

**Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**redigiertes  
Wortprotokoll  
zu TOP 9  
- öffentlicher Teil -**

**14. Sitzung**

**Berlin, den 16. Juni 2010, 09.00 Uhr**

**Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus**

**Berlin**

**Sitzungssaal: Raum E 600**

**Vorsitz: Winfried Hermann, MdB**

**TAGESORDNUNG:**

**Einziges Tagesordnungspunkt 9**

**S. 2**

Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG,  
Dr. Rüdiger Grube

zu dem Thema

"Entwicklung und Perspektiven des Konzerns"

(u. a. Deutschlandtakt, Offensive Schienenpersonennahverkehr,  
Finanzierung von Großprojekten bis 2025 und Netzkapazität)

Selbstbefassung 17(15)SB-9a

## Wortprotokoll zu TOP 9

### **Tagesordnungspunkt 9 - öffentlich -**

Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube zu dem Thema

"Entwicklung und Perspektiven des Konzerns"

(u. a. Deutschlandtakt, Offensive Schienenpersonennahverkehr, Finanzierung von Großprojekten bis 2025 und Netzkapazität)

Selbstbefassung 17(15)SB-9a

Ausschussdrucksache 17(15)34 (**Anlage 1**)

**Vorsitzender:** Ich begrüße Sie sehr herzlich zu unserer heutigen 14. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Wir haben heute mehrere Gäste, aber zu allererst haben wir als Gast Herrn Dr. Grube, den Vorstandsvorsitzenden der DB AG. Seien Sie uns herzlich willkommen! Meine Damen und Herren, wir haben, wie immer, mit den Obleuten eine Tagesordnung abgesprochen, die Ihnen auch vorliegt. Wir haben, anders als ursprünglich geplant, den Tagesordnungspunkt 9 aufgrund von Terminproblemen umgestellt und nach vorne gezogen. Ich nehme an, Sie sind damit einverstanden, dass wir zunächst mit dem Tagesordnungspunkt 9, mit Herrn Dr. Grube, beginnen. Das ist der öffentliche Teil der Veranstaltung heute. Ich würde Sie außerdem noch darum bitten, dass wir dann anschließend gleich den „TA-Bericht“, das ist der Tagesordnungspunkt 5, anschließen können. Ab da ist die Sitzung dann nicht mehr öffentlich. Auch Frau Jörissen, die den „TA-Bericht“ vorstellt, hat ein enges Zeitfenster, so dass wir vor der normalen Tagesordnung diese beiden Punkte vorgezogen haben. Danach arbeiten wir die Tagesordnung, wie sie Ihnen vorliegt, mit den Änderungen, die inzwischen von den Fraktionen vorgeschlagen worden sind, ab. Ich sehe Sie stimmen dem so zu. Dann können wir auch so verfahren. Wir haben uns für heute vorgenommen, dass wir uns zwei Stunden Zeit für den Bericht des Konzernchefs nehmen. Ich möchte an der Stelle wirklich betonen, dass es mich freut, dass Herr Dr. Grube zum fünften Mal hier in diesen Ausschuss gekommen ist – zum fünften Mal in einem Jahr, das ist rekordverdächtig! Sie waren drei Mal noch in der alten Legislaturperiode da und schon zwei Mal in der neuen Periode. Das ist ein neuer Stil, das begrüßen wir sehr! Sie haben, als Sie begonnen haben, gesagt, Sie wollen im regen Austausch mit dem Parlament sein. Das haben Sie eingelöst! Wir haben uns

übrigens auch immer wieder thematisch auf verschiedene Themen konzentriert. Am Anfang und im letzten Jahr ging es vor allen Dingen um die Aufräumarbeiten und den Datenskanal, um die ganzen Fragen der Überwachung, was geändert worden ist. Dann hatten wir das Thema Sicherheit, Bahnsicherheit, technische Fragen und wir haben uns die Frage „Wie entwickelt sich der Konzern weiter?“ für heute vorgenommen. Also wie entwickelt sich die DB AG, mit welcher Konzernstrategie? Es gibt dazu natürlich Fragen von den Kolleginnen und Kollegen. Wir haben Ihnen auch mitgeteilt, dass man gerne hören möchte, wie Sie etwa zu einem offensiven Schienenpersonennahverkehr und zum Deutschlandtakt stehen und wie Sie sich die Finanzierung der Ausbauprojekte, der Großprojekte, vorstellen. Das sind alles Stichworte, von denen wir hoffen, dass wir heute etwas dazu erfahren. Nun haben Sie das Wort, Herr Dr. Grube!

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Lieber Herr Herrmann! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch die Damen und Herren von der Presse! Wir sehen uns ja mehrfach, aber zumindest Guten Morgen! Ich bin von Herrn Hermann gebeten worden, genau auf die Fragen einzugehen, die er gerade schon erläutert hat. Er hat auch erwähnt, dass ich mehrmals hier war und Sie kennen mich ja nun mittlerweile auch drei Tage. Ich liebe es, wenn man etwas verspricht und es auch einhält und von daher freue ich mich, dass Sie nicht nur den guten Willen erkennen, sondern auch sehen, dass wir die Arbeit mit Ihnen hier als eine Bringschuld sehen. In dem Sinne verstehe ich hier heute morgen meinen Beitrag. Ich kann natürlich, dafür ist das Unternehmen einfach viel zu komplex, nicht alle Fassetten ansprechen. Alles, was ich nicht anspreche, was Sie aber trotzdem erfahren möchten, bitte ich dann einfach in der Diskussion näher zu hinterfragen. Herr Herrmann hat es eben erwähnt: Ich habe hier im letzten Jahr als erstes über die Datenaffäre gesprochen, ich habe über die Veränderung in der Gesamtorganisation gesprochen. Damit heute die Veränderung im Gesamtkonzern, was die organisatorischen, strukturellen und personellen Veränderungen betrifft, nicht allzu viel Zeit in Anspruch nimmt, habe ich das einfach runter geschrieben, habe das heute Herrn Herrmann als ein Papier übergeben und Herrn Herrmann gebeten, Ihnen das zu kopieren. Dort finden Sie alle Details, sowohl die strukturellen Veränderungen, die sich im Laufe des Jahres vollzogen haben, als auch die personellen Veränderungen. Ich glaube, alles andere würde jetzt etwas zu weit gehen. Ich würde ganz gerne heute meine Ausführungen auf drei Punkte fokussieren. Zunächst:

Wir haben ein sehr schwieriges Jahr, das Jahr 2009, hinter uns. Aber nicht nur wir, sondern die weltwirtschaftliche Entwicklung hat auch bei uns, insbesondere im Transport- und Logistikbereich, einige Spuren hinterlassen. Dennoch werden Sie gleich sehen, habe ich eigentlich trotzdem in der Summe Gutes zu berichten.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Wann haben Sie das Papier denn dem Vorsitzenden übergeben?

**Vorsitzender:** In diesem Moment. Es wird gerade kopiert. Kollegen, keine Aufregung, Sie bekommen es alle rechtzeitig. Ich habe es auch noch nicht gelesen.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Rechtzeitig ist das nicht mehr Herr Vorsitzender!

**Vorsitzender:** Entschuldigung, ich habe es gerade eben bekommen. Schneller kann ich es nicht weiterreichen.

Übersicht über die Änderungen in der Organisation des DB Konzerns (**Anlage 2**)

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Aber Herr Beckmeyer, ich bin auch gerne bereit, zu den persönlichen, strukturellen Dingen Auskunft zu geben, da gibt es nichts. Ich habe nur im Sinne einer Effizienz gedacht, es ist besser wenn ich Ihnen das schriftlich übergebe.

**Vorsitzender:** Übrigens war es auch so verabredet.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Zweiter Punkt: Ich möchte ganz gerne Ihnen heute erläutern, was wir denn nun anders als früher machen und wie wir den Konzern strategisch weiterentwickeln wollen. Bitte gehen Sie nicht davon aus, dass ich Ihnen heute die Strategie 2040 erkläre – das halte ich für einen ziemlichen Schwachsinn. Sondern Sie wissen, wo bei uns der Schuh drückt. Das ist das „Brot- und Buttergeschäft“ und deshalb sage ich, ich denke erst dann über 2030, 2040 nach, wenn wir unsere Hausaufgaben gemacht haben. Da gibt es noch einiges, was zu tun ist. Drittens würde ich Ihnen ganz gern einmal die Herausforderungen etwas näher erläutern, die wir sehen, mit denen wir tagtäglich konfrontiert werden. Aber ich mache auch keinen Hehl daraus: Unser Geschäft kann man nur mit politischen Rahmenbedingungen machen und für die politischen Rahmenbedingungen brauchen wir Sie. Hier gibt es viele Themen, wo ich auch heute ganz gern das eine oder andere adressieren möchte. Vielleicht einmal ganz kurz – und ich werde das wirklich auf das Wesentliche fokussieren, um einen Punkt einmal nur kurz zu streifen. Wir sagen, wir haben den Stresstest der Weltwirtschaftskri-

se gut überstanden. Ich sage auch, wir haben im letzten Jahr mehrere Phasen durchlebt. Am Anfang des Jahres hat man gesagt, wir stehen vor einem tiefem Abgrund, wir wissen nur nicht wie tief. Im Mai, als ich gekommen bin, haben wir gesagt, wir befinden uns im freien Fall, im Juli haben wir den tiefsten Punkt erreicht und seit September geht es wieder Monat für Monat bergauf, was sehr schön ist. Wenn ich das einmal mit anderen Bahnen in Europa vergleiche, dann sind wir heute – und das sage ich auch mit ein bisschen Stolz – die einzige Bahn, die in 2009 schwarze Zahlen geschrieben hat, aber nicht nur schwarze Zahlen, wir haben gleichzeitig unsere Schulden weiter abgebaut. Zweitens, wir haben insgesamt einen Welthandelsrückgang von 12 Prozent gehabt, wir haben in Deutschland einen BIP-Rückgang von 5 Prozent gehabt, wir haben einen Exportrückgang von 14 Prozent gehabt. Das zeigt sich nicht so sehr im Schienenpersonenverkehr, dort haben wir eigentlich eine sehr konstante Entwicklung gehabt, mal abgesehen von hausinternen Themen, wie z. B. mangelnde Verfügbarkeit der ICEs oder S-Bahn Berlin. Dazu komme ich aber gleich noch einmal. Aber wir haben im Transport- und Logistikbereich im Schienengüterverkehr ein Minus von 1 Mrd. Euro Umsatzwegfall gehabt und wir haben in der Logistik ein Minus von 3,1 Mrd. Euro. Trotzdem, meine Damen und Herren, haben wir netto, wenn ich das mit Logistik gegenrechne, etwas mehr als eine schwarze Null geschrieben. Ich habe eben bereits etwas zum Schienenpersonenverkehr gesagt, mal abgesehen von den Angebotseinschränkungen. Diese haben wir insgesamt und Sie ja auch im Winter erlebt, beim ICE insbesondere. Sie kennen das Thema. Im Juli 2008 gab es in Köln den Radachsbruch vom ICE 3, der ja dazu geführt hat, dass wir die Ultraschallintervalle von 240.000 km auf 20.000, 30.000 km, je nach Strecke und Fahrzeugtyp, reduzieren mussten. Wenn Sie dann im Winter noch zum Teil vereiste Fahrzeuge haben, dann müssen Sie erst einmal, um Ultraschalluntersuchungen durchzuführen, enteisen. Das dauert 5 bis 13 Stunden, je nach Enteisungszustand. Die Ultraschalluntersuchung dauert 4 bis 6 Stunden im geerdeten Zustand. Das können Sie nichts nebenbei machen, dann wissen Sie, wie schnell die achtprozentige Reserve, die wir bei unseren 255 ICEs haben, aufgebraucht ist. Insgesamt kann ich aber sagen, die Anzahl der Kunden ist bei ungefähr 1,9 Mrd. in 2009 gewesen. Das entspricht dem Niveau aus dem Jahre 2008. Der Gesamtumsatz des Konzerns ist um 12 Prozent zurückgegangen, d. h. wir hatten in 2008 33,4 Mrd. Euro Umsatz und haben in 2009 29,3 Mrd. Euro Umsatz gemacht. Die gute Seite der Medaille ist jetzt aber, dass wir trotzdem noch 1,7 Mrd. Euro an EBIT, also „earnings before interest and taxes“, Ergebnis vor Steu-

ern, gemacht haben. Und wo ich besonders stolz darauf bin: Sie wissen, in diesen Tagen „Cash in the Täsche is the name of the game“. Liquidität ist alles. Denn leider sind Banken immer dann da, wenn man sie nicht braucht und wenn sie da sind, sind sie zu teuer. Also bin ich sehr stolz, dass wir bisher über eine Mrd. Euro innerhalb eines Jahres an Schulden abbauen konnten. Als ich im letzten Jahr im Mai meine Tätigkeit übernommen habe, hatten wir einen Schuldenberg von 15,9 Mrd. Euro. Im Moment haben wir noch 14,7 Mrd. Euro, d. h. wir haben also über eine Mrd. Euro Schulden abgebaut. Wir haben gleichzeitig Eigenkapital auf 13,2 Mrd. Euro aufgebaut. Wir haben jetzt eine Eigenkapitalquote gesteigert vom letzten Jahr auf jetzt, von 25,2 Prozent auf 27,6 Prozent. Und das sage ich auch ein bisschen mit Stolz, auch mit einem dicken Dankeschön an alle Mitarbeiter und Führungskräfte verbunden: Das ist nicht selbstverständlich. Sie wissen alle, wo namhafte Unternehmen in 2009 beim Ergebnis lagen. Sie werden ja gleich noch einmal das Thema 500 Mio. Euro Dividende ansprechen, wo ich zwei Herzen in meiner Brust habe, denn ich glaube, wir sind alle gut beraten, wenn wir mit ganzer Konsequenz dafür sorgen, dass wir das Unternehmen, auch was die Verschuldungsseite betrifft, auf ein Niveau zurückführen, wo wir sagen, es handelt sich um ein ordentliches Unternehmen. Deshalb ist mein Ziel, Eigenkapital zu Fremdkapital auf eins zu bringen. Wir haben 13,2 Mrd. Euro Eigenkapital, wir haben jetzt 14,7 Mrd. Euro Fremdkapital und unser Ziel ist es, das möglichst schnell auf eins zu bringen. Da ist natürlich die Dividendenzahlung etwas, was den Abbau dann etwas hinauszögert. Aber dazu komme ich gleich noch einmal. Ich habe es eingangs kurz erwähnt, wenn Sie sich einmal in Europa umschauen. Nehmen Sie einmal die SNCF. Die SNCF hat ein Ergebnis von minus 1 Mrd. Euro erwirtschaftet. Dort sind allein 263 Mio. Euro „One Timer“ enthalten, also sogenannte Einmaleinnahmen durch den Verkauf von Grundstücken und sonstigen Dingen. Die müsste ich ja eigentlich noch dazurechnen. Wenn ich die bei uns noch dazurechne, müsste ich noch 500 Mio. Euro dazurechnen, dann haben wir ein Ergebnis von 2,2 Mrd. Euro gemacht. Das habe ich aber gar nicht mitgerechnet. Schauen Sie sich die anderen Unternehmen an, die SBB, ÖBB, Trenitalia, der PKP, alle die sie da sind. Wenn Sie irgendwo eine leichte schwarze Zahl bei den Unternehmen sehen, dann sind das Rückstellungen, die aufgelöst worden sind. Deshalb sage ich, die Verteidigung unserer Wirtschaftlichkeit und die Reduzierung der Schulden ist für mich eine Grundvoraussetzung, um ein wettbewerbsfähiges Unternehmen zu führen und uns auch auf die Zukunft einzustellen, denn die Zukunft ist mit großen Investitionen verbunden. Deshalb freue ich mich auch

ganz besonders, dass das erste Quartal 2010 uns ein wenig Hoffnung macht, denn wir erleben doch eine leichte konjunkturelle Erholung. Die Hunderttausend-Dollar-Frage ist nur: Wie nachhaltig ist die Erholung? Ist das nur ein kurzes Aufatmen und dann leider wieder mit negativen Entwicklungen verbunden? Aber zurzeit kann ich Ihnen sagen, wir haben einen Warenexportanstieg von 7,5 Prozent im ersten Quartal gehabt, das BIP ist Ihnen bekannt mit plus 1,7 Prozent. Aber wichtig sind für uns die drei großen Schlüsselindustrien. Das ist einmal der Rohstahl, das ist die Automobilindustrie und das ist Chemie. Wir haben im Rohstahl plus 62 Prozent in den ersten fünf Monaten verzeichnet, wir haben in der Automobilindustrie plus 30 Prozent verzeichnet und in der Chemie plus 26 Prozent. Ich bin deshalb etwas gedämpft optimistisch, weil wir alle die währungspolitischen Verwerfungen kennen und wir drücken alle Daumen dieser Welt, dass das hoffentlich sich nicht in unseren Zahlen im Laufe des Jahres bemerkbar macht. Im ersten Quartal kann ich Ihnen sagen haben wir im Personenverkehr in der Verkehrsleistung wieder einen leichten Anstieg und wir haben im Güterverkehr ein plus von 14 Prozent. Jetzt muss man immer sagen, diese Zahlen sind immer Vergleichszahlen gegenüber dem letzten Jahr und wir wissen alle, das erste Quartal oder das erste halbe Jahr war ja doch eine desaströse Jahr. Aber trotzdem denke ich mal, ist das ganz gut. Wenn ich allerdings in die Zukunft schaue, nehmen Sie mal den Schienengüterverkehr, ein ja sehr Acid-geladenes Geschäft, und Sie die Frage stellen, ab wann ist denn das Geschäft wieder auf dem Niveau von 2007 und 2008 erstes Halbjahr, dann sage ich, das dauert sicherlich bis 2013, 2014 in Deutschland. Im europäischen Ausland, wo die Erholung eher schwächer ist, gehen wir eher von einem längeren Zeitraum aus. Das heißt, wir müssen uns auch im Tagesgeschäft darum kümmern, dass wir unsere Wettbewerbsfähigkeit nicht verlieren. Deshalb müssen wir Gegenmaßnahmen einleiten. Das haben wir gemacht – sehr erfolgreich. Wir haben im letzten Jahr ein Programm namens „React“ aufgesetzt. Wir haben im letzten Jahr allein 642 Mio. Euro an Sparmaßnahmen hereingeholt und wir haben bereits in diesem Jahr auch noch einmal 164 Mio. Euro in den ersten Monaten hereingeholt, so dass wir schon bei 800 Mio. Euro liegen. Jetzt fragen Sie: Wo kommt das her? Ich gebe mal ein ganz einfaches Beispiel. Wir schulen 19.000 Lokführer, wir haben eine Energierechnung jedes Jahr von 2,4 Mrd. Euro, davon sind übrigens nur noch 47 Prozent Steinkohle und Braunkohle, 16 Prozent heute schon regenerative Energien. Wir haben noch 25 Prozent Kernenergie und 9 Prozent Erdgas. Wir schulen unsere Lokführer, 19.000 an der Zahl, im ökonomischen Fahren. Eine Lokomotive wird nicht anders gefahren wie ein

Auto, man kann Bleifuß fahren oder man kann ökonomisch fahren. Das allein bringt 10 Prozent an Ersparnis in der Energierechnung. Oder wir speisen Bremsenergie zurück, wenn man bremst, so dass die Energie ins Netz zurückgeht. Das bringt allein 8 Prozent. Bei diesen Zahlen sind das immer gleich Millionenbeiträge und wenn man das gut macht, kann man auch entsprechende Beiträge schnell bringen. Was wir auch sehr gut hinbekommen haben im letzten Jahr, aber auch in den Jahren davor – das ist jetzt kein Thema, was jetzt nur mit meiner Person oder mit dem neuen Vorstand verbunden ist –, was hervorragend in dem Konzern funktioniert, und ich kann das glaube ich relativ gut beurteilen, weil ich auch ein paar andere Unternehmen schon in meinem Leben kennengelernt habe, ist der interne Arbeitsmarkt. Wir haben allein im letzten Jahr für tausend Mitarbeiter, die z. B. im Schienengüterverkehr ihren Arbeitsplatz verloren haben, an anderen Stellen im Konzern wieder Arbeitsplätze geschaffen. Da hat auch natürlich das Konjunkturprogramm, was sie hier mit realisiert und auf die Schiene gesetzt haben, sehr geholfen. Die 1,37 Mrd. Euro haben wir insbesondere in der Infrastruktur für neue Arbeitsplätze nachgefragt. Diese konnten wir mit eigenen Mitarbeitern wieder gut abdecken, so dass ich sage, dieser konzerninterne Arbeitsmarkt wird auch eine Strategie der Zukunft – Sie wissen, wir starten ja gerade mit den Tarifverhandlungen, wo wir drei große Themen haben: Die Entgeltthematik, der Beschäftigungspakt und drittens dann natürlich der Branchentarifvertrag. Ich denke, dass wir diesen konzerninternen Arbeitsmarkt in der Wirkung nicht unterschätzen dürfen, denn es sind alles Arbeitnehmer, die nicht auf den Arbeitsmarkt im Sinne von Hartz IV erscheinen, sondern dieses Thema regeln wir selbst. Wir haben allein von vier Arbeitnehmern die ihren Arbeitsplatz verändern mussten, drei direkt unterbringen können. Einen haben wir in unseren Jobservice gegeben, wo die Mitarbeiter entsprechend qualifiziert werden, um sie dann anschließend wieder unterzubringen. Wichtig für mich ist, dass wir bei all den Krisenthemen eins nicht machen, nämlich dass wir bei den Zukunftsthemen Abstriche machen und deshalb habe ich vier Schwerpunktthemen für die Strategie. Das Erste – und an der ersten Stelle stehen zwei Dinge – ist die Sicherheit unseres Betriebes. Was ich immer sage ist: Sicherheit ist keine Ermessensfrage. Wir müssen sicher sein. In dem Zusammenhang auch an erster Stelle steht für mich der Kunde. Der Kunde, Kunde, Kunde. Man kann das gar nicht häufig genug sagen. Ich komme gerade wieder aus Japan. Ich habe mich in Japan eine Woche aufgehalten, um mich einfach einmal mit der Frage zu beschäftigen: Was können wir in Japan für den insbesondere Personenverkehr lernen, Güterverkehr findet dort ja

weniger statt, und ich sage immer, wenn man mit offenen Augen und offenen Ohren durch die Gegend geht, dann kann man viel lernen. Ich glaube, auch wenn man die Systeme nicht miteinander verbinden kann, denn der Shinkansen hat ein eigenes Netz, dann kann man Highspeed-Züge auch wie eine S-Bahn fahren lassen, im Minutenabstand – da passiert überhaupt nichts – und immer nur geradeaus. Das ist sehr schön, ähnlich wie in Frankreich, der TGV fährt ja auch zu 80 Prozent auf einem eigenen Netz, deshalb das Lieblingsthema von Herrn Hermann mit einem Deutschlandtakt, aber dazu komme ich gleich noch einmal. Also ich kann nur eines noch sagen, das fängt bei einfachen Dingen an, das sind die schneeegeräumten Bahnhöfe, das ist das Papier, was im Papierkorb und nicht auf den Bahnhöfen liegt, das sind so ganz einfache Dinge. Das ist, wie man Reisende lenkt, wie man Reiseinformationen betreibt. Ich sage mal ganz offen, es hapert manchmal an ganz einfachen Dingen. Es ist nicht immer nur Hexenwerk und high sophisticated, hochgezüchtete Technologie – die ist es auch. Aber es sind ganz einfache Dinge und da glaube ich, habe wir noch viel Spielraum, um einfach tagtäglich besser zu werden. Wenn ich mit der Frage konfrontiert werde, wann seid ihr denn fertig, dann sage ich, wir sind Dienstleistungsunternehmen, wir sind nie fertig, in einem Dienstleistungsunternehmen darf man nie zufrieden sein, da heißt es ständig die Ärmel hochzukrempeln und seine Arbeit zu machen. Das zweite große Thema ist die Qualität und die technischen Herausforderungen. Sie wissen, wie mich dieses Thema umtreibt. Ich sage das hier ganz offen, die Datenaffäre, das sind alles schlimme Dinge. Aber wissen Sie was, das macht mich nicht nervös, weil das ist eine Fleißarbeit. Die Prozesse kann man mit den Mitarbeitern, den Arbeitnehmervertretern strukturieren. Da muss ich sagen, das ist zum Schluss etwas, das bekommt man ganz schnell hin. Meine ganz große Sorge – und da sind wir auf gutem Weg – sind die Technik und die technischen Herausforderungen. Wenn sie z. B. dauerfestes Material bestellt haben und sie haben leider kein dauerfestes Material und wir müssen bei allen ICEs der Baureihe 3 und der T alle Radachsen wechseln, dann sind sie mit anderen Themen konfrontiert und das macht mich eher deshalb nervös, weil das nicht ausschließlich in meinen Händen liegt, sondern ich auf die Zuarbeit vom Eisenbahnbundesamt und der Hersteller angewiesen bin. Das ist die große Challenge, aber dazu sage ich auch gleich noch etwas. Dann das dritte große Thema ist – und ich glaube gerade in diesen Zeiten dürfen wir nicht an der falschen Ecke sparen: Wer jetzt anfängt in der Infrastruktur im Schienennetz zu sparen, macht Fehler, denn wir alle wissen, es gibt auch eine Zeit nach der Krise und das

