

Trotz umfangreicher Ausbaurbeiten im Netz, die die Flüssigkeit des Zugbetriebs verbessern und höhere Geschwindigkeiten zulassen sollen gibt es wesentliche Hauptstrecken, bei denen Fahrzeiten verlängert wurden:

	1996/97	2007
Augsburg – Stuttgart, ICE	1h36	1h43
Augsburg – Würzburg, ICE	1h48	1h53
Würzburg – Hamburg Hbf, ICE	3h10	3h23
Basel SBB – Hamburg Hbf, ICE	6h17	6h31
Lübeck -- Dortmund Hbf, RB und IC	3h31	4h28

Da die stündlichen Regionalbahnen aus Lübeck in Hamburg Hbf dann ankommen, wenn die IC-Züge in Richtung Köln fünf Minuten zuvor abgefahren sind, stieg hier die Gesamtfahrzeit um etwa 1 Stunde!

Bedenkt man, dass beim Bau von Neubaustrecken in der Größenordnung 100 Millionen Euro je 1 Minute Fahrzeitreduktion investiert werden und allein der Ausbau Karlsruhe-Basel bislang 1,2 Milliarden Euro kostete, so muss erstaunen, dass auf Hauptabfuhrstrecken des Bestandsnetzes Fahrzeiten substanziell verlängert werden. Da die Pünktlichkeit 1996/97 trotz kürzerer Fahrzeiten ausreichend war und nicht kritisiert wurde, können die Ursachen für die verlängerten Fahrzeiten nur vermutet werden:

- Netzqualität und Betriebsführung haben sich verschlechtert, die Pünktlichkeit kann nur mit größeren Fahrzeitreserven erreicht werden;
- Die Qualität des Oberbaus ist partiell schlechter, daher sind geringere Fahrgeschwindigkeiten eingeplant;
- Instandhaltungsarbeiten verursachen mehr Beeinträchtigungen, da weniger Weichen und Ausweichgleise zur Verfügung stehen.

Diese Beispiele bestätigen die vom Bundesrechnungshof, dem „Netzwerk Privatbahnen“ und der BAG SPNV geäußerte Kritik am Zustand des Netzes; unter anderem deren Behauptung, Langsamfahrstellen würden in ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen umgewandelt, um damit mangelhafte Gleiszustände zu sanktionieren.

Außerdem erfasst die DB Netz AG bei den „Idealfahrzeiten“ des Netzzustands offensichtlich nicht die beträchtlichen Fahrzeitverluste durch Bremsen und Beschleunigen: Nach Aussage der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV vergrößern sich die von der DB AG behaupteten Fahrzeitverluste von 2,4% auf real 7%, wenn sie für tatsächliche Zugfahrten berechnet werden*.

* Anforderungen an Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006 (Netzzustandsbericht), Stellungnahme der BAG SPNV vom 16. 8. 2007

Kürzere Reisezeiten durch bessere Zuganschlüsse

Ein großer Anteil der Fahrgäste muss umsteigen: Dann bestimmt die Wartezeit zwischen den Zugfahrten maßgeblich die Gesamt-Reisezeit. Hier gibt es Beispiele langer Wartezeiten, die die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnreisens beeinträchtigen. Da das Fahrplansystem im Stunden- oder Zwei-Stunden-Takt gestaltet ist, treten die Wartezeiten wiederholt auf, zwei Beispiele:

Bielefeld mit ICE ab 5.37	Crailsheim mit IC ab 6.32
Hannover ICE an 6.28	Stuttgart an 8.53
Wartezeit 58 Minuten	Wartezeit 34 Minuten
Hannover mit ICE ab 6.26 7.26	Stuttgart mit ICE ab 8.51 9.27
Nürnberg ICE an 9.28 10.24	Mannheim an 9.03 10.06
Reisezeit 4 Stunden 47 Min	Reisezeit 3 Stunden 34Min

Würden die ICE-Züge 7 Minuten früher in Hannover ankommen oder die ICE in Richtung Nürnberg dort 7 Minuten später abfahren, so würde der ICE ab Hannover erreicht und die Reisezeit um 56 Minuten verringert!

1987 fuhren die IC-Züge von Düsseldorf über Bielefeld nach Hannover in 2 Stunden 20 Minuten, heute benötigen die ICE-Züge für diese Relation 2 Stunden 35 Minuten – obwohl sie leistungsfähiger sind als die IC-Züge!

Ebenso „ärgern“ sich die Fahrgäste der Strecke Nürnberg - Stuttgart, da alle IC-Züge aus Nürnberg stets die ICE-Züge Richtung Mannheim um eine Minute verpassen, wobei meist noch „Sichtkontakt“ zum ausfahrenden ICE entsteht! Das gleiche passiert in der Gegenrichtung: Die ICE-Züge kommen zur Minute 08 an, die IC-Züge verlassen Stuttgart zur Minute 07.

Damit stets alle Anschlüsse gewährleistet werden, ist ein „integraler Taktfahrplan (ITF)“ notwendig*. Er entsteht, wenn sich Fernzüge in beiden Richtungen zur gleichen Zeit in den „Taktknoten“-Bahnhöfen eintreffen und hier aus Zügen von allen Richtungen Fahrgäste aufnehmen. Dazu müssen die Zubringer-Züge einige Minuten vor Ankunft der Fernzüge ankommen und wenige Minuten nach deren Abfahrt weiter- oder wieder zurück in die Regionen fahren.

Ein solches Fahrplansystem erfordert „Taktknoten“ im Stunden- oder Halbstunden-Abstand; unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten müssen die Fahrzeiten zwischen den „Taktknoten“ also etwa 55 bzw. 25 Minuten betragen. Dies ist in manchen Fällen gegeben – in vielen Fällen jedoch nicht.

In Fällen, in denen nur wenige Minuten Fahrzeit zu einem solchen System fehlen, könnte mit – im Vergleich zu Neubaustrecken relativ geringen – Investitionen ein integraler Taktfahrplan und damit Reisezeitverkürzungen für Umsteigefahrgäste von bis zu einer Stunde ermöglicht werden.

Die Schweiz hat es mit einem solchen Fahrplansystem unter Einbezug vieler Regionalbahnen und der Postbusse geschafft, dass jeder Ort stündlich oder halbstündlich erreichbar ist – mit unmittelbaren Anschlüssen, das heißt mit minimalen Gesamt-Reisezeiten. Dies erklärt weitgehend die hohe Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz: Stehen doch Bahn- und Busverbindungen stündlich zu allen denkbaren Zielen zur Verfügung!

* Informationen einer Experten-Initiative dazu in: www.deutschland-takt.de

Die Kosten der Bauvorhaben der DB AG

In einem Gutachten von Vieregge und Rößler GmbH* werden die veranschlagten Kosten von sieben Großvorhaben, die die DB AG plant, mit denen von kostengünstigeren Varianten verglichen. In Bezug auf sechs Vorhaben:

ABS Dresden – Berlin
NBS/ABS Erfurt – Halle –Leipzig
ABS/NBS Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt
Stuttgart 21 mit NBS Stuttgart – Wendlingen
NBS Wendlingen – Ulm
Zweiter S-Bahn-Tunnel München

kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass voraussichtlich

- die veranschlagten Kosten von 11,4 Mrd. Euro auf real 21,1 Mrd. Euro steigen werden,
- alternative Planungen nur 5,7 Mrd. Euro erfordern würden, dass also ein Volumen von 15,4 Mrd. Euro einsparbar sein könnte.

Dabei fällt auf, dass

- die DB AG offensichtlich die Kosten der Realisierung systematisch zu niedrig ansetzt – dies wird bestätigt durch die massiven Kostensteigerungen der realisierten Neubauprojekte,
- es offensichtlich für jedes Vorhaben kostengünstigere Alternativen gibt, die die DB AG ignoriert oder verwirft.

Insgesamt handelt es sich nach den Abschätzungen von Vieregge und Rößler um ein strittiges Finanzvolumen bei den betrachteten sechs Projekten von 15,4 Milliarden Euro: Ein Volumen, das es rechtfertigen würde, auf Realisierbarkeit geprüft zu werden. Möglicherweise hat die DB AG als planendes Unternehmen und als Nutznießer der Anlagen wenig Interesse an kostengünstigeren Varianten, da aufwendigere Maßnahmen ihre Einnahmen erhöhen.

Durch die Insolvenz von „Metronet“ (der Instandhaltungsgesellschaft eines Teils des Londoner U-Bahn-Netzes) wurde offenbar, dass innerhalb eines „integrierten Konzerns“ Aufträge zu überhöhten Preisen vergeben werden: Damit lassen sich die die Gewinne der Beteiligten steigern**.

Dieses Risiko muss auch für den integrierten Konzern „DB AG“ gesehen werden: Werden doch Teile öffentlich finanzierter Bauarbeiten des Netzes im Konzern geleistet bzw. an konzerneigene Tochtergesellschaften vergeben. Das Primon-Gutachten (S. 142) stellt fest: *„Aufgrund der Beschäftigungsnotwendigkeit... führt die DB AG im Vergleich zu anderen europäischen Eisenbahnen einen überdurchschnittlichen Anteil an Leistungen selbst durch“.*

* Vieregge - Rößler GmbH: Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung, München, Juli 2006. Für das 7. Projekt Transrapid München wurde darin eine Kostensteigerung von 1,6 Mrd. Euro auf 3,6 Mrd. Euro ermittelt: Das hat sich inzwischen bestätigt, das Projekt wurde deswegen eingestellt und ist hier nicht wiedergegeben.

** Lehren für Deutschland: Geldverschiebung im integrierten Konzern, Der Fahrgast, Pro Bahn Zeitung Heft 4, 2007

Beispiel für eine Fehlplanung mit überhöhten Kosten

In einer Planungsstudie zur Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt* ermittelte das Büro Vieregg-Rößler GmbH eine alternative Trassenführung für den etwa 25 km langen Teilabschnitt von Ebensfeld bis Rödental bei Coburg, dessen Bau noch nicht begonnen ist (V+R Variante).

Der Vergleich dieser Alternative mit der von der DB verfolgten Planung zeigt symptomatisch, wie beträchtliche Einsparungen erreicht werden könnten:

	DB Planung	V+R Variante	Differenz
Gesamtlänge der Strecke /km	<u>24,6</u>	28,0	+ 3,4
Neu zu bauenden Strecken /km	24,6	<u>8,4</u>	-16,2
Nutzung bestehender Strecken /km	0	<u>19,6</u>	+19,6
Gesamtlänge der Tunnelstrecken /km	10,1	<u>2,4</u>	- 7,7
Gesamtlänge der Talbrücken /km	2,3	<u>0</u>	- 2,3
Maximale Steigung /%	2,0	2,0	0
Maximalgeschwindigkeit /km/h	<u>300</u>	160...280	-140...20
Fahrzeiten:			
Ebensfeld-Erfurt ohne Halt /Min	<u>26</u>	28	+ 2
Ebensfeld-Erfurt mit einem Halt /Min	35	<u>31</u>	- 4
Baukosten Ebensfeld-Rödental /Mio.Euro	<u>963</u>	<u>461</u>	<u>-502</u>

Unterstrichene Werte: bessere Werte

Die Baukostenermittlung basiert auf detaillierten Massenermittlungen, sie ist nachvollziehbar durch wesentlich verringerte Längen neu zu bauender Strecken, Tunnel und Brücken sowie durch verringerte Erdmassenbewegungen.

Besonders bemerkenswert erscheint, dass die betroffenen Kommunen nach wie vor die von der DB AG geplante Trassenführung ablehnen und der von Vieregg-Rößler vorgeschlagenen Trassenführung zustimmen!

Dieses Beispiel zeigt, dass eine von der DB AG durchgeführte Planung eines Teils einer Neubaustrecke im Vergleich zu einer kostengünstigeren Variante:

- mehr als doppelt so viel, das sind hier 502 Mio. Euro, kostet,
- gegen die Voten der Gebietskörperschaften durchgesetzt wird und belegt damit potenzielle Einsparungen durch alternative Planungen bei Neubauvorhaben im Netz der DB AG von in der Größenordnung bis zu einer Größenordnung von 15 Mrd. Euro.

Diese Mittel könnten durch alternative Planungen kurz- und mittelfristig für den Ausbau des Bestandsnetzes gewonnen werden.

* Vieregg-Rößler GmbH: ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt: Neue Trassenvariante im Abschnitt Ebensfeld – Rödental (bei Coburg), München, 2007: im Auftrag des Dachverbands Bürgerinitiative „Das bessere Bahnkonzept“, Frankenstraße 23, 96146 Altendorf

Beispiel für eine unrealistische Kostenermittlung

Eines der großen Neubauprojekte, das der Bund weitgehend finanzieren soll, ist die Neubaustrecke Wendlingen Ulm. Sie verläuft in schwierigem und gebirgigem Gelände vorwiegend im Jura-Gestein und ist im Vergleich zur NBS Ingolstadt-Nürnberg zweifellos schwieriger, da Täler überbrückt und gebietsweise unter Wasserdruck stehende Gebirge durchfahren werden sollen. Daher sind hier zweifellos höhere spezifische Baukosten je km bzw. Kubikmeter Tunnel zu erwarten.

Nach offiziellen Angaben kostete die NBS Nürnberg-Ingolstadt 3,1 Mrd.Euro. Zur Zeit des Baus dürfte der km Strecke in planem Gelände etwa 12 Mio.Euro/km gekostet haben*, 62 km oberirdischer Strecke kosteten demnach 744 Mio.Euro. Die Differenz zu 3 Mrd.Euro, 2.356 Mio.Euro, sind Baukosten von 27 km Tunnel. Bei einem Rohbauquerschnitt** von 110 m² hatten sie ein Volumen von 3 Mio.m³, die Baukosten betragen demnach 785 Euro/m³ Tunnel (betriebsfertig).

Für die NBS Wendlingen-Ulm lassen sich daraus die folgende Werte ableiten:

für 32 km Strecke im Freien:	384 Mio.Euro
für die 5,1 Mio Kubikmeter** Tunnel:	4.004 Mio.Euro
Zuschlag für die schwierigeren geologischen Verhältnisse 10%:	439 Mio.Euro
Preis- und Kostensteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%:	724 Mio.Euro
Realistische Kostenschätzung für die NBS Wendlingen-Ulm	5.551 Mio.Euro

Gemäß der mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart vereinbarten Finanzierung*** sind veranschlagt:

Gesamtbaukosten2025 Mio.Euro,

davon trägt das Land B-W950 Mio.Euro,

Finanzierung des Bundes1075 Mio.Euro

Weiterhin ist vereinbart, dass der Bund sämtliche Baukostensteigerungen in unbegrenzter Höhe tragen soll. Daraus resultiert:

Statt mit 1.075 Mio muss der Bund mit Ausgaben von 4.601 Mio. € rechnen und muss damit voraussichtlich mehr als vier Mal so viel aufwenden, als aktuell veranschlagt ist!

Mit vorliegenden Planungsalternativen ließen sich die Baukosten erheblich senken, da sie wesentlich kürzere Tunnelstrecken erfordern würden.

* Die im Bau befindliche Ergänzung der Strecke Augsburg-Olching kostet 15 Mio.Euro je km.

** abgeleitet aus Tabellenwerten: Google: Geplante Fernbahntunnel. Bei der Ermittlung der Tunnelvolumina wurde berücksichtigt, dass in den Tabellen Doppelnennungen vorkommen. Die Tunnel der NBS Ingolstadt-Nürnberg sind ausnahmslos zweigleisig, die NBS Wendlingen-Ulm hat mehrfach eingleisige Tunnel, d.h. zwei parallele Tunnel und ist damit aufwendiger.

*** Auszüge aus den Finanzierungsverträgen Stuttgart-Ulm:

§6 Abs.2: Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wird ...mit nicht rückzahlbaren Zuschüssen des Bundes ... finanziert. Das Land beteiligt sich an den Kosten mit einem nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss in Höhe von 950 Mio Euro.