Wachstum, was dann auf uns zukommt, werden wir nur bewerkstelligen, wenn wir das Netz in Ordnung haben, wenn wir es pflegen und, und, und. Auch dort z. B. ganz interessant: In Japan, habe ich gelernt, werden die Schienen alle 14 Tage – das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen – abgeschliffen. Bei uns in Deutschland machen wir das alle drei Monate. Und ich habe viele andere Beispiele. Was ich damit sagen will: Wir müssen auch den Mut haben, präventiv viel stärker zu investieren und nicht erst warten, bis etwas kaputt geht, denn dann bezahlen wir manchmal den dreifachen Beitrag und mehr. Dort werde ich mich auch sehr dafür einsetzen, dass wir mehr machen. Und der letzte Punkt ist – ich weiß, viele von Ihnen sind da anderer Meinung als ich, aber ich hoffe, dass ich Ihnen heute auch gute Argumente liefern kann, warum ich der Meinung bin: Wir müssen uns im Wettbewerb besser positionieren. Reise- und Logistikketten enden nicht mehr an der deutschen nationalen Grenze, sondern der Kunde will mehr und mehr über die deutsche Grenze, direkt, ohne dass er umsteigt, nach Mailand, nach Zürich, nach Paris und in Zukunft auch nach London. Dazu meine ich müssen wir etwas machen. Also die vier großen Themen sind Kunde und Sicherheit als erstes. Das zweite sind die Qualität und die technischen Herausforderungen. Drittens die notwendigen Investitionen nicht zu streichen und viertens, dass wir uns im Wettbewerb richtig positionieren. Ich werde jetzt auf die vier Themen etwas näher eingehen. Wenn ich sage Kunde, dann haben wir im vergangenen Winter einige Unannehmlichkeiten angetroffen und da hilft es auch wenig, wenn ich Ihnen jetzt berichte, dass es der schlimmste Winter in den zehn Jahren war. Wir haben sieben Mal soviel ausgegeben im Winter als in den zehn Jahren im Durchschnitt. Wir haben in den letzten Wintern immer ungefähr 20, 23 Mio. Euro ausgegeben. Wir haben in diesem Winter über 70 Mio. Euro ausgegeben und da gibt es noch das eine oder andere, was an Frostschäden beseitigt werden muss. Da sehen Sie allein an diesen Themen, wo Handlungsfelder sind. Wir haben auch im Winter festgestellt, dass insbesondere, wenn Störfälle auftreten, die einfachsten Dinge, ich sage mal das „Brot- und Buttergeschäft“, einfach kritisch hinterfragt werden müssen. Ein bisschen aus der Verzweigung heraus habe ich mir selbst die Telefonnummern der Kunden, die vielen Briefe, die ich bekommen habe, genommen, bin selbst ans Telefon gegangen und habe mit Kunden gesprochen und wenn ich das mal ein bisschen clustern darf, was so an Kritik kommt: Die Menschen haben alle Verständnis dafür, wenn mal aufgrund von schlechtem Wetter ein Zug ein paar Minuten später kommt, oder wenn er vielleicht andersherum im Kreis steht als angesagt. Aber was der Kunde nicht ver-

steht ist, wenn er falsche oder gar keine Informationen bekommt, oder wenn er falsch gelenkt wird und Dinge einfach zu spät im Störfall angekündigt werden. Das ganze Thema Informationen, auch die Betreuung von Reisenden in Bahnhöfen, ist ein ganz großes Thema. Hier haben wir in den letzten Monaten viel Zeit und Engagement investiert, um hier besser zu werden. Das nächste große Thema ist der Zustand der Fahrzeuge. Sie werden gleich sehen, dass wir bei der zweiten Initiative kräftig in die Vorleistung gehen, auch bei der Infrastruktur. Früher gab es immer Weichenwachen, wenn es stark geschneit hat. Wir haben heute teilweise Heizungen, aber alle Weichen sind nicht mit Heizungen ausgestattet, wie ich gelernt habe. Also da müssen wir einiges machen und ich sage auch, zum Schluss fühlen wir uns nicht zu schön, auch wieder die Weichenwache einzuführen, wenn es notwendig ist, wenn wir Minus 20 Grad haben. Also hier müssen wir uns viel besser in der Zukunft noch auf den Krisenfall einstellen. Was wir natürlich auch machen müssen, ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Hier muss ich Ihnen leider einen kleinen Wermutstropfen einschenken, denn wir müssen ja den Fahrplan tagtäglich weiterfahren. Ich kann nicht alle 255 ICEs morgen aus dem Verkehr ziehen und erst mal alle Radsätze wechseln, sondern ich muss sicherstellen, dass der Fahrplan stattfindet, und zwar ohne Einschränkung, aber gleichzeitig das rollende Material in Ordnung gebracht wird. Deshalb haben wir nach dem Winter sofort eine Initiative ergriffen und habe eine sogenannte Rollkur gemacht, d. h. wir haben alle ICEs einmal in der Werkstatt gehabt und alle Dinge, die nicht in Ordnung waren, wo auch im Winter ein bisschen auf Verschleiß gefahren worden ist, in Ordnung gebracht. Zweitens, wir haben sogenannte „Quick wins“, also z. B. Servicemitarbeiter mit 1.600 mobilen Endgeräten ausgestattet, oder wir haben die Personalpräsenz an Bahnhöfen verstärkt. Wir haben in den Ansagezentren mehr Mitarbeiter eingesetzt. Wir haben für alle Bahnhöfe Paten eingesetzt, die darauf achten, dass die Bahnhöfe sauber sind. Wir haben dafür gesorgt, dass die Winterdienste nicht nur den Schnee beseitigen. Normalerweise dauert die Entfernung des Splitts bis Ende Mai, wir haben dafür gesorgt, dass das schneller geschieht. Nur wenn sie 5.400 Bahnhöfe haben, dann ist das immer ein kleiner Beitrag mal 5.400 und ergibt immer eine riesige Zahl. Wir haben langfristige Projekte aufgesetzt, z. B. ein Projekt, was wir RIS nennen, RIS steht für Reiseinformations- und Servicecenter. Also ich will das jetzt gar nicht alles im einzelnen auflisten. Ich habe mich nur bei einer Sache sehr gefreut und das ist ein Anruf von Ihrem Vorsitzenden nach der Vulkanasche. Herr Hermann, darf ich das mal sagen? Sie haben zu mir gesagt, Herr Grube, Sie haben mit

der Bahn im Winter viel an Reputation lassen müssen, aber in den letzten Tagen haben Sie vieles wieder wettgemacht. Wir haben 30 Prozent mehr Fahrgäste gehabt und ich denke, Sie sind sicherlich auch selbst zeitweise Zeuge dieser Entwicklung gewesen. Das ist ja alles über Nacht gekommen. Ich muss sagen, da bin ich wirklich stolz auf die Mitarbeiter und Führungskräfte: Jeder hat mit angepackt. Unabhängig, ob er Dienst hatte oder nicht, jeder hat gefragt, ob er mithelfen kann. Das zeichnet uns auch aus. Und ich muss sagen, auch wie wir uns untereinander geholfen haben, ich sage mal Mayrhuber, Franz, Joachim Hunold, wir. Ich sage mal ein Beispiel: Ich bin durch die Züge gegangen, habe mich auch bewusst in die Züge begeben. Ich wollte einfach wissen, wie das im Krisenfall so abläuft und ich habe festgestellt, dass die Kunden der Lufthansa immer akzeptiert werden im Zug. Ein Ticket wird bei uns akzeptiert, wenn Sie ein Lufthansa-Ticket haben, ein Air Berlin-Ticket nicht. Dort haben wir z. B. ganz pragmatisch gehandelt. Aus dem Zug heraus habe ich Joachim Hunold angerufen, habe gesagt: Joachim, mir tut das Herz in der Seele weh, wenn ich sehe die Lufthansakunden werden mitgenommen. Ich mache dir jetzt ein Angebot. Ab sofort gebe ich einen Ukas heraus, alle werden mitgenommen, ohne dass sie einen Aufpreis zahlen müssen – das konnten wir sofort entscheiden – und wir machen den gleichen Vertrag, wie wir heute mit der Lufthansa haben. 14 Tage später hatten wir einen Vertrag mit Joachim Hunold, mit der Air Berlin. So sind alle, die ein Air Berlin-Ticket hatten, ohne Aufpreis mitgenommen worden und das gilt auch für die Zukunft. Ich denke, das zeigt auch – viele versuchen mich ja immer hineinzureden in eine Situation, so nach dem Motto, der Grube kämpft nur für die Schiene, alles andere ist ihm schnurzpiepegal – da muss ich Sie leider enttäuschen. Mein Verständnis von Mobilität ist die intelligente Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Ich denke, wir haben im Bereich dieser kleinen Katastrophe bewiesen, dass wir das können. Ich habe mich sehr darüber gefreut und bedanke mich dafür noch einmal. Denn ich sage das auch mal ganz offen, als Leiter der Deutschen Bahn wird man auch ein bisschen demütig und freut sich auch einmal über leichte Anerkennung. Das verlernt man relativ schnell. Herr Hermann, ich weiß, es ist Ihnen ein Anliegen: Der Deutschlandtakt. Der Deutschlandtakt ist ja nichts anderes als das, was man in der Schweiz vorbildlich täglich sehen kann, nämlich ein einfacher dichter Fahrplan mit einem hohen Kundenservice und Fernverkehr mit Regionalverkehr eng vernetzt. Ich denke, dass wir im Fern- und auch im Regionalverkehr da flächendeckend gute Fortschritte gemacht haben. Im Regionalverkehr ist die Vertaktung heute schon in etwa vergleichbar mit der Schweiz. An den

wichtigsten Fernverkehrsverbindungen haben wir heute auch alle 30 Minuten ICE-Züge in den Knotenbahnhöfen. Dort sind wir gut miteinander abgestimmt. Natürlich ist es naturgemäß so, dass die Takte im Fernverkehr größer als im Regionalverkehr sind, einfach weil die Strecken länger sind. Deshalb lässt sich z. B. eine Vertaktung des Fahrplans in der Schweiz auch sehr viel besser machen – die längste Länge ist 300 km, aber ich denke mal, das sehen wir alle so: Auch dort kann man immer noch etwas besser machen. Das Einzige – und da bitte ich Sie wirklich auch um Verständnis – ich habe mich in den letzten Tagen wirklich sehr geärgert und zwar sehr geärgert über die europäische Politik und über den Zusammenhalt der Abgeordneten im Europaparlament. Denn wenn Sie sehen, was heute beschlossen wird und was gestern letztendlich schon in den Unterausschüssen in Europa beschlossen worden ist, dass man ein Schienengütervorrangnetz einführen will, was nämlich nichts anderes heißt, als dass wir als Transitland in Zukunft, wenn wir Fahrpläne gestalten, erst einmal auf den drei großen Hauptkorridoren fahren – das sind leider auch die Hauptkorridore, wo am stärksten der Personenverkehr stattfindet und wo ja heute Personenverkehr und Schienengüterverkehr plus alle Wettbewerber auf einem Netz fahren. In Frankreich ist das anders, in anderen Staaten ist es auch anders. Wir sind ein Transitland noch hinzu und wir haben in Deutschland das dichteste und kompakteste Schienennetz der Welt. Wenn ich jetzt sehe, dass uns in Zukunft eine sogenannte Agentur, eine sogenannte „One-Stop-Shop“-Organisation Trassen vorgibt und erst mal Trassen für den Schienengüterverkehr festlegt und der Personenverkehr sich danach richten muss, dann muss ich sagen, also da verstehe ich überhaupt nichts mehr! Wenn ich Ihnen sage, wie wir gekämpft haben und dass alle deutschen Abgeordneten dann dagegen gestimmt haben, aber um dagegen zu sein muss man mindestens 350 Stimmen haben und es haben ein paar Länder andere gesucht, um dagegen zu stimmen. Da sage ich Ihnen, da wird natürlich eine optimale Gestaltung des Personenverkehrs unmöglich, denn wir machen ja nur zweimal im Jahr den Fahrplan. Öfter geht es ja gar nicht, der Kunde will ja einen konstanten Fahrplan. Wir machen den kleinen Fahrplan am 16. Juni und den großen Fahrplan am 13. Dezember. Wenn wir uns in Zukunft auf den Hauptkorridoren am internationalen Schienengüterverkehr orientieren müssen, dann ist das ziemlich fatal. Da bitte ich Sie einfach auch: Machen Sie einfach Lärm und äußern Sie bitte lautstark Ihre Kritik! Denn ich habe den Eindruck, dass es bei vielen noch gar nicht angekommen ist. Es ist leicht, dem als Spanier oder als Italiener zuzustimmen, weil sie alle keine Transitländer sind. Da würde ich Sie wirklich

darum bitten, um die Wettbewerbsfähigkeit auch des Standortes Deutschland nicht zu schmälern, dass wir dort gemeinsam einhaken und auch gemeinsam kämpfen. Das ist die eine große Initiative, die Kunden- und Qualitätsinitiative. Wenn Sie dazu noch im Detail Fragen haben, gebe ich natürlich gerne noch Auskunft. Die zweite große ist eine Technikinitiative und zwar stellen wir alles um, wir stellen den gesamten Technikladen auf den Kopf. Sie wissen, bisher war das ja kein Vorstandsbereich. Ich war ja sehr stark automobil- und luftfahrtlastig und Sie wissen, ich habe ja immer gedacht, Luftfahrt ist das Komplexeste dieser Welt. Ich habe leider schnell – dafür brauchte ich keine vier Wochen – festgestellt, dass das Zusammenwirken von Schienen, rollendem Material, Weichen, Signalen, Betriebsleitzentrale viel komplexer als die Luftfahrt ist. Und als ich nach vier Wochen meinen Koffer gepackt habe und nach Essen gefahren bin, um meinen Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Müller, zu besuchen und ihm einfach mal zu erläutern, dass die ganzen technischen Herausforderungen, die wir haben, nicht von ungefähr kommen und ich ihm das anhand einer kurzen Präsentation gezeigt habe, war seine Antwort: „Herr Grube, darauf hätten wir auch selbst kommen können.“ Meine Antwort war: „Herr Müller, das stimmt.“ Was machen wir jetzt? Wir gucken uns das gesamte Thema Sicherheit an und wie Sicherheit kontrolliert wird. Beispiel Berliner S-Bahn, Qualität, Qualitätsmanagement, Qualitätssicherung. Wie sichern wir Qualität in der Entstehung unserer Produkte ab? Wir haben noch nie, das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen, noch nie einen Zug bekommen, von Anfang an, der das geleistet hat, wofür wir bezahlt haben. Oder das ganze Engineering oder die gesamte Beschaffung. Wir kaufen jedes Jahr für 8,8 Mrd. Euro ein. Was da für Potenziale sind, das gucken wir uns an. Dann das ganze Zusammenspiel der Bahn und der Industrie, auch ein Thema, das wir zwischenzeitlich, Herr Hermann, immer wieder auch im Rahmen von parlamentarischen Abenden adressiert haben. Da bedanke ich mich auch bei Ihnen hier, dass Sie bereit sind, am § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) mitzuarbeiten und dass wir uns einfach in Zukunft an der Luftfahrt orientieren. Wir müssen nicht alles neu erfinden, das ist in anderen Industrien alles schon vorgedacht worden. Wenn wir das genauso machen, wie die Luftfahrt, können wir das relativ schnell in den Griff bekommen. Das ist kein Hexenwerk, wir müssen es nur machen. Deshalb werden wir auch viel stärker als in der Vergangenheit ein präventives Qualitäts- und Risikomanagement machen. Nehmen Sie mal das ganze Thema „Quality Gates“. Die Bahn kannte bisher keine Qualitätsmeilensteine bei der Entstehung eines Produktes. Wir werden in Zukunft – wir stehen un-

mittelbar vor der Beauftragung des B-Systems, also der Nachfolge der ICEs und schon wieder der Nachfolge der ICE 1 und 2 – uns dort viel stärker einmischen, viel stärker die Qualität zwischendurch kontrollieren, was auch in der Luftfahrt heute gang und gäbe ist. Wenn Sie heute mal nach Hamburg/Finkenwerder gehen wo die A380, A340, A320, A321 entstehen, da ist der Kunde bereits bei der Entstehung des Fluggeräts mit an Bord und guckt nach, ob die Qualität auch die Qualität ist, für die er bezahlt.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Ist die Bahn nicht dabei?

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Heute ist die Bahn am Anfang. Das haben wir aber auch mit der Industrie bereits besprochen, das werden wir jetzt alles installieren. Wir werden bei den Lastenheften viel strengere Qualitätsvorgaben machen und da sage ich Ihnen einfach, das kann nicht der Vorstandsvorsitzende machen, mit links und mit dem kleinen Finger. Da brauchen Sie einen Vorstandsbereich und einen, der sich 24 Stunden und 7 Tage um dieses Thema kümmert. Da bin ich sehr froh, dass wir wirklich mit einer Affengeschwindigkeit diesen Vorstandsbereich aufgebaut haben. Wir haben jetzt auch eine technische Revision eingeführt. Das ist eine kleine Einsatztruppe von ungefähr 25 Leuten, die bei mir direkt hängen, die ich reinschicken kann, die kontrollieren, ob nicht nur die Papiere toll ausgefüllt sind, sondern ob das, was auf dem Papier steht, auch wirklich in der Praxis in der Werkstatt umgesetzt wird. Wie gesagt, Sicherheit und Qualität sind dort die beiden großen Themen, die wir völlig neu anpacken. Das sind für mich strategische Themen und weil das strategische Themen sind, sind das Vorstandsthemen. Darum muss sich ein Vorstand selbst kümmern. Dann ist da das ganze Thema Technik. Mit der Technikinitiative erarbeiten wir gerade einen Masterplan „Technik“, der das letztendlich konzeptionell erarbeitet und letztendlich jetzt uns auch in den nächsten Monaten in die Umsetzung gehen lässt. Das dritte große Thema ist die Zukunft. Das haben wir einfach als Investitionsinitiative dargestellt. Und zwar, wenn Sie mal unsere Mittelfristplanung nehmen, die Planung für die nächsten fünf Jahre, also 2010 bis einschließlich 2014, und mal in die Investitionsspalte reingucken, dann ist das kein Wunschenken, sondern wir wollen in den nächsten fünf Jahren 41 Mrd. Euro investieren. Diese 41 Mrd. Euro sind Investitionen in neue Fahrzeuge, sind Investitionen in Infrastruktur und sind Investitionen in Bahnhöfe. Wenn Sie die 41 Mrd. Euro, die wir jetzt investieren wollen, einmal aufteilen, dann sind das 75 Prozent Investition für die Infrastruktur. Das sind dann 31 Mrd. Euro allein in den nächsten Jahren, natürlich mit Hilfe der Bundesmittel, gar

keine Frage. Aber ich werde auch häufig mit dem Wort Subvention konfrontiert. Also ich habe da ein anderes Verständnis. Wir werden vom Bundesverkehrsminister beauftragt, das Netz zu pflegen und zu hegen und da geben wir uns alle Mühe und werden hoffentlich auch immer effizienter und produktiver. Im Bedarfsplan werden wir beauftragt, die Projekte zu dosieren, das Netz auszubauen. D. h. wir nehmen nicht das Geld und stecken das ein, sondern wir müssen Löhne bezahlen, wir müssen davon einkaufen und Sie wissen, wie dünn heute die Margen sind. Das zweite große Thema ist: Wir werden sehr stark in neue Produkte investieren. Ich nenne Ihnen mal ein paar Beispiele. Ich habe eben schon den ICx genannt. Wir reden zur Zeit mit der Industrie darüber und wir haben uns für Siemens als sogenannten „Preferred Supplier“ entschieden. Die anderen sind übrigens ausgefallen oder herausgenommen worden, nicht weil wir sie nicht mögen, sondern weil sie einfach die Ausschreibungsbedingungen nicht erfüllt haben. Also beispielsweise: Man musste ein „Mock-up“ bauen, so dass man einmal einen Zug im Modell 1:1 sieht. Einige haben sich daran nicht gehalten und da gibt es eine ziemlich klare Spielregel: Wer sich nicht daran hält, der scheidet aus. Siemens war derjenige, der den günstigsten Preis, die beste Qualität und bisher auch die Ausschreibungsbedingungen erfüllt hat. Deshalb haben wir uns mal limitiert für Siemens entschieden, aber immer unter der Voraussetzung, dass wir die Ziele, die wir damit verbinden, natürlich auch erreichen. Wir machen eine Wertanalyse, haben zwei Unternehmen reingeholt, die mit uns diesen Prozess gemeinsam mit Siemens begleiten und ich hoffe, dass wir diesen Prozess auch möglichst schnell abschließen. Ich sage ganz offen, wir wollten den Prozess jetzt eigentlich zum Juni abschließen. Das haben wir leider nicht ganz geschafft, das wird sich sicherlich um ein paar Wochen hinauszögern. Aber wissen Sie, das ist eine Ecke, da sage ich, da geht Qualität vor Schnelligkeit. Da werde ich deshalb nicht nervös, sondern ich glaube, hier handelt es sich um den größten Auftrag, den die Bahn jemals überhaupt an eine Bahnindustrie vergeben hat. Wir reden hier, ich sage zunächst mal in der Kalkulation, die für 220 Züge gemacht worden ist, über 5 Mrd. Euro. Das sind 220 Züge, die wir im Zeitlauf von 2014 bis 2025 ersetzen wollen. Darüberhinaus haben wir beschlossen, die ICE 2 einem Redesign zu unterziehen. Sie bekommen also ein völlig neues Innenleben, weil der ICE 2 ja nun auch schon ein paar Jahre auf dem Buckel hat. ICE 1 haben wir schon gemacht, ICE 2 folgt jetzt. Das sind allein auch über 100 Mio. Euro. Jetzt sage ich vielleicht auch etwas, was für Sie neu ist. Wir haben 100.000 Güterwaggons. Wussten Sie, dass wir bei 72.500 Güterwaggons neue Radscheiben, neue Radachsen in-