§15 Abs.2: ...Weiterer Vorbehalt ist die Unterzeichnung...des Vertrages für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm durch den Bund bis zum 15.09.2009, wobei sich die Parteien darüber einig sind, dass für den Fall, dass die Vorbehalte nach diesem Satz nicht ausgeräumt werden können, die Regelungen nach §2 Abs.2 Satz 4ff entsprechend gelten.

§ 2 Abs.2 Satz 4: Kann danach die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.

Schlussfolgerungen für das geplante Gesetz

Die vorangehenden Darstellungen zeigen, dass erhebliche Mängel in der Erhaltung, in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-Infrastruktur bestehen. Einige Defizite können durch eine verstärkte Aufsicht des Bundes bzw. des Eisenbahn-Bundesamts behoben werden, indem z.B. der Rückbau von Eisenbahnanlagen im Bestandsnetz einem strengen Genehmigungsverfahren unterworfen wird.

Im Wesentlichen erscheinen neue gesetzliche Regelungen notwendig, um die Infrastruktur so zu ertüchtigen, eine zielgerechte und gesamtwirtschaftliche Verwendung der Bundesmittel gewährleistet wird unter dem maßgeblichen Ziel, „mehr Verkehr auf der Schiene“ zu bringen.

Dabei fällt auf, dass

- im Bestandsnetz in erheblichem Maße Mittel fehlen, um mehr Zuverlässigkeit, höhere Leistungsfähigkeit, kürzere Fahrzeiten zu erreichen und einen integralen Taktfahrplan zu ermöglichen;
- bei Neubaustrecken offensichtliche Fehlkalkulationen zu massiven Kostenüberschreitungen führen, kostengünstige Alternativen nicht aufgegriffen und überteuerte Strecken mit potenzieller Unwirtschaftlichkeit gebaut werden,
- Darüber hinaus erfüllen Neubaustrecken in einigen Fällen nicht die geplanten Funktionen: Die NBS Ingolstadt-Nürnberg, Ebensfeld-Erfurt und Wendlingen-Ulm erscheinen für planmäßige und häufig vorkommende Güterzüge ungeeignet, da sie doppelgleisige Tunnel mit Begegnungsverbot mit Hochgeschwindigkeitszügen und/oder lange Strecken mit starker Neigung haben*.
- die investiven Bundesmittel offensichtlich nicht regelmäßig dazu verwendet werden, das Ziel „mehr Verkehr auf der Schiene“ zu erreichen.

Daher erscheint das geplante Gesetz unabdingbar notwendig, damit der Bund seine Verpflichtung zur sparsamen und zielgerichteten Verwendung der Haushaltsmittel erfüllt.

* Eine herausragende Fehlplanung ist mit der NBS Wendlingen-Ulm zu erwarten: Diese Strecke soll maßgeblich den Güterverkehr aus der steigungsreichen Strecke Plochingen-Ulm übernehmen, weist jedoch längere und stärkere Steigungen auf und überwindet größere Höhenunterschiede als die vorhandene Strecke, die damit für den Güterverkehr besser geeignet erscheint als die voraussichtlich über 5 Mrd.Euro kostende Neubaustrecke!

Kritik am Gesetzentwurf

Die Abschnitte 2 und 3 (§§ 3 bis 13) erscheinen geeignet, die unbedingt notwendige und bislang unbefriedigende Kontrolle des Bundes als Eigentümer der Infrastruktur und Geldgeber für Ausbaumaßnahmen sicher zu stellen.

Der Abschnitt 3 (§§ 14 bis 24) erscheint ebenfalls erforderlich, hier sollten einige Bestimmungen präzisiert und ergänzt werden:

§21 Finanzierung:

Die Beteiligung des Infrastrukturunternehmens an den Baukosten sollte zwingend vorgeschrieben und mit mindestens 10% der Baukosten beziffert werden, damit überhaupt ein Eigeninteresse des Unternehmens entsteht, realistische Kostenvoranschläge vorzulegen und die Kostenansätze bei der Baudurchführung einzuhalten.

Des Weiteren sollte zwingend vorgeschrieben werden, dass das Infrastrukturunternehmen bei der Planung alle möglichen Alternativen prüft, sie nach Kriterien der Verkehrserschließung, der Raumordnung, des Umweltschutzes ...und der Wirtschaftlichkeit prüft und in diesem Zusammenhang die Baukosten kalkuliert. Die endgültige Entscheidung über die zu wählende Variante trifft der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtplanung.

§ 22 Finanzierungsvereinbarung und Baudurchführung:

In der Finanzierungsvereinbarung sollte bei Kostenüberschreitungen zwingend eine maßgebliche, mindestens 50% betragende Beteiligung des Infrastrukturunternehmens vorgeschrieben werden, da ja die Kostenermittlung vom diesem erfolgte. Es liegt daher in der Verantwortung dieses Unternehmens, alle Risiken vorab einzuschätzen und monetär zu bewerten.

Für den Fall nicht termingerechter Ausführung ist im Gesetzentwurf vorgesehen, dass das Unternehmen 2% der Bundesmittel als Entschädigung an den Bund leistet. Dieser Satz erscheint zu niedrig, er sollte 5% betragen, um das Unternehmen zu veranlassen, realitätsgerechte Terminpläne zu entwickeln.

§24 Rückzahlung von Mitteln des Bundes

Hier sollte ergänzt werden, dass eine anteilige Rückzahlung von Bundesmitteln auch dann erfolgen muss, wenn die Baumaßnahme die geplanten Funktionen nicht voll erfüllt wenn z.B. sich z.B. eine Neubaustrecke für geplante Verkehre als untauglich erweist.

**Gesetz zur Gewährleistung des
Schienenpersonenfernverkehrs**
Stellungnahme für den Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags
zur Sitzung am 1. Juli 2009

24. Juni 2009
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.
Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell
Tel.: 08142-53477, Fax: -593426
kd.bodack@gmx.de

Inhalt

Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs	3
DB Fernverkehr 1996/97, Netzgrafik	4
DB Fernverkehr 2009, Netzgrafik	5
Erschließung der Oberzentren	6
Ergänzendes Fernverkehrsnetz	7
Fernverkehr 2012, Netzgrafik	8
Abschätzung der notwendigen Haushaltsmittel	9
Integraler Taktfahrplan	10
Konsequenzen für „mehr Verkehr auf der Schiene“	10
Qualitätsmerkmale der Züge	11
Korrekturen im Gesetzentwurf	11
Durchführung des Gesetzes	12

Die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs

Die Entwicklung des Fernverkehrs der DB AG spiegeln die folgenden Daten:

	1994/95	2000	2006
Zugleistungen Mio.Zugkm/Jahr (2)	166	176	152
Fahrgäste Mio.P/Jahr (1)	139	145	120
Personenkilometer Mio.Pkm/Jahr (1)	34,8	36,2	34,5
<i>Prognose von 1992 Mio.Pkm/Jahr (3)</i>		<i>42,7</i>	<i>48,8</i>

In Anbetracht massiver Investitionen in Neubaustrecken, den Ausbau vorhandener Strecken und der Beschaffung weiterer 199 ICE-Triebzüge erscheint die aus den genannten Daten ableitbare Bilanz katastrophal: Die Leistungen der Züge sind gegenüber 1994 reduziert, es reisten 2006 13,7% weniger Fahrgäste als 1994.

Den Mehrleistungen der neuen ICE-Züge steht ein stärkerer Abbau der Zugleistungen im lokbespannten Zugverkehr auf den konventionellen Strecken gegenüber; die zweifellos auf den Neubaustrecken erreichten Zuwächse werden überkompensiert durch dramatische Rückgänge auf den übrigen Fernstrecken. Es stellt sich damit die Frage, ob die über 100 Mia.Euro Zuwendungen (4), die die DB AG für Investitionen vom Bund seit 1994 erhalten hat, sinnvoll verwendet wurden.

Diese Entwicklung finden sich bestätigt in den Netzgrafiken des Fernverkehrs, die eine deutliche Konzentration auf wenige Magistralen erkennen lassen, während weite Räume, selbst Ballungsgebiete, mehrere Großstädte und sogar eine Landeshauptstadt gar nicht mehr im Fernverkehr bedient werden.

Dabei muss auch die Entwicklung im Nahverkehr der DB AG und der übrigen Bahnen betrachtet werden:

	1994/95	2000	2006
Zugleistungen Mio.Zugkm/Jahr (2)*	481	613	654
Fahrgäste Mio.P/Jahr, alle Bahnen (1)	1369	1855	2103
Personenkilometer Mio.Pkm/Jahr, alle Bahnen (1)	30,3	39,2	44,3
<i>Prognose nur DB AG, 1992 Mio.Pkm/Jahr (3)</i>		<i>38,9</i>	<i>41,7</i>

* Werte aus (2) ergänzt um die Leistung anderer Bahnen, für 2006 Anteil von 16% der aller Zugkm

Der erreichte Anstieg der Personenkilometer entspricht sehr gut der Prognose, wenn man die Leistungen der anderen Bahnen berücksichtigt. Der Zuwachs kann primär eindeutig auf die Bestellung wachsender Zugleistungen seitens der Länder zurückgeführt werden: Die DB AG erhielt für den Nahverkehr 4,2 Mia.Euro Bestellerentgelte, das sind im Durchschnitt 7,64 Euro je Zugkm bzw. 2,38 Euro/Fahrgast.

Die Daten zeigen als wesentliche Ursache für die enttäuschende Entwicklung die mangelhafte Angebotsentwicklung im Fernverkehr: Das substanzielle Wachstum im Nahverkehr wurde maßgeblich durch die massive Steigerung der Zugleistungen erreicht, die allerdings erheblich öffentliche Mittel erfordern. Dabei zeigt ein Vergleich mit anderen Ländern, dass die Bahnen der Schweiz, Schwedens, Frankreichs und Österreichs teilweise erheblich geringere öffentliche Mittel je Leistungseinheit Ptkm erfordern (4).

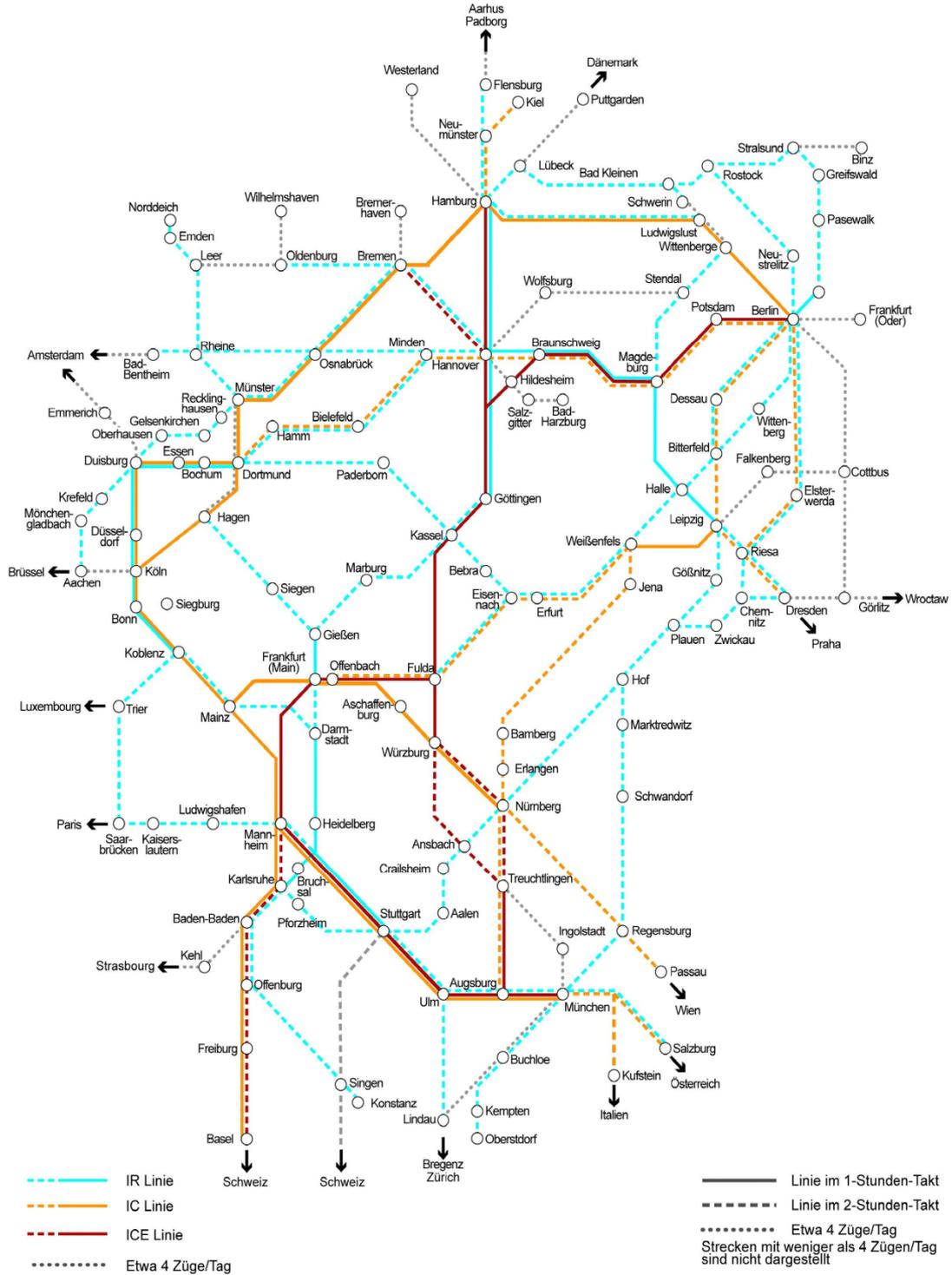
(1) Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehr in Zahlen 2007/2008

(2) Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten der genannten Jahre

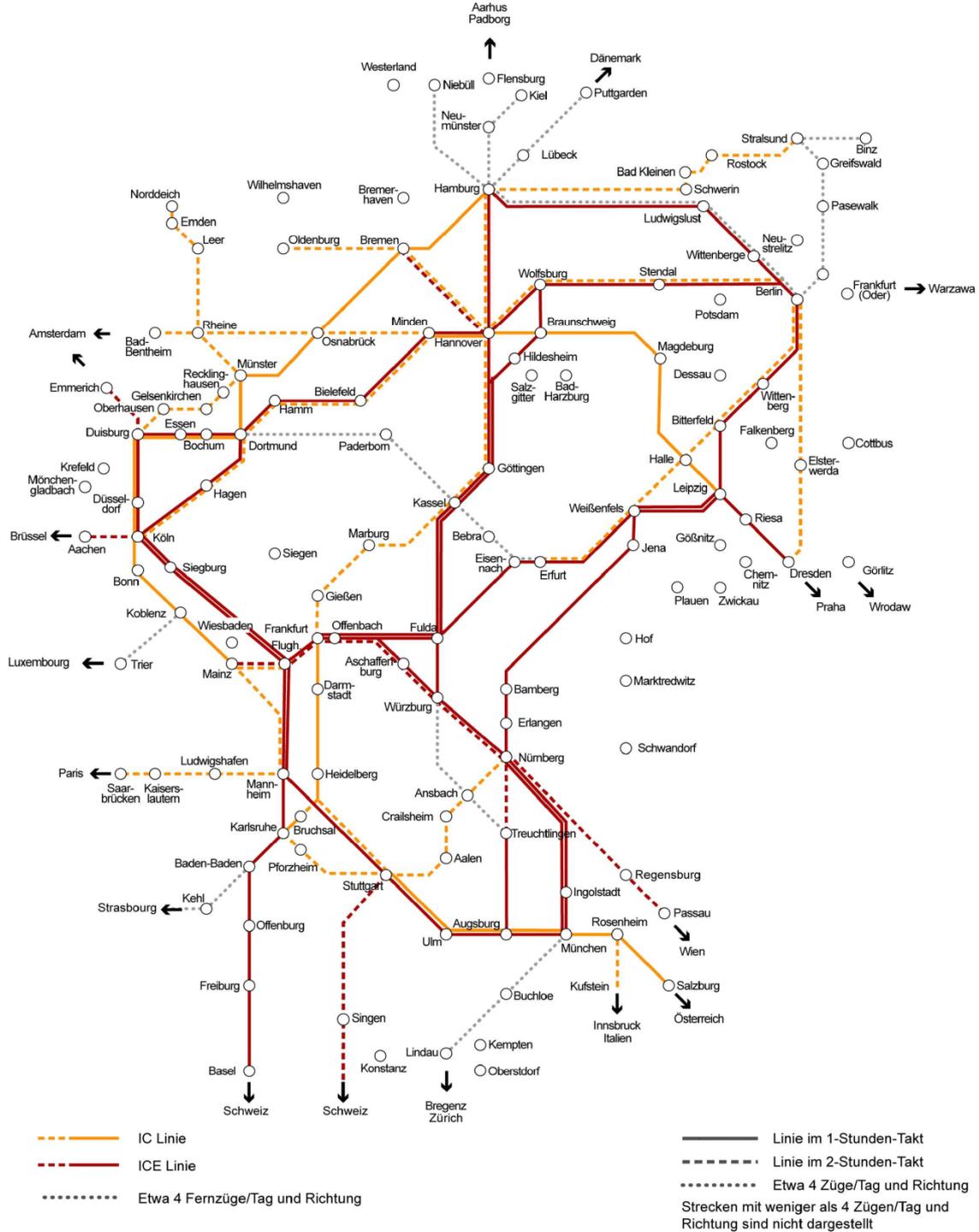
(3) Sitzung des Aufsichtsrats am 9. April 1992

(4) Booz/Allen/Hamilton: Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“, 1. März 2006

Fernverkehr der DB AG 1996/97



Fernverkehr der DB AG 2009



Erschließung der Oberzentren

Als „Oberzentrum“ werden im Rahmen der Raumordnung diejenigen Orte definiert, die besondere Funktionen für Mittel- und Unterzentren leisten. Die Kriterien für die Definition eines „Oberzentrums“ weichen in den einzelnen Bundesländern in Details ab. In einzelnen Fällen fungieren zwei Nachbarorte als „Doppelzentrum“, sie werden im Folgenden mit nur einem Städtenamen genannt und sollten sinngemäß mit nur einem Bahnhof im Fernverkehr bedient werden. Für das Oberzentrum Lörrach wird der Bahnhof Basel Badischer Bahnhof akzeptiert.