stallieren? Das ist eine gewaltige Investition, die wir gerade tätigen und das als Folge und übrigens als Vorsorge und Fürsorge im Nachgang zu Viareggio. Durch den Unfall in Viareggio wurden ja auch in Europa neue Sicherheitsstandards festgelegt und da machen wir viel mehr, als wir eigentlich machen müssten. Aber das machen wir auch aus der Verantwortung heraus und wir sagen, der Wettbewerb wird es genauso machen müssen. Da haben wir einfach gesagt, wer zuerst kommt, mahlt zuerst, denn Radscheiben sind ja auch nicht unendlich verfügbar am Markt. Da denke ich, haben wir durch die schnelle Reaktion dann auch uns hier schnell einen Wettbewerbsvorteil erarbeitet. Nächstes Thema ist der Regionalverkehr. Sie wissen, Regionalverkehr ist ja heute ein Wettbewerbsgeschäft mit Entgelt, mit Verkehrsverträgen. Heute ist es so, wenn Sie einen Regionalvertrag, einen Verkehrsvertrag bekommen wollen, sind in der Regel immer neue Fahrzeuge damit verbunden. Wir werden in den nächsten Jahren im Durchschnitt zwei bis zweieinhalb Mrd. Euro nur für neue Fahrzeuge im Regionalverkehr investieren. Wir werden natürlich auch bei den Bahnhöfen kräftig investieren. Hier sage ich auch offen und bedanke mich auch bei Ihnen, hier sind 2.000 Initiativen allein durch das Konjunkturprogramm mit allein 400 Mio. Euro für die Bahnhöfe möglich. Zusätzlich gibt es auch in den einzelnen Ländern Programme. Nehmen Sie einmal Baden-Württemberg, wo wir allein 200 Bahnhöfe mit über 100 Mio. Euro erneuern, in Bayern 300 Bahnhöfe, in Baden-Württemberg gibt es ein riesiges Programm. Wir haben auch in Sachsen-Anhalt 50 Bahnhöfe mit allein 80 Mio. Euro. Also da gibt es viele Initiativen in der Bundesrepublik. Wir haben ein 100 Mio. Euro-Lärmschutzprogramm aufgesetzt und zwar innovative und klassische Schallschutzmaßnahmen. Wir haben für 100 Mio. Euro in hocheffiziente CO<sub>2</sub>-mindernde Energieversorgungsanlagen investiert und werden investieren. Und wir haben einen Beschluss gefasst, der ist auch relativ neu, ich sage es deshalb hier noch einmal, wir haben im Unternehmen vereinbart, das gab es bisher nicht: Wir werden nicht mehr eine Diesellok ohne Dieselpartikelfilter beschaffen. Das ist auch eine riesige Investition. Das lässt sich nicht so schnell mal eben mit Fingerschnipp entscheiden, aber ich sage Ihnen ganz offen, wie hart wir uns dafür anstrengen müssen, um im Wettbewerb auch diese Kosten unterbringen zu können. Denn das Schienengüterverkehrsgeschäft ist heute ein knüppelhartes Geschäft. Da geht es nicht um Cents, da geht es um zwei Stellen hinter dem Komma. Wenn Sie dann diese neuen Technologien unterbringen müssen, sind das gewaltige Dinge. Das sind pro Zug über 300.000 Euro, die wir unterbringen müssen. Aber wir sagen, wir möchten dort mit einem

guten Beispiel vorangehen und wir sagen, die Nachhaltigkeit, die Umweltfreundlichkeit ist heute ein Wettbewerbsvorteil, den wir viel stärker nutzen müssen. Ich komme gleich mal dazu: Wenn die Bahn einen großen Wettbewerbsvorteil hat, dann ist das die Nachhaltigkeit und der Umweltschutz. Als ich zu der Bahn gekommen bin, da hat man mir gesagt, die ganzen technischen Herausforderungen, die wir haben, gehen alle zur Lasten der Bahn. Ich bin sehr froh, dass wir eine Lösung mit Siemens und mit BOMBARDIER für den ICE 3 gefunden haben, dass alle Radscheiben neu gerechnet werden, weil wir wissen, dass da Fehler vorlagen, dass das Material neu ersetzt wird, dass die Zertifizierungen von der Industrie gemacht werden. Wir bekommen alle Radscheiben und alle Radachsen, also die Radsätze – ein Radsatz besteht ja aus der Welle und aus den Radscheiben – von der Industrie kostenlos zur Verfügung gestellt. Das ist ein großer Vorteil und wir haben auch am 19. Februar 2010 eine Lösung mit Alstom bei der Neigetechnik gefunden. Sie wissen – ich gucke gerade Sie an Herr Vaatz –, Leipzig - Dresden sind ja zwei Regionen, wo wir die bogenschnelle Technik für die Zeit nicht einsetzen dürfen, nicht fahren dürfen und das hat einen riesigen Einfluss auf die Fahrpläne. Hier haben wir mit Alstom jetzt auch eine Lösung, dass alle Radscheiben, alle Radachsen neu gerechnet, neu dimensioniert und neu zertifiziert werden. Nur leider, das ist der Wehrmuts-tropfen, zieht sich das bis 2013 hin, weil wir erst in 2011 die Zulassung vom Eisenbahnbundesamt bekommen. Das sind leider so lange Prozesse und deshalb bitte ich einfach um Verständnis, aber ich kann mir da auch nichts aus dem Leib schneiden. Ich bin aber der Garant dafür, dass sicher gefahren wird, dass die Prozesse in Ordnung sind und dass wir Lösungen mit der Industrie haben. Und deshalb haben wir aufgehört, jetzt auch pausenlos den Finger in die Wunde zu legen und uns hier gegenseitig das Leben schwer zu machen, sondern wir haben gemeinsam uns mit der Industrie vorgenommen, dass wir den § 4 AEG so gestalten, dass er sowohl für die Industrie als auch für uns annehmbar ist. Deshalb sage ich mal können wir vom Beispiel Luftfahrt viel lernen. Deshalb bitte ich Sie, uns einfach dabei zu unterstützen. Herr Hermann, Sie haben es auch schon formuliert, der § 4 AEG, dass nämlich die Industrie für die Zulassung und die Herstellung zuständig ist und nicht wir es sind, ich glaube, dass ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Wir investieren genauso gut auch im Stadtverkehr. Z. B. haben wir einen neuen Rahmenvertrag mit MAN für die Lieferung von 300 neuen Bussen abgeschlossen und und und. Da will ich jetzt im einzelnen gar nicht weiter machen. Meine vierte Initiative ist die Marktinitiative und da schneide ich sicherlich ein sehr sensibles Thema an.

Aber – und jetzt gucke ich einfach mal hier in die Runde – Sie haben ja beschlossen und bestehen darauf, dass die Deutsche Bahn nicht mehr der Monopolist ist. Wir haben heute bereits 20 Prozent Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr und wir haben 24 Prozent Wettbewerb im Schienengüterverkehr in Deutschland. Das ist auch gut so. Ich glaube, die Deutsche Bahn ist gut beraten, wenn sie Wettbewerb, so wie wir ihn jetzt auch praktizieren, einfach anerkannt. Wir haben 323 Wettbewerber heute auf der deutschen Schiene fahren. Dass das diskriminierungsfrei laufen muss, ist auch eine Selbstverständlichkeit. Dafür gibt es auch in Deutschland eine Bundesnetzagentur und dort kann man sich beschweren. Übrigens ist das in anderen Ländern nicht so, ich komme auch gleich dazu. Aber wenn ich Ihnen sage, dass die Grenzen sich ändern und öffnen und wir nicht mehr der Monopolist sein müssen, dann habe ich als Leiter eines Unternehmens zwei Möglichkeiten, immer übrigens auf der Basis des Grundgesetzes, denn im Grundgesetz steht ja drin, die Deutsche Bahn ist nach § 87 e als ein Wirtschaftsunternehmen zu führen und zwar in privatrechtlicher Form. Also damit haben Sie mir links und rechts eine Planke eingebaut. Ich muss das Unternehmen wirtschaftlich führen und das heißt, wenn ich keinen Wachstum in Deutschland habe, dann muss ich schauen, wo ich wachsen kann. Und da sage ich mal ist die Öffnung der Märkte in Europa ein großes Thema. Nehmen Sie mal heute die Wettbewerber. Eine SNCF macht heute in Europa nur im Personenverkehr bereits 1,8 Mrd. Euro Umsatz außerhalb Frankreichs. Wir machen 250 Mio. Euro Umsatz. Oder nehmen Sie einen anderen Franzosen: Veolia/Transdev macht 5,9 Mrd. Euro Umsatz außerhalb Frankreichs in Europa. Meine Damen und Herren, jetzt habe ich drei Möglichkeiten. Entweder ich schrumpfe und schrumpfe einmal, weil der Markt kleiner für uns wird und baue jedes Jahr Mitarbeiter ab. Da sage ich Ihnen ganz offen: Mit mir nicht! Ich bin Unternehmensführer, der sich eher dafür einsetzt, dass wir Arbeitsplätze schaffen. Also muss ich gucken, wo ich wachsen kann. Wachsen kann ich nur in Europa, also schaue ich über Europa hinweg und sage, ich muss das eine machen, ohne das andere zu lassen. Ich muss sicherstellen, dass in Deutschland die Qualität, der Service, die Sicherheit stimmen und natürlich auch nach Möglichkeiten schauen, dass ich wachsen kann. Aber ich muss woanders etwas kompensieren. Deshalb haben wir beschlossen, dass wir uns in Europa nach Wachstum umschauen. Da gibt es drei Wege, die nach Rom führen. Das Erste ist: Ich nehme mir Tender für Tender, also Verkehrsvertrag pro Verkehrsvertrag vor. Das dauert 20 Jahre und mehr, ist teuer und zeitaufwendig. Des Zweite ist: Ich kaufe mir in allen Ländern

kleine Unternehmen. Das ist auch sehr teuer und zeitaufwendig. Oder ich kaufe mir einen, der gerade auch verfügbar ist, der ja witziger Weise auch von der SNCF aufgekauft werden sollte, nur leider konnten sie sich nicht einigen oder das Konzept war das Falsche, denn SNCF wollte ja mit einem anderen Unternehmen bezahlen, mit Keolia, die ja auch in Deutschland bekannt ist, und wollte das Unternehmen in Arriva einbringen. Deshalb lache ich und muss nur schmunzeln, wenn Herr Pepy in diesen Tagen in einer deutschen Zeitung bekannt gibt, sie machen sich große Sorgen, dass die Deutsche Bahn zu groß wird. Also erstens wollte er selbst Arriva haben, hat es nur nicht bekommen und zweitens sage ich mal, schauen Sie mal die Größenverhältnisse an, mit dem Support, den die SNCF bekommt. Da habe ich eher den Verdacht, dass man sich als schlechter Verlierer einbringt, aber das muss jeder mit sich selbst abmachen. Herr Hermann hatte mich darum gebeten, auch zu Arriva etwas sagen. Arriva ist heute das erfolgreichste privatwirtschaftlich geführte Personenverkehrsunternehmen in Europa. Es macht 3,5 Mrd. Euro Umsatz, davon 1,7 Mrd. Euro in England, 1,45 Mrd. Euro außerhalb. In Deutschland macht es 450 Mio. Euro Umsatz, in 50 kleinen Unternehmen. Die werden wir verkaufen, das ist ein Auflage der Europäischen Kartellbehörde. Herr Hermann, wir haben ja auch lange und oft telefoniert, auch mit Herrn Beckmeyer, Herrn Fischer und den Kollegen, den Sprechern der Fraktionen, die das Thema Verkehr vertreten, und zwar weil da am Anfang ein Irrtum entstanden ist. Und zwar sah es am Anfang so aus, als würden wir uns – Herr Döring, wir haben auch darüber gesprochen – in Deutschland Wettbewerb kaufen. Nein, das ist uns gar nicht gestattet. Wir müssen uns innerhalb von sechs Monaten von den Aktivitäten Arrivas trennen. Das wird eine Auflage der Europäischen Kartellbehörde werden. Das werden wir auch machen, weil wir in Deutschland nicht wachsen sollen, sondern wir wollen im Ausland wachsen. Da hilft uns natürlich Arriva sehr stark. Die EU sieht diese Akquisition sehr positiv, auch die Ratingagenturen, so dass ich sage, das ist für uns eine gute Chance, hier nicht als Nummer 8 weiter in Europa durch die Lande zu ziehen, sondern uns mit der Akquisition von Arriva wirklich eine sehr gute Marktposition zu erarbeiten. Wir werden Arriva nutzen. Das Management wird bleiben, so hoffe ich zumindest, zumindest haben wir das einmal so vereinbart. Der Name wird bleiben. Heute ist es ja so: Die Auslandsaktivitäten, die wir machen, werden heute vom Regionalnahverkehr mitgemacht. Der Herr Sennhenn, der es heute mitmacht, macht Deutschland und Ausland. In Zukunft wird er sich nur mit Deutschland beschäftigen. Es hat sogar für mich den Vorteil, dass die deutsche Organisation sich nicht mit

Auslandsaktivitäten beschäftigt, sondern sich nur mit Deutschlandaktivitäten und sich damit auch nur auf Deutschland fokussiert. Arriva nutzen wir für den Ausbau in Europa. So haben wir dort auch eine saubere Arbeitsteilung. Eine ganz andere wichtige Aufgabe ist: Wie wollen wir im Regionalgeschäft in Deutschland weiter arbeiten? Auch dort haben wir eine Marktoffensive gestaltet. Wir haben uns vorgenommen, wir wollen viel stärker als in der Vergangenheit mit den Aufgabenträgern zusammenarbeiten. Also beispielsweise im Rahmen von Nettoausschreibungen wollen wir eine ganz andere Transparenz in die Erlösstruktur bringen: Wie setzen sich die Preise zusammen? Hier wollen wir in die Diskussion eintreten, bzw. sind wir eingetreten. Auf der Tarifseite streben wir an, dass wir in Deutschland einen deutschlandweiten Tarif haben, der auch transparent ist und auch dynamische Einnahmeverteilungen absichert. Oder wir wollen neue Vertragsmodelle diskutieren, die auch raumübergreifend und im Wettbewerb gleichmäßig vom Anspruch sind. Wir wollen im Angebot als neutraler Dienstleister auftreten. Wir wollen, dass die Nutzungsmöglichkeiten der Einrichtungen allen zur Verfügung gestellt werden. Wir wollen auch und das ist beschlossene Sache – ich weiß, es ist bisher ein Dorn im Auge gewesen und ist auch eine heilige Kuh bei der Deutschen Bahn gewesen –, wir werden aber in Zukunft die Begriffe wie S-Bahn oder Regionalexpress oder Regionalbahn öffnen und werden diese Begriffe auch den Wettbewerbern zur Verfügung stellen und nicht ausschließlich für die Deutsche Bahn nutzen. Und wir setzen uns sehr stark mit den Gewerkschaften für brancheneinheitliche Tarif- und Sozialstandards ein, weil wir der Meinung sind, dass der Schienenverkehr in Deutschland auf keinen Fall ein Billiglohnsektor werden darf. Sie wissen, insbesondere der Wettbewerb aus dem Ausland bietet teilweise bei den Löhnen 30 Prozent unterhalb unserer Kosten an und das muss sich ändern. Teilweise haben wir bei Wettbewerbern Lokführer fahren, die weniger verdienen als bei Hartz IV und das darf nicht sein. Deshalb haben wir uns im Regionalverkehrsgeschäft eine sehr viel engere Zusammenarbeit mit unseren Marktteilnehmern vorgenommen. Ein ganz anderer wichtiger Punkt in der Strategie wird zukünftig Nachhaltigkeit sein. Ich habe schon ein paar Beispiele genannt: Die Schulung von Lokführern, die Bremsenergie, CO<sub>2</sub> weiter abbauen. 40 Prozent haben wir in den letzten zehn Jahren schon abgebaut, wir wollen 20 Prozent bis 2020 abbauen, wir wollen den Einsatz der regenerativen Energien von 16 Prozent auf 30 Prozent bis 2020 erhöhen. Wir haben gerade einen Windpark selbst hier übernommen in Märkisch-Linden in Brandenburg, allein mit 59 Gigawatt. 59 Gigawatt entspricht der Energiemenge von 13.000 Vierpersonen-Haushalten in einem gan-

zen Jahr, das ist gewaltig. Wir haben in Hamburg seit 1. Januar 2010 die erste S-Bahn voll mit regenerativen Energien betrieben und zwar mit Wasserkraftwerken. Hier werden wir künftig sehr viel mehr machen. Dann das ganze Thema „E-Mobility“. Wir haben ein neues Konzept erarbeitet, das heißt „BeMobility“ und zwar das Zusammenwirken, B steht für Bahn, E steht für Mobility. Und zwar ganz einfach, Sie wissen die Bundeskanzlerin hat kürzlich einen Mobility-Gipfel gehabt und als meine alten Kollegen mich da in der Runde haben sitzen sehen, haben die gedacht, ich kann mich vom Auto nicht trennen. Der Grund ist ein ganz anderer: Und zwar weil wir alles haben, was man braucht, um E-Mobility in Deutschland zu machen. Wir haben den Kunden am Bahnhof, der sehr nachhaltigkeitsorientiert ist, wir haben seit 100 Jahren Elektrizität, wir haben ein Car-Sharing-Programm mit allen Technologien, wir haben die Stellplätze, wir haben hervorragende Möglichkeiten, Zapfsäulen für die Energie aufzustellen. Also deshalb haben wir 40 E-Mobility-Fahrzeuge, also elektrisch angetriebene Fahrzeuge, gekauft, die in der zweiten Jahreshälfte in unser Car-Sharing-Pool einlaufen werden. Wir haben darüberhinaus 50 E-Pedelecs und E-Scooter angeschafft, die wir in unser call-a-bike-Konzept einarbeiten werden, das heißt dann E-call-a-bike. Dort wird es integriert. Wir werden in der zweiten Hälfte Pilotversuche machen, um die Erfahrung mit E-Mobility an den Bahnhöfen zu testen. Darüberhinaus, meine Damen und Herren, hat Lärmbekämpfung für uns einen ganz wichtigen Stellenwert, denn das ist ein Thema, was wir auch zunehmend bei Infrastrukturprojekten merken. Ich denke mal, die Rheintalbahn ist ein riesiges Thema in Offenburg. Wenn wir in der Lärmbekämpfung nicht noch aktiver werden und zwar nicht nur mit Lärmschutzwänden, sondern auch dort den Lärm bekämpfen, wo der Lärm entsteht, nämlich mit Verbundstoff-Bremssohlen – LL- und K-Sohlen sind Ihnen alles Begriffe –, ich glaube da machen wir einen großen Fehler und wir sind auch sehr dafür, dass man lernabhängige Trassenpreisgestaltungen macht, dass wir dafür auch einfache – und ich lege die Betonung auf einfache – Anreizsysteme schaffen, denn ich sage, was wir nicht brauchen, das sind bürokratieintensive Erfassung- und Abrechnungssysteme. Das kostet nur Geld und kommt nicht bei der Lärmbekämpfung an, sondern da stecken wir das Geld in Bürokratiemaßnahmen. Deshalb sage ich Ihnen auch bei dem Schienenbonus, der ja auch in den Koalitionsverhandlungen eine große Rolle gespielt hat: Die Abschaffung des Schienenbonus darf auf keinen Fall so betrieben werden, dass letztendlich an Lärmschutzinvestitionen gespart wird, denn das kostet zu nächst viel Geld. Hier müssen wir gemeinsam sicherstellen, dass wir letztendlich auch mehr

für die Reduzierung des Lärms tun. Wir werden deshalb, auch was die Mittel betrifft, ob das Bestandsnetzthemen oder Bedarfsmittel sind, uns ganz stark um die weitere Effizienzsteigerung kümmern. Sie wissen, dass wir natürlich nicht mit 1,2 Mrd. Euro Bedarfsplan einverstanden sind. Wir hätten Ideen, wenn wir das so planmäßig abarbeiten, wie es eigentlich für 1,8 Mrd. Euro vorgesehen ist, aber ich glaube in diesen Tagen sollten wir nicht träumen. Deshalb wäre ich sehr froh, wenn Sie uns unterstützen. Wir haben ein Wachstumsprogramm für die Infrastruktur erarbeitet. Herr Hermann, Ihnen ist das bestens bekannt. Das sind Maßnahmen in der Größenordnung von 200 bis 300 Mio. Euro, die man initiieren könnte, um Bottlenecks zu beseitigen, um die Effizienz mit ganz kleinen einfachen Eingleichigkeitsthemen zu steigern. Z. B. haben wir an vielen Strecken heute noch eingleisige Infrastrukturen. Die kann man relativ schnell beheben. Das sind überschaubare Mittel in der Größenordnung von 200 bis 300 Mio. Euro, wo wir sagen, da würde es sich lohnen, so ein Wachstumsprogramm in Deutschland umzusetzen. Und deshalb, meine Damen und Herren, darf ich vielleicht abschließend noch etwas zur Dividendenausschüttung sagen. Ich habe da ganz offen gesprochen – zwei Herzen in meiner Brust. Auf der einen Seite bin ich stolz, dass die Deutsche Bahn in einer schwierigen Zeit, wie wir sie zurzeit erleben, in der Lage ist, auch einen Beitrag zu leisten. Erinnern Sie sich nur mal an die Bahnreform. 1993/94 hat die Bahn höhere Personalkosten gehabt als Umsatz, 60 Mrd. Euro Schulden und ein Minus von 2,5 Mrd. Euro EBIT. Ein Schuldenberg, der hoch war, ich glaube in keinem Verhältnis stand. Heute: Die Zahlen habe ich eingangs genannt. Ich glaube, das ist eine sehr schöne Geschichte, die die Bahn dort realisiert hat und ich glaube, wir können auch heute sagen, die Bahnreform war wirklich sehr erfolgreich. Das ist auch hervorragend von der Politik begleitet worden. Das muss man einfach anerkennen. Wie gesagt, ich komme gerade aus Japan, ich sage Ihnen nur einmal als Beispiel: Immer die, die uns als Benchmark vorgeführt wurden, die haben soviel Schulden wie sie Umsatz machen. Nehmen Sie mal JR-EAST in Tokio, die haben soviel Schulden wie Umsatz. Das muss man sich auch einmal auf der Zunge zergehen lassen. Da sind wir ein knochengesundes Unternehmen. Deshalb sage ich, das eine Herz ist, ich freue mich, dass wir diesen Beitrag leisten können, ich freue mich auch, dass wir als einziges europäisches Unternehmen in der Lage sind, wirklich Geld zu verdienen. Auf der anderen Seite bin ich natürlich traurig, dass ich im Abtragen der Schulden jetzt gestört werde, dass ich das Ziel Eigenkapital zu Schulden nicht so realisieren kann, wie mir das recht wäre. Mir wäre ein Konzept viel lieber, wonach wir die 500

Mio. Euro, die wir jetzt abgeben, im Bundesverkehrsbudget wiederfinden und diese 500 Mio. Euro wieder ins Netz hineinstecken, damit die Infrastruktur weiter vorankommt. Ich glaube, das wäre das bessere Konzept und ich würde Sie bitten, das vielleicht auch noch einmal zum Thema zu machen, weil ich glaube, das kommt allen, auch den Wettbewerbern, zu Gute. Denn das Netz ist nicht für uns da, sondern das Netz ist heute für den gesamten Wettbewerb da. Meine Damen und Herren, ich sage Ihnen auch, warum es so wichtig ist, dass wir Geld verdienen: Einfach auch unter anderem, weil wir in der Zwischenzeit – und ich achte sehr darauf – mittlerweile der größte Ausbildungsbetrieb in Deutschland sind. Wir stellen in der Krise Auszubildende ein. Das haben wir in 2009 gemacht, da habe ich gekämpft wie ein Berserker, und wir haben es auch 2010 wieder geschafft, dass wir so viele Auszubildende – und zwar 2.800 Auszubildende einstellen wie vor der Krise. Und da lege ich sehr viel Wert darauf – Sie kennen meine Geschichte –, ich bin selbst ein Kind des zweiten Bildungsweges und habe viele Situationen selbst erlebt, wo ich keine Möglichkeit hatte, obwohl ich wollte, eine Ausbildung zu machen und ich sage, wir möchten nicht nur der beste Ausbilder sein, sondern wir möchten auch unserer gesellschaftlichen, sozialen Verantwortung gerecht werden. Da bin ich sehr froh, dass wir neben den 2.800 Auszubildenden auch wieder 500 jungen, zusätzlichen Menschen, im Rahmen eines Chance-Plus-Programms die Chance geben, die von zu Hause nicht die Möglichkeit haben, sich für einen Ausbildungsplatz zu qualifizieren. Da führen wir sie hin, mit 500 Auszubildenden und wir wollen wieder 300 Studenten im dualen Ausbildungssystem als Betrieb, als BA-Student einstellen. Ich glaube, das sind Zahlen, die sich in der Krise sehen lassen können. Aber das kostet Geld und dafür müssen wir unser Geld erst mal verdienen, aber da bin ich sehr froh, dass Sie uns unterstützen. Jetzt noch einmal kurz zusammengefasst, worum ich Sie bitte, uns zu unterstützen: Das ist einmal beim Fairness im Wettbewerb. Sie wissen, heute nutzen Wettbewerber wie z. B. die Franzosen hier in Deutschland den Wettbewerb um jeden Preis und sind auch sehr erfolgreich dabei, aber wir bekommen in Frankreich beispielsweise oder auch in anderen Ländern – weder in der Schweiz, noch in Italien – nicht einmal die Ausschreibungsunterlagen. Hier sagen wir einfach: Mensch, wir reden über Europa, wir haben ein europäisches Währungssystem, aber die Eisenbahn ist noch wie vor der Steinzeit. Sie kennen mein schönes Beispiel: Der Tunnel nach London. Wir könnten jedes Jahr 1,1 Mio. Kunden nach London bringen. Das ist aber nicht möglich, weil die Franzosen uns nicht durchlassen, weil der ICE, der viel moderner ist, angeblich nicht lang genug ist.