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es unter der genannten Bedingung 105 Oberzentren.

Davon sind unter den Bedingungen des Gesetzentwurfs 72 bedient, 33 sind es nicht. Gravierend erscheint vor allem die Nichtbedienung

- von Potsdam (zugleich Landeshauptstadt) – das Bundesland Brandenburg hat überhaupt keine Fernverkehrsbedienung im Sinne des Gesetzentwurfs!),
- des Wirtschaftsraums Friedrichshafen-Ravensburg, von Wilhelmshaven und Bremerhaven,
- der Großstädte Chemnitz, Mönchengladbach und Krefeld, die je über 200 Tausend Einwohner haben,
- des relativ bevölkerungsreichen Gebiets Plauen – Chemnitz – Gera.

Andererseits gibt es in Bayern derzeit nicht bediente Oberzentren, die knapp unter 50 Tausend Einwohner haben und daher ein nur relativ geringes Potenzial für Schienenpersonenfernverkehr haben dürften, das sind:

› Die 6 Oberzentren: Amberg, Coburg, Hof, Memmingen, Straubing, Weiden.

Die derzeit nicht bedienten Oberzentren waren bis zum Jahr 2000 mit wenigen Ausnahmen mit InterRegio-Zügen, in der Regel im Zwei-Stunden-Takt erschlossen (5). Dieses Zugsystem hatte 24 Linien, bot täglich etwa 440 Züge und hatte (1998) 68 Mio Fahrgäste, das waren 40% aller Fernverkehrsreisenden im Netz der DB AG.

Das System wurde schrittweise von 1999 bis 2006 abgeschafft, 10 der Linien wurden in IC-Linien umgewandelt, die übrigen wurden durch zusätzlich bestellte Leistungen seitens der Länder durch Regional-Express-Linien ersetzt.

Durch diese Maßnahmen wurde die Bedienung der betroffenen Regionen in aller Regel merklich verschlechtert:

- Die Regional-Expresslinien sind kürzer und oft nicht länderübergreifend, daher erfordern Fernreisen häufigeres Umsteigen,
- Durch Umsteigen entstehen meist längere Fahrzeiten,
- Der Zwang, IC-Züge und/oder auf Teilstrecken ICE-Züge zu benutzen, führt zu höheren Fahrpreisen,
- Die Möglichkeit, Plätze zu reservieren, gibt es in Regional-Expresszügen nicht,
- Weiträumige durchgehende Verbindungen mit Fahrradmitnahme gingen verloren,
- Wichtige Komfortmerkmale für Fernreisen, wie Abteile, Gepäckstellflächen, Koffer-taugliche Gepäckablagen, Garderoben, Plätze mit Tischen, Kindersitze fehlen in Regional-Expresszügen,
- Speisen und Getränke werden in Regional-Expresszügen während der Fahrt nur in Ausnahmefällen und in schlechterer Qualität angeboten,
- Regional-Expresszüge bieten keine gedruckten Reisepläne und haben in manchen Fällen noch nicht einmal Zugbegleiter.

(5) Karl-Dieter Bodack: InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg, 2005

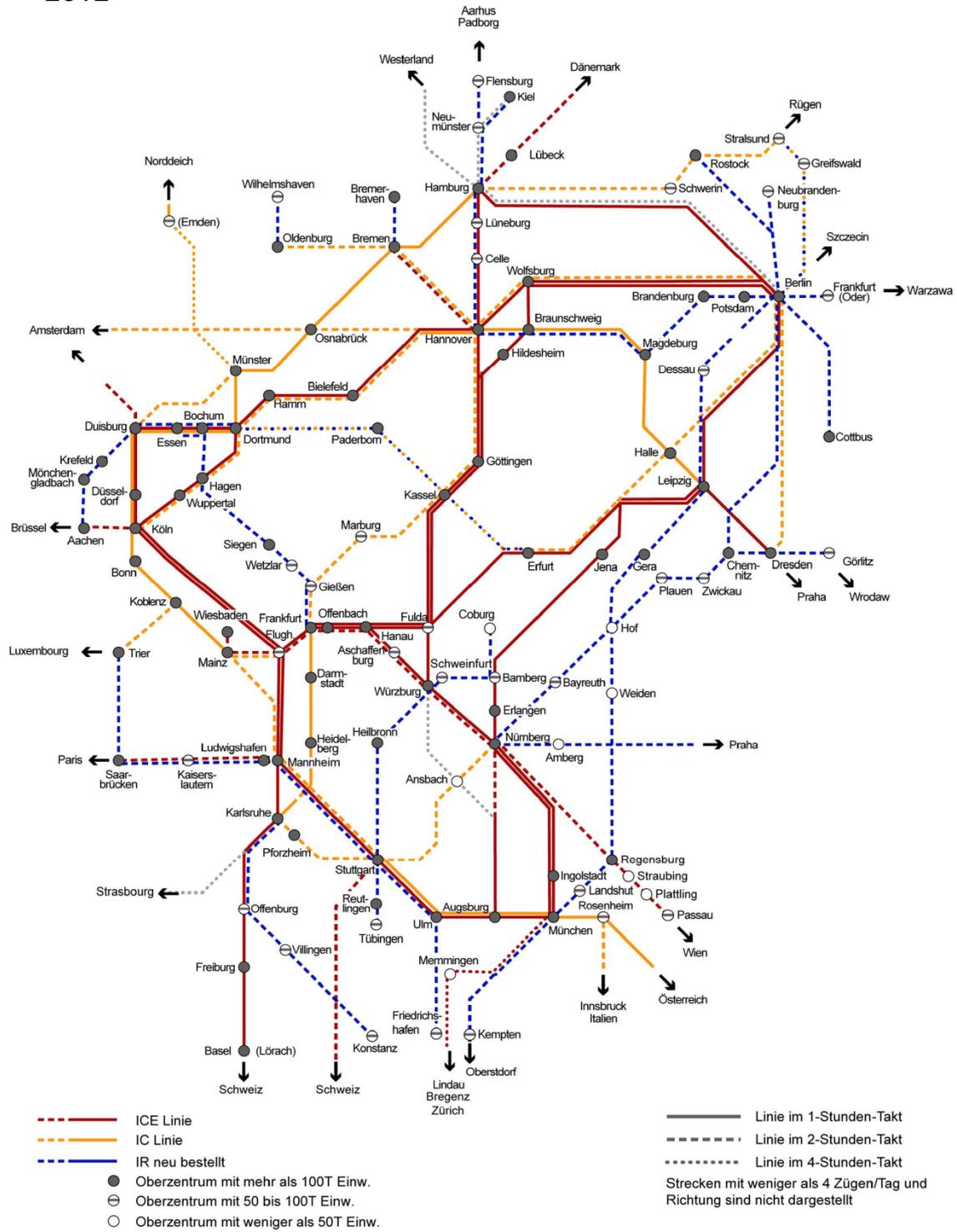
Ergänzendes Fernverkehrsnetz

Die Forderung des Gesetzentwurfs nach einer Bedienung aller Oberzentren mit Fernverkehrszügen mindestens 6 Mal täglich je Richtung kann für das Oberzentrum Straubing durch zusätzliche Halte durchfahrender ICE-Züge erfüllt werden. Für die übrigen 32 derzeit nicht oder nicht ausreichend bediente Oberzentren müssen zusätzliche Linien im Fernverkehr geschaffen werden. Damit sie möglichst wirtschaftlich sind, sollten sie in Bahnknotenbahnhöfen beginnen und enden und ggf. auch Auslandsverbindungen schaffen. In der Netzgrafik „Fernverkehr 2012“ ist eine Gestaltungsvariante dargestellt, die die Anforderungen des Gesetzentwurfs erfüllt. Sie ist gekennzeichnet durch die folgenden Linien, Linienverlängerungen und Daten. Für neue Linien wurde, da hier gar keine oder einzelne Züge verkehren, mit 6 Zugpaaren/Tag gerechnet, bei Linienverlängerungen, bei denen zur Zeit einzelne Züge verkehren, mit ergänzenden 4 Zugpaaren je Tag und bei Linienergänzungen, die heute schon bedient werden, mit 3 Zugpaaren je Tag.

Neue Linien:	T.Zugkm	km	/Jahr
Rostock/Neubrandenburg – Berlin – Chemnitz		480	2074
Hannover – Magdeburg – Brandenburg - Berlin – Frankfurt(Oder)		360	1555
Berlin – Dessau – Leipzig – Gera – Hof – München – Obersdorf		800	3456
Görlitz - Dresden – Hof – Nürnberg		500	2160
Nürnberg – Amberg - Furth im Wald (-Prag)		160	691
Essen – Hagen – Siegen – Frankfurt		300	1296
Coburg – Bamberg – Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Tübingen		410	1771
(Trier →) Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen		560	2419
<i>8 Linien je 6 Zugpaare</i>			<u>15422</u>
Linienverlängerungen			
Flensburg – Hamburg		150	432
Kiel – Hamburg		110	317
Wilhelmshaven – Oldenburg		60	173
Bremerhaven – Bremen		60	173
Berlin – Cottbus		120	346
Aachen – Krefeld – Duisburg – Dortmund		150	432
Karlsruhe – Offenburg – Konstanz		250	720
<i>7 Verlängerungen je 4 Zugpaare</i>			<u>2593</u>
Linienergänzungen			
Dortmund – Kassel – Erfurt		370	800
Berlin – Stralsund		250	540
<i>2 Ergänzungen je 3 Zugpaare</i>			<u>1340</u>
Summe Tausend Zugkm/Jahr			<u>19355</u>

Zur Erfüllung der Forderung des Gesetzentwurfs, nach der alle Oberzentren mindestens 6 Mal täglich in jeder Richtung im Fernverkehr bedient werden sollen, erscheinen nach diesem Liniensystem die Bestellung von 19,355 Millionen Zugkilometern pro Jahr notwendig.

Fernverkehr 2012



Abschätzung der notwendigen Hauhaltsmittel

Die derzeitigen durchschnittlichen Kosten eines Zugkilometers bei der DB AG lassen sich aus (2) abschätzen, wenn der Gesamtumsatz abzüglich Gewinn auf die Leistung in Zugkilometer bezogen wird: Das ergibt:

Für den Nahverkehr bei DB Regio etwa 12,30 Euro/Zugkm

Für den Fernverkehr der DB AG etwa 17,40 Euro/Zugkm.

Für den neu einzurichtenden InterRegio-Verkehr wird der Durchschnitt aus beiden Werten für die spezifischen Kosten je Zugkm angenommen, da

Service und Komfort mehr Aufwand erfordern als die Züge des Regionalverkehrs, kleinere Zugeinheiten, die Höchstgeschwindigkeit von nur 180 oder 200 km/h ohne Nutzung aufwendiger Neubaustrecken im Durchschnitt geringere Kosten je Zugkm verursachen als die Züge des jetzigen Fernverkehrs.

Daraus ergibt sich

ein Schätzwert für die zukünftigen IR-Züge von 14,85 Euro/Zugkm.

Die neuen Linien lassen unterschiedliche Erlöse erwarten und erfordern dementsprechend unterschiedliche Bestellerentgelte. Aus den Erfahrungen mit dem InterRegio-Netz lässt sich ableiten, dass

die nachfragestärkste Linie/Linienverlängerung eine Kostendeckung von 85%,

die nachfrageschwächste Linie/Linienverlängerung nur 67% Kostendeckung erreichen wird. Um aus der Gesamtleistung die Summe der Bestellerentgelte zu ermitteln, wird der Durchschnitt der Extremwerte gewählt: Er ergibt eine mittlere Kostendeckung von 76% mit einem zu erwartenden Defizit von

24% von 14,85 Euro/Zugkm, das sind (gerundet) 3,60 Euro/Zugkm.

Daraus resultiert als Summe der Bestellerentgelte

19,355 Mio.Zugkm x 3,60 Euro/Zugkm = 70 Mio. Euro/Jahr.

Auf diesem Netz dürfte die Durchschnittsgeschwindigkeit (einschließlich der Halte) des früheren InterRegio-Netzes ohne die Nutzung von Neubaustrecken erreichbar sein: Sie betrug 80 km/h. Sind die Züge täglich 14 Stunden im fahrplanmäßigen Einsatz und sind 10% der Züge als Reserve geplant so ergibt sich eine durchschnittliche Laufleistung je Zug von 368 Tausend km/Jahr.

Zu Abdeckung der 19,355 Mio.Zugkm/Jahr werden rechnerisch 53 Züge benötigt, de facto voraussichtlich nur 50, da Linienverlängerungen und -ergänzungen partiell mit vorhandenen Fahrzeugen abgedeckt werden können.

Zur Abschätzung der notwendigen Investitionskosten für diese Züge werden die Vergleichswerte von Nah- und Fernverkehrszügen, die aktuell hergestellt werden, herangezogen. Sie betragen bei den von der DB AG beschafften elektrischen Nahverkehrszügen 18 bis 23 T.Euro/Sitzplatz, bei Fernverkehrszügen 33 bis 47 T.Euro/Sitzplatz. Es wird hier für die InterRegio-Züge ein Wert von 30 T.Euro/Sitzplatz veranschlagt.

Mit 200 Sitzplätzen kostet ein Zug 6 Mio.Euro, für 50 Züge erscheint

ein Investitionsvolumen von 300 Mio.Euro notwendig.

Die Kosten für diese Investitionen sind in den genannten Zugkm-Werten und Leistungsentgelten enthalten, vorausgesetzt, die Bestellzeiträume decken sich mit den Abschreibungszeiten. Um eventuelle Differenzen abzudecken und um anderen Bahnen einen Einstieg in diesen Markt zu eröffnen, sollte erwogen werden, für einige Jahre jeweils 10% dieses Betrages als Investitionszuschüsse bereit zu stellen, das wäre

30 T.Euro/Jahr.

Integraler Taktfahrplan

Von Verkehrsexperten wird seit Jahren zunehmend ein „Integraler Taktfahrplan“ für den gesamten Fern- und Nahverkehr in der Bundesrepublik gefordert. Er ist gekennzeichnet durch Bahnknotenbahnhöfe, die aus allen Richtungen zu gleichen Zeiten von Fern- und Nahverkehrszügen erreicht werden. Damit werden Wartezeiten beim Umsteigen vermieden, kürzeste Reisezeiten ermöglicht und die Zuggarnituren bestmöglich genutzt. Ein solches Fahrplansystem ist bei üblichen Stundentakten nur effizient, wenn sich die gegenläufigen Fernzüge zu gleicher Zeit in den Bahnknoten treffen. Ein solches System hat die DB AG bislang nur bruchstückhaft geschaffen, die Schweizer Bahnen haben es weitgehend realisiert und damit hervorragende Erfolge erreicht:

Die Schweizer Bahnen erreichen im Vergleich zu den deutschen Bahnen zweifach höhere Werte am Modal-Split und benötigen mit 2,4 c/Personen-Tonnenkm nur ein Drittel der öffentlichen Zuschüsse Deutschlands je Leistungseinheit (4).

Der Gesetzentwurf eröffnet mit dem Auftrag eines „Schienenpersonenfernverkehrsplans“ die Möglichkeit, ein solches System vorzugeben. Es müsste dazu führen, dass Investitionen in das Netz vordringlich so eingesetzt werden, dass wichtige Orte integrale Knoten werden, indem dort alle Anschlüsse geschaffen werden. Dies hat die DB AG bislang weitgehend versäumt und sieht sich daher nicht in der Lage, ein solches Fahrplansystems durchgängig zu realisieren. Da die Bundesregierung maßgeblich die Investitionsmittel für das Netz leistet, liegt bei ihr die tatsächliche Verantwortung für einen möglichst effizienten Einsatz der öffentlichen Mittel: Der Gesetzentwurf schafft hier ein Werkzeug, um diese Verantwortung wahrnehmen zu können.

Konsequenzen für „mehr Verkehr auf der Schiene“

Das derzeitige Volumen der Bestellerentgelte, das der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, sollte beibehalten werden. Die neu bestellten IR-Zugleistungen werden mit Sicherheit zu einem hohen Anteil derzeit bestellte RE-Zugleistungen ersetzen können. Damit werden bei den Ländern Mittel frei zu Bestellung weiterer Nahverkehrsleistungen. Sie sind dringend notwendig, um Verkehre in Ballungsgebieten zu verdichten und um periphere Strecken in den Regionen besser zu bedienen oder überhaupt wieder zu bedienen. Damit kann erreicht werden, dass das Leistungsvolumen des Nahverkehrs in der jetzigen Größenordnung erhalten bleibt.

Dann können die Leistungen des neuen IR-Zugsystems zu einem substantziellen Zuwachs im Fernverkehr führen. Aus den Daten des früheren IR-Verkehrs lässt sich ableiten, dass im neuen System mit durchschnittlich 100 Fahrgästen über alle Züge und Linien gerechnet werden kann. Damit würde mit den 19,355 Mio Zugkm ein Mehrverkehr von rechnerisch 3,871 Mrd.Pkm generiert. Allerdings muss damit gerechnet werden, dass ein kleiner Teil aus jetzigen Fernzüge kommen wird: Beträgt dieser 10%, so bleiben **3,48 Mrd.Pkm/Jahr echter Zuwachs, entsprechend etwa 10% der heutigen Leistung des Fernverkehrs.**

Bei einer durchschnittlichen Reiseweite von 125 km (wie im früheren IR-System (5)), fahren im neuen System pro Jahr dann **27,8 Mio Personen/Jahr** und erhöhen die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr um **22,5%**. (Zum Vergleich: das frühere IR-System hatte im Jahr 1998 68 Mio.P.(5)).

Durchführung des Gesetzes

Die im Gesetz geforderte Erstellung eines Schienenpersonenfernverkehrsplans und die Bestellungen der Leistungen müssen qualifiziert ausgeschrieben und vergeben werden. Dies muss unter Aufsicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschehen, kann jedoch von beauftragten Instituten oder Verbänden durchgeführt werden, z.B. von der Bundesnetzagentur oder von der BAG, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V in Berlin.

Außerdem sollte geprüft werden, ob die Ausschreibung nicht so erfolgen kann, dass die Bieter einen frei zu vereinbarenden Trassenpreis anbieten und dass dann der DB Netz AG die Differenzen zu den Preisen des Trassenpreissystems erstattet werden. Die untere Grenze der Vergabe wäre dann der Trassenpreis 0. Damit könnte der Bund aus den Trassenpreislisten ohne weiteres die maximale Haushaltsbelastung vorab ermitteln. Bei entsprechender Bundesaufsicht und -kontrolle könnte dann auch die DB Netz AG die Ausschreibung vornehmen, vorausgesetzt, die Bundesregierung garantiert zuverlässig, dass keine Diskriminierung dritter Bewerber erfolgt.

Die Linien- und Fahrplanstruktur – so weit als möglich mit integriertem Taktfahrplan – muss von einem qualifizierten Planungsbüro entwickelt werden, mit dem Ziel, maximale Fahrgastpotenziale mit minimalen Bestellerentgelten zu gewinnen. Die hier dargestellte Linienstruktur ist nur ein Beispiel und ist nicht optimiert: Werden bessere Lösungen gefunden, die höhere Einnahmen versprechen, kann mit geringerem Bestellerentgelt und reduzierter Haushaltsbelastung gerechnet werden.

Das Gesetz eröffnet die Chance, für einen bundesweiten Taktfahrplan im Fernverkehr, der Grundlage für die Planungen des Nahverkehrs in den Ländern darstellen könnte. Damit erscheint es möglich, das Eisenbahnsystem der Bundesrepublik grundlegend zu verbessern und die Investitionen in die Infrastruktur in Zukunft so zu steuern, dass sie bestmöglichen Nutzen für alle Regionen schaffen.

Hinweis: Herr Prof. Bodack hat seine Ausführungen im Anschluss an die Anhörung durch ein Schreiben ergänzt, welches nach dem Protokoll nachrichtlich abgedruckt ist!

Anlage 2

Anlage 2



**Hochschule für Technik
und Wirtschaft Berlin**

University of Applied Sciences

HTW · FB 4 – Studiengang WIW· 10313 Berlin (Postanschrift)

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Sekretariat
- per email -

24.6.2009

**(Anhörung des Ausschusses am 1.7.09)
(Ihr Schreiben vom 09.06.2009)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich meine Stellungnahme zu der Anhörung am 1.7.09.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Prof. Dr. Christian Böttger

Fachbereich 4 - WIW
Industrial Marketing

Prof. Dr. Christian Böttger

Treskowallee 8
10318 Berlin
Raum VG 314

Telefon +49 30 5019-2444
Telefax +49 30 5019-2671

Christian.Boettger@htw-
berlin.de
www.htw-berlin.de

Zentrale:
Telefon +49 30 5019-0
Telefax +49 30 509 01 34

Verkehrsverbindungen:
U5 Tierpark,
Tram 27, 37, M17
Treskowallee/FHTW

Bankverbindung:
Postbank Berlin
BLZ 100 10010
Konto Nr. 433 331 03

Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Zu Artikel 1 des Gesetzentwurfes

Der Artikel 1 sieht ein neues Gesetz vor, das das bisherige BSchWAG ablösen soll. Das bestehende BSchWAG erwähnt zwar die Zulässigkeit, Ersatzinvestitionen zu finanzieren, trifft jedoch hierzu keine weiteren Regelungen.

Seit einigen Jahren wird der überwiegende Teil der Bundesmittel gemäß BSchWAG für Ersatzinvestitionen verwendet. Diese Praxis ist durch die „Leistungs- und Finanzvereinbarung“ (LuFV) festgeschrieben worden, die der Bund im Dezember 2008 mit der DB AG abgeschlossen hat.

Der vorliegende Gesetzentwurf ist vor der Verabschiedung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgelegt worden. Entsprechend kann er die Funktion, einen Rahmen für die abzuschliessende LuFV zu bieten, nicht erfüllen. Einige der Regelungen stehen im Widerspruch zu der jüngst abgeschlossenen LuFV und könnten frühestens bei Neuverhandlung der LuFV zu 2014 zu Zuge kommen.

Grundsätzlich sind einige der im Entwurf genannten Eckpunkte zu begrüßen. Hierzu zählen m.E. (Paragrafenangaben beziehen sich jeweils auf den Entwurf, den die Bundestagsfraktion der „Grünen“ eingebracht hat):

§ 3.5 Dynamisierung der Mittel

§ 4.1.6 Klagerecht der Länder

§ 6 Präzisere Vorgaben für den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht .

§ 7 Vorgaben für das Eisenbahnbundesamt zur Prüfung

§ 7 a Verbesserung der Regelungen zur Kapazitätssicherung

§ 8/9 Verschärfte Regeln bei Pflichtverletzung durch Mittelempfänger, Zweckbindung von Verfallenden Mitteln

§ 10 Sonderkündigungsrecht und Kündigungsmöglichkeit für Teilnetze, Übernahmeoption für Teilnetze durch Dritte

Zu Artikel 2 des Gesetzentwurfes

Der Artikel 2, gleichlautend in den Anträgen des Bundesrates und der Bundestagsfraktion der Bündnis 90/Die Grünen sieht die Schaffung eines neuen „Gesetzes zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs“ vor.

Grundsätzlich sind Überlegungen, wie der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland gefördert werden kann, zu begrüßen.

1. Marktsituation heute

Der SPFV in Deutschland unterliegt keiner besonderen Regulierung. Theoretisch kann jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei Trassen beantragen und Verkehre anbieten. Tatsächlich hat, mit Ausnahme von geringfügigen Nischenangeboten (Veolia, Arriva, GVG, ÖBB), bislang kein Betreiber den Markteintritt gewagt. Hierfür gibt es mehrere Ursachen:

- Es gibt starke Netzeffekte beim Vertrieb, d.h. der Aufbau eines eigenen Vertriebssystems oder die Integration in das bestehende Tarifierungssystem ist sehr aufwändig
- Es gibt starke Netzeffekte in der Kommunikation (z.B. Probleme beim Zugang zu elektronischen Fahrplansystemen)
- Das Anmeldeverfahren für Rahmentrassen in Deutschland ist so langwierig, dass es einen Marktzugang mit Neufahrzeugen aufgrund des wirtschaftlichen Risikos praktisch unmöglich macht
- Bei den wenigen Versuchen Privater, einen Marktzugang zu erreichen, hat die DB Fernverkehr AG in der Vergangenheit deutlich gemacht, dass sie ihr Monopol notfalls mit einem Preiskampf verteidigen wird

Verkehrlich ist seit einigen Jahren zu beobachten, dass sich die Grenzen zwischen Nah- und Fernverkehr verschieben. Inzwischen erreichen etliche Regionalverkehre Spitzengeschwindigkeiten bis zu 200 km/h, neue Fahrzeuge bringen auch im SPNV erheblichen Komfort. Entsprechend ergeben sich marktliche Überlagerungseffekte zwischen hochwertigem SPNV und den „unteren“ SPFV – Produkten.

Die DB AG betreibt das Fernverkehrsnetz eigenwirtschaftlich (einzelne Leistungen werden von Bundesländern bezuschusst). Sie ist auch nicht verpflichtet, Gewinne aus einem Marktsegment zur Quersubventionierung anderer Verkehre zu verwenden. Sie ist frei darin, Angebote zu streichen. Streichungen kommen insbesondere dort in Frage, wo sich Verkehre nicht rechnen. Allerdings bestand in den letzten Jahren für die DB AG in Einzelfällen auch ein Anreiz, eigenwirtschaftliche Produkte durch subventionierte SPNV-Leistungen zu ersetzen. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass auf kommunaler und Landesebene teilweise massiver Druck gegen die DB AG entsteht, wenn sie versucht, SPNV-Leistungen zu streichen.

Aufgrund der Entwicklungen wurde vor einigen Jahren die Marke „Interegio“ eingestellt (wobei die meisten Leistungen in IC umgewandelt wurden oder – mit zusätzlichen Bundesmitteln – von den Ländern bestellt wurden). In den letzten Jahren wurde auch das Intercity-Netz ausgedünnt. Da weitere Leistungskürzungen im IC-Netz in der Diskussion sind, ist öffentlich die Besorgnis entstanden, dass in der Folge etliche Oberzentren mit dem Entfall der Intercitys in den kommenden Jahren ihren Fernverkehrsanschluss verlieren könnten.

Vor dem Hintergrund, dass sich der DB als „integrierter Konzern“ versteht, der insgesamt kapitalmarktfähige Erlöse erreichen will, besteht gerade in der aktuellen Krise die Gefahr, dass die DB AG im SPNV Leistungen streicht, um große Einbußen in anderen Geschäften (z.B. internationale Logistik) zu kompensieren.

2. Anmerkungen zum Gesetzentwurf

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass der Bund verpflichtet wird, sicherzustellen, dass jährlich ca. 138 Mio. zkm an Verkehrsleistung angeboten werden und dass eine Anbindung aller Oberzentren in Deutschland mit mindestens sechs täglichen Zugpaaren im Fernverkehr sichergestellt wird. Zur Sicherstellung muss die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes ggf. Verkehrsdurchführungsverträge abschließen, die aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren sind.

In der jetzigen Form scheint der Gesetzentwurf wenig geeignet, um die – begrüßenswerten – verkehrspolitischen Ziele der Antragsteller zu erreichen.

Der Gesetzentwurf bietet keine Gewähr, dass tatsächlich verkehrlich sinnvolle Leistungen erbracht/gefördert werden

Die in dem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Abgrenzungen (138 Mio. zkm, 6 Zugpaare/tgl für alle Oberzentren) sind rein quantitativer Art. Bestehende, teilweise sehr hochwertige Angebote des Regionalverkehrs werden nicht berücksichtigt.

Der Gesetzentwurf ist ordnungspolitisch unklar

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass für Leistungen, die nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, über Verkehrsdurchführungsverträge Bundeszuschüsse gezahlt werden. Eine Pflicht zur Ausschreibung ist nicht vorgesehen. Damit besteht die Gefahr, dass sich die Monopolstrukturen im SPFV in Deutschland verfestigen

Der Gesetzentwurf bietet Anreize zum Missbrauch durch den Monopolisten

Erklärt die DB AG für eine bestimmte Leistung, diese aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr anbieten zu wollen, muss für diesen Abschnitt ein Verkehrsdurchführungsvertrag abgeschlossen werden. Je nach Abschnitt wird sich herausstellen, dass die freihändige Vergabe an die DB AG die einzig sinnvolle Lösung darstellt. Hinzu kommt, dass die DB Fernverkehr AG als Altbetreiber exklusiv über den Trassenzugang verfügt, so dass Wettbewerber selbst im Falle einer Ausschreibung nicht in der Lage wären, ohne Zustimmung der DB Fernverkehr AG ein Angebot abzugeben. Es ist davon auszugehen, dass die DB AG diese Regelungen schnell zu ihrem Vorteil ausnutzen würde.

Der Gesetzentwurf ignoriert die Probleme der Verzahnung des SPFV mit dem SPNV

Die Regelung, dass alle Oberzentren mit mindestens sechs täglichen Zugpaaren des SPFV anzubinden sind, wird in etlichen Fällen zu Koordinationsproblemen mit anderen Verkehren führen. Auf einzelnen Strecken dürfte es zu kaum lösbaren Trassenkonflikten kommen (z.B. bei 2 x 6 Zugpaaren aus den Oberzentren Kiel und Flensburg nach Hamburg im Engpass Elmshorn - Hamburg). Größer dürfte aber das Problem sein auf schwächeren Strecken, wo das Nachfragepotenzial des SPNV massiv leiden dürfte unter einem zusätzlichen SPFV – Angebot (z.B. Chemnitz – Leipzig, Cottbus – Berlin, Trier – Koblenz).