Das zweite Thema ist: Wir haben aus meiner Sicht ein Gesetzgebungs- und Vollzugsdefizit. Es sind nämlich in Europa Gesetze beschlossen worden, die einfach nicht umgesetzt werden. Die Deutschen neigen ja dazu, einen vorauseilenden Gehorsam zu zeigen. Wir sind die guten Europäer, wir machen unsere Hausaufgaben, wir öffnen die Märkte, aber die anderen werden nicht einmal kontrolliert und es werden nicht einmal Dinge verfolgt, wenn sie sie nicht umsetzen. Barroso hat am 01. Januar 2010 die Öffnung nochmals als Beschluss, als Gesetz veranlasst. Die europäische Gesetzgebung wird in bestimmten Ländern einfach national nicht umgesetzt. Das bringt uns erhebliche Schwierigkeiten. Das nächste Thema ist ein Gleichbehandlungsdefizit. Nehmen Sie einmal den Vergleich zum Lastwagen oder zum Schiff oder zum Flugzeug. Wir bezahlen heute Stromsteuer, wir bezahlen CO<sub>2</sub>-Abgabe, 106 Mio. Euro. Wenn die dritte Periode des Emissionshandels in 2013 kommt, bezahlen wir nochmal 300 Mio. Euro. Da sage ich Ihnen, auf der einen Seite ist die Bahn das umweltfreundlichste und gleichzeitig das transporteffizienteste Verkehrsmittel, aber trotzdem werden wir am höchsten bestraft. Ich will ja gar nicht, dass die anderen Verkehrsträger mehr bezahlen. Das will ich gar nicht, will gar nicht, dass die mehr Lasten aufgebürdet bekommen. Ich will nur, dass wir gleichgestellt werden. Das Vierte sind die Harmonisierungs- und Standardisierungsdefizite in Europa. Wenn Sie heute einen Zug zulassen, dann ist das in Frankreich völlig anders als in Italien, in der Schweiz, in England und in Deutschland. Das kann man auch den Herstellern nicht mehr zumuten, weil ein Zug derartig teuer wird. Daran müssen wir kräftig arbeiten. Das ist eine europäische Aufgabe. Und last but not least: Wir haben auch ein Regulierungsdefizit. Wenn ich z. B. sehe, in Europa wird ein Recast, ein Eisenbahngesetz verabschiedet. Da wird die Liberalisierung gar nicht mehr adressiert, weil sie unterstellt wird. D. h. der, der seine Hausaufgaben gemacht hat, wird in Zukunft bestraft, weil nämlich in diesem Gesetz z. B. die Öffnung und der Zugang zur Servicestation adressiert wird, aber nicht mehr die Öffnung des Marktes. D. h. der, der den Markt nicht geöffnet hat, der wird gar nicht mehr attackiert, weil die Themen, die dort besprochen werden, sich im Gesetz gar nicht wiederfinden. Aber die, die liberalisiert haben, werden weiterhin attackiert und das geht einfach nicht. So und jetzt komme ich zum Schluss. Also das Thema Schienengütervorrangnetz, da hätte ich wirklich die Bitte, das ganz stark von Ihrer Seite noch einmal anzupacken. § 4 AEG genauso und die gesamten steuerlichen Nachteile bitte ich auch aufzunehmen. Deshalb bedanke ich mich und ich sage, wenn wir diese Themen nicht anpacken – ich sage das in aller Ehrlichkeit und Offenheit –,

dann gehören wir auch zu denen, die tolle Reden schwingen, nämlich Verkehr muss mehr auf die Schiene, aber es bleibt solange eine Farce, solange wir nicht aus unseren Worten auch Taten machen. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Grube! Das war sicherlich ein sehr umfangreicher Vortrag. Es war auch glaube ich notwendig und richtig, auch wenn der eine oder andere Kollege ungeduldig geworden ist. Ich weise jetzt noch einmal darauf hin, dass dieses Papier zur Konzernstruktur verteilt worden ist. Es war so vereinbart, dass wir das außen vor lassen und nur eine schriftliche Information parallel dazu machen. Ich habe jetzt die Wortmeldung der Fraktionen. Ich lese es einmal vor: Das ist für die CDU/CSU-Fraktion Herr Fischer, für die SPD Herr Beckmeyer, für die FDP Herr Döring, Frau Leidig für DIE LINKE. und Herr Dr. Hofreiter für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der ersten Runde. Dann habe ich auch schon für die zweite Runde Wortmeldungen: Herr Burkert, Herr Lange, Herr Bartol. Mehr als zwei Runden wird es wohl nicht geben. Dann fangen wir mit Herrn Fischer an. Bitteschön!

**Abg. Dirk Fischer:** Es ist, Herr Dr. Grube, nicht ganz leicht bei einem so komplexen, umfassenden Vortrag die Dinge angemessen zu behandeln. Einige Fragen will ich ansprechen, die anderen wird der Kollege Ulrich Lange ansprechen. Zunächst einmal sind wir mit der Konzernstruktur in der Grundaufstellung einig. Wir haben ja jetzt nach vielen Geburtswehen ein Holdingmodell entwickelt, das unserer Vorstellung sehr nahe kommt, denn ist gibt ja die unternehmensinterne Trennung von Netz und Betrieb: Der operative Bereich der BML mit der Option Kapitalmarkt und Infrastruktur, Netz, Energie und Bahnhöfe, die ausdrücklich nicht in den Kapitalmarkt gehen dürfen, weil sie die Lebensadern einer wettbewerbsorientierten Volkswirtschaft sind. Dabei ist für uns wichtig gewesen, dass mit Blick auf das Vertragsverletzungsverfahren, das die EU unter anderem gegen Deutschland betreibt, aber auch gegen sehr viele oder die allermeisten Mitgliedsstaaten, dieses bei dem Umbau der Konzernstruktur auch von Ihnen in eine Richtung entwickelt worden ist, so dass wir glauben, dass die Chinese Walls, wenn man den operativen und den Infrastrukturbereich in einem Unternehmen hat, gewährleistet sind, indem Doppelmandate zwischen Holding und Infrastruktur beseitigt worden sind. Wir begrüßen ausdrücklich, dass Sie eine eigenes Vorstandsressort für Technik und ich muss beinahe hinzufügen Sicherheit und Systemverbund geschaffen haben. Das war mehr als dringend, um die Kalamitäten, die gerade auf dem technischen Sektor und bei Sicherheitsfragen entstanden sind, unter Kon-

trolle zu bringen. Ich will zu der Beteiligung sagen, dass wir zwar akzeptieren, dass man heute einen integrierten Transportkonzern braucht, weil auch andere Wettbewerbsunternehmen sich so aufstellen, dass wir aber ausdrücklich kein Weltreich wollen, in dem die Sonne nicht untergeht und in dem kein Verkehrsträger ausgelassen wird. Denn die Kernaufgabe ist, einen optimalen Schienenverkehr in Deutschland und Europa, sage ich ausdrücklich, zu organisieren. Das ist ja auch die Erwartung des Steuerzahlers für seine jährlichen vier Mrd. Euro, die er diesem System aus dem Haushalt zur Verfügung stellt. Ich bin Ihnen außerordentlich dankbar und empfinde das auch als ein positives Zeichen eines neuen Stils, den Sie praktizieren, dass Sie auf den Seiten 278 und 279 des Konzerngeschäftsberichtes 2009 einmal alle Felder aufgeführt haben, in denen Bundeszuschüsse – das sind ja elf Felder und ein Bereich EU-Zuschüsse – hineingehen, um einmal deutlich zu machen, was auch der Steuerzahler, der Bundeshalt an Unterstützung dieses Systems bereitstellt. Ich kann zu dem, was Sie zur Netzöffnung der Cargobereiche in Europa, die ja ab 2007 gilt, gesagt haben, eigentlich in der Kritik nichts hinzufügen. Die Umsetzung ist schwer und im Grunde genommen ist ja für Deutschland als Kernland der EU, als Haupttransitland, die Antwort auf Dauer nur die Vermehrung von Infrastruktur. Deswegen müssten wir, wenn wir in Europa hier in der Minderheit sind, weil ich sage mal insbesondere ein Mitgliedsland wie Irland mit der Zustimmung zu solchen Korridoren relativ wenig Probleme hat, im Grunde genommen jetzt umgekehrt der EU sagen, dann brauchen wir bei den Zuschüssen für die transeuropäische Netzerweiterung ganz entschieden europäische Mittel, um diese Erweiterung auch zu finanzieren. Aber da müssen wir offensiv und kämpferisch antreten. Ich bin auch ganz an Ihrer Seite, wenn es darum geht, dass wir alle Netzöffnungen ganz strikt vice versa unter Kontrolle der Europäischen Union und Kommission benötigen. Wir haben unsere Kollegen im Europäischen Parlament schon aufgefordert, hier ganz offensiv vorzugehen. Das gilt natürlich in der gleichen Weise für die Bundesregierung im Ministerrat. Wir dürfen solche Disparitäten nicht akzeptieren. Was den Schienenpersonennahverkehr anlangt, brauchen wir dort natürlich einheitliche europäische Standards, die wir weitgehend nicht haben, und wir brauchen in einem zusammenwachsenden Europa grenzüberschreitende regionale Verkehrsangebote. Denn ich sage mal heute für Deutschland - Frankreich, Deutschland - Polen, Deutschland - Holland brauchen wir, weil ja vernetzt, grenzüberschreitend gewohnt und gearbeitet wird, auch regionale Angebote, die dieses ermöglichen. Deswegen war der Kauf von Arriva richtig. Die DB AG stellt sich europäisch auf. Vielleicht

können Sie uns noch sagen wie sich die kartellrechtliche Prüfung über die tausend Busse im Moment darstellt. Im übrigen würde mich auch interessieren, noch ein Wort über die Tätigkeit von DB International unter Verantwortung von Dr. Kefer zu hören, was die Projekte in den Golfstaaten anlangt. Kommen wir vom Consulting auch zur Beteiligung an den Investitionen? Dann würde ich noch gerne Ihnen zurufen: Wettbewerb wollen wir, aber wir brauchen irgendwo im Bereich Personenfern- und Nahverkehr auch Systemkoordination, weil der Kunde natürlich Transparenz und Service verlangt. Das ist der Fahrplan, das ist auch das Interlining, insbesondere im Nahverkehr. Wir haben heute teilweise Akzeptanz bei Drittgesellschaften, teilweise nicht, d. h. also auf der Strecke erlebt der Kunde gelegentlich die Überraschung, dass seine Karte der DB AG nicht akzeptiert wird. Informationssysteme, Vertrieb, Schienenbonus nur in Kürze. Es heißt in der Koalitionsvereinbarung ausdrücklich: Schrittweise abbauen in einer vernünftigen auch haushaltsmäßig verkraftbaren Weise. Neue Lärmsanierungsprojekte müssen nach meiner Überzeugung nach neuem Standard ohne den Schienenbonus von 5 Dezibel (A) hergestellt werden. Bei Neu- und Ausbau müssen planfestgestellte und in der Planung weit fortgeschrittene Projekte nach dem alten Recht vollzogen werden, um nicht hohe Millionenbeträge für die Planung zu zerstören. Aber neue Planungen und ein neuer Bundesverkehrswegeplan und ein neues Schienenwegeausbauänderungsgesetz mit Bedarfsplan nach 2015 müssen den Standard auch in der Finanzdimension erfüllen, ohne diesen Schienenbonus.

**Vorsitzender:** Kollege Fischer, kommen Sie dann bitte zum Schluss!

**Abg. Dirk Fischer:** Kollege, wenn ich das noch eben sagen darf. Beim Fairness im Wettbewerb sind wir bei den vier Wünschen an Ihrer Seite. Gesetzgebungsvollzugsdefizite in Europa müssen durch eine offensive EU-Strategie des Parlamentes, der Regierung dann auch beseitigt werden. Das haben wir in der Koalitionsvereinbarung und das Bundesministerium ist ja auch in der Struktur auf diese Aufgabe hin verändert worden. Bei dem Gleichbehandlungsdefizit muss man immer sagen, die DB AG ist natürlich in Deutschland und Europa der größte LKW-Career. Das dürfen wir bei der Gelegenheit nicht ganz verschweigen. Harmonisierung in der EU für alle Verkehrsträger haben wir ausdrücklich auch als Ziel in der Koalitionsvereinbarung.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Fischer! Für die SPD-Fraktion Kollege Beckmeyer!

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Herr Dr. Grube, herzlichen Dank für Ihre umfassende Darstellung! Ich las in einigen Tageszeitungen der letzten Tage ähnliches und war insofern ein wenig vorbereitet auf das, was Sie heute vortragen. Der Tagesspiegel hat ja auch vor zwei Tagen ein umfangreiches Interview mit Ihnen gemacht. Mich interessieren Themen, die auch auf der Tagesordnung stehen, aber über die ich relativ wenig erfahren habe und zwar hinsichtlich der Finanzierung von Großprojekten. Das ist eine Bringschuld, die noch komplett aussteht und ein Punkt, über den wir uns heute dringend unterhalten müssen. Erstens, Sie haben eben beschrieben, dass Sie eigentlich zwei Herzen in einer Brust haben und Geld abgeben und das eigentlich gar nicht so gut finden. Ich hätte mir natürlich lieber gewünscht, dass Sie sich durchgesetzt hätten und das Geld im Konzern behalten hätten, wie es 2009 auch schon einmal diskutiert worden ist und vom DB Vorstand damals abgewehrt wurde, weil man erkannt hat, dass man mit 16 Mrd. Euro Schulden im Grunde perspektivisch doch eine enorme Last mit sich herum trägt und eigentlich dringend den Kapitaldienst verringern muss, um auch perspektivisch auf der Hut zu sein. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, er fällt mir gerade namentlich nicht ein, ist auch bisher relativ wenig öffentlich in Erscheinung getreten, hat ja zumindest in der Frage ziemlich deutlich die Position bezogen, dass diese 500 Mio. Euro, die da in den nächsten vier Jahren abgeführt werden sollen, ein ausgesprochen ungewöhnlicher Vorgang sind. Selbst bei DAX-Unternehmen werden nicht Absolutbeträge der Dividendenauszahlung der perspektivischen Jahre festgelegt, sondern vielleicht Prozente in Aussicht gestellt, aber niemals absolute Beträge. Ein ausgesprochen ungewöhnlicher Vorgang, eine ungewöhnliche Verhaltensweise der Bundesregierung als Eigentümer gegenüber einer Aktiengesellschaft in der Bundesrepublik Deutschland. Zweiter Punkt: Wir haben eine Bundeshaushaltlinie, die durch Konjunkturmaßnahmen in der letzten Zeit kurz erhöht worden ist. Sie haben sich auch positiv darüber geäußert, dass das sehr hilfreich war. Die SPD-Fraktion interessiert: Was verbirgt sich in dieser Zeitleiste bis 2025? Welche Projekte? In welchen Jahren? In welcher Höhe? Wir haben Kenntnisse, die uns die DB AG vor einigen Jahren, vor zwei Jahren schon einmal zur Verfügung gestellt hat, aus denen klar erkennbar war, VDE 8.1, 8.2 laufen so, Wendlingen - Ulm läuft so, Karlsruhe - Basel läuft so, Rhein/Neckar, Y-Trasse usw. Ich möchte gerne vom Vorstand der Deutschen Bahn AG eine Information, wie sich denn diese Realisierung, die vollständige Realisierung dieser entsprechenden Vorhaben unterhalb der Bundeshaushaltlinie in den nächsten Jahren darstellt. Der Hintergrund, das will ich Ihnen auch sagen, ist,

dass ein Projekt, das wir bisher immer befürwortet haben, aus dem Ruder zu laufen droht, in einer Größenordnung, die sprengend und existenzgefährdend für viele andere Projekte werden kann, wenn es stimmt, was Insider sagen, Stuttgart 21 verdoppelt sich im Preis – von vier Komma so und so viel in Richtung 8,9 oder vielleicht sogar 10 Mrd. Euro.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Also Herr Beckmeyer, entschuldigen Sie, dass ich einmal dazwischen gehe. Das ist der größte Blödsinn, den ich jemals gehört habe! Sie sollten wirklich nicht solche falschen Zahlen hier in die Öffentlichkeit setzen. Dieses entzieht sich jeglicher Grundlage! Also das ist ein Projekt, da kenne ich mich nun wirklich gut aus. Da gehe ich gern mit Ihnen einmal Gewerk für Gewerk durch. Dann sage ich Ihnen, wo was steht.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Herr Vorsitzender habe ich das Wort?

**Vorsitzender:** Sie haben das Wort!

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Ich sage das nicht, um hier in irgendeiner Form Ihnen irgendwie zu nahe zu treten, Herr Dr. Grube, ...

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Das tun Sie aber!

**Vorsitzender:** So jetzt hat der Kollege Beckmeyer das Wort und zwar ausschließlich.

**Abg. Uwe Beckmeyer:** ... sondern weil ich nachdrückliche Hinweise habe, dass im Zusammenhang mit der Planfeststellung, die durch das EBA vorgenommen worden ist, ein konventionelles Ausgraben und Baggern in ganz bestimmten Bereichen vorgesehen ist und der bisherige Projektleiter der DB AG einen maschinellen Tunnelbau ermöglichen möchte, der bisher nicht genehmigt ist, der aber von Fachleuten stark umstritten ist, weil möglicherweise das Gestein, was dort berührt wird, imminente Gefährdungen mit sich bringt wie wir es bei anderen Bohrungen in dem Bereich auch schon erlebt haben. Das ist der Punkt, der mich momentan umtreibt. Es wird jetzt möglicherweise, ich will nicht sagen Druck auf das EBA ausgeübt, aber eine Erwartung geäußert, dass das EBA diese Bohrungen ebenfalls genehmigt, mit der Konsequenz, dass niemand weiß, welche Folgen das haben könnte im Zusammenhang mit den Druckkräften, die auf die Tunnelwände kommen. Eine Blackbox im Grunde, die möglicherweise technisch zur Zeit schwer beherrschbar ist. Aktuelle Gutachten und gutachterliche Äußerungen der letzten Tage weisen möglicherweise darauf hin, dass uns in dieser Frage dramatische Probleme begegnen können. Ich sage das mal ganz bewusst auch in dieser

Runde hier heute, denn das ist ein Moment, da bitte ich einfach um Aufklärung. Insofern habe ich den nachdrücklichen Wunsch für die SPD-Fraktion, Aufklärung zu bekommen, wie die Finanzierung der entsprechenden Großprojekte unterhalb der aktuellen Bundeshaushaltslinie aussieht. Das ist eine Bringschuld, die wir schon beim letzten Mal eingefordert haben, als wir zusammen mit Herrn Dr. Ramsauer und Ihnen nacheinander diese Diskussion geführt haben. Ich mahne das noch einmal ausdrücklich an. Das mit dem Gewinn ist ein gutes Ergebnis. 800 Mio. Euro ist eine stattliche Zahl, die erreicht worden ist. Ich hoffe, dass in den nächsten Jahren die DB AG ähnlich gute Gewinne verzeichnet. Sie hat es nötig! Wir brauchen es, sowohl um den Bundesfinanzminister zu befriedigen, aber vor allen Dingen auch, um die Fähigkeit der Investition in den nächsten Jahren letztendlich sicherzustellen. Der Kollege Döring hatte bei einer Diskussion ja darauf hingewiesen, dass wir ganz bestimmte Rücklagen bei der DB AG in der Bilanz haben. Meine Erkundigungen danach haben aber gezeigt, dass das größtenteils eigentlich Papiergeld ist, was in der Bewertung von Grundstücken möglicherweise ursächlich ist, aber nicht verdientes Geld, was natürlich einen Umstand ausmacht, den man auch berücksichtigen muss. Der operative Cashflow ist sicherlich auch konjunkturbedingt zweistellig zurückgegangen. Das muss man sich als Unternehmen natürlich auch im Grunde genau anschauen und damit umgehen. Soweit erst einmal von meiner Seite.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! Herr Döring für die FDP-Fraktion!

**Abg. Patrick Döring:** Zunächst liebe Kolleginnen und Kollegen, Herr Vorsitzender, Herr Dr. Grube, da ich mich zu den technischen Einzelheiten von Bauprojekten weder auslassen will noch kann, will ich zunächst zu den bilanzpolitischen Punkten kommen. Zunächst gehe ich davon aus, dass die Planung des Unternehmens dauerhaft Jahresüberschüsse vorgesehen hat und vorsieht und deshalb auch aus meiner Sicht jedenfalls – und mir ist auch nichts anderes bekannt – die Fähigkeit, Defizite zurückzuführen, durch die Abführung von Jahresüberschüssen jedenfalls nicht substanziell gefährdet ist. Da kann es eine Verlangsamung geben, sicher auch weil die Ergebnisse insbesondere durch den Konjunkturerinbruch sich verändern, aber am Ende bleibt es dabei, es ist die Entscheidung des Eigentümers, wie er mit den Jahresüberschüssen des Unternehmens umgeht. Zweite Bemerkung: Ich bin ausgesprochen positiv gestimmt, was die Qualitätsverbesserung im Personenverkehr angeht – da wissen Sie, haben Sie auch von Seiten der FDP die vollste Unterstützung – und habe dennoch eine

Frage: Welche Strategie hat das Unternehmen, den Auslastungsgrad im Fernverkehr zu erhöhen? Wir sind nach wie vor bei unter 50 Prozent. Das ist eine Situation, die glaube ich auf Dauer jedenfalls nicht befriedigen kann. Die Menschen in Deutschland nehmen die Eisenbahn natürlich überwiegend auch über den Fernverkehr wahr, die Qualität auf der einen Seite, aber sicher auch die Angebotsentwicklung. Wir haben im Konzern und in dem Unternehmen ja letztendlich auch über die letzten Jahre – der Kollege Fischer hat das angedeutet – eine intensive Diskussion über Strukturen geführt. Ich glaube, dass es dem Unternehmen gut tut, dass wir die aktuelle Struktur auch politisch nicht in Frage stellen. Ich will das auch ausdrücklich für die FDP sagen. Gleichwohl – auch das wissen Sie – ist unsere eindeutige Position nach wie vor, dass neben der organisatorischen auch eine finanzielle Trennung zwischen Netz und operationellem Betrieb erfolgen sollte. Darüber sind wir ja in heftigen Diskussionen. Sie wissen, ich bin da nicht dogmatisch. Es ist eine grundsätzliche ordnungspolitische Auffassung und da bin ich auch schon bei dem investitionspolitischen Teil. Man könnte ja – ich will das ausdrücklich im Konjunktiv sagen und habe auch die herzliche Bitte an die Kollegen, das nicht nachher draußen anders darzustellen – gegebenenfalls auch die Strategie haben, Herr Dr. Grube, wenn man denn entschieden hat, dass der infrastrukturelle Teil immer zu 100 Prozent dem Bund gehören wird, dass die Investitionen, die ja, wenn man die Bundeshaushaltsentwicklung anschaut, letztendlich auch das Defizit des Bundes beeinflussen, nämlich 1,1 oder 1,5 Mrd. Euro für Neu- und Ausbau – es ist ja nicht so, dass wir das unterm Bett liegen haben, sondern letztendlich haben wir ja defizitäre Bundeshaushalte –, dass man diese Verschuldung nicht im Bundeshaushalt abbildet, sondern in der DB Netz AG. Das würde dazu führen – weil das Unternehmen ja uns gehört, ist es letztendlich egal, wo wir die Verschuldung abbilden –, dass sie das voll aktivieren müssten und dieses aktivierte Vermögen natürlich nach den Bilanzregeln abschreiben müssten. Da aber im Schienenverkehr die Abschreibungsquoten nicht verdient werden können, müssten sie wahrscheinlich vom Eigentümer dauerhafte Eigenkapitalerhöhungszuschüsse bekommen, um diese Abschreibungen abzubilden. Gleichwohl ist es für den Haushaltsgesetzgeber ein Unterschied, ob er jährlich 1,5 Mrd. Euro für Neu- und Ausbau zur Verfügung stellt oder 500 Mio. Euro für Abschreibungen. Ich habe das ausdrücklich als Denkmodell formuliert, weil mir daran wichtig ist, dass wir die Strukturfrage nicht nur ordnungspolitisch debattieren, sondern auch überlegen, ob wir gewisse Investitionen beschleunigter abbilden können, indem wir uns neue Finanzierungsmöglichkeiten, die gegeben-

nenfalls auch bilanzpolitisch abzubilden sind, ausdenken. Letzte Bemerkung: Wir erleben in Deutschland eine völlig unterschiedliche Entwicklung in unseren Regionen, auch was die Demographie angeht und wir alle – wir alle haben ja auch Wahlkreise – wissen, dass es den Wunsch vieler Menschen gibt, dauerhafte Nahverkehrssituationen auch in eher dünnbesiedelten Räumen zu haben. In meiner Heimat und im Wahlkreises des Kollegen Ferlemann kann man die Debatte verfolgen: Immer weniger Menschen wohnen zwischen Stade und Cuxhaven, trotzdem sollen die Züge regelmäßig verkehren. Wie denken Sie im Konzern darüber nach, Nahverkehrskonzepte zukünftig wirtschaftlich in dünner besiedelten Regionen abbilden zu können? Wie wird sich diese Diskussion – auf der einen Seite hohe Ansprüche an den Fernverkehr, wachsende Städte und Metropolregionen und auf der anderen Seite deutlich sich entleerende Räume in allen Teilen von West und Ost, die dennoch mit Nahverkehr versorgt werden wollen – auf die infrastrukturellen Herausforderungen – Stichwort auch Barrierefreiheit an den Stationen – und auch insgesamt auf die Frage der Angebote der Vertaktung von Nahverkehr auswirken? Deshalb lassen Sie mich abschließend sagen, weil das Stichwort Deutschlandtakt ja auch von Ihnen genannt wurde: Ich wundere mich – und da bin ich zurück bei der ersten Frage –, dass wir über diese Frage in einer Situation so heftig diskutieren, wo wir einen Auslastungsgrad des vorhandenen Fernverkehrsangebots von unter 50 Prozent haben. Ich glaube übrigens, dass das keine Qualitätsfrage bei der Auslastungsfrage ist, es hat jedenfalls nichts mit Vertaktung zu tun und dass unsere Hauptaufgabe in Deutschland sein muss, hier die Inanspruchnahme und die Auslastung zu erhöhen. Dann kann man den zweiten Schritt tun. Ich glaube, dass das die richtige Entwicklung ist. Ansonsten gilt das, was Dirk Fischer gesagt hat für die Koalition. Wir brauchen kein verkehrspolitisches Weltreich, sondern der Schwerpunkt ist Schienenverkehr in Europa, nicht Luftverkehr, nicht Straßenverkehr. Deshalb bleibe ich bei meiner Position, die ich auch an anderer Stelle geäußert habe. Ich würde mich freuen, wenn von Arriva Deutschland kein Teil, auch nicht der Busteil, am Ende im Konzern bleibt, sondern wir ganz offensiv hier den Wettbewerb unterstützen, auch als Bund, und sagen, der Erwerb von Arriva dient ausschließlich der Wachstumsstrategie in Europa, die wir unterstützen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Döring! Frau Leidig für Die Linke!

**Abg. Sabine Leidig:** Ich möchte an dem letzten Punkt von Herrn Döring anknüpfen und die Frage nach den Entwicklungszielen in den Mittel-

punkt stellen. Ich hatte eigentlich gehofft, dass das auch der Schwerpunkt Ihres Vortrags sein würde. Einige Entwicklungsziele habe ich verstanden. Ich habe verstanden, dass Sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 um 20 Prozent reduzieren wollen. Da möchte ich gerne die Frage anschließen: Warum so bescheiden? Warum nicht 40 Prozent Reduktion, wie es Deutschland im Kyoto-Protokoll verabredet hat? Der zweite Punkt ist: Die Auslastung der Fernverkehrszüge ist die eine Dimension und wir haben jetzt wieder in einer Veröffentlichung zu lesen, dass die Bahn leider weitere Fernzüge streicht und Brandenburg den letzten Taktverkehr verliert und überfüllte Züge zur Ostsee noch überfüllter werden. Wir haben in Sachsen eine ganze Reihe von Städten, die befürchten, künftig vom Fernverkehr mehr oder weniger abgehängt zu werden. Also was ist Ihre Zielvorstellung dafür, wie die Städte in Deutschland, auch die mittleren Städte, an den Fernverkehr angebunden werden, wie die Attraktion des Fernverkehrs gesteigert wird und natürlich auch die Attraktion des Nahverkehrs? Denn die eine Sache ist, dass sich natürlich in einigen Regionen eine dünnere Besiedlungen herausbildet. Die andere Tatsache ist aber, dass dennoch die meisten Menschen mit dem Auto fahren. Natürlich gäbe es die Möglichkeit, mehr Menschen in den öffentlichen Nahverkehr zu bringen, wenn das Angebot entsprechend attraktiv wäre. Da schließt sich jetzt meine Frage an, auf welche Zugewinnung von Marktanteilen Sie setzen. Ich habe verstanden, dass Sie mehr Marktanteile am europäischen Schienenverkehr gewinnen wollen. Meine Frage ist, ob es nicht ein mindestens ebenso ehrgeiziges Ziel wäre, mehr Marktanteile an den Verkehrsträgern insgesamt zu gewinnen, also mehr Güter und Menschen von der Straße auf die Schiene zu bringen, und da interessieren mich tatsächlich Ihre konkreten Ziele. Also wie viel Schienenpersonenkilometer wollen Sie in zehn Jahren erreicht haben? Wie viel Gütertonnenkilometer wollen Sie in den nächsten zehn Jahren transportieren? In dem Zusammenhang ist auch die Frage: Wie werten Sie das Papier, das das Vorstandsmitglied Dr. Rausch zusammen mit Herrn Wissmann vom Verband der Automobilindustrie veröffentlicht hat, wo sie gemeinsam sagen, Sie wollen keine Änderung des Modal Split, also keine Verlagerung von Verkehr? Ein zweiter Punkt bezieht sich auf die Sicherheitsfrage. Da haben Sie gesagt, Sie wollen mit der Technikinitiative alles auf den Kopf stellen. Jetzt verstehe ich nicht wirklich ganz, was das bedeutet. Meine konkrete Frage bezieht sich eigentlich auf die Kapazitäten in den Werkstätten für Instandhaltung und Wartung, weil insbesondere beim S-Bahn-Desaster in Berlin schon sehr systematisch herausgearbeitet werden konnte, dass dort abgebaut worden ist. Meine Fragen sind: Wie ist

Ihr Konzept? Werden diese Kapazitäten erweitert? Gibt es da mehr Personal? Gibt es dort gezielte Ausbildungsoffensiven? Wie wird verhindert, dass die Leute in diesen Bereichen zunehmend demotiviert sind, weil sie sich durch Quality Management-Konzepte immer mehr unter Druck gesetzt fühlen? Allerletzter Punkt: E-Mobilität findet im Grund auf der Schiene statt. Haben Sie eine Vorstellung davon, wie die Elektrifizierung des Streckennetzes vorangetrieben werden kann und ob nicht auch perspektivisch die Dieselloks durch Elektroloks ersetzt werden können?

**Vorsitzender:** Danke, Frau Leidig! Als letzter in dieser Runde für die Grünen Toni Hofreiter!

**Abg. Dr. Anton Hofreiter:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Herr Grube, für den ja doch sehr umfangreichen Vortrag! Sie haben in Ihrem Vortrag ja immer wieder betont, wie wichtig es ist, dass Sie Gewinne machen. Vielleicht eine Vorbemerkung vorne weg. Für mich als Parlamentarier ist es natürlich schon auch immer eine spannende Bemerkung, wenn einem Unternehmen – und ich will mich mit Ihnen überhaupt nicht darüber streiten, ob es Subventionen, Zuschüsse, Aufträge der öffentlichen Hand sind – Jahr für Jahr rund 9 Mrd. Euro öffentliches Geld zugeleitet werden. Also das kann man immer so oder so rechnen, nämlich 4,3 Mrd. Euro allein direkte Zuschüsse und dann rund 5 Mrd. Euro über die Regionalisierungsmittel. Also es ist einfach öffentliches Geld im Bereich von 9 Mrd. Euro. Wie gesagt, ich wäre etwas vorsichtiger damit, dass in dem Umfang zu betonen. Nämlich wenn man das anders rechnet, dann kann man zu einem ganz anderen Ergebnis kommen, was die öffentliche Hand netto herausholt oder zuzahlt. Das vielleicht vorne weg und dann auch noch eines zu Ihrem Disput mit Herrn Beckmeyer vorne weg: Ich wäre an Ihrer Stelle sehr vorsichtig damit, bei solchen Bauprojekten sehr grundlegende Behauptungen aufzustellen. Ich weiß nicht, wie Ihre Vorgänger sich jeweils in die einzelnen Projekte eingearbeitet haben, aber ich weiß, dass sehr apodiktisch behauptet worden ist, dass die Preissteigerungen diesmal nicht auftreten werden. Wenn Sie sich die ganzen Projekte in der Vergangenheit anschauen: Welches Großprojekt ist denn unter einer Verdoppelung der ursprünglich angesetzten Kosten rausgelaufen? Sie werden wenig Neubauprojekte finden, bei denen das der Fall ist. Schauen Sie sich Ingolstadt - Nürnberg an, schauen Sie sich andere Projekte an, schauen Sie sich den Hauptbahnhof an, welche Preissteigerungen hier aufgetreten sind. Also ich wäre da sehr vorsichtig. Es hat immer geheißen, die Kritiker haben keine Ahnung, die Kritiker übertreiben, die Kritiker machen ungerechtfertigte Kritik und im Endef-

fekt, als dann endabgerechnet worden ist, waren die Preise noch höher, als selbst die Kritiker vermutet haben. Es war in der Vergangenheit so. Ich wünsche Ihnen, dass es nicht so sein wird. Aber ich wäre wie gesagt sehr vorsichtig. Nämlich ich glaube nicht, dass sich der ganze Konzern komplett grundlegend geändert hat, auch wenn sich die Spitze geändert hat. Jetzt zu meinen Fragen. Es wird ja immer wieder dargestellt, dass es insbesondere in der Infrastruktur Probleme gibt, selbst bei kleineren Projekten. Wir hatten letzten Woche einen Netzbeirat da, der sehr deutlich gemacht hat, dass es hocheffiziente kleine Projekte gibt, die wenige Mio. Euro kosten würden. Jetzt schaue ich mir die Gewinne von DB Netz an. Was spräche dagegen, die Gewinne von DB Netz einfach in DB Netz zu belassen? Das würde ich einfach mal gern erläutert haben. Ich würde auch gern einmal von der Bundesregierung erläutert bekommen: Wann – nämlich da sehen wir ja wirklich mal etwas Positives in Ihrem Koalitionsvertrag, wir kritisieren Sie ja auch öfters – findet denn die Umsetzung statt, dass die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge aufgehoben werden? Nämlich dann brauche ich die Frage nicht mehr an Herrn Grube stellen, sondern dann ist das einfach beendet. Wir als Eigentümer könnten dies ja beenden, aber auch von Herrn Grube hätte ich gern die Antwort: Was spricht denn eigentlich dagegen, das so zu machen? Dann hören nämlich auch die ganzen Verdächtigungen auf, Sie missbrauchten die Mittel, die Gewinne aus DB Netz, z. B. um Arriva zu kaufen. Sondern dann ist das sauber und klar und eindeutig. Was spricht dagegen? Dann würde mich einfach auch interessieren: Ist denn überhaupt erkennbar, was mit den Gewinnen von DB Netz und DB Regio passiert? DB Regio ist ja auch ein Unternehmen, das 60 Prozent seines Umsatzes mit öffentlichen Geldern macht. Im Moment läuft es ja so, die Gewinne laufen einfach in einen großen Pool rein und sie werden dann von der DB Holding wieder weiterverteilt. Ist das irgendwie transparent oder nachvollziehbar, was insbesondere diese beiden Gesellschaften, die vor allem vom öffentlichen Geld leben, mit ihrem Geld machen? Ich wäre auch vorsichtig mit der Klage beim Lohn-dumping. Nämlich wenn ich es richtig beurteile, sind Sie auch mit einigen Billigtöchtern am Markt. Also da wäre ich wie gesagt vorsichtig. Zu der Aussage der Netzagentur. Wenn denn die Netzagentur so schöne Entscheidungen trifft, warum hat sie es dann mit Ihnen so schwer? Wenn man da mit den Leuten spricht, die Netzagentur bekommt fast keine Unterlagen von der DB AG, muss sich in alles reinklagen. Die DB AG klagt gegen jede Entscheidung der DB Netz AG und, soweit ich es bis jetzt beurteilen kann, wirklich jede Entscheidung und geht dann auch noch in Revision. Warum nicht ein-

fach das eher akzeptieren, wenn denn der Wettbewerb letztendlich Ihnen auch mehr dient als schadet, weil es Ihr Unternehmen fitter macht? Zu den Ausführungen, die Probleme im Winter: Ich habe mir einmal angeschaut was bei der RCD, also in Russland passiert, da fahren Züge von gleichen Herstellern zwischen Moskau und Petersburg, der Winter dort war eher härter, da gab es all die Probleme nicht, aber es gab einen Unterschied.....

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Das stimmt leider nicht!

**Abg. Dr. Anton Hofreiter:** Doch, ich habe es mir genau angeschaut. Die Probleme waren in dem Umfang lange nicht vorhanden. Der Unterschied ist allerdings: Die Wartung der Daten wird von den Herstellern durchgeführt und nicht von der DB AG selbst. Also warum nicht dort zu einer engeren Kooperation kommen? Und dann eine Frage an Herrn Ferlemann. Es ist ja immer wieder die Rede von § 4 AEG. Also sie muss jetzt nicht von Ihnen, Herr Ferlemann, beantwortet werden, aber die Frage würde ich trotzdem an die Bundesregierung richten. Wie soll das denn funktionieren, dass § 4 AEG verändert wird, dass die Hersteller stärker in die Verantwortung genommen werden? Nämlich die Sicherheitsrichtlinie der EU verpflichtet die Mitgliedsstaaten, dass die Eisenbahnen die volle Verantwortung tragen. Deswegen kann ich mir nicht ansatzweise vorstellen, wie das denn überhaupt operationalisiert werden soll. Abgesehen davon halte ich es überhaupt nicht für sinnvoll, was die DB AG dort vorschlägt. Aber wie das denn praktisch umgesetzt werden soll oder welche Positionen im Moment das Ministerium dazu vertritt, das würde mich dann interessieren. Vielen Dank!

**Vorsitzender:** Ich muss jetzt auf die Zeit hinweisen. Herr Dr. Grube, Sie haben jetzt ein ganzes Paket von Fragen. Sie haben aber keine Stunde mehr Zeit zu antworten, sondern Sie müssen es deutlich kürzer schaffen.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Ich glaube, das schaffe ich und zwar, weil ja sehr viele Meinungsbildungen und Kommentare dabei waren. Was Herrn Fischer betrifft, glaube ich, ging es um zwei Dinge und zwar einmal um die grenzüberschreitenden Verkehrsangebote. Da wollte er gern wissen, wie es mit den Busaktivitäten aussieht. Ganz offen gesprochen, natürlich wenn wir die Busaktivitäten behalten dürfen, würden wir sie gern behalten, wenn es aber so ist, dass es eine kartellrechtliche Auflage ist, dann werden wir uns da nicht verkämpfen, dann werden wir die Busaktivitäten auch mit abgeben. Das ist überhaupt gar keine Frage. Dann hatten Sie, Herr Fischer, auch nach DB Interna-

tional gefragt. Da bin ich sehr froh, dass es uns gelungen ist, im letzten Jahr im November einen Auftrag in Katar zu bekommen, in der Größenordnung von 17 Milliarden Euro, wovon 14 Milliarden Euro für die Errichtung der Infrastruktur sind und zwar geht es um die Strecke von Doha nach Bahrain, nach Manama und von Doha nach Saudi-Arabien und das ganze Metro-Geschäft in Doha. Das ist zunächst die Erstellung, das ist zunächst die Ausschreibung, das ist zunächst die Projektleitung. Wir haben eine gemeinsame Firma mit den Kataris gemacht, wo wir 49 Prozent haben, die 51 Prozent. Danach kommt erst der operative Betrieb. Da haben wir die Chance, uns zu beteiligen, also auszusprechen. Das wollen wir natürlich, das wäre schön, aber das ist nicht gottgegeben. Da müssen wir uns genauso in die Reihe derer anstellen, die sich für den Wettbewerb dort einsetzen. Ich glaube, das waren die beiden großen Fragen, die Sie hatten. Herr Beckmeyer, Entschuldigung, dass ich dazwischen gegangen bin, das war kein guter Stil von mir. Entschuldigung! Ich verspreche Besserung. Aber bitte entschuldigen Sie auch, wenn ich ein bisschen emotional bin und darf es vielleicht auch in die Richtung von Herrn Hofreiter sein. Herr Hofreiter, Sie haben völlig recht, Infrastrukturprojekte – das habe ich auch gelernt in einem Jahr – haben es in sich. Man soll sehr vorsichtig mit Kostenschätzungen sein. Aber das ist doch genau der Grund gewesen, warum ich mich an die Spitze der Bewegung gestellt und gesagt habe: Ich glaube nicht an die 3,076 Milliarden Euro, die da aus dem Jahre 2004 und 2005 stammten, sondern ich habe ja bewusst nachkalkulieren lassen. Ich habe ja bewusst die Wirtschaftsrechnung auf 4,088 Milliarden Euro anheben lassen und Sie wissen ja, in der Finanzierungsvereinbarung stehen 4,526 Milliarden Euro. Nur was ich dann nicht fair finde – und das ist jetzt Antwort auf Herrn Beckmeyer –, wenn ohne dass es dafür Zahlen gibt, hier die Behauptung aufgestellt wird, man munkelt von Verdoppelung. Herr Beckmeyer, man muss zwei Dinge sauber auseinander halten: Stuttgart 21 ist der Bahnhof, ist die Untertunnelung in Stuttgart. Es gibt ein anderes Projekt, das ist Wendlingen-Ulm. Da gibt es noch keine Nachkalkulation, da gibt es auch noch keine Rückmeldung vom Eisenbahnbundesamt, denn wenn Sie die endgültigen Kalkulationen machen, sind Sie ja auch immer abhängig von den Auflagen, die von dem Eisenbahnbundesamt gemacht worden sind und dann gehen Sie in die Endkalkulation. Das ist ein Prozess, dem werden wir uns stellen und es ist kein Geheimnis, Herr Hofreiter und Herr Beckmeyer, dass zum Beispiel die Kalkulationen bei Wendlingen-Ulm auch alt sind. Das muss auch überarbeitet werden und es würde mich nicht wundern, wenn da auch eine andere Zahl da

rauskommt. Also da bin ich voll bei Ihnen, aber ich sage Ihnen Stuttgart 21...

**Vorsitzender:** Gibt es eine Frist für die Neubaustrecke?

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Na ich hoffe mal so schnell wie möglich, denn jeder Tag läuft gegen uns, was die Kalkulation betrifft. Aber Sie haben zwei andere Dinge angesprochen. Das ist, glaube ich, ganz wichtig, denn ich sage immer, der Mensch auf der Straße muss es verstehen, weil wir sonst mit solchen Überschriften verheerende Situationen schaffen. Und zwar ist ein Quelldruck – das, was Herr Beckmeyer ja zu Recht angesprochen hat – von 4,5 Pascal geplant gewesen. Alle Tunnel heute in Stuttgart, die tiefer liegen, haben einen Quelldruck von 1,7 Pascal. Da sage ich, wenn sie die Zahl 2,5 machen, sind wir immer noch sicher zusammen. Wir wollen doch keinen Bunker bauen, wir wollen doch einen Tunnel bauen. Da sage ich: Warum sollte ich denn einen mit 4,5 Pascal bauen, wenn ich mit 2,5 Pascal schon deutlich über dem liege? Und das ist eine Diskussion, die wir zur Zeit gerade mit dem Eisenbahnbundesamt haben. Also deshalb sage ich ganz offen, Herr Beckmeyer, ich werde alles tun, ich kümmere mich persönlich sehr stark um dieses Projekt, weil ich da auch jetzt ein bisschen Herzschmerz drin habe. Weil ich sage, das darf nicht passieren...

**Abg. Uwe Beckmeyer:** Es soll ja ein neues Gutachten von einem einschlägig damit befassen Professor der letzten 14 Tage geben, in dem auch neue Erkenntnisse mitgeteilt werden. Das ist mir zu Ohren gekommen.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Herr Beckmeyer, das stimmt, aber da kann ich sagen, nicht nur in den letzten 14 Tagen. Ich erhalte fast jeden Tag einen Brief von einem deutschen Professor. Das ist leider so. Das kritisiere ich gar nicht so, aber ich kann Ihnen bei drei Gutachten mindestens zehn dagegen setzen. Also da sage ich mal, suchen wir unseren eigenen Weg und ich glaube, da kann die Deutsche Bahn sich in der Entwicklung von Projekten und im Durchziehen sehen lassen. Wir sind der größte Projektrealisierer. Also ich glaube, da können wir uns schon auf die Erfahrungen unserer Mitarbeiter verlassen. Sie haben aber, Herr Beckmeyer, auf einen anderen Punkt völlig zu Recht hingewiesen. Und zwar haben Sie die Dividenden angesprochen, die Zahlungen und die Art, wie sie stattfinden. Dass nämlich ein absoluter Betrag gesetzt wird und dann schon für die nächsten vier Jahre. Also ich komme aus einem ordentlichen Unternehmen. Da ist das so: Der Vorstand macht eine Empfehlung an den Aufsichtsrat und der Aufsichtsrat macht eine Empfehlung an die

Hauptversammlung und zwar immer für das laufende Jahr und nicht vier Jahre im voraus und dann ist die Ausschüttungsquote in der Regel immer in einem Werksunternehmen 30, 35 Prozent. Und ich sage mal so, wir wären gut beraten, wir können nicht A sagen, immer so nach dem Motto „die Deutsche Bahn soll ein ordentliches Unternehmen sein“, aber wenn es gerade mal nicht passt, dann ist es mal gerade unordentlich. Also deshalb appelliere ich an alle Verantwortlichen: Auch bei der Dividendenzahlung sollten wir uns an gewöhnliche und in der Industrie übliche Prozesse orientieren. So dann, Herr Döring, Sie haben die Auslastung des Fernverkehrs angesprochen. Ja, das ist ... (Zwischenruf Abg. Uwe Beckmeyer ohne Mikrofon: Herr Dr. Grube, Sie wollten hierzu noch etwas sagen.) Ach ja, Entschuldigung, die Finanzierung der Großprojekte: Da würde ich vorschlagen, weil ich könnte natürlich jetzt... Ich kann Ihnen sagen, Herr Beckmeyer, das kann ich Ihnen auch wirklich hier versichern: Für unsere Mittelfristplanung, also für die nächsten fünf Jahre, ist jedes Projekt, ist jede Brücke, ist jeder Tunnel, ist jede Weiche, ist jedes Signal hundertprozentig hinterlegt. Ich kann Ihnen, wenn wir in die Unterlagen reingehen, jedes Projekt zeigen. Sie kennen das Thema „Streichlisten“, das haben wir ja hier auch zu Hauf diskutiert und glücklicherweise sind die Listen ja rausgegangen und ich habe Ihnen ja gesagt, wie die entstanden sind, aber da bitte ich auch einfach um Verständnis. Das ist nicht die Aufgabe der Deutschen Bahn, sondern es ist die Aufgabe des Bundesverkehrsministers und das... Herr Ferlemann bestätigt das. Aber wir können folgendes machen, Herr Beckmeyer, ich bin gerne bereit, das mit den anderen Sprechern der Fraktionen zu besprechen, alle Projekte durchzugehen. Aber ich glaube, wenn ich die Vielfalt der Projekte jetzt hier darstelle, dann werde ich von Herrn Hermann disziplinarisch aufgerufen.

**Vorsitzender:** Aber wir können das gerne festhalten.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Wir treffen uns ohnehin regelmäßig. Ich verspreche hier, ich gehe mit Ihnen diese Liste durch und wir gehen die Projekte durch. Machen wir.