Die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Abgrenzung zwischen SPFV und SPNV ist problematisch

Die im § 2 des Gesetzentwurfes verwendete Abgrenzung von SPNV und SPFV (Mehrheit der Beförderungsfälle in einem Zug mit Gesamtreiseweite > 50 km und Gesamtreisedauer > 1 Std.) mag für verkehrsplanerische Zwecke und zur statistischen Auswertung hinreichend sein. Zur Feststellung der Erfüllung des Gewährleistungsauftrages scheint diese Abgrenzung nicht ausreichend präzise: Es ist davon auszugehen, dass ein Teil des Schnellen Regionalverkehrs nach dieser Definition dem Fernverkehr zuzurechnen wären (z.B. Ingolstadt – München, Fulda – Frankfurt, Berlin – Frankfurt/O). In der Folge wären langwierige Streitigkeiten zwischen Bund und Ländern um Abgrenzungen vorprogrammiert.

Fazit

In der jetzigen Form ist der Gesetzentwurf m.E. nicht zur Annahme zu empfehlen. Trotzdem halte ich es für eine wichtige Aufgabe, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Wettbewerb im SPFV zu fördern. Ansatzpunkte hierfür könnten sein

- Überarbeitung des Verfahrens zur Trassenanmeldung (insbes. Rahmenverträge)
- Schaffung eines Rechts- und Finanzrahmens für regionale Ausschreibungen von SPFV-Leistungen
- Umstellung des gesamten Fernverkehrs in Deutschland auf ein Lizenzierungsverfahren (bei gleichzeitiger Trassenzuweisung)



**Allianz
pro Schiene**

-Stellungnahme zur Ausschuss-Anhörung am 1. Juli 2009

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 1. Juli 2009 zu den Gesetzentwürfen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Bundesrates für ein Gesetz zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Vorbemerkung

Im Frühsommer 2008 haben der Bundesrat und die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zwei annähernd identische Gesetzentwürfe vorgelegt, die im Falle einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) Fragen der Infrastrukturqualität und des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr regeln sollten. Als Alternative zur vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung haben beide Gesetzentwürfe den Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG benannt.

Tatsächlich hat sich der Bund im Herbst 2008 entschlossen, bis auf weiteres auf eine Kapitalprivatisierung der DB AG zu verzichten. In Bezug auf die Infrastrukturqualität besteht darüber hinaus seit Jahresbeginn 2009 eine neue Sachlage. Der Bund hat mit der DB AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) über die Erhaltung der Schienenwege abgeschlossen. Die LuFV ist Anfang 2009 in Kraft getreten und hat eine Laufzeit von fünf Jahren. Für die Zeit nach der fünfjährigen Laufzeit ist eine Folgevereinbarung vorgesehen.

Unabhängig von möglichen weiteren Entscheidungen über eine Kapitalprivatisierung der DB AG vertritt die Allianz pro Schiene die Auffassung, dass das Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, unverändert richtig ist und weiterhin Leitlinie für die Verkehrs- und Umweltpolitik bleiben muss. Seit der Bahnreform sind im Hinblick auf dieses Ziel bereits beachtliche Erfolge erreicht worden: Im Güterverkehr ist die Schiene stark gewachsen und gewinnt seit einigen Jahren kontinuierlich Marktanteile zurück. Ebenfalls sehr positiv ist die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr: Noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Eisenbahn gefahren wie heute: Über 2,3 Milliarden Fahrgäste haben 2008 den Zug benutzt – gut 55 Prozent mehr als vor der Bahnreform.

Die Allianz pro Schiene ist der Auffassung, dass diese erfreuliche Entwicklung noch verstärkt werden kann, da das Potenzial für mehr Schienenverkehr in Deutschland noch bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Der Verkehrspolitik kommt bei der Hebung dieses Potenzials eine Schlüsselrolle zu.

Tatsächlich steht die Verkehrspolitik in Deutschland auch und gerade im Hinblick auf die Mobilität von Personen vor großen Herausforderungen: Die Politik muss den Menschen jetzt eine klare, langfristige Perspektive geben, wie Mobilität bezahlbar bleibt und umweltfreundlicher wird. Es führt kein Weg daran vorbei, die Abhängigkeit vom immer knapper werdenden Öl und die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. Schlüssel hierzu ist neben der Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs ein deutlicher Ausbau des Schienenverkehrs bzw. des öffentlichen Verkehrs insgesamt.

Für eine Verkehrspolitik mit langfristigen Perspektiven sind klare Ziele die Voraussetzung. Um diese Ziele zu definieren, hat die Allianz pro Schiene im April 2009 zusammen mit dem Verbraucherzentrale Bundesverband vorgeschlagen, einen verkehrsträgerübergreifenden Masterplan Personenverkehr zu entwickeln. Im Masterplan Personenverkehr sollten Verbraucher, Anbieter und Politik gemeinsam definieren, um wie viel Prozent der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden soll, und mit welchen Instrumenten dieses Ziel erreicht werden soll. Dazu gehören eine gesicherte Finanzierung und ein Zeitplan für die Umsetzung.

Die Allianz pro Schiene hält es für unerlässlich, dass zu Anfang eines solchen Prozesses die Festlegung der Ziele steht. Der bloße Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG kann die Festlegung



verkehrspolitischer Ziele nicht ersetzen. Darüber hinaus ist es erst vor dem Hintergrund klarer Ziele möglich, konkrete Instrumente zur Erreichung der Ziele auszuwählen.

I. Allianz pro Schiene-Bewertung im Einzelnen

Zu Art. 1 der Gesetzentwürfe (Bundesschienenwegegesetz – BSEAG)

Wesentlicher Inhalt des Art. 1 der Gesetzentwürfe ist die Neuregelung der Erhaltung der Schienenwege durch den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie der Ausbau der Schienenwege.

In Bezug auf die LuFV ist bereits oben ausgeführt, dass die LuFV Anfang 2009 in Kraft getreten ist. Die Allianz pro Schiene hat am 3. Dezember 2008 in einer öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages im Detail zum endverhandelten Entwurf der LuFV Stellung genommen und dabei bei einer Reihe von Punkten Ergänzungs- und Nachbesserungsbedarf angemeldet. Die Allianz pro Schiene tritt dafür ein, dass die entsprechenden Vorschläge spätestens in der Folge-LuFV berücksichtigt werden. Hierzu muss der Bund frühzeitig während der Vertragslaufzeit unter enger Einbeziehung der Verbände des Bahnsektors das Instrumentarium für eine Folge-LuFV weiterentwickeln.

Im Detail können die Vorschläge der Allianz pro Schiene zur Weiterentwicklung der LuFV der schriftlichen Stellungnahme vom 3. Dezember 2008 entnommen werden

(vgl. http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_08/081203_Stellungnahme_Allianz_pro_Schiene_zur_LuFV.pdf

sowie: http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_08/081203_ApS-Statement_zur_LuFV.pdf).

Im Hinblick auf den Ausbau der Schienenwege orientieren sich die Gesetzentwürfe am Status quo. Im Wesentlichen wollen die Gesetzentwürfe die Regelungen des bestehenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes übernehmen.

Die Allianz pro Schiene weist darauf hin, dass die Bundesmittel für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen schon seit Jahren weit hinter dem Bedarf zurückbleiben und zudem von Jahr zu Jahr in ihrer Höhe stark schwanken. Nötig für einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau des Schienennetzes sind stetige Investitionen des Bundes auf deutlich höherem Niveau als heute. Zusammen mit den 2,5 Mrd. € für die LuFV ergibt sich ein Gesamtbedarf von 5 Mrd. € jährlich.

Zu Art. 2 der Gesetzentwürfe (Bundesschienen-Personenfernverkehrsgesetz – BSPFVG)

Wesentlicher Inhalt des Art. 2 der Gesetzentwürfe ist die zukünftige Finanzierung von Schienenpersonenfernverkehrsangeboten durch den Bund.

Beide Gesetzentwürfe weisen auf den betriebswirtschaftlichen Druck hin, unter dem der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland steht, da seit der Bahnreform Angebote im Schienenpersonenfernverkehr von den Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich eigenwirtschaftlich erbracht werden.



Allianz pro Schiene -Stellungnahme zur Ausschuss-Anhörung am 1. Juli 2009

Auf der Instrumentenebene schlagen die Gesetzentwürfe vor, Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs, die nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, aus Mitteln des Bundes zu finanzieren und dazu zwischen dem Bund und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsdurchführungsverträge abzuschließen.

Ziele, die sich auf die Steigerung der Fahrgastnachfrage beziehen, erwähnen die vorliegenden Gesetzentwürfe jedoch nicht ausdrücklich. Konkret benannt werden dagegen quantitative Angebotsziele (Zahl der Zugkilometer im Schienenpersonenfernverkehr, Häufigkeit der Bedienung und einzubeziehende Orte) sowie fiskalische Ziele der Länder (Ausschluss von Haushaltsrisiken für die Länder). Weitere Ziele könnten ggf. zu einem späteren Zeitpunkt in einem neu aufzustellenden Schienenpersonenfernverkehrsplan formuliert werden.

Wie bereits oben ausgeführt, ist die Allianz pro Schiene der Auffassung, dass das Potenzial für mehr Schienenverkehr in Deutschland auch im Personenverkehr noch nicht ausgeschöpft ist. Entscheidend ist daher die Frage, wie die Potenziale für mehr Personenverkehr auf der Schiene erschlossen werden können. Es ist unstrittig, dass ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene die Voraussetzung für Erfolg bei den Fahrgästen ist. Die Allianz pro Schiene hält allerdings den sehr formalen Ansatz der Gesetzentwürfe, lediglich quantitative Angebotsziele im Schienenpersonenfernverkehr zu definieren und sich ohne weitere Zieldiskussion auf das Instrument Finanzierung des Schienenpersonenfernverkehrs durch den Bund festzulegen, für zu kurz gegriffen und nicht zielführend.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist es zwingend erforderlich, auch die Fahrgastperspektive einzubeziehen, wenn es darum geht, die Potenziale für mehr Personenverkehr auf der Schiene zu erschließen. So ist offenkundig auf der Strecke Dresden – Chemnitz – Nürnberg der Fahrgasterfolg des heutigen Angebotes mit Zügen des Nahverkehrs deutlich größer als der des früheren Fernverkehrsangebotes. Folgte man dem Ansatz der Gesetzentwürfe, müsste zwingend wieder eine (Teil-) Umwandlung in ein Fernverkehrsangebot erfolgen. Es ist nicht ersichtlich, wie hierdurch zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen werden sollen.

Aus Fahrgastsicht wird die Attraktivität eines Zugangebotes nicht ausschließlich vom Vorliegen einer bestimmten Angebotskategorie (Nahverkehr oder Fernverkehr) bestimmt. Weitere wichtige Parameter sind Gesamtreisezeit, Zugangsmöglichkeiten, Bedienungshäufigkeit, Serviceangebote, Höhe der Fahrpreise, Umsteigefreiheit sowie bei Umsteigeverbindungen die Verknüpfung mit anderen Angeboten (Vertaktung, durchgehende Reisekette).

Ein aus Fahrgastsicht attraktives Zugangebot muss diese verschiedenen Parameter in einer möglichst optimalen Weise verbinden. Der von der Allianz pro Schiene vorgeschlagene Prozess zur Erarbeitung eines Masterplans Personenverkehr kann den Rahmen dafür bieten, in dieser Beziehung konkrete Ziele und Umsetzungsstrategien zu definieren.

Die Allianz pro Schiene hält es außerdem für zwingend erforderlich, in die Diskussion auch die Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger untereinander einzubeziehen. Die vorliegenden Gesetzentwürfe weisen zu Recht darauf hin, dass der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland durch die Verpflichtung zur Eigenwirtschaftlichkeit unter erheblichem betriebswirtschaftlichem Druck steht. Dieser Druck hat bereits dazu geführt, dass einzelne Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs aufgegeben worden sind. Aus Sicht der Allianz pro Schiene sind Angebotsreduzierungen kein Beitrag zur Attraktivierung des Schienenverkehrs.

Dennoch stellt sich die Frage, ob das von den Gesetzentwürfen vorgeschlagene Instrument Finanzierung des Schienenpersonenfernverkehrs durch den Bund geeignet ist, derartigen Entwicklungen nachhaltig entgegenzuwirken. Die Allianz pro Schiene weist darauf hin, dass der betriebswirtschaftliche Druck auf Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs zu einem erheblichen Teil aus Wettbewerbsverzerrungen zugunsten konkurrierender Verkehrsträger resultiert. Zu nennen sind hier unter anderem:

 **Allianz pro Schiene** -Stellungnahme zur Ausschuss-Anhörung am 1. Juli 2009

- Fehlende Gleichstellung des weitgehend elektrisch betriebenen Schienenverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern beim Emissionshandel,
- Befreiung des Flugverkehrs von Mineralöl- und Ökosteuern,
- Mehrwertsteuer-Befreiung des grenzüberschreitenden Flugverkehrs,
- Fehlen einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fernlinienbusse, die vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eine erhebliche Konkurrenz zum Schienenpersonenfernverkehr darstellen.

Das von den Gesetzentwürfen vorgeschlagene Instrumentarium würde an diesen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenverkehrs nichts ändern.

Die von den Gesetzentwürfen vorgesehene Fall-zu-Fall-Entscheidung, ob und in welchem Umfang Fernverkehrsangebote wegen fehlender Eigenwirtschaftlichkeit aus Bundesmitteln zu finanzieren sind, dürfte zudem in der praktischen Umsetzung höchst problematisch sein. Es ist ein Dauerkonflikt zwischen den Beteiligten um den Finanzierungsbedarf zu befürchten. Im Ergebnis würde die Diskussion um die Ausgestaltung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr von Kontroversen um die Kassenlagen des Bundes und der Eisenbahnverkehrsunternehmen dominiert und nicht von den Interessen der Fahrgäste oder den Potenzialen für mehr Verkehr auf der Schiene.

II. Fazit

Die Allianz pro Schiene begrüßt, dass die Debatte um die vorliegenden Gesetzentwürfe dazu beiträgt, die verkehrs- und bahnpolitische Diskussion in Deutschland voranzutreiben. Die Allianz pro Schiene hält jedoch die Einbeziehung der Fahrgastperspektive und der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger untereinander sowie die konkrete Orientierung an den Potenzialen für mehr Verkehr auf der Schiene für erforderlich. Vor einer Festlegung auf die Anwendung bestimmter Instrumente ist zudem die Formulierung von Zielen für die Steigerung von Fahrgastzahlen und Marktanteil erforderlich. Den Rahmen hierfür kann ein Masterplan Personenverkehr bieten, den die Allianz pro Schiene zusammen mit dem Verbraucherzentrale Bundesverband vorgeschlagen hat.

Berlin, den 25. Juni 2009

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 18
10117 Berlin

E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de

www.allianz-pro-schiene.de



UNIVERSITÄT ROSTOCK

JURISTISCHE FAKULTÄT
Gerd Bucerius-Stiftungsprofessur
für Kommunikationsrecht

Prof. Dr. Hubertus Gersdorf

Richard-Wagner-Str. 7, 18055 Rostock

Privat: Alte Leipziger Straße 10, 10117 Berlin

Tel.: 0381 / 2036076

Fax: 0381 / 2036075

Privat: 030 / 20619661

Fax: 030 / 20619662

Mobil: 0172 / 4367399

E-Mail: hubertus.gersdorf@uni-rostock.de

DEUTSCHER BUNDESTAG
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Platz der Republik
11011 Berlin

Rostock/Berlin, 25. Juni 2009

Schriftliche Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung am 1. Juli 2009 in Berlin zu dem

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

BT-Drucksache 16/9797

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

und zu dem

Gesetzentwurf des Bundesrates

BT-Drs. 16/9903

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Die auf die Sicherstellung des Gewährleistungsauftrags des Bundes für den SPFV zielenden beiden Gesetzentwürfe sind zwar verfassungsrechtlich zulässig, jedoch durch Art. 87e Abs. 4 GG *nicht* geboten. Sie halten sich innerhalb des dem Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG zustehenden Gestaltungsspielraums. Der Bund ist jedoch – auch bei einer teilweisen Privatisierung des DB AG-Tochterunternehmens Mobility Logistics AG – nicht verpflichtet, ein entsprechendes SPFV-Sicherstellungsgesetz zu erlassen (sub I.).