**Vorsitzender:** Und wir machen das für alle Fraktionen, so dass alle auf dem gleichen Stand sind und wir bekommen vielleicht auch aktualisierte Charts, die dann auch die neuen Zahlen berücksichtigen.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Ich habe kein Problem damit. Da gibt es überhaupt nichts zu verstecken. Wir müssen nur eins immer berücksichtigen: Es ist immer unterlegt mit einem Pro-

zess, den nennen wir Fulda-Prozess. Das ist eine gemeinsame Arbeit, die wir mit dem Verkehrsministerium machen, wo die Projekte, die mit einer Finanzierungsvereinbarung versehen werden müssen, jährlich immer wieder durchgesprochen und neu festgelegt werden. Also das ist ein Prozess, den wir auch dann gut gemeinsam machen können. Herr Döring, Sie haben die Auslastung des Fernverkehrs angesprochen. Ja, das ist richtig, der Fernverkehr von 42 Prozent schwankt natürlich immer auch nach Jahreszeit. Da ist vieles, was man sicherlich an der Auslastung noch besser machen kann. Natürlich ist es aber ein Thema von vielen Ländern. Ich habe gerade gesagt, ich war in Japan. Da gibt es trotz der hohen Frequentierung der Bahn auch ein Auslastungsthema im Fernverkehr. Wir reagieren darauf, indem wir einfach immer noch besser werden müssen. Der Service muss besser werden. Wir müssen auch die Qualität und das Preis-Leistungsverhältnis immer im Auge haben. Wir machen bestimmte Angebote, die Fankarte und und und. Und Sie wissen 80 Prozent unserer ganzen Mitfahrer und Plätze sind rabattiert, sind gar nicht die ordentlichen Preise. Also da sage ich einfach, das Angebot muss noch weiter verbessert werden und das Verhältnis von Kosten und Angebot muss dort noch optimaler werden. Dann haben Sie gesagt, und da bin ich etwas anderer Meinung als Sie, es ist doch egal, wo die Schulden geparkt werden. Da sage ich: Nein! Denn Sie haben das Grundgesetz geschaffen, Artikel 87e. Darin steht, wir sind ein wirtschaftliches Unternehmen und als wirtschaftliches Unternehmen – dazu gehört die DB AG, die DB Netz AG auch – muss ich dafür sorgen, dass der Schuldenberg abgetragen wird. Jetzt sage ich mal so: Von den 16 Milliarden Euro Schulden, die ich übernommen habe oder jetzt 14,7 Milliarden Euro, die noch da sind, sind allein 7,7 Milliarden Euro Schulden für das Netz, die Infrastruktur. Also über die Hälfte. Wenn Sie sich mal die Kapitalbindungsseite anschauen, dann sind 17 Milliarden Euro alleine Kapitalbindung in der Infrastruktur und da ist eine Verzinsung heute von 3,2 Prozent. Kein Mensch auf dieser Welt, einschließlich meiner Person, würde Geld anlegen. Und das glaube ich ist etwas, das müssen wir immer im Auge behalten. Deshalb sage ich, ich wäre viel glücklicher, wenn wir die Dividende... Wir wollen ja einen Beitrag leisten und wir leisten ja auch einen Beitrag, indem wir zum Beispiel mehr Steuern abführen. Das sind doch auch Abgaben, die wir machen. Das muss man einfach im Gesamtpaket sehen. Sie haben die Demographie angesprochen. Ich glaube, das ist klar. Den Deutschlandtakt haben Sie angesprochen und den Arriva-Busteil. Das habe ich, glaube ich, eben schon angesprochen. Ja, da sind wir ein bisschen auseinander, aber ich glaube – das

habe ich eben gesagt –, wenn die Auflagen der Kartellbehörde sind, dass wir die verkaufen müssen, dann machen wir das auch. Das war von Anfang an von uns auch klargestellt worden. Dann zu Frau Leidig. Frau Leidig, Sie haben zu den Entwicklungszielen gesagt, auf der einen Seite habe ich etwas gesagt, auf der anderen Seite waren sie Ihnen nicht anspruchsvoll genug. Sie müssen wissen, die CO<sub>2</sub>-Ziele, 20 Prozent bis 2020, sind immer auf der Basis, dass wir schon 40 Prozent reduziert haben. Wir haben heute 10 Prozent Intermodal Split. Also 10 Prozent des gesamten Personenverkehrs in Deutschland findet mit der Bahn statt. Der CO<sub>2</sub>-Anteil ist aber nur vier Prozent. Wenn Sie das mal mit dem Automobil vergleichen, 18 Prozent. Ich denke, da haben Sie aber völlig Recht, da kann man gar nicht gut genug werden, aber jede CO<sub>2</sub>-Maßnahme kostet viel Geld und zum Schluss stehe ich ja immer im Zwiespalt zu der Preisgestaltung. Oder nehmen Sie mal den Schienengüterverkehr, wo wir viele internationale Wettbewerber haben. Das Geld, das muss ich unterbringen im Angebot! Es reicht ja nicht, wenn ich das tollste CO<sub>2</sub>-freie Produkt anbiete, nur es kommt keiner zu mir und gibt einen Auftrag. Die, die die größten Sprüche machen, sind die, die zum Schluss trotzdem nicht das Angebot nehmen, obwohl wir CO<sub>2</sub>-frei anbieten. Was aber sehr schön ist, das habe ich nicht erwähnt: Wir haben heute schon mehr als 51 Großkunden in Deutschland, die hohes Interesse daran haben, dass Ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz sich verbessert, die bewusst zu uns kommen und CO<sub>2</sub>-frei reisen wollen. Und wir haben im November auch beschlossen, dass alle unsere Mitarbeiter heute CO<sub>2</sub>-frei reisen. Also für das gesamte Verkehrsaufkommen der Deutschen Bahn durch die Mitarbeiter verkaufen wir CO<sub>2</sub>-freien Strom, Zertifikate und das kostet ein Prozent mehr und wir haben beschlossen: Das eine Prozent, was die Kunden mehr für CO<sub>2</sub>-freien Strom bezahlen, investieren wir wieder in regenerative Energien. Also ich glaube, dass das eigentlich ein guter Start ist und das muss man auch einfach einmal erwähnen. Dann haben Sie von der Streichung von Fernverkehr gesprochen und Sie haben das Beispiel Sachsen gebracht. Da muss ich etwas richtigstellen: Wir haben überhaupt nichts gestrichen. Wir mussten leider, weil das bogenschnelle Fahren nicht möglich ist, in Sachsen Anpassungen machen, aber nur zeitlich begrenzt. Das habe ich auch den Oberbürgermeistern in Leipzig, in Dresden gesagt. Ich habe mit Herrn Vaatz zusammen gesessen die Tage, mit dem Verkehrsminister Morlok und und und. Das ist nur eine zeitlich begrenzte Initiative. Das ist wie bei der Gäubahn in Baden-Württemberg, wo normalerweise bogenschnelles Fahren ist. Das mussten wir ausstellen und so können wir diese Züge im Moment dort nicht einsetzen. Das ist aber nur zeitlich limitiert. Der

Fernverkehr wird nicht eingeschränkt. Das darf ich Ihnen sagen. Ganz im Gegenteil, wir werden den Verkehr sogar deutlich verbessern. Schauen Sie sich die alten IC-Züge an. Ein Durchschnittsalter von 32 Jahren. Habe ich auch gar nicht erwähnt. Wir haben in diesen Tagen beschlossen, dass wir alle IC-Züge noch einmal einer Korrosionsbehandlung unterziehen und auch das Innenleben, denn die ICx sind ja nicht morgen sofort dort und wir brauchen noch ein paar Jahre, in denen wir mit dem IC leben müssen. Also werden wir dort auch noch einmal kräftig investieren, Herr Burkert. Aber mit den ICx kommen wir auch im IC-Verkehr auf ein ICE-Niveau und damit werden wir die Attraktivität des Verkehrs wesentlich verbessern. Im Regionalverkehr, glaube ich, haben wir schon gewaltig investiert, da werden wir weiter investieren. Nur dort muss ich Ihnen sagen, ist es nicht in unseren Händen. Der Regionalverkehr ist heute eine Auftragssache. Das heißt die Stadt, das Land, die Region beauftragt uns. Die beauftragt übrigens nicht nur den Zug und die Fahrstrecke, sondern sogar die Anzahl der Polizisten, der Bahnpolizisten, die wir auf dem Bahnhof haben. Das ist kein Thema, was wir festlegen, das ist der Auftraggeber, der uns das vorgibt. Das ist nicht in unseren Händen. Da stehen wir im Wettbewerb. Sie haben das Thema angesprochen, so nach dem Motto: „Die DB hat ja auch kleine, vereinzelte Töchter“. Was sollen wir denn machen? Sollen wir jeden Auftrag, der im Regionalverkehr gegeben wird, an die Franzosen, an die Italiener und sonst wen geben? Nein, dann muss ich automatisch reagieren. Oder ich lasse mich dafür kritisieren, dass wir eine Rückgewinnungsquote wie in 2006 auf 2007 von 21 Prozent haben. Da sage ich einfach: Nicht mit mir! Da sage ich Ihnen einfach, das Schlimmste ist, wenn man im Leben seinen Arbeitsplatz verliert. Ich habe es auch schon zweimal erlebt und das, muss ich sagen, möchte ich keinem Menschen zutrauen und da sollten wir uns an die Spitze der Bewegung stellen. Dann sorgen Sie dafür, dass politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass das nicht möglich ist. Aber solange es möglich ist, dass in Mecklenburg-Vorpommern 30, 40, teilweise 50 Prozent unter unserem Preis angeboten wird... Denn wo sind denn die Unterschiede? Wir haben die gleichen Trassenpreise, wir bezahlen die gleichen Kosten, wenn wir neue Materialien anschaffen. Der Preis liegt bei der Qualifizierung und beim Lohn! Das sage ich Ihnen: Nicht mit mir, dass das auf den Rücken der Mitarbeiter ausgetragen wird! Dann haben Sie den Marktanteil angesprochen. Wir haben heute intermodal einen Marktanteil von 10 Prozent. Natürlich wollen wir den weiter ausbauen, aber ich sage Ihnen auch, zum Ausbau gehören die politischen Rahmenbedingungen und da gucke ich Sie einfach an. Es ist

wichtig, dass wir Rahmenbedingungen in Deutschland schaffen, die das auch ermöglichen. Das ist genauso wie im Schienengüterverkehr, der größte Wettbewerber, der sitzt bei uns im Haus. Das ist der Truck. Und da sage ich ganz offen, solange es billiger ist, dass das Truckgeschäft auf der Straße stattfindet, wird die Verlagerung auf die Schiene nur sehr schwer stattfinden. Sie haben ein Papier genannt, dass von Herrn Rausch von der DB, zuständig für Transport und Logistik, und vom VDA, von Herrn Wissmann, unterzeichnet worden ist. Darin steht aber nicht, dass eine Verlagerung auf die Schiene nicht stattfinden soll. Also das wäre neu, das würde ich nicht kennen. Da wäre ich gern daran interessiert, wenn Sie mir das zeigen. Wichtig ist, dass wir uns einsetzen und das halte ich auch für richtig, dass wir uns endlich mal aus den Grabenkämpfen verabschieden und sagen, wir wollen die Verkehrsmittel intelligent vernetzen. Das ist das Ziel, was Herr Rausch damit beabsichtigt hat, und das unterstütze ich sehr. Dann haben Sie gesagt: Die Techniksituation, Werkstätten etc. Ja! Das ist aber unterschiedlich. Das ist sehr differenziert. Bei der S-Bahn haben wir deutlich mehr Personal eingestellt. Wir haben auch, Sie wissen es ja, Werkstätten, die schon zu waren, wieder eröffnet. Da haben wir viel Geld in die Hand genommen, da haben wir auch an der Qualifizierung der Mitarbeiter gearbeitet. Weil das Durchschnittsalter der Mitarbeiter bei der Berliner S-Bahn einfach zu hoch ist, haben wir verstärkt junge Menschen eingestellt und wir bilden verstärkt aus. Also dort haben wir viel gemacht. Übrigens, das ist ganz erfreulich: Dadurch, dass ja neue Sicherheitsvorschriften vorhanden sind, haben wir keine Werkstatt in Deutschland mehr, die Kurzarbeit hat. Ganz im Gegenteil, wir verhandeln mit den Arbeitnehmervertretern über den Dreischichtbetrieb sogar Samstag/Sonntag. Soviel Arbeit haben wir zur Zeit! Zum E-Mobility-Thema haben Sie nachgefragt, Elektrifizierung des Schienennetzes. Wir haben heute ein Schienennetz von 34.000 Kilometern in Deutschland. Davon sind 90 Prozent schon elektrifiziert. Das ist übrigens eine tolle Bilanz auch im internationalen Vergleich! Aber auch dort haben Sie natürlich recht. Die hundertprozentige Elektrifizierung ist mit Sicherheit ein Ziel, was wir anstreben sollten. Dass wir möglicherweise alles nur noch elektrisch fahren, wäre natürlich schön, aber das kostet alles viel Geld, aber da muss man sukzessive hinkommen. Herr Hofreiter, Sie haben dann die 9 Milliarden Euro öffentliche Mittel genannt. Also da sage ich mal ganz offen, das System, das Geschäftssystem ist einfach so. Öffentliche Verkehrsmittel werden von der öffentlichen Hand vergeben. Im Regionalverkehr bekommt doch nicht die Deutsche Bahn mehr. Da sind wir im Wettbewerb, da müssen wir uns

hart anstrengen. Da geht es wirklich auch um 0,0 irgendetwas hinter dem Komma, wo wir uns mit dem Wettbewerb anstrengen. Und Sie wissen doch, wie viel Verkehr doch heute auch an den Wettbewerb vergeben wird. Also da sage ich mal, da wird die Deutsche Bahn für das bezahlt, was sie leistet, genau wie der Wettbewerb auch, und da wird die Deutsche Bahn nicht bevorteilt. Bei dem Disput zu Stuttgart 21, ich glaube, da sind wir beide einer Meinung. Das ist ja auch meine große Vorsicht, zu der ich auch immer wieder mahne. Bei Infrastrukturprojekten sollte man sehr vorsichtig sein, denn da gibt es viele Unvorhersehbarkeiten, die sich einstellen können. Sie haben dann gefragt, warum wir nicht die Gewinne der Netz AG reinvestieren. Ich glaube, ich habe eben die Zahl gesagt. 7,7 Milliarden Euro Schulden kommen aus dem Netz, 17 Milliarden Euro Kapitalbindung. Die DB Holding gibt jedes Jahr der Netz AG einen Kredit von 6,6 Milliarden Euro. Zusätzlich stecken wir – Das muss man doch auch mal sagen! Warum sagen Sie das zum Beispiel nicht auch der Öffentlichkeit? – jedes Jahr 700 Millionen Euro an Eigenmitteln ins Netz hinein. Warum steckt denn die DB Eigenmittel rein? Das war eine Auflage vom Bestandsnetz, weil sie gesagt haben: Die 2,5 Milliarden Euro für das Bestandsnetz, wofür wir doch Leistung vollbringen – und das ist eng kalkuliert –, da gibt es Qualitätsmerkmale. Wenn wir die nicht erfüllen, müssen wir Geld zurückzahlen. Da geben wir jedes Jahr 500 Millionen Euro Eigenmittel hinein! Beim Bedarfsplan, die 1,2 Milliarden oder 1,1 Milliarden Euro, da haben wir im letzten Jahr auch 200 Millionen Euro rein gegeben. Beim Konjunkturprogramm, die 1,37 Milliarden Euro, da geben wir auch Eigenmittel hinein. Da geben wir doch Mittel, die wir selbst verdienen, doch wieder zurück. Das muss man doch auch erwähnen! Das kommt aber bei der Aufzählung nicht vor. Ich bin voll Ihrer Meinung, was die Transparenz der Preis- und Erlösstruktur, Regio- und Netz AG betrifft. Da bessern wir uns. Da habe ich ja eben auch Beispiele genannt, dass wir, was Regionalverkehre betrifft, bei der Erlösstruktur auch was machen wollen, was die Transparenz betrifft. Also ich glaube, da sind wir auf einem guten Weg. Das Thema Billigtöchter habe ich eben erläutert. Ich kann auch sagen, ich mache es nicht. Ich sage Ihnen mal, wie wir uns streiten, denn er muss die ja freigeben. Ich darf die ja gar nicht alleine machen und er ist sehr zögerlich, uns eine GmbH freizugeben. Aber sonst muss ich den Auftrag weggeben und dann findet die Arbeit bei uns nicht mehr statt. Also dann können Sie sich vorstellen, wie Herr Burkert dann bei mir im Büro steht und sagt: „Schon wieder ein paar Arbeitsplätze weniger!“ Sie müssen wissen, eine Million Zugkilometer weniger sind 50 Arbeitsplätze. Das ist immer meine Formel, die ich im Hirn habe. So und

dann zu den Problemen im Winter. Hier muss ich einfach richtig stellen: Ich glaube, ich bin öfter in Moskau und St. Petersburg als Sie. Ich bin im Winter fünfmal da gewesen, habe mich mit meinem Kollegen Wladimir Jakunin getroffen. Übrigens: Der Mann ist auf unsere Hilfe angewiesen. Der hätte die Züge gar nicht betreiben können, wenn die Deutsche Bahn ihm nicht zur Hilfe gekommen wäre. Übrigens bilden wir die Leute in Moskau aus, damit sie überhaupt diesen Zug betreiben können. Und wenn ich Ihnen sage, am 18. Dezember 2009 hat der Zug seine Erstfahrt gemacht. Am 21. Dezember 2009 hat der Zug schon gestanden. Ich kann Ihnen jetzt viele, viele Geschichten erzählen. Das will ich gar nicht, aber das muss man auch mal sagen. Die Deutsche Bahn ist in Europa auch jemand, der die anderen Bahnen unterstützt. Und dann zur Änderung § 4 AEG. Also das ist ein ganz tolles Thema. Sie haben die Hersteller angesprochen. Jetzt sagen Sie mir mal, Herr Hofreiter, warum wir die Wartung abgeben sollen. Erst einmal muss man dann differenzieren: Es gibt Über-Nacht-Wartung und es gibt sogenannte schwere Instandsetzung. Jetzt sagen Sie mal, warum haben Sie die gleiche Forderung nicht an die Lufthansa und die Airlines? Die machen alle ihre Wartungen selbst, sind alle zertifiziert von der Luftfahrtbundesbehörde. Wir sind vom Eisenbahnbundesamt zertifiziert und wir werden das auch eigenhändig machen, denn das sind auch wieder Arbeitsplätze, die verloren gehen. Der Herr Burkert und seine Mitarbeiter kommen sogar zu mir und sagen: Warum machen wir die Endlinie, also den Zusammenbau, vom ICx nicht in Nürnberg? Das sind die Diskussionen, die wir führen! (Zwischenruf Abg. Martin Burkert ohne Mikrofon: Wir könnten es!) Genau! Und was die Qualität betrifft: Ich sage Ihnen ganz offen, das ist eine Diskussion, die die Hersteller da machen. Warum halten Sie dann nicht, Herr Hofreiter, eine flammende Rede, dass die Hersteller endlich einmal das Material liefern, was sie liefern sollen und nicht den Schrott, den wir hier immer in der S-Bahn Berlin haben. Eine Radscheibe, wo der Steg 13 Millimeter lang ist, und die Berechnungen haben ergeben – und die Lasten schon in 2005 –, er müsste 18 Millimeter lang sein! Dann unterstützen Sie uns an der Ecke doch einmal!

**Zwischenruf Abg. Dr. Anton Hofreiter:** Ich finde es schwierig, jemanden in der Art anzusprechen, wenn man genau weiß, dass der nicht mehr antworten kann, weil dafür keine Zeit ist.

**Dr. Rüdiger Grube (DB AG):** Entschuldigung, Sie antworten doch auch! Sie setzen sich doch auch dafür ein. Lassen Sie uns doch einfach mal die Fakten sehen! Wir haben Material in

Deutschland und schauen Sie mal, ich gehe jeden Auftrag mit Ihnen durch. Es stimmt kein Auftrag von der Qualität, kein Auftrag von der Zeit. Wir haben Verkehrsverträge unterzeichnet und haben das Material nicht. Das ist unser Problem. Der Hersteller!

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Das war jetzt gerade wirklich ein Problem, weil der Kollege Hofreiter jetzt nicht gleich antworten kann. Aber er kann mit Frau Herlitzius tauschen und dann kann er noch einmal antworten. Jetzt ist es so, die Zeit ist abgelaufen. Ich habe aber gehört, dass Sie noch bis viertel nach bleiben könnten. Deswegen wäre mein Vorschlag: Wir überziehen jetzt um eine Viertelstunde und dann haben noch einige Kollegen aus der zweiten Runde die Möglichkeit. Diese können aber nicht fünf Minuten lang reden, sondern das können nur kurze Beiträge sein. Können wir das so machen? Dann hätten Sie am Schluss noch eine kurze Redezeit und daran anschließend würden wir dann die Bundesregierung hören. Da würde ich aber jetzt Herrn Dr. Grube vorziehen. Ich lese noch einmal die Kollegen vor. Das wären Herr Burkert, Herr Lange, Herr Bartol, Herr Behrens, Herr Luksic, Frau Bellmann, Herr Dr. Hofreiter und Herr Sendker. Es ist klar, dass es nur kurze Beiträge sein können. Herr Burkert!

**Abg. Martin Burkert:** Kurz und bündig, Sie haben die konzernweite Entwicklung angesprochen und im Güterverkehr 7,5 Prozent Warenanstieg genannt. Im Mai 2010 gab es wohl 19 Prozent Zuwachs. Das ist erfreulich, da sind wir auf dem Stand vom Jahr 2008. Ich will einfach hier fragen: Wie sieht denn das Güterverkehrskonzept insgesamt aus? Was ist mit den Güterwagenkorridoren, mit den Engpässen? Ich nenne hier als Beispiel Offenburg - Basel. Und dann, Herr Dr. Grube, haben Sie etwas in der Pipeline? Ich sage jetzt mal das Stichwort „Konzept pro Rail“ im Güterverkehr. Die deutliche Frage: Haben Sie vor, Zugbildungsanlagen in Deutschland zu schließen? Beabsichtigen Sie, dabei 4.000 Stellen abzubauen? Und was bedeutet es für den Einzelwagenverkehr? Wollen Sie als Deutsche Bahn daran festhalten? Der Themenbereich Vergabe. Sie haben den Wettbewerb angesprochen. Ich muss da auch etwas Wasser in den Wein gießen. Es ist wirklich so: Zurzeit wird in Mecklenburg-Vorpommern das Warnow-Netz ausgeschrieben, 3 Millionen Zugkilometer rund um Rostock. Die Deutsche Bahn bewirbt sich mit einer Tochter, mit einer Hülle ohne Personal – sie sagen, sonst haben sie keine Chancen im Wettbewerb – 30 Prozent unter dem Tarifniveau. Gleichzeitig schreiben Sie im Europäischen Amtsblatt vom 6. Mai 2010 aus und suchen einen Subunternehmer. DB Regio sucht im Falle der Auftragsgewinnung ein Subunternehmer, das dieses Netz dann fährt.

Das bedeutet ja im Endeffekt auch Arbeitsplatzverlust. Können wir so weiter machen? Wie stehen Sie zu dem Branchentarifvertrag, zu Mindestlöhnen in dem Bereich? Das ist die deutliche Frage. Und zum Schluss eine Frage noch, was Arriva angeht, Herr Dr. Grube. Denkt der Konzern daran, den Bereich Deutschland Arriva als Gesamtes zu verkaufen, oder sind da 50 Teilbereiche zu vergeben? Gibt es da schon Überlegungen?

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Als nächstes Herr Lange!

**Abg. Ulrich Lange:** Herr Dr. Grube, ich mache es jetzt auch schnell. Zwei Sätze bitte zum Thema Deutschlandtakt. Der Kollege Döring hat es schon angesprochen: Wir haben im Regionalen, in der Fläche durchaus Probleme mit der Auslastung der Züge. Auf der anderen Seite bedeutet es natürlich auch, wenn ich aus der Fläche nicht mehr zum Knoten und damit zum Fernverkehr komme, dann werde ich im Auto sitzen bleiben. Ich sage das einmal so deutlich. Der andere Punkt ist noch einmal § 4 AEG. Dem Kollegen Hofreiter hat heute bei der Bahnindustrie, scheinbar das Frühstück – von dem ich auch komme – sehr gut geschmeckt, denn da ist uns genau das mit Russland erzählt worden. Ja, ich erlaube mir das jetzt so zu sagen. Bitte erläutern Sie uns noch einmal, wo Sie die direkte Notwendigkeit der Änderung des § 4 AEG sehen. Denn im Papier der Bahnindustrie, das wir heute Vormittag oder heute früh erhalten haben, heißt es: Ungeeignet, keine Veranlassung und Schlussfolgerung wäre natürlich die Übertragung der Wartung auf die Industrie. Ein Schelm sage ich nur, wer nicht da auch die Eigeninteressen erkennt. Der dritte Punkt wäre dann, nachdem wir es aber letzte Woche im Plenum auch noch einmal hatten, die Bitte zu den Großinvestitionen. Da muss ich einfach auch noch einmal ganz kurz insoweit antworten. Ich weiß nicht mehr, welcher der vielen Verkehrsminister es war, aber den Bundesschienenverkehrswegeplan, auf dem das Ganze ja mit aufbaut, und die ursprüngliche finanzielle Ausstattung ist jetzt auch nicht unbedingt etwas Neues. Ich habe es im Plenum schon gesagt: Etwas mehr Realität wäre für uns alle gut, damit wir nicht Dinge außen verkaufen, die wir dann überhaupt nicht realisieren können. Danke schön!