In beiden Gesetzentwürfen wird verkannt, dass sich der Gemeinwohlaufrag des Bundes im Bereich der Verkehrsdienstleistungen nach Art. 87e Abs. 4 GG nicht generell auf den SPFV, sondern nur auf den SPFV der EVU *des Bundes* bezieht. Kraft Art. 87e Abs. 4 GG ist den EVU des Bundes die Aufgabe einer hinreichenden Versorgung im Bereich des SPFV

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 2

zugewiesen. Aufgrund dieser *verfassungsummittelbaren* Aufgabenzuweisung an die EVU des Bundes ist im Bereich des SPFV – im Gegensatz zum SPNV – für einen (Ausschreibungs-)Wettbewerb kein Raum. Das mit den Gesetzentwürfen intendierte Ziel der Förderung des Wettbewerbs im Bereich des SPFV wird ins Gegenteil verkehrt: Die (nahezu monopolistische) Marktstellung der DB Fernverkehr AG wird weiter gestärkt (sub II.).

Auch im Übrigen begegnen den Gesetzentwürfen erhebliche Bedenken. Einer möglichen Gefahr von Haushaltsrisiken für die Länder lässt sich auf diesem Wege nicht wirksam begegnen. Darüber hinaus könnten durch eine Implementierung des Bestellerprinzips im Bereich des SPFV (Negativ-)Anreize für die DB Fernverkehr AG gesetzt werden, ihre SPFV-Angebote zunächst zu reduzieren, um sich diese dann vom (Steuer-)Staat alimentieren zu lassen. Insgesamt sind die Gesetzentwürfe rechtspolitisch abzulehnen (sub III.).

Stattdessen sollten die Möglichkeiten der Förderung des Wettbewerbs im Bereich des SPFV sorgfältig geprüft werden. Die Regulierung allein des (vorgelagerten) Eisenbahninfrastrukturzugangsmarktes reicht zur Verwirklichung eines funktionsfähigen Wettbewerbs im SPFV nicht aus. Erforderlich ist eine Regulierung der (nachgelagerten) Eisenbahnverkehrsmärkte, also auch und insbesondere des SPFV-Marktes (sub IV.).

I. Keine Verpflichtung des Bundes zum Erlass eines SPFV-Sicherstellungsgesetzes nach Art. 87e Abs. 4 GG

Der – auf Drängen des Bundesrates in das Grundgesetz aufgenommene – Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Art. 87e Abs. 4 GG erstreckt sich zum einen auf den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der EIU des Bundes (Eisenbahninfrastrukturgewährleistungsauftrag) und zum anderen auf ein – hier in Rede stehendes – hinreichendes Verkehrsangebot der EVU des Bundes (Eisenbahnverkehrsgewährleistungsauftrag). Die Wahrnehmung des Gewährleistungsauftrages hat sich am „Wohl der Allgemeinheit“, insbesondere an den „Verkehrsbedürfnissen“ zu orientieren, das heißt an der nachweisbaren Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsdienstleistungen. Einigkeit besteht darin, dass die Gewährleistungsgarantie des Art. 87e Abs. 4 GG ihrem Leistungsumfang nach weniger weit reicht als der Aufgabengehalt des früheren Art. 87 Abs. 1 Satz 1 GG. Der Bund hat allein für eine Art Grundversorgung mit Eisenbahninfrastrukturangeboten und Eisenbahnverkehrsdienstleistungen Sorge zu tragen. Dieser reduzierte Gewährleistungsumfang spiegelt sich bereits im Wortlaut des Art. 87e Abs. 4 GG wider. Neben die „Verkehrsbedürfnisse“ können noch weitere, gegebenenfalls gegenläufige Gründe des Gemeinwohls treten („insbesondere“), die allesamt Berücksichtigung finden müssen. Auch aus der Formulierung „Rechnung getragen wird“ folgt, dass den „Verkehrsbedürfnissen“ kein strikter Vorrang vor gegenläufigen Belangen gebührt. Zu den gegenläufigen Interessen zählt auch das Wirtschaftlichkeitsprinzip eines angemessenen Ausgleichs zwischen der mit dem Mitteleinsatz verbundenen fiskalischen Belastung einerseits

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 3

und dem hiermit intendierten verkehrlichen Nutzen andererseits. Ob und in welchem Umfang die verkehrlichen Interessen durch konkurrierende Verkehrsträger (insbesondere PKW) angemessen befriedigt werden können, ist von erheblicher Bedeutung.

Der Gesetzgeber verfügt in Wahrnehmung seines ihm durch Art. 87e Abs. 4 Satz 2 GG („Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“) eröffneten Gestaltungsspielraums über eine erhebliche Einschätzungsprärogative. Da die Verfassung nur wenig konturierte Vorgaben („... insbesondere ... Rechnung tragen“) aufstellt und kein konkretes Niveau der Grundversorgung vorgibt, ist es in erster Linie Aufgabe des Gesetzgebers, den von Verfassung wegen zu garantierenden Leistungsumfang im Eisenbahnsektor zu bestimmen.

Der Bund ist – auch bei einer teilweisen Privatisierung des DB AG-Tochterunternehmens Mobility Logistics AG – nicht verpflichtet, ein entsprechendes SPFV-Sicherstellungsgesetz zu erlassen. Denn mit § 15 AEG steht bereits ein Instrumentarium zur Verfügung, um im Fall einer Unterschreitung des durch Art. 87e Abs. 4 GG geforderten Leistungsniveaus für eine Grundversorgung im Bereich des SPFV Sorge tragen zu können. Selbst wenn die DB AG ihr Fernverkehrsangebot, insbesondere in den Randlagen Deutschlands, in den zurückliegenden Jahren deutlich reduziert haben sollte, ist der Bund sub specie des Art. 87e Abs. 4 GG nicht zum Einschreiten verpflichtet. Der SPFV ist ein durch Variabilität und Flexibilität gekennzeichneter Bereich. Verkehrsströme sind nicht statisch, sondern unterliegen stetigem Wandel. Art. 87e Abs. 4 GG begründet keinen Bestandsschutz für einzelne Verkehrsangebote. Erst recht ist der Bund nicht verpflichtet, SPFV-Leistungen in einem Umfang sicherzustellen, welcher den im Jahr 2007 erbrachten Zugkilometerleistungen in der Bundesrepublik entspricht. Der in § 3 BSPFVG-E vorgesehene Mindestumfang des SPFV geht (deutlich) über das vom Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG zu gewährleistende Grundversorgungsniveau hinaus. In Wahrnehmung seines ihm nach Art. 87e Abs. 4 GG eingeräumten Gestaltungsspielraums kann der Bund zwar ein solches Leistungsniveau festschreiben und im Fall der Unterschreitung die zur Erbringung der SPFV-Leistungen erforderlichen Mittel bereitstellen. Er ist hierzu jedoch nach Art. 87e Abs. 4 GG nicht verpflichtet, der lediglich eine (Minimal-)Grundversorgung im Bereich des SPFV sicherzustellen sucht.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG in den letzten Jahren (stetig) gewachsen und nicht gesunken ist. Im Zeitraum von 2004 bis 2008 ist die Fernverkehrsleistung der DB AG-Tochter von 32,3 auf 35,5 Milliarden Personenkilometer gestiegen (DB AG, Wettbewerbsbericht 2009, S. 13). Auch ist nicht zu befürchten, dass wichtige Großstädte und Oberzentren insgesamt vom SPV abgeschnitten werden. Selbst wenn einzelne Großstädte und Oberzentren vom SPFV entkoppelt würden, bleibt die verkehrliche Anbindung dieser Orte durch den SPNV gewährleistet. Der Bund kann im Rahmen seines ihm durch Art. 87e Abs. 4 GG eröffneten Gestaltungsspielraums diesen Aspekt berücksichtigen. Er ist nicht verpflichtet, die Anbindung sämtlicher Großstädte und aller bisherigen Oberzen-

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 4

tren an den SPFV sicherzustellen, solange und soweit diese Orte durch den SPNV versorgt sind. Sofern sich die Versorgung bestimmter Großstädte mit SPFV-Leistungen unter verkehrlichen Gesichtspunkten als unverzichtbar erweisen sollte, bestünde in jedem Fall die Möglichkeit der Gegensteuerung auf der Grundlage des § 15 AEG. Schließlich darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Nah- und Fernverkehrsangebote der DB AG in einem engen, funktionalen Zusammenhang stehen. Die Verbundvorteile (positive Netzwerkeffekte) der DB AG im Verhältnis zu ihren Wettbewerbern ergeben sich aus dem Netzwerk unterschiedlicher, miteinander vernetzter Nah- und Fernverkehrsleistungen. Selbst für sich genommen defizitäre SPFV-Leistungen können gesamtkalkulatorisch wirtschaftlich sinnvoll sein. Eine Reduzierung einzelner Verkehrsleistungen mindert diesen positiven Netzwerkeffekt. Deshalb steht nicht zu erwarten, dass die DB AG ihr SPFV-Angebot großflächig ausdünnert. Sie sägte damit zugleich an den Ast, auf dem sie sitzt: auf dem ihre (Verbund-)Vorteile ruhen.

II. Verfassungsunmittelbare Zuweisung der Erfüllung der SPFV-Grundversorgungsaufgabe an die EVU des Bundes

Beide Gesetzentwürfe beruhen auf der Annahme, dass die Erfüllung der dem Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG obliegenden Grundversorgungsaufgabe im Bereich des SPFV nicht auf die EVU des Bundes beschränkt sei, sondern auch den Wettbewerbern übertragen werden könne. In Parallele zum SPNV soll damit auch im SPFV Wettbewerb ermöglicht werden (vgl. die Begründung zu § 1 BSPFVG-E in BT-Drs. 16/9903, S. 26, und BT-Drs. 16/9797, S. 22). Hierbei wird jedoch übersehen, dass der – ordnungspolitisch wünschenswerte – Wettbewerb durch eine Implementierung des Bestellerprinzips im SPFV nicht gefördert werden kann. Denn nach Art. 87e Abs. 4 GG ist es allein Sache der EVU des Bundes, die dem Bund nach dieser Verfassungsbestimmung obliegende Grundversorgungsaufgabe im Bereich des SPFV zu erbringen. Bereits der Wortlaut („bei deren“) verdeutlicht, dass sich der Gemeinwohl-auftrag des Bundes im Bereich der Verkehrsdienstleistungen nach Art. 87e Abs. 4 GG nicht generell auf den SPFV, sondern nur auf den SPFV der EVU *des Bundes* bezieht. Der systematische Zusammenhang mit der (Parallel-)Vorschrift des Art. 87f Abs. 1 GG, der eine Erfüllung des dem Bund obliegenden Grundversorgungsauftrages im Bereich des Postwesens und der Telekommunikation nicht nur durch die DPAG bzw. DTAG, sondern auch durch deren Wettbewerbern ermöglicht, bekräftigt dieses Auslegungsergebnis. Kraft Art. 87e Abs. 4 GG ist den EVU des Bundes die Aufgabe einer hinreichenden Versorgung im Bereich des SPFV zugewiesen. Aufgrund dieser *verfassungsunmittelbaren* Aufgabenzuweisung an die EVU des Bundes ist im SPFV – im Gegensatz zum SPNV – für einen (Ausschreibungs-)Wettbewerb kein Raum.

Ungeachtet dieser verfassungsrechtlichen Vorgaben dürften die Wettbewerber in einem (Ausschreibungs-)Wettbewerb um SPFV-Aufträge regelmäßig kaum Chancen haben, weil die

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 5

DB Fernverkehr AG aufgrund ihrer erheblichen Verbundvorteile im SPFV über ungleich bessere Ausgangsbedingungen verfügt. Erst wenn durch Regulierung diesen strukturellen Markteintrittsbarrieren begegnet wird, ist ein (Ausschreibungs-)Wettbewerb im SPFV sinnvoll (sub IV.). So aber wird das mit den Gesetzentwürfen intendierte Ziel der Förderung des Wettbewerbs im Bereich des SPFV ins Gegenteil verkehrt: Bereits heute verfügt die DB Fernverkehr AG im Bereich des SPFV über einen Marktanteil von über 99%. Diese nahezu monopolistische Marktstellung der DB Fernverkehr AG würde durch die Implementierung des Bestellerprinzips im SPFV weiter gestärkt und nicht – wie ordnungspolitisch angezeigt – abgebaut.

Das – im Verhältnis zum nationalen (Verfassungs-)Recht vorrangige – Unionsrecht bleibt durch die verfassungsunmittelbare Aufgabenzuweisung an die EVU des Bundes unberührt. Insbesondere verstößt Art. 87e Abs. 4 GG nicht gegen die Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die am 3. Dezember 2009 in Kraft treten wird (Art. 12 Verordnung [EG] Nr. 1370/2007). Denn das nach Art. 5 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verankerte Prinzip, wonach öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden müssen, findet aufgrund der ausdrücklichen Bereichsausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr – mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen – keine Anwendung. Art. 5 Abs. 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht daher die von Art. 87e Abs. 4 GG geforderte Direktvergabe von SPFV-Grundversorgungsaufträgen an EVU des Bundes.

III. Weitere (rechtspolitische) Bedenken

Neben den mit der Direktvergabe von SPFV-Grundversorgungsaufträgen an EVU des Bundes verbundenen wettbewerberschwerenden Wirkungen begegnen den Gesetzentwürfen weitere (rechtspolitische) Bedenken.

1. Durch eine Implementierung des Bestellerprinzips im Bereich des SPFV könnten für die DB Fernverkehr AG (Negativ-)Anreize entstehen, ihre SPFV-Angebote zunächst zu reduzieren, um sich diese anschließend vom (Steuer-)Staat alimentieren zu lassen. Mit Recht weist die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen darauf hin, dass die DB Fernverkehr AG von dem Druck einer wirtschaftlichen Unternehmensführung befreit würde, wenn das staatliche Gemeinwesen im Fall einer (vermeintlichen) Unrentabilität bestimmter SPFV-Verbindungen subsidiär einspränge und das entsprechende Projekt finanzierte (BT-Drs. 16/9903, S. 30). Die (auch) von der DB Fernverkehr AG einzufordernden Einsparungs- und Effizienzsteigerungspotenziale lassen sich dann nicht ausschöpfen, wenn das Unternehmen

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 6

darauf vertrauen kann, dass notfalls der Bund die erforderlichen Mittel für den SPFV bereitstellt.

Die Gefahr von (Negativ-)Anreizen ist mit Blick auf die nahezu monopolistische Stellung der DB Fernverkehr AG im Bereich des SPFV in besonderer Weise virulent. Denn im SPFV liefe die DB Fernverkehr AG kaum Gefahr, dass Wettbewerber in den Markt eintreten, wenn das Unternehmen bestimmte SPFV-Angebote einstellte. Auch müsste die DB Fernverkehr AG nicht damit rechnen, dass entsprechende staatlich alimentierte SPFV-Aufträge an Wettbewerber vergeben werden, weil die Erfüllung des dem Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG obliegenden SPFV-Grundversorgungsauftrages – wie gezeigt – allein Sache der EVU des Bundes ist. Im Übrigen wären den Wettbewerbern in einem (Ausschreibungs-)Wettbewerb um SPFV-Aufträge regelmäßig kaum Chancen einzuräumen, weil die DB Fernverkehr AG aufgrund ihrer nahezu monopolistischen Stellung und insbesondere aufgrund ihrer erheblichen Verbundvorteile im SPFV über ungleich bessere Ausgangsbedingungen verfügt. Vor diesem Hintergrund stünde bei einer Implementierung des Bestellerprinzips im Bereich des SPFV zu erwarten, dass die DB Fernverkehr AG – wenigstens im Zweifelsfall – einzelne SPFV-Angebote reduziert, um auf diese Weise in den Genuss staatlich alimentierter SPFV-Aufträge zu gelangen. Solche Negativanreize dienen weder der Entlastung des (Steuer-)Staates noch dem Gemeinwohl.

2. Die Gesetzentwürfe werden u.a. damit begründet, dass sich die Länder gezwungen sehen könnten, die im Zuge einer (weiteren) Ausdünnung des SPFV-Angebots entstehenden Versorgungslücken durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen im SPNV auszugleichen. Die Gesetzentwürfe sollen der Gefahr von Haushaltsrisiken für die Länder begegnen (BT-Drs. 16/9903, S. 26, und BT-Drs. 16/9797, S. 21 f.). Diese Argumentation übersieht, dass das Grundgesetz keinen bestimmten Betrag vorsieht, der den Ländern nach Art. 106a GG in Verbindung mit dem RegG zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung zu stellen ist. Selbst wenn der Bund zur Finanzierung des SPFV Mittel bereitstellen müsste, wäre er nicht daran gehindert, diese Belastung durch entsprechende Kürzung der Regionalisierungsmittel teilweise oder zur Gänze auszugleichen.

3. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass knappe öffentliche Mittel dort eingesetzt werden sollten, wo sie am dringendsten benötigt werden. Bereits heute steht fest, dass die bisherige Eisenbahninfrastruktur das zu erwartende erhebliche Mengenwachstum nicht zu bewältigen vermag. Staatliche Mittel sollten daher zur Lösung der stetig steigenden Kapazitätsprobleme, also zum Zwecke der Erhaltung und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur, eingesetzt werden und nicht zur Alimentierung des SPFV.

IV. Förderung eines funktionsfähigen Wettbewerbs im Bereich des SPFV durch hoheitliche Regulierung

Auch über 15 Jahre nach der vollständigen Liberalisierung der Eisenbahnverkehrsmärkte in Deutschland verfügt die DB AG im Bereich des SPFV über eine nahezu monopolartige Stellung. Der Marktanteil der Wettbewerber liegt bei unter 1%. Mehrere Markteintrittsversuche von Wettbewerbern in diesem Feld blieben erfolglos. Der Grund hierfür liegt in den strukturellen Markteintrittsbarrieren. Zu nennen sind die – im Vergleich zum SGV und zum SPNV ungleich höheren – Kapitalkosten für das Rollmaterial, die Investitionserfordernisse für den Aufbau von Kundeninformations- und Vertriebssystemen und vor allem die auf vertakteten SPFV- und SPNV-Angeboten beruhenden Verbundvorteile der DB AG. Dementsprechend nimmt es kein Wunder, dass die DB AG im Vergleich zu ihren Wettbewerbern über eine etwa dreimal so hohe Auslastung ihrer SPFV-Züge verfügt. Nach Angaben der BNetzA beförderte die DB AG im Jahr 2006 im Mittel 226 Fahrgäste pro Zug, während die Wettbewerber nur eine Auslastung von 76 Fahrgästen pro Zug erreichten (BNetzA, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2007, S. 13).

Eine erste ökonomische Analyse hat ergeben, dass Markteintritte bei einigen der längeren innerdeutschen sowie internationalen Verbindungen insbesondere im „Billig-Segment“ durchaus realistisch sind. Insbesondere sind Markteintritte bei IC-Verbindungen wegen des im Vergleich zu ICE-Zügen etwa nur halb so hohen Kapitalaufwands möglich (vgl. im Einzelnen ESMT, Analyzing the Perspectives for Intramodal Competition in the Railway Industry – the Case of Long-Distance Passenger Transport, Dezember 2008, S. 62 ff.).

Ohne regulatorische Rahmenbedingungen lassen sich die nahezu monopolistischen Marktverhältnisse im SPFV kaum abbauen. Die Regulierung allein des (vorgelagerten) Eisenbahninfrastrukturzugangsmarktes reicht zur Verwirklichung eines funktionsfähigen Wettbewerbs im SPFV nicht aus. Erforderlich ist eine Regulierung der (nachgelagerten) Eisenbahnverkehrsmärkte, also auch und insbesondere des SPFV-Marktes. Nur wenn durch Regulierung die strukturellen Markteintrittsschranken für die Wettbewerber reduziert werden, kann ein funktionsfähiger Wettbewerb im Bereich des SPFV entstehen.

Es sollte sorgfältig untersucht werden, ob sich die strukturellen Zugangshürden der Wettbewerber durch Regulierung beseitigen oder zumindest mindern lassen. Hierbei lassen sich die in anderen Netzwirtschaften (insbesondere im Bereich der Telekommunikation) gewonnenen Erkenntnisse heranziehen. Im Telekommunikationsrecht bedient man sich zum Zwecke der Förderung des Wettbewerbs u.a. des Regulierungsinstruments „Wiederverkauf“ („Reseller“-Angebote), das es den Wettbewerbern ermöglicht, Anschlüsse der DTAG im eigenen Namen zu vermarkten. Der „Wiederverkauf“ hat sich insbesondere in der Startphase der Öffnung der Telekommunikationsmärkte als unverzichtbares Regulierungsinstrument zur Entfaltung des Wettbewerbs erwiesen. Auch heute wird der „Wiederverkauf“ im Telekommunikationsmarkt

Prof. Dr. H. Gersdorf: Schriftliche Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen BT-Drs. 16/9797 und 16/9903 8

als wichtige wettbewerbsfördernde und -stabilisierende Regulierungsform angesehen, wenngleich er wegen des seit geraumer Zeit zum Einsatz kommenden funktional vergleichbaren Regulierungsinstruments „Bitstrom-Zugang“ an Bedeutung verliert.

Die im Eisenbahnsektor auf den Verbundvorteilen der DB AG beruhenden strukturellen Markteintrittsschwellen für die Wettbewerber ließen sich reduzieren, wenn man auch in diesem Sektor einen „Wiederverkauf“ von Transportsegmenten der DB AG durch die Wettbewerber regulatorisch zuließe. Hierbei wären unterschiedliche Formen des „Wiederverkaufs“ denkbar. Naheliegend erschiene, die Möglichkeit des „Wiederverkaufs“ an die Bedingung zu knüpfen, dass der Wettbewerber – neben dem „Wiederverkaufsprodukt“ – *eigene* Transportleistungen anbietet. Selbstverständlich bedürften die für den Wiederverkauf anfallenden Entgelte einer Regulierung.

M.E. sollte in diese Richtung konzeptionell weitergedacht werden. Eines dürfte hinreichend verlässlich prognostizierbar sein: Wenn sich die Regulierung weiterhin allein auf den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur beschränkt und die Eisenbahnverkehrsmärkte ausspart, wird ein funktionsfähiger Wettbewerb – wenigstens – im SPFV kaum entstehen können. Auch und gerade in diesem Bereich ist durch Regulierung dafür zu sorgen, dass zwischen der DB AG und den Wettbewerbern möglichst gleiche Ausgangsbedingungen bestehen. Hiervon kann aufgrund der strukturellen Marktzugangsbarrieren für die Wettbewerber jedoch nicht die Rede sein. Ebenso wie in anderen privatisierten Netzwirtschaften ist es (Kern-)Aufgabe des Staates, durch Regulierung die Markteintrittsschranken der Wettbewerber abzubauen und für möglichst gleiche Ausgangsbedingungen zu sorgen.



(Prof. Dr. Hubertus Gersdorf)



Stellungnahme
Öffentliche Anhörung Verkehrsausschuss des Bundestags
1. Juli 2009

Gesetzentwurf BT Drucksache 16/9767
und Gesetzentwurf Bundesrat BT Drucksache 16/9903

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und
Fernverkehrsangebot

Hans Leister
Mitglied der Initiative Deutschland-Takt
Geschäftsführer Keolis Deutschland GmbH & Co. KG
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

Die vorliegenden Gesetzentwürfe bringen deutlich zum Ausdruck, dass in zwei wesentlichen Bereichen des Schienenverkehrs für den Bund Handlungsbedarf besteht: Bei der Gestaltung der Infrastruktur und bei der Sicherung und dem Ausbau eines für ein Land wie Deutschland angemessenen Angebots im Fernverkehr.

Die Gesetzentwürfe gründen auf dem Diskussionsstand Mitte 2008 und dem damals vermeintlich unmittelbar bevorstehenden Projekt der Teilkapitalprivatisierung der bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, sind damit in vielen Details überholt und haben in dieser Ausprägung ohnehin wohl keine Chance mehr auf Realisierung in dieser Legislaturperiode. Gleichwohl bietet die Diskussion über diese Gesetzentwürfe eine hervorragende Möglichkeit, die beiden Problempunkte Schieneninfrastruktur und Fernverkehrsangebot zu diskutieren und vor allem miteinander zu verknüpfen.

Die Initiative Deutschland-Takt hat sich als Zusammenschluss von Fahrgast- und Umweltverbänden, Verkehrsunternehmen, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV und unabhängiger Fachleute formiert, um die Idee eines landesweit integrierten Angebots im Schienenpersonenverkehr in die Fachdiskussion zu bringen. Vertaktung und Verzahnung aller Verkehrsangebote im öffentlichen Personenverkehr sind dabei wahrlich keine Erfindung unserer Initiative, sondern werden überall gefordert.

Der schriftlichen Stellungnahme angefügt ist das Papier, das die Ziele unserer Initiative formuliert.

Kernbotschaft unserer Initiative ist es vor allem, dass ein optimiertes Konzept im öffentlichen Verkehr einer langfristigen Festlegung der Fahrplankonzepte vom Fernverkehr bis zum regionalen Busverkehr bedarf, um anschließend den Infrastrukturausbau zielgerichtet auf den fahrplantechnisch benötigten Bedarf durchzuführen. Insofern verbinden wir die beiden Problemfelder, die in den Gesetzentwürfen thematisiert werden, nämlich Infrastruktur und Fernverkehrsangebot, in anderer Form als bisher. Oder anders gesagt: „Erst denken dann bauen“ muss als Grundprinzip für den Ausbau der Bundesschienenwege eingeführt werden, indem erst der Fahrplan, dann das Infrastruktur-Ausbauziel festgelegt wird.

Dass bis heute der Bund die Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonenfernverkehr immer noch nur auf pauschalen Bedarfsangaben und Zugzahlen pro Tag ausrichtet, statt auf einen minutengenauen Fahrplan, ist ein Vorgehen, das absolut nicht mehr dem Stand der Technik entspricht.

Gegenbeispiel sind Länder wie Frankreich, in denen allen neuen Schieneninfrastrukturprojekten mittlerweile nach niederländischem oder Schweizer Vorbild minutengenaue Taktfahrpläne und genau festgelegte Trassenzahlen für den Güterverkehr je Stunde hinterlegt sind. Nur so können die hohen Investitionssummen, die für die dringend benötigte bessere Schienenverkehrsinfrastruktur ausgegeben werden sollen, auch wirklich effizient und sinnvoll ausgeben.

Beide Gesetzentwürfe bringen in der Begründung zum Ausdruck, dass laut Grundgesetz Artikel 87e Absatz 4 der Bund sehr wohl verpflichtet ist, für ein angemessenes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr Sorge zu tragen. Das in diesem Grundgesetzartikel genannte Bundesgesetz wurde bisher nicht vorgelegt. Dies sollte dringend nachgeholt werden.

Die künftigen Anforderungen an den Schienenverkehr werden steigen. Wenn Klimaschutzziele für den Verkehr im Rahmen eines vorgeschlagenen „Masterplan Personenverkehr“ formuliert werden, dann wird damit ein deutlich höheres Marktanteilsziel für den Schienenpersonenverkehr einschließlich des Fernverkehrs verbunden sein, anders ist eine Reduktion klimawirksamer Gase im Verkehr nicht möglich.

Man kann einen höheren Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs erreichen durch restriktive Maßnahmen für andere, weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das wird auf erheblichen Widerstand stoßen. Oder man kann ihn erreichen durch einen durchgängig attraktiven und optimierten Schienenverkehr, und das genau ist die Zielsetzung der Initiative Deutschland-Takt, und das sollte auch die Zielsetzung des Masterplans Personenverkehr und der künftigen Verkehrspolitik des Bundes sein.

Bisher weist der Bund eine Verantwortung für die Gestaltung des SPFV von sich. Die Länder haben sich vor der Bahnreform teilweise auch dagegen gewehrt, die Aufgabe SPNV übertragen zu bekommen. Sie haben in den Folgejahren die Erfahrung gemacht, dass man durch attraktive Konzepte, vor allem auch durch integrale Taktverkehre, deutlich mehr Fahrgäste gewinnen kann, und sich mit dieser Aufgabe angefreundet und schätzen sie längst als wichtige Gestaltungsaufgabe. Diesem Erfolgsrezept sollte sich der Bund jetzt nicht umgekehrt komplett verschließen, wenn es um seine Aufgabe Schienenpersonenfernverkehr geht. Auch für den Bund kann die Gestaltung des Fernverkehrs zur Erfolgsgeschichte werden.

Uns wird gelegentlich vorgehalten, wir würden eine Re-Verstaatlichung einer angeblich privatwirtschaftlich organisierten Aufgabe propagieren. Angesichts der hohen Investitionsausgaben des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr ist die Behauptung, dieser Bereich sei eine reine unternehmerische Aufgabe, wenig überzeugend. Der Bund ist Hauptsponsor des Fernverkehrs über die Infrastrukturfinanzierung durch Investitionsmittel und LuFV, nimmt aber überhaupt keinen Einfluss auf das gefahrene Betriebsprogramm im SPFV.

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, dass direkter Wettbewerb verschiedener Zugbetreiber im SPFV die Lösung für alle Probleme sein könnte. Die Kundenerwartung geht nun aber eindeutig weniger dahin, die Auswahl zwischen mehreren Anbietern zwischen A und B zu haben, sondern vielmehr dahin, ein integriertes und abgestimmtes System mit guten Übergangsmöglichkeiten von Zug zu Zug und vom Zug zum Bus zu haben. Deshalb haben die Nationen, die klar nur jeweils einen Betreiber je Linie oder Netz bevorzugen, aber ein gut integriertes und vertaktetes Netz bieten, den größten Markterfolg für den öffentlichen Verkehr errungen. Auch hier ist wieder die Schweiz als positives Beispiel zu nennen.



Wenn man Wettbewerb nicht gänzlich ausschließen will, ist Wettbewerb um den Markt und nicht Wettbewerb im Markt das Mittel der Wahl. Die Erfolgsgeschichte des SPNV, die auch durch den Wettbewerb bzw. den drohenden Wettbewerb maßgeblich befördert wurde, ist hier das beste Beispiel.

Neben dem Fahrplan ist auch der Tarif ein wesentliches Element, das die Attraktivität eines integrierten Angebots im Schienenpersonenverkehr ausmacht. Auch hier besteht dringender Handlungsbedarf. Auch wenn man das Thema Tarif mehr bei der unternehmerischen Ebene der Verkehrsunternehmen sieht, so muss doch ein künftiges Bundesgesetz zum Angebot im Schienenpersonenfernverkehr hier die Richtung vorgeben: Ein Deutschland-Tarif als Ergänzung und wesentliche Voraussetzung, dass ein Deutschland-Takt zu nachhaltiger mehr Verkehr auf der Schiene führen kann.

Auch dazu gibt es Vorbilder aus den Ländern: In Schleswig-Holstein gibt es seit 2002 einen landesweiten Tarif und in NRW hat die Landesregierung in den letzten Jahren einen „NRW-Tarif“ als übergreifenden Tarif zur Integration einer ganzen Anzahl von Verbundtarifen und dem DB-Tarif geschaffen und damit den Zugang zum System für die Fahrgäste wesentlich einfacher gestaltet. Die Fahrgäste haben diesen Schritt sehr begrüßt und nutzen den neuen durchgängigen Tarif mit Begeisterung.

Zusammenfassend unterstützt die Initiative Deutschland-Takt die Intention der beiden Gesetzentwürfe, Infrastruktur und Fernverkehrsangebot im Schienenverkehr klarer als bisher von Seiten des Bundes zu regeln. Allerdings müssen die beiden Themen über das Ziel eines integralen Taktfahrplans für Deutschland als Infrastrukturausbauziel miteinander verknüpft und durch die Zielvorgabe eines übergreifenden Tarifs ergänzt werden.