**Vorsitzender:** Danke! Herr Bartol!

**Abg. Sören Bartol:** Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin eigentlich nicht wirklich bereit, immer alles kurz zu machen, wenn ich hier Fragen stelle. Weil ich schon der Meinung bin, dass die Art und Weise, wie wir uns mittlerweile hier im Ausschuss mit

solchen Themen beschäftigen, wirklich unterirdisch ist. Ich denke es kann nicht sein, das ist jetzt kein Vorwurf an Sie, Herr Dr. Grube, dass wir mittlerweile von den zeitlichen Abläufen her so ein Ungleichgewicht zwischen Parlamentariern und Leuten, die wir einladen, haben. Das ist unproduktiv und das ärgert mich. Jetzt versuche ich, es trotzdem einigermaßen kurz zu machen, denn es geht ja jetzt nicht anders. Aber vielleicht sollte man das in der Obleuterunde einmal in Ruhe besprechen. Die Frage Fernverkehrsversorgung versus Nahverkehrsversorgung ist schon angesprochen worden. Ich sehe da schon ein gewisses Konkurrenzverhältnis zwischen der einen Seite, eigenfinanzierte Leistung, und der anderen Seite, natürlich über Regionalisierungsmittel bezahlte Nahverkehrsangebote. Ich selber habe Ihnen auch einen Brief dazu geschrieben. Ich sehe das ja bei mir auf der Strecke Karlsruhe Richtung Ostsee, der IC-Linie. Da ist in Hessen ein wunderbares Nahverkehrsangebot. Die Bahn verlegt mal eben ihren Takt. Am Ende des Tages – denke ich – wird es dazu führen, dass wir irgendwann Nahverkehrsangebote da haben, weil es natürlich vom Stundentakt keinen großen Unterschied gibt. Aber es führt natürlich dazu, dass ich irgendwann den Fernverkehr ausdünnere. Dann ist auch für mich eine ganz wichtige Frage: Sie haben jetzt viel über den ICx gesagt. Wir haben ja damals sehr viele Parlamentarische Abende mit DB-Skeptikern gehabt, die uns immer gesagt haben, wann das Ende des IC und des Fernverkehrs droht. Da wurde immer mit einem ICx argumentiert. Ich habe das auch immer verteidigt. Jetzt meine konkrete Frage: Decken denn die Bestellungen des ICx eigentlich auch das ab, was wir im Moment an IC-Wagenpark haben? Wenn das nicht der Fall ist, dann befürchte ich natürlich, dass es dann nicht passt. Denn wir müssen ja am Ende des Tages auf eine ähnlich Menge oder sagen wir mal auf die gleiche Menge kommen. Der andere Punkt, zu dem ich ganz gerne noch eine Aussage hätte, ist für Sie jetzt ein bisschen schwierig, weil Sie da in einer Doppelfunktion sind. Die Koalition beabsichtigt ja – und damit sympathisieren ja auch andere hier im Hause – die Freigabe der Fernbuslinien. Nun weiß ich natürlich, dass die DB das ganz locker sehen kann, denn Sie ist nun einmal der größte Busanbieter und kann auch sagen, dann fahre ich auch Bus. Da Sie aber trotzdem immer vom Brot- und Buttergeschäft Schiene reden, hätte ich doch ganz gerne eine Aussage von Ihnen: Was befürchten Sie eigentlich für Fernverkehrslinien? Der Kollege hat ja schon von einer Auslastung erzählt. Was passiert eigentlich mit solchen Linien, die eh schon schlecht ausgelastet sind, wenn jetzt auch noch Busse als Konkurrenz natürlich deutlich günstiger fahren? Was befürchten Sie da?

**Vorsitzender:** Herr Behrens!

**Abg. Herbert Behrens:** Herr Dr. Grube, Sie haben erwähnt, dass Sie einen Teil Ihrer Güterverkehrsflotte bereits modernisiert haben bzw. noch modernisieren wollen, indem Sie beispielsweise Radscheiben austauschen, um einen ruhigeren Lauf zu garantieren. Sie haben nichts zu dem Zeithorizont gesagt, in dem dieses stattfinden wird. Ich schneide es deshalb an, weil ich schon meine, dass insbesondere auch der Lärmschutz ein maßgebliches Argument dafür ist, wie attraktiv Bahnverkehr ist. Weil wir als politisch agierende Kräfte auch auf kommunaler Ebene natürlich den Anspruch haben, vieles von dem, was noch als Individualverkehr läuft, auch auf die Schiene zu bringen. Wenn uns dann allerdings die Frage der Lärmbelastung nur unzureichend beantwortet wird, ist das nicht sehr zielführend. Sie haben gesagt, 100 Millionen Euro werden in den passiven Lärmschutz investiert. Ich kann diese Zahl nicht einordnen. Bitte sagen Sie noch das eine oder andere zu der Entwicklung dieser Zahl, ob sie größer ist als in der Vergangenheit oder kleiner. Eine letzte Bemerkung: Sie hatten gesagt, Sie müssen als Anbieter im Regionalverkehr natürlich günstig und konkurrenzfähig sein. Ich meine, dass wissen Sie als Vorstandschef sicherlich viel besser als ich. Ein Wettbewerb nach unten werden Sie auf Dauer nicht durchhalten können. Insofern will ich auf jeden Fall diese Aussage, die Sie genannt hatten, schon skeptisch bewerten. Noch ein letzter Satz: Wenn Sie auch auf Service, Kundenfreundlichkeit, Akzeptanz abgehoben haben, was zur Strategie Ihrer neuen Bahn dazugehört, dann muss der Umgang mit Kunden, mit Kommunen beispielsweise auch anders laufen. Also was mir oder was uns als Kommunalpolitiker in einer kleinen Kreisstadt in Sachen „barrierefreier Zugang“ angeboten worden ist, in den letzten Jahren, das spottete wirklich jeder Beschreibung und hatte offenbar nichts damit zu tun, dass man eine Kreisstadt vernünftig an den öffentlichen Nahverkehr anbinden will und mehr Kunden akquirieren will, sondern einfach ein Stück Arroganz eines Großunternehmens darstellte.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Jetzt kommt Herr Luksic!

**Abg. Oliver Luksic:** Danke, Herr Vorsitzender! Herr Dr. Grube, ich finde es sehr gut, dass Sie dem Thema „Europa“ so einen hohen Stellenwert beimessen. Ich glaube, das Wachstum der Zukunft findet dort statt und bei der Neuordnung des Marktes ist es gut und richtig, dass die DB AG sich hier offensiv aufstellt. Die FDP begrüßt und unterstützt das ausdrücklich. Ihre Bedenken zum Thema „Güterverkehrskorridore“ teilen wir. Ich glaube, dass ist planerisch höchst problema-

tisch, hier den starren Vorrang zu geben. Der zusätzliche Bürokratieaufwand ist auch nicht gerade positiv. Ich glaube Deutschland darf aufgrund seiner geografischen Lage als Transitland hier nicht benachteiligt werden. Zum Thema „Öffnung der Märkte“ muss man natürlich sagen, dass hier alle Länder noch Nachholbedarf haben. Es gibt ja gegen quasi jedes Land Vertragsverletzungsverfahren. Es stimmt natürlich, dass wir hier gut sind. Das soll ja auch so sein, dass wir hier schnell die Norm umsetzen. Aber beim Thema „Recast“ müssen wir das offensiv angehen. Sowohl auf der gemeinschaftlichen Ebene als auch bilateral, gerade beim Thema „Frankreich“. Auch hier sind wir durchaus bereit, das anzugehen. Also deswegen: Das, was eben auch der Kollege Fischer gesagt hat, ist – glaube ich – gut und richtig: Gemeinsame offensive deutsche Europastrategie bei den Themen „Recast“, „Wettbewerb“ und vor allem auch beim Thema „TEN“, weil jetzt hier bei der finanziellen Vorausschau ab 2013 wirklich auch noch einmal ein ganz großes Thema ansteht und wir hier nicht immer nur an die Peripherie denken müssen, sondern auch daran, wo der Bedarf ist, also an uns als Transitland. Hier ist natürlich wirklich der höhere Bedarf als in der Peripherie. Meine Frage wäre vielleicht noch einmal ganz kurz: Ein bisschen zu kurz kam hier das Thema „Logistik“, auch hier das Thema „Internationalisierung“. Das ist – glaube ich – auch ein wichtiger Punkt. Wenn Sie vielleicht hierzu ganz kurz noch etwas sagen würden, würde mich das freuen. Danke!

**Vorsitzender:** Frau Bellmann!

**Abg. Veronika Bellmann:** Herr Dr. Grube, vielleicht noch mal ein ganz kleiner Schwenk in Richtung Sachsen. Ich glaube, es war eher nicht das Beheben von technischen und baulichen Mängeln gemeint, sondern auch die Anbindung von Wirtschaftsräumen, wie zum Beispiel Chemnitz. Da haben wir schon seit vielen Jahren natürlich im Fernverkehr und im Schnellverkehr erhebliche Lücken. Also das wissen Sie ja genau, er ist über den Regionalverkehr angebunden. Aber ansonsten ist die Anbindung des Wirtschaftsraums sehr mangelhaft aus meiner Sicht. Was ich gerne noch fragen möchte: Sie haben vorhin das Wachstumsprogramm angesprochen. Da möchte ich ganz gerne, so wie der Herr Beckmeyer, zu den Großprojekten vielleicht auch noch einmal eine Übersicht sehen. Wenn der Winni Hermann das gut kennt, ist es gut, aber ich möchte das Ganze auch ganz gerne kennen, diese Liste oder diese Perspektiven, die Sie da aufzeigen. Wenn Sie also denn mehr Investitionsmittel hätten, was Sie dann gerne machen würden. Das ist das Zweite. Und das Dritte, was ich noch gern nachfragen möchte, ist das Engagement in den

Häfen. Ich bin etwas zu spät gekommen, ich weiß jetzt nicht, inwiefern Sie das das Engagement der DB AG in den Häfen, insbesondere natürlich in den deutschen Häfen, aber auch in den europäischen Häfen, schon angesprochen haben. Wenn Sie das noch einmal kurz ansprechen würden?

**Vorsitzender:** Herr Dr. Hofreiter!

**Abg. Dr. Anton Hofreiter:** Vielen Dank! Vielleicht ganz kurz zur FDP. Man stellt schon amüsiert fest, wie sehr sich Positionen, sobald man an der Regierung ist, verändern, im Vergleich zur Opposition. Also ich kann mich erinnern, in Oppositionszeiten hat man da ganz andere Worte zu diesen Akquirierungsmaßnahmen gehört. Aber das ist vielleicht mal ein Punkt für eine andere Debatte. Ja, es hat sich heute sehr, sehr gut getroffen, nämlich ein Teil von uns war heute bei der Bahnindustrie und hat dort einen Vortrag von einem Rechtsanwalt gehört, genau zu § 4 AEG. Der Vortrag hat mir deshalb, Herr Lange, sehr gut gefallen, weil er nämlich fachlich fundiert genau das unterstützt hat, was ich bis jetzt aus der Literatur auch rausgezogen habe. Deswegen würde mich interessieren, nicht ob die Bahnindustrie Ihnen – ja, Sie haben es ja deftig ausgedrückt – schlechte Züge geliefert hat, sondern in welche Richtung Sie sich vorstellen können, dass § 4 AEG verändert wird und wie das mit Europarecht in Einklang gebracht werden kann und welchen positiven Effekt das dann überhaupt nur theoretisch auf die Eisenbahnsicherheit haben könnte. Denn wir haben bereits im Moment ganz ausführliche zivilrechtliche Haftungen. Der momentane Zustand hat den großen Vorteil, dass die öffentlichen Behörden einen Adressaten haben. Nämlich es ist ganz eindeutig geregelt, das EBA – wenn es zu Schwierigkeiten kommt – geht auf Sie zu. Ganz einfach. Nämlich Ihnen gehört der Waggon oder die Lok oder der Triebzug und sonst niemandem. Sie haben die Verfügungsgewalt darüber. Wenn das EBA erst ermitteln müsste, wer war jetzt gerade jeweils was, dann dauert es unter Umständen ewig. Das heißt, es wird dann bürokratisch extrem kompliziert. Ich möchte nicht ein weiteres Schimpfen darauf hören, ob diese S-Bahnzüge jetzt Schrott waren oder nicht Schrott waren, sondern wie das rechtlich ausgestaltet werden soll, wie Sie sich das vorstellen können. Ich kann das nicht erkennen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank! Jetzt sind wir praktisch mit den Fragen durch, aber die Zeit ist um. Deswegen würde ich jetzt gerne einen Vorschlag machen, damit die Tagesordnung nicht völlig verhagelt. Herr Dr. Grube kann unmöglich alle jetzt angesprochenen Fragen noch ordentlich beantworten. Er kann sie kurz beantworten

und wir werden den einen oder anderen Punkt verschieben. Herr Grube hat schon angeboten, dass er noch einmal bereit ist zu kommen. Ich glaube, ein aktuelles Chart zu den Fragen der Finanzierung von Projekten, Infrastruktur in mittlerer Sicht bis 2025 könnte so ein Punkt sein. Und einige Punkte können Sie einfach schriftlich beantworten. Sie haben es jetzt in der Hand, was Sie noch jetzt aktuell beantworten wollen und dann vereinbaren wir noch einen weiteren Termin im Ausschuss oder zusätzlich. Das muss man noch klären, das manchen wir in der Obleuterunde. Sie haben das Wort!

**Dr. Rüdiger Grube:** Ganz schnell, damit zumindest die wichtigsten Punkte angesprochen werden. Herr Burkert, das Thema „Güterverkehrskonzept“ ist ja ein gemeinsames Anliegen. Wir sind in der glücklichen Lage, dass die einmal diskutierten 4.000 oder genau 3.900 Mitarbeiter, die wir freisetzen wollten, in der Form nicht mehr freigesetzt werden müssen, einfach weil sich der Markt schneller erholt, als wir das zurzeit angenommen haben. Was aber nicht heißt, dass wir nicht auch uns mit Produktivitätssteigerungen beschäftigen müssen. Ich habe ja gesagt, leider ist es natürlich nicht so, dass wir in 2010 schon wieder das Niveau von 2007 haben. Aber ich glaube, dass sich das Thema im Moment ganz positiv entwickelt. Das zweite Thema ist: Einzelwaggons, was ja die Franzosen gerade abschaffen, die Italiener übrigens auch, Einzelverkehre finden nicht mehr statt. Wir haben uns auf den Einzelverkehr verständigt. Einzelverkehr wird weiterhin in Deutschland gemacht. Nicht nur Ganzzüge, sondern auch Einzelzüge. Das ist von der Produktion her das komplexere System. Es ist auch extrem schwierig, dort Geld zu verdienen. Das war der Grund, warum die Franzosen und die Italiener das abschaffen. Wir machen es weiter. Das kommt uns jetzt aber auch sehr zugute. Wir haben uns ja im Schienengüterverkehr im europäischen Netz gut aufgestellt und da – glaube ich – können wir mit der Position auch einen Wettbewerbsvorteil nutzen. Beim Branchentarifvertrag gibt es gar keine Einschränkung. Wir wollen den Branchentarifvertrag. Da sehe ich eher den Konflikt zwischen den Gewerkschaften, Sie wissen, zwischen GDL, Transnet, GDBA. Zu Arriva Deutschland haben Sie gefragt: Gesamtverkauf oder nicht? Ja, wir streben den Gesamtverkauf an. Also wir filetieren nicht, weil wir von der EU die Auflage bekommen, dass wir das innerhalb von sechs Monaten abwickeln müssen. Hinter Arriva Deutschland sind 50 Einzelunternehmen, das muss man als ein Gesamtpaket machen. Das ist zumindest unser Antritt. Herr Lange, Deutschlandtakt, dazu habe ich, glaube ich, vorhin etwas gesagt. § 4 AEG passt zusammen mit dem, was Herr Hofreiter gesagt hat. Ich verbinde es vielleicht gleich

einmal. Herr Hofreiter, Sie haben gesagt, Sie finden es gut, dass das EBA einen Adressaten hat. Ja, wissen Sie auch, was das für Folgen hat? Wenn zum Beispiel einem ICE in Köln etwas passiert oder an anderer Stelle, steht immer nur die Deutsche Bahn auf der Bühne und wird kritisiert. Die Hersteller sehen Sie gar nicht. Und da sage ich einfach, wenn die Hersteller über die Wartung reden wollen, dass sie die gerne machen wollen, dann sollen sie erst einmal sicherstellen, dass das Produkt, was wir gekauft haben, wofür wir viel Geld gezahlt haben, immer in der Qualität sichergestellt wird, für die wir bezahlt haben. Deshalb sage ich, wir haben die Werkstätten heute. Ich kann die Werkstätten ja nicht einfach rausnehmen und die Arbeitsplätze abbauen. Deshalb werden wir dort weitermachen. Sie haben gefragt: In welche Richtung soll verändert werden? Und zwar Folgendes: Heute steht in § 4 AEG, dass für die Herstellung und die Zertifizierung – nur das – der Betreiber zuständig ist. Und das ist übrigens in der Luftfahrt heute genau anders. Das war mal so bis Mitte der 80-iger Jahre, Brunau damals noch und Jürgen Weber hatten 800 Ingenieure. Die haben jeden Tag Airbus und Boeing beweisen wollen, dass sie das bessere Flugzeug bauen. Das ist abgeschafft worden und seit dem hat man klare Schnittstellen. Ich kämpfe nur für klare Schnittstellen. Was ist die Aufgabe des Herstellers? Was ist die Aufgabe des Betreibers? Wir sind nicht für die Herstellung zuständig – so steht es da drin – und auch nicht für die Zertifizierung. Für die Zulassung ist der Hersteller zuständig. Ich sage Ihnen auch, einen ICx-Auftrag wird es nur über meine Leiche geben, wenn wir das nicht vertraglich lösen. Ob es den § 4 AEG gibt oder nicht, wir werden es vertraglich klären, dass diese Schnittstelle klar die Verantwortung der Hersteller sein muss. Weil wir uns sonst pausenlos nur zanken. Und das wird heute in anderen Industrien sauber gemacht, nur in der Bahnindustrie nicht. Das hat aber eine Historie, denn bis 1993/1994 hat die Bahn ja selbst Züge hergestellt. Die hat die Komponenten zusammengekauft und hat dann selbst die Herstellung gemacht. Ich sage Ihnen einfach, Herr Hofreiter, es ist ein ganz sachliches Thema. Das ist ein Webfehler der Bahnreform. Man hat weiter unterstellt, dass die Bahn auch Produkte herstellt. Das ist aber heute nicht mehr der Fall. Wir betreiben Züge. Was heißt das für Europa? Da bin ich auch bei Ihnen. Es kann nicht angehen, wir brauchen ein Europäisches Eisenbahnamt, wo die Standards für ganz Europa sichergestellt werden. Es gibt eigentlich eine Verabredung zwischen den nationalen EBAs, dass, wenn in Frankreich etwas zugelassen ist, es automatisch für Deutschland gilt. Es wird aber leider nicht praktiziert. Umgedreht genauso. Da sage ich, da müssen wir sehr viel mehr machen. Herr Lange, Sie haben

die Großinvestitionen angesprochen, auch das Thema „Realität“. Ich glaube das Thema werden wir uns noch einmal extra vornehmen. Herr Bartol, Fernverkehrs- und Nahverkehrsversorgung Karlsruhe, Ostsee ist angesprochen worden, Nahverkehrsangebot. Das musste ich auch lernen, Nahverkehr oder Regionalverkehre sind bestellte Verkehre. Das ist kein Thema von uns! Das wird im Wettbewerb vergeben. Das ist kein Thema der Deutschen Bahn! Zum ICx haben Sie gefragt: Decken die neuen ICxs die alten ICes ab? Ja! Wir brauchen 300 Züge bis 2025, um den IC-Produktbedarf abzudecken. Die Kalkulation, die jetzt gemacht worden ist, ist auf der Basis von 220 Fahrzeugen gemacht, weil das immer ein Rahmenvertrag ist. Da werden die Züge abgerufen. Man muss sich ja irgendwann einmal auf eine Stückzahl einigen. Also die Kalkulation ist für 220 Züge, aber es werden 300 Züge benötigt. Fernbuslinien haben Sie angesprochen. Da sage ich Ihnen ganz offen, der Herr Fischer hat mich da mal vorgeführt – da habe ich mich auch vehement dafür eingesetzt, dass Fernbusse nicht eingesetzt werden, weil es natürlich – wie Sie richtigerweise sagen – eine Einschränkung der Wirtschaftlichkeit des Fernverkehrs ist. Andererseits sage ich, ich sollte mich da ein bisschen zurückhalten, weil ich gelernt habe, unser Konzern ist sehr komplex, wir betreiben selbst Fernbusse. Deshalb bin ich da ein bisschen bescheiden. Deshalb ist auch bei uns die Argumentation schwierig. Dann Herr Behrens, Sie haben den Zeithorizont bei den Radsätzen angesprochen. Das ist das, wo ich vorhin gesagt habe, da brauchen wir leider bis 2013, teilweise Anfang 2014, um den Neuaufbau der Radsätze durchzuziehen, weil wir parallel zulassen müssen, das Material muss angeschafft werden und dann müssen wir parallel den Fahrplan fahren. Die 100 Millionen Euro Lärmschutz. Das ist ganz unterschiedlich. Sie haben gefragt, was dahinter steht. Das sind Stegdämpfer, das sind LL- und K-Sohlen. Wir haben zum Beispiel jetzt einmal 1.800 Waggons bestellt, weil wir so einen Zug einmal fahren lassen wollen. Denn durch diese Verbundwerkstoffe können wir den Lärm um 50 Prozent reduzieren. Und 50 Prozent, das sind 5 Dezibel, weil das logarrhythmisch geht. Das ist ein enormer Beitrag, den man allein dadurch erzielen kann. Ich glaube, den Bahnhof Osterholz haben Sie angesprochen. Ich glaube, das sollten wir bilateral klären, da gehe ich jetzt nicht rein. Herr Luksic, Gütervorrangnetz. Ich glaube, das war ein Kommentar, da haben Sie unterstützt. Recast-Offensive: Danke für die Unterstützung. TEN, da sage ich auch danke – wenn wir TEN machen, transeuropäische Anbindung, dann müssen wir auch dafür sorgen, dass wir verstärkt europäische Mittel bekommen. Logistik: In Logistik sind Sie nur erfolgreich, wenn Sie sich international aufstellen. Ich sage immer, ich

bin in meinem vorherigen Leben ja auch mit für die Logistik zuständig gewesen. Ich habe nie einen gesucht, der 100.000 Autos von Sindelfingen nach Bremerhaven bringt. Ich habe einen gesucht, der 100.000 – und zwar einen – nach Tuscaloosa bringt. Dafür brauchte ich die Schiene, dafür brauche ich das Schiff und in den USA brauche ich einen Truck dafür und möglichst nur einen. Da ist die Deutsche Bahn der Anbieter, der heute alles in einer Hand hat. Was ganz toll ist – da sind wir Marktführer heute auf der Welt: Wir bieten heute für 500 Millionen Euro Rail-Road-Konzepte an. Wo jemand sagt, da nutze ich die Vorteile des Lastwagens, aber ich nutze auch die Vorteile des Schienenverkehrs. Ich habe deutsche Unternehmer, die mich anrufen und sagen: Ich stehe mit meinem Lastwagen nur noch auf der Autobahn. Können wir einen Vertrag machen, dass ihr die langen Strecken für uns macht und wir machen dann die Distribution? Wir arbeiten zunehmend mit Spediteuren, mit Lastwagenbetreibern zusammen, weil die ihren Verkehr nicht mehr nach vorne bekommen. Das wird ein ganz großes Geschäft werden. Frau Bellmann, Anbindung Chemnitz: Ich glaube, darüber könnten wir noch einmal direkt reden. Wachstumsprogramm: Vielen Dank, da können wir mit 200, 300 Millionen Euro relativ schnell viel für die Effizienz des deutschen Netzes bewegen. Und Hafenhinterlandverkehre ist ein Muss. Die Y-Trasse – hier sitzen Verfechter – muss kommen, weil wir den Verkehr, der sich in den nächsten 15 Jahren im Schienengüterverkehr um 50 Prozent verdoppeln wird, nicht mehr fahren können, wenn wir jetzt nicht in der Krise auch kräftig an der Infrastruktur weiterarbeiten werden. Herr Hofreiter, das Thema § 4 AEG glaube ich, habe ich zumindest aus meiner Sicht jetzt beantwortet. Aber ich bin gerne bereit, darüber bilateral noch einmal zu reden. Ich glaube es wäre gut, wenn wir uns ohnehin mal hinsetzen würden. Ich glaube, da gibt es vieles, wo ich Ihnen auch gerne unseren Standpunkt etwas detaillierter erläutern würde. Danke!