Im Übrigen wird auf den Anhang sowie auf unsere Homepage www.deutschland-takt.de verwiesen.

Anhang: Ziele der Initiative Deutschland-Takt

Anhang



Mehr Verkehr auf der Schiene – daran arbeitet die bundesdeutsche Verkehrspolitik seit der Bahnreform. Und das durchaus mit Erfolg: Im Güterverkehr gewinnt die Schiene seit einigen Jahren kontinuierlich Marktanteile zurück und noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Eisenbahn gefahren wie heute: Über 2,3 Milliarden Fahrgäste haben 2008 den Zug benutzt – gut 55 Prozent mehr als vor der Bahnreform.

Aber ist mit diesen ersten Erfolgen das Potenzial des Schienenverkehrs in Deutschland schon ausgeschöpft? Wir, die Initiative Deutschland-Takt, meinen nein! Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat deutlich gezeigt: Die Menschen fahren häufiger mit dem Zug – wenn das Angebot stimmt. Die Politik muss die Weichen dafür jetzt richtig stellen. Und zwar mit einer weit vorausschauenden Infrastrukturpolitik, die die netzweite Fahrplanoptimierung in den Mittelpunkt stellt und nicht Punkt zu Punkt-Bauvorhaben isoliert betrachtet. Der Schlüssel dazu heißt Deutschland-Takt.

Was ist der Deutschland-Takt?

Pünktlich, häufig und zügig – das sind die Anforderungen, die Fahrgäste an zeitgemäßen Schienenverkehr stellen. Der Deutschland-Takt ist das Projekt, das die Grundlagen dafür schaffen will, um diese Kundenanforderungen in Deutschland flächendeckend und auf hohem Niveau erfüllen zu können.

Ziel des Deutschland-Taktes ist, das Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu „vertakten“, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote der verschiedenen Anbieter im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Ebenso wichtig ist, dass Planung und Ausbau des Schienennetzes entsprechend angepasst werden.

Was ist ein integraler Taktfahrplan?

Ein integraler Taktfahrplan hat zwei wesentliche Merkmale: Regelmäßigkeit und optimale Verknüpfung.

Bei einem integralen Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Zeitabständen, z.B. im Stunden- oder im Halbstundentakt. Zugleich sind die Züge so verknüpft, dass alle Züge – unabhängig von der Fahrtrichtung – an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. Hierdurch entstehen optimale und schnelle Umsteigemöglichkeiten.

Heute ist in zu vielen Relationen in Deutschland das Umsteigen noch mit langen Wartezeiten verbunden. Dies ist für die Reisenden ärgerlich und hält viele Menschen von der Nutzung des Eisenbahnverkehrs ab. Mit Verwirklichung des Deutschland-Taktes werden solche Erscheinungen der Vergangenheit angehören.

Woran will der Deutschland-Takt anknüpfen?

In allen Bundesländern sind Taktfahrpläne für den Nahverkehr bereits eingeführt worden – und haben für einen wahren Fahrgastboom gesorgt. Überall dort, wo Schienenverkehre vertaktet und die Angebote erweitert wurden, sind die Fahrgastzahlen daraufhin stark angestiegen; teilweise hat sich die Nachfrage mehr als verdoppelt, wie wir es z.B. in Rheinland-Pfalz beobachten können.

Attraktiver: Deutschland-Takt lockt mehr Fahrgäste in die Züge

Mit dem Deutschland-Takt kann dieses Erfolgsmodell auf die ganze Bundesrepublik übertragen werden. Doppelt so viele Fahrgäste innerhalb von zehn Jahren – dieses Ziel ist realistisch, wenn das Angebot im Schnellverkehr ausgeweitet und mit dem Nahverkehr verknüpft wird. Voraussetzung für den Erfolg eines Deutschland-Takts ist ein dichtes, überregionales Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte mindestens im Stundentakt anbindet und wichtige Mittelstädte sowie auch touristische Regionen einbezieht.

Mit dem Deutschland-Takt neue Wege gehen!

Für Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist in Deutschland die öffentliche Hand zuständig. Seit der Bahnreform hat vor allem der Bund in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert.

Diese Investitionen haben maßgeblich zur Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland beigetragen. Doch der Erfolg könnte noch wesentlich größer ausfallen, wenn der Infrastrukturausbau stärker auf die Anforderungen eines optimalen Taktfahrplans ausgerichtet würde.

Effizienter: Deutschland-Takt schafft verlässlichen Rahmen für Netzausbau

Beim Netzausbau bringt der Deutschland-Takt einen Paradigmenwechsel mit sich – die Planung wird quasi vom Kopf auf die Füße gestellt. In Zukunft werden alle Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf das Angebot des Deutschland-Takts ausgerichtet. Nach dem Motto „So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“ kann der Bund mit dem Ziel netzweiter Verkürzung der Reisezeiten seine Investitionsmittel für die Schiene künftig effizienter und ökonomischer einsetzen. Auch der Schienengüterverkehr profitiert von dieser Planungsphilosophie, da die Kapazitätsplanung für Güterzüge einbezogen ist.

Die Eidgenossen machen es vor: Güterzüge im Takt

Der 6. Dezember 1987 markiert einen Meilenstein im schweizerischen Eisenbahnwesen: An diesem Tag stimmte das Schweizer Volk für das Konzept BAHN 2000.

Unter dem Leitspruch „schneller, häufiger und bequemer“ setzen die Schweizer seit dem ein Programm um, das einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, also die Abhängigkeiten zwischen Angebotsplanung und Infrastrukturausbau genauso einbezieht, wie die unterschiedlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs.

Im Mittelpunkt von „BAHN 2000“ steht ein schweizweiter integraler Taktfahrplan, der massive Angebotsausweitungen im Personenverkehr beinhaltet.

Der Infrastrukturausbau richtet sich im schweizerischen Eisenbahnnetz nach der Angebotsplanung, dabei werden die erforderlichen Kapazitäten des Schienengüterverkehrs von Beginn an berücksichtigt.

Mit dem Instrument „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) koordinieren die Eidgenossen seit 2007 alle Ausbauvorhaben im normalspurigen Netz. Bemerkenswert ist der langfristige Planungshorizont der ZEB: Der auf Nachfrageprognosen basierende Planungsansatz, der die Infrastruktur für ein erweitertes Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr bereitstellen soll, reicht bis zum Jahr 2030.

Damit schaffen die Bahnplaner in der Schweiz auch die Voraussetzungen für mehr Güterverkehr auf der Schiene. Bei der Fahrplangestaltung können fortan Angebotstrassen für Güterzüge eingebunden werden – Güterzüge fahren im Takt.

So kann der Deutschland-Takt verwirklicht werden!

Ein bundesweiter integraler Taktfahrplan kann nicht von heute auf morgen umgesetzt werden. Wichtig ist aber, dass die Politik die Arbeit an einem zukünftigen Deutschland-Takt nun zügig in Angriff nimmt. Der erste Schritt sollte ein gemeinsames Konzept von Bund und Ländern sein, das die Grundstruktur des Deutschland-Takts erarbeitet und die erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur identifiziert. Die Ergebnisse können zugleich auch als Richtschnur für die anstehende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) dienen. Entscheidend ist, dass die Interessen der Fahrgäste und die Unternehmen der Branche intensiv und kontinuierlich in diesen Prozess eingebunden werden. Dazu bietet die Initiative Deutschland-Takt der Politik ausdrücklich ihre Unterstützung an.

Deutschland-Takt – eine Agenda für die Bahn von morgen

Doppelt so viele Fahrgäste in zehn Jahren durch ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Angebot, mehr Effizienz bei Infrastrukturinvestitionen durch gezielten Netzausbau: Mit dem Deutschland-Takt kann ein neues Kapitel in der Bahnpolitik aufgeschlagen werden, in dem die Bahn eine bedeutendere Rolle als attraktives und besonders energieeffizientes Verkehrsmittel der Zukunft spielt.

Die Initiative Deutschland-Takt will:

- **mit einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan Bahnfahren noch attraktiver machen und so die Fahrgastzahlen binnen zehn Jahren verdoppeln,**
- **ein Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte, bedeutenden Mittelstädte und Tourismusregionen im Stundentakt verbindet,**
- **die Ausrichtung des Netzausbaus auf das Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr, so dass die Investitionsmittel effizienter und ökonomischer eingesetzt werden können.**

Die Initiative Deutschland-Takt

Derzeit unterstützen folgende Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Eisenbahnpraxis die verkehrspolitischen Ziele unserer Initiative:

Bernhard Wewers, Hans Leister, Arthur-Iren Martini, Arnd Schäfer, Andreas Schulz, Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Heidi Tischmann, Karl-Peter Naumann

Kontakt:

Initiative Deutschland-Takt

Hardenbergplatz 2

Ansprechpartner:

c/o BAG SPNV

10623 Berlin

Herr Arnd Schäfer

www.deutschland-takt.de

info@deutschland-takt.de

Tel.: 030/25 414 240

Fax: 030/59 00 21 29

Das folgende Schreiben wurde dem Ausschuss von Herrn Prof. Bodack nach der Anhörung als Ergänzung zu seinen Ausführungen übermittelt. Es wird hier nachrichtlich abgedruckt, wobei auf den Abdruck der Anlage zu dem Schreiben in Absprache mit Prof. Bodack verzichtet wird.

An den Vorsitzenden Herrn MdB Dr. Klaus Lippold
An die Mitglieder des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestags
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Schienenpersonenfernverkehr

Sehr geehrter Herr Dr. Lippold,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses!

7.7.2009

Ich möchte Ihnen zunächst einmal dafür danken, dass Sie am 1. Juli mit so regem Interesse in einem gut ausreichenden Zeitrahmen uns Sachverständige anhörten. Ich denke, dadurch konnte die komplexe Problematik des Personenfernverkehrs entfaltet werden, denen der Gesetzentwurf nur schwer gerecht werden könnte.

Auf der Basis der mir einleuchtenden Darstellung von Prof. Gersdorf, dass der Bund gemäß Art 87e Abs.4 dem Gemeinwohl dienende Fernverbindungen der DB AG zu gewährleisten hat, machte ich zum Schluss den Vorschlag, mit der DB AG eine Leistungsvereinbarung über den Fernverkehr abzuschließen – so wie es auf der Basis des gleichen Artikels für die Infrastruktur geschehen ist. Damit würde sicher manchen Vorbehalten gegen den Gesetzentwurf Rechnung getragen, weil vor allem Verkehrsbedürfnisse und Wirtschaftlichkeit in den Verhandlungen mit der DB AG besser ausgelotet werden könnten und weil bei Änderungen der Verkehrsbedürfnisse eine solche Vereinbarung leichter modifizierbar sein würde.

Für eine „Leistungsvereinbarung Fernverkehr“ sehe ich die Möglichkeit, die DB AG zu verpflichten, alle Landeshauptstädte, sowie Wirtschaftsräume und Oberzentren mit mehr als 100 Tausend Einwohnern* mit wenigstens 6 Zugpaaren des Fernverkehrs je Richtung und Tag zu bedienen. Dies ließe der DB AG weite Gestaltungsmöglichkeiten für die Linien- und Netzgestaltung, für Service und Komfort und Marketing. Mit einer solchen Vorgabe würde sich der Mehraufwand, den ich in meiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf ermittelt hatte um ein Viertel bis ein Drittel reduzieren, so dass nur noch etwa 12 bis 15 Mio Zugkm mit einem anfänglichen Verlustrisiko von etwa 40 bis 50 Mio Euro/Jahr entstehen würden. Bei einem Umsatzes von 3,5 Mrd. Euro/Jahr ist der DB AG zuzumuten, dies ohne „Bestellerentgelt“ zu leisten.

Ich möchte dazu bemerken, dass in früheren Jahren von der DB AG behaupteten Verluste im Fernverkehr weitgehend durch erhebliche Qualitätsmängel von ihr selbst verursacht worden waren. Ich habe diese Zusammenhänge mehrfach in der Fachpresse und einem Buch „InterRegio“ dargestellt, aus dem ich Ihnen Kopien von vier Seiten beifüge: Daraus ersehen Sie, wie Kalkulationen der DB AG „zielführend“ gehandhabt werden, hier mit der Absicht, das InterRegio-Zugsystem zu beseitigen. Daher empfehle ich Ihnen und der Bundesregierung, hier keine weiteren Finanzmittel aufzuwenden, sondern gegenüber der DB AG als Eigentümer aufzutreten und die Erfüllung des grundgesetzlichen Auftrags durchzusetzen.

*Der Gesetzentwurf sieht vor, alle Oberzentren zu bedienen; etwa ein Fünftel würden bei diesem Vorschlag auch in Zukunft nicht erschlossen werden, da sie und ihr Wirtschaftsraum weniger als 100 Tausend Einwohner haben. In dem beispielhaften Netzschema, das ich meiner Stellungnahme als Seite 8 wiedergegeben hatte, erkennen Sie die Orte mit mehr als 100T Einwohnern an gefüllten Kreisen.

Karl-Dieter Bodack
Prof. / Dipl.-Ing. / M.S.
Starenweg 11a
D-82194 Gröbenzell
Telefon 08142-53477
Telefax 08142-59342E
Mobil 0172 924 1296
kd.bodack@gmx.de



Karl-Dieter Bodack

Mit einer solchen Leistungsvereinbarung könnte auch erreicht werden, dass die DB AG keine weiteren Orte oder Regionen vom Fernverkehr abhängt oder derzeitige Linien zu Einzelzügen reduziert.

Der Bund sollte zusichern, die Mittel für Bestellungen im Nahverkehr nicht entsprechend neuer Fernverkehrsleistungen zu kürzen, damit die Länder bei eventuellen Einsparungen überregionaler Nahverkehrsleistungen diese Mittel für die Bestellung anderer Nahverkehrsleistungen verwenden können.

Des Weiteren könnte die DB AG verpflichtet werden, so weit als möglich einem integralen Taktfahrplan zu realisieren: Er wäre ein hervorragendes Mittel, die Reisezeiten bei Umsteigeverbindungen zu verkürzen und damit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dies erfordert eine partielle Umorientierung bei Ausbaumaßnahmen im Netz und einen gezielten Mitteleinsatz dort, wo derzeit Anschlüsse knapp verfehlt werden. Eine solche Forderung des Bundes an die DB AG erscheint berechtigt, da ja gemäß der geschlossenen Vereinbarung die Investitionen in die Infrastruktur weitgehend vom Bund finanziert werden.

Bitte gestatten Sie mir zum Schluss noch einen allgemeinen Hinweis: Die aktuelle Misere bei der S-Bahn Berlin lässt Millionen Bürger erleben, wohin der „Börsengang“ führt. Die Achsbrüche mehrerer ICE- und Neige-Züge hatten ja ebenfalls als wesentliche Ursache, dass zugunsten der Rendite die Kontrollintervalle verlängert worden waren (Ich habe zusammen mit zwei Professoren-Kollegen deshalb im vergangenen Jahr Strafanzeige gegen Vorstandsmitglieder der DB AG gestellt, die allerdings noch nicht beschieden wurde). Um Investoren nennenswerte Renditen zu schaffen, müssen Bahnunternehmen außerordentliche, ja extreme Strategien verfolgen, die eindeutig zu Lasten der Bürger und der Haushalte von Bund, Länder und Gemeinden wirken müssen. Die Weiterverfolgung des Teilverkaufs der DB M&L AG bedarf daher m.E. umfassender und strikter Reglementierungen mit lückelosen und kontinuierlichen Kontrollen seitens des Staates. So lange diese weder realisiert sind noch erwartet werden können, steht der „Börsengang“ gegen die Interessen der Bürger.

Ich gebe Ihnen gern dazu weitere Auskünfte und bin gern bereit, meine Erfahrungen, die ich bei meinen Tätigkeiten bei der DB (vor allem auch bei der Planung und Realisierung des InterRegio-Netzes) gewonnen hatte, Ihnen zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Kopien von vier Seiten aus meinem Buch
InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems
Das Buch ist vergriffen, ich stelle Ihnen gern ein Exemplar
oder eine pdf-Datei zur Verfügung