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Grube! Das war jetzt ein schneller Ritt durch viele Themen. Danke für die kompetente Auskunft und auch für das Angebot, dass wir da weiter in der Diskussion bleiben. Wir halten fest: Wir wollen die Fragen der Infrastrukturfinanzierung, der großen und der kleinen Projekte, der Abfolge noch einmal extra behandeln. Das ist – glaube ich – allen Fraktionen ziemlich wichtig und wir werden dafür ein Zeitfenster finden. Jedenfalls werden wir das im Obleutegespräch so besprechen. Wir sind dann mit Ihnen durch. Übrig bleibt noch die Beantwortung durch die Bundesregierung, das war ja auch noch angesprochen. Herr Staatssekretär Ferlemann hat noch kurz

das Wort und damit ist dieser Punkt dann abgeschlossen.

**PSts Enak Ferlemann:** Herr Vorsitzender, erst einmal nutze ich die Gelegenheit dem Bahnchef herzlich für den guten Vortrag zu danken, den er gehalten hat, und für die umfassende Beantwortung der Fragen. Die Bundesregierung ist sehr stolz, dass wir diesen Bahnchef haben und keinen anderen. Es ist ja jetzt ungefähr einjähriges Jubiläum, dass das neue Management bei der Bahn ist. Wir stellen einfach fest, dass sich doch der Stil der Zusammenarbeit sehr positiv verändert hat und dass die Ergebnisse, so wie die Bahn funktioniert, zu unserer vollsten Zufriedenheit ausgefallen sind. Zu der Frage von Toni Hofreiter: Gewinne bei der DB Netz bleiben bei der DB Netz. Ja, das ist ein Ziel der Koalition. Allerdings ist es so, dass es da eine Fülle von Fragen gibt, die wir auch sauber abarbeiten müssen – allein steuerrechtliche. Es gibt die Vorfinanzierung aus der Holding, früher für das Netz. Ist das abgeschlossen oder sind noch Anteile aus dem Netz zurückzuführen an die Holding? Alle diese Fragen werden geklärt. Ich denke mal, dass wir im Herbst dazu mehr sagen können, um dann auch hier für die Haushaltsberatungen Antworten geben zu können. § 4 AEG sehen wir ähnlich wie die Bahn. Es ist einfach eine Frage des Produktmangels oder des Wartungsmangels. Der Wartungsmangel ist sicherlich beim Betreiber dann die Frage. Aber der Produktmangel liegt eindeutig bei den Herstellern. Und § 4 AEG und anderes müssen wir sowieso verändern. Deswegen wird ein Gesetzgebungsverfahren zum AEG ohnehin kommen. Aber wir haben ja zugesagt, die Frage des § 4 AEG uns genau anzusehen, weil diese Schnittstelle in der Tat eine veraltete Situation abbildet, die man bei der Bahnreform nicht verändert hat und an die wir heran müssen. Da gibt es von uns doch eher die Tendenz, das so zu sehen, wie die DB das auch sieht. Wendlingen - Ulm war noch gefragt worden – Nachkalkulation. Wir haben noch nicht alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Sinn macht das eigentlich immer erst, wenn wir die DB bitten, wenn die Planfeststellungsverfahren da sind und wir die Auflagen alle kennen – Lärmschutz und anderes mehr – ,dann eine Kalkulation zu machen und zu sagen: Wo stehen wir jetzt? Was erwartet man von uns? Ist die Wirtschaftlichkeit gegeben oder nicht? Können wir das Projekt fahren? Können wir das so durchfinanzieren oder nicht? Zu der Finanzierungslinie ist es richtig: Wir sind froh, dass wir die mittlere Haushaltslinie in den Koalitionsverhandlungen bisher haben halten können und werden uns darauf einrichten müssen. Aber wir haben auch hier ein Problem, das wir in der letzten Woche gesehen haben. Wir haben eine Schnittstelle, wo wir ein Problem haben. Es gibt die Leistungs- und Fi-

finanzierungsvereinbarung und es gibt natürlich die Investitionen ins Bedarfsnetz. Dazwischen fallen die so genannten kleinen Maßnahmen. Ein paar Weichen, ein Ausweichgleis, was auch immer. Diese Frage fällt genau in ein Rost. Ist das jetzt Bestandsnetz oder ist das Bedarfsnetz? Sind das LuFV-Mittel oder sind das Mittel, die wir aus dem allgemeinen Haushalt zahlen? Und da gibt es Schwierigkeiten. Ich habe das beim letzten Mal gesagt, die werden wir lösen müssen. Wir müssen nur – weil die Kollegin Bellmann das so schön gesagt hat – beim Wachstumsprogramm aufpassen. Da muss man natürlich genau gucken: Welches Wachstumsprogramm meinen wir? Das, was Herr Dr. Kefer als Wachstumsprogramm bezeichnet? Das, was letztes Mal die Nutzer der Infrastruktur als Wachstumsprogramm bezeichnet haben? Oder das, was ich als Wachstumsprogramm bezeichne, mit der Konsequenz aus dem letzten Unterausschuss? Dann habe ich schon drei Interpretationen, was eigentlich das Wachstumsprogramm beinhaltet. Nur wichtig ist, alle wollen zusätzliches Geld, was wir nicht haben. Deswegen werden wir uns mit den Freunden von der DB AG hinsetzen und ganz in Ruhe Weiche für Weiche, Schiene für Schiene durchgehen, wer was wie macht und dann werden wir es Ihnen vorlegen. Ich halte sehr viel von dem Wachstumsprogramm. Ich bin ein großer Anhänger davon, wenn man priorisieren muss, zuerst das zu machen, bevor wir in ein neues großes Infrastrukturprojekt investieren, weil das für das Netz einen viel größeren Nutzen bringt, wenn wir das machen. Nur wir müssen uns in der Finanzierbarkeit genau sauber bewegen und unterhalten und das werden wir tun und das werden wir Ihnen dann rechtzeitig vorlegen. Ich sage Ihnen nur, es ist eine Sisyphusarbeit, eine Fleißarbeit, die da vor uns steht. Aber mit dem Bahnvor-

stand haben ich keine Sorgen, dass wir das hinbekommen.

**Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Ferlemann. Damit sind wir mit dem Tagesordnungspunkt 9 zu Ende. Damit ist auch der öffentliche Teil der heutigen Ausschusssitzung beendet. Ich bedanke mich bei den Damen und Herren, die sich für den Themenpunkt interessiert haben. Ich darf Sie jetzt bitten, den Raum zu verlassen.

Winfried Hermann, MdB  
**Vorsitzender**

BERATUNGSUNTERLAGE  
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)34**



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Freiheit  
Einheit  
Demokratie

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Vorsitzenden des Ausschusses für  
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Herrn Winfried Herrmann MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Betreff: Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene**

Aktenzeichen: L 14/11142.3/2  
Datum: Berlin, **3. MRZ. 2010**  
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, *lieber Winfried Herrmann,*

anliegend übersende ich die von Herrn Bundesminister Dr. Ramsauer  
in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwick-  
lung des Deutschen Bundestages am 24.02.2010 in Aussicht gestellten  
Projektlisten der Deutsche Bahn AG zu überregionalen Schienenver-  
kehrsprojekten.

Für eine Weiterleitung dieser Informationen an die Mitglieder des  
Ausschusses durch Ihr Sekretariat wäre ich dankbar.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage



## Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene

Deutsche Bahn AG

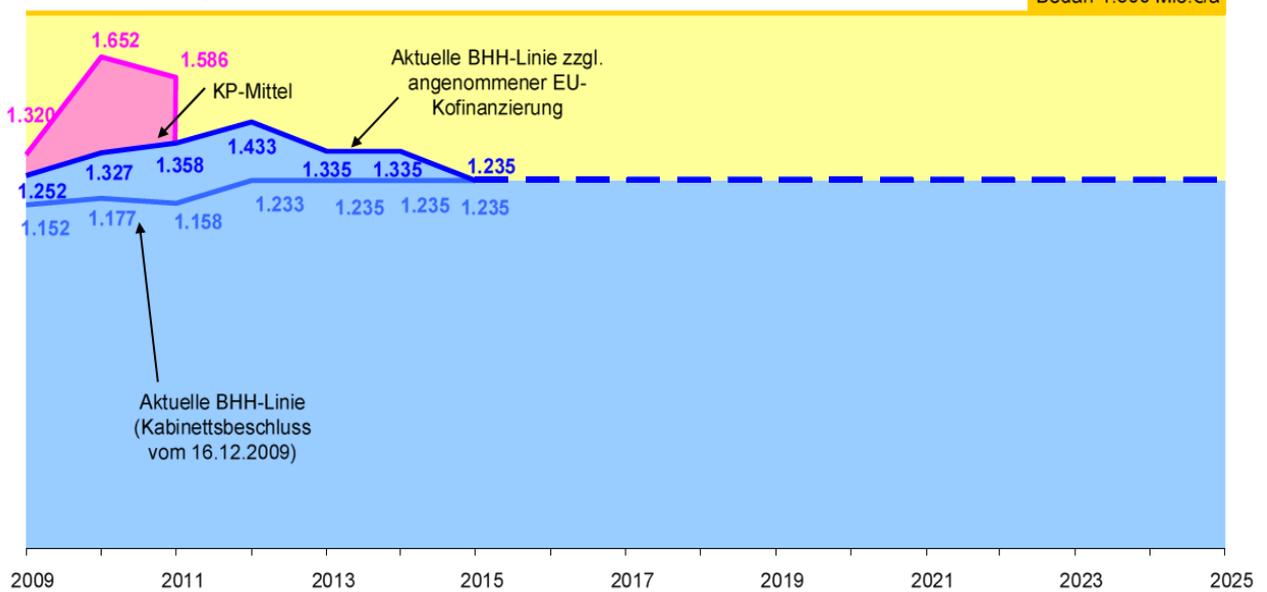
März 2010

1

Es zeichnet sich eine Bundeshaushaltlinie ab, die deutlich hinter den erforderlichen 1,8 Mrd. EUR pro Jahr zurückbleibt

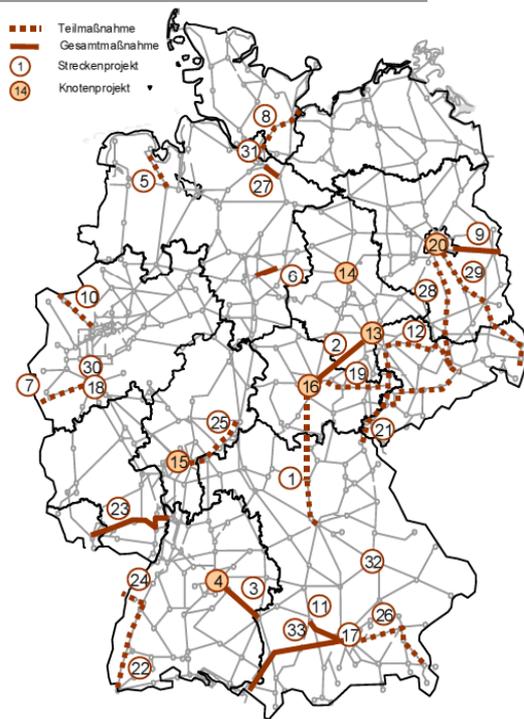
Bau- und Planungskosten

Bedarf 1.800 Mio.€/a



2

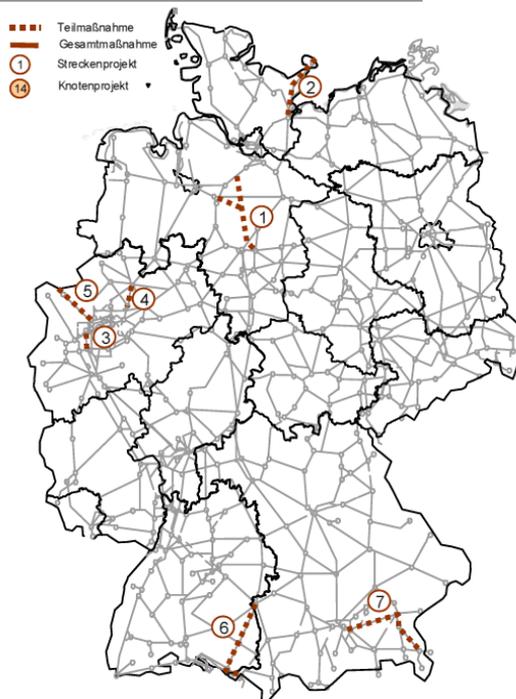
## Derzeit sind 33 Bedarfsplanprojekte im Bau bzw. mit Finanzierungsvereinbarung hinterlegt



Maßnahmen	Abschnitt
1 VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt	NBS, Anteile ABS Nürnberg – Erfurt (inkl. Anteile KP)
2 VDE 8.2 Erfurt – Halle/ Leipzig	inkl. Anteile KP
3 ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	NBS Wendingen – Ulm
4 ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	Stuttgart 21
5 ABS Oldenburg – Wilhelmshaven	2. BS (inkl. Anteile KP)
6 ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg	Hildesheim – Groß Gleidingen
7 ABS Köln – Aachen	Aachen – Landesgrenze inkl. Buschtunnel (AA III)
8 ABS Hamburg – Lübeck	2gl. Schwartau – Kücknitz
9 ABS Berlin – Frankfurt/Oder	ESTW Emmerich, ETCS
10 ABS D/NL Emmerich – Oberhausen	ESTW Emmerich, ETCS
11 ABS Augsburg – München	2. BS, Teile der 3. BS (KP: Weinböhla – Radebeul West)
12 VDE 9 Leipzig – Dresden	1. BS Leipzig
13 Knoten Halle/ Leipzig	2. BS
14 Knoten Magdeburg	1. BS
15 Knoten Frankfurt/Main Sportfeld	2. BS (Umbau Bahnhof),
16 Knoten Erfurt	3. BS (Einbindung VDE 8.1/8.2 inkl. Anteile KP)
17 Ubf München-Riem	3. Modul
18 ZBA Gremberg	
19 ABS Paderborn – Chemnitz	2. + 3. RS, ESTW Meerane (inkl. Anteile KP)
20 Knoten Berlin	Ostkreuz, Anbindung BBI (inkl. Anteile KP)
21 ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nbg – Leipzig/Dresden	1. BS Gaschwitz – Crimmitschau; Hohenstein-Ernstthal – St. Egidien (KP)
22 ABS/NBS Karlsruhe – Basel	StA 9.1 (Schliengen – Eimeldingen; Katzenbergtunnel)
23 ABS Saarbrücken – Ludwigshafen	POS Nord
24 ABS Kehl – Appenweiler	1. Baustufe (POS Süd)
25 ABS Fulda – Frankfurt/Main	Bahnhof Neuhof
26 ABS München – Mühldorf – Freilassing	Ampfing – Mühldorf, ESTW Burghausen (KP), Innbrücke (KP)
27 ABS Stelle – Lüneburg	3gl. Ausbau
28 ABS Berlin – Dresden	Fortf. 1. BS, (KP: GE Brenitz – Doberlug, ESTW Doberlug)
29 ABS Berlin – Cottbus – Görlitz	Königs Wusterhausen – Lübbenau (KP)
30 Ubf Köln-Eifelort	3. Modul (KP)
31 Ubf Hamburg-Billwerder	KP
32 Ubf Regensburg	Erweiterung (KP)
33 ABS München – Lindau – Grenze D/A	Elektrifizierung

3

## Bei weiteren 7 Projekten gibt es eine Finanzierung der Planungsleistungen, die Finanzierung der Baukosten muss noch vereinbart werden



Maßnahmen	Vereinbarung mit
1 ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover	Bund/ Land
2 Feste Fehmarnbeltquerung (FBQ)	Bund
3 ABS Düsseldorf – Duisburg (RRX)	Bund/ Land
4 ABS Münster – Lünen	Land
5 ABS D/NL Emmerich – Oberhausen	Land/ TEN-Förderung
6 ABS Ulm – Friedrichshafen - Lindau	Land
7 ABS München – Mühldorf - Freilassing	TEN-Förderung

4

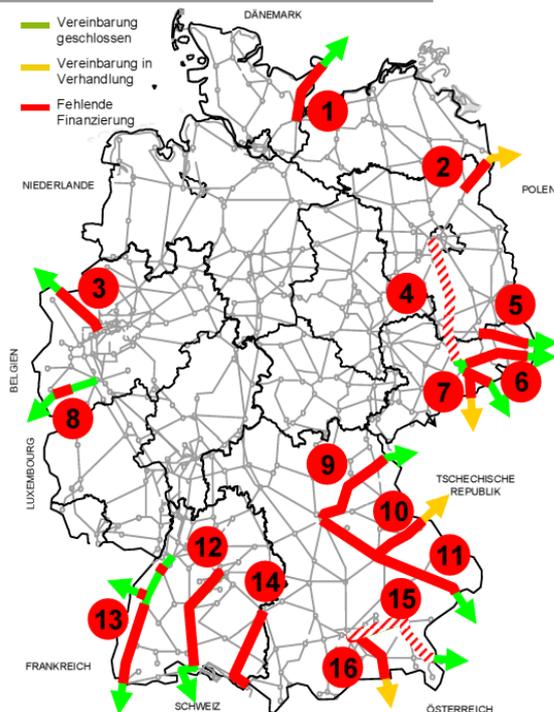
## Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die noch nicht im Bau sind und für die noch Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden müssen

Maßnahmen	Abschnitt
VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt Knoten Halle/ Leipzig	Anteile ABS Nürnberg – Erfurt 2. BS Halle (ESTW mit Spurplanumbau) , 3. BS Leipzig (Einbindung VDE 8.2)
ABS/NBS Hanau – Nantenbach ABS D/NL Emmerich – Oberhausen	Schwarzkopftunnel 3gl. Ausbau, Kapazitätserweiterung Bf. Emmerich, Knoten Oberhausen Abschnitt 1 und 5
VDE 9 Leipzig – Dresden ABS Paderborn – Chemnitz ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nbg – Leipzig/Dresden	Teile der 3. BS 50 Mio. € - Paket 2. BS Gaschwitz - Crimmitschau
ABS/NBS Karlsruhe – Basel	StA 1, 7, 8, 9.0, StA 9.2 (Eimeldingen-Basel inkl. Anteile KP), StA 9.3 (Basel-Rheinbrücke)
ABS Kehl – Appenweier ABS Mainz – Mannheim NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar ABS Fulda – Frankfurt/Main Knoten Frankfurt/Main	2. Baustufe (POS Süd) Nordkopf Mainz (KP) Hailer - Gelnhausen 2. Baustufe Frankfurt/Main Stadion, Galluswarte (KP), Homburger Damm
Knoten Berlin	Südkreuz – Blankenfelde (Dresdner Bahn), Nordkreuz – Karow, 2. Baustufe, Nordkreuz – Birkenwerder
Knoten Dresden Weitere Knotenmaßnahmen ABS Köln – Aachen	2. Baustufe u.a. Knoten Hamburg, Knoten München Düren – Aachen (Ausbauabschnitt II)
ABS München – Mühldorf – Freilassing	3. Gleis Freilassing – Grenze, Altmühldorf – Tüßling (exkl. Innbrücke), Markt Schwaben – Ampfing, sowie übrige Abschnitte
ABS Knappenrode – Horka ABS Oldenburg – Wilhelmshaven ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach /Grenze D/CZ (-Prag) ABS Stuttgart – Singen – Grenze Knoten Mannheim	2-gl. Ausbau, Elektrifizierung 3. Baustufe Elektrifizierung Reichenbach – Hof (KP) und weitere Gäubahn Spurplan/ Bahnsteig F

Maßnahmen	Abschnitt
ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau ABS Hagen – Gießen ABS / NBS (Roermond -) Grenze NL/D – Mönchengladbach – Rheydt ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover Feste Fehmarnbeltquerung ABS Düsseldorf - Duisburg ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund	Südbahn, 2gl. Ausbau und Elektrifizierung Anpassung NeiTech Eiserner Rhein Y-Trasse (Bau) FBQ (Bau) RRX, zzgl. ABS Münster – Lünen (Bau) weiterer Ausbau
ABS Berlin – Dresden ABS Dortmund – Paderborn – Kassel	Abschluss 1. Baustufe, 2. Baustufe weiterer Ausbau (u.a. Abschnitt Hofgeismar, Umfahrung Hümme)
ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg ABS Hamburg – Lübeck	Ausbau Ulm – Augsburg auf 200 km/h Anbindung Hamburger Güterumgebungsbahn (GUB)
ABS Neumünster – Bad Oldesloe ABS Langwedel – Uelzen ABS Rotenburg – Minden	2 gleisiger Ausbau, Elektrifizierung Ausbau auf 120 km/h, Elektrifizierung 2 gleisiger Ausbau Verden – Rotenburg und Nienburg – Minden 2 gleisiger Ausbau
ABS Uelzen – Stendal ABS Minden – Haste /ABS/NBS Haste – Seelze	2 gleisiger Aus- und Neubau
ABS Hannover – Berlin (Venlo-) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Vierns /Rheydt – Rheydt-Odenkirchen ABS Neu-Ulm – Augsburg ABS Berlin – Görlitz ABS Hamburg – Elmshorn ABS Luxemburg – Trier – Koblenz ZBA/KLV Halle/Nord	Stammstrecke Oebisfelde – Staaken  3. Gleis Neuoffingen – Neu Ulm weiterer Ausbau 1. Baustufe Igel - Igel West, 1. Baustufe (KP), 2. BS Halle Nord (Modernisierung), Megahub Lehrte, Drehscheibe Rhein/Ruhr, Ubf Basel, Oberhausen-Osterfeld Süd (2. BS)

5

## Internationale Verpflichtungen



- 1 Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Lübeck – Puttgarden
- 2 Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Angermünde – Grenze D/PL
- 3 Dreigleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich – Grenze D/NL
- 4 Ausbau Berlin – Dresden
- 5 Elektrifizierung + 2-gl. Ausbau Hoyerswerda - Grenze D/PL
- 6 Elektrifizierung Dresden-Neustadt – Görlitz - Grenze D/PL
- 7 Ausbau Dresden – Grenze D/CZ  
Neubau Dresden - Prag
- 8 Ausbau Düren - Aachen
- 9 Elektrifizierung Nürnberg - Schimding - Grenze D/CZ
- 10 Neubau Regensburg - Pilsen
- 11 Ausbau Nürnberg – Passau – Grenze D/A
- 12 Ausbau Stuttgart - Singen
- 13 Ausbau Kehl – Appenweier  
Viergleisiger Ausbau Karlsruhe - Basel
- 14 Elektrifizierung Ulm - Lindau
- 15 Ausbau München – Freilassing – Grenze D/A
- 16 Ausbau Brennerzulauf

6



Dr. Rüdiger Grube  
Vorsitzender des Vorstands

Herrn  
Winfried Hermann  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

15. Juni 2010

Sehr geehrter Herr Hermann,

anliegend erhalten Sie den erbetenen Überblick über die wesentlichen Änderungen in der Struktur des DB Konzerns seit meinem Amtsantritt als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG am 1. Mai 2009.

Sollten Sie Rückfragen haben bzw. weitere Informationen benötigen, so stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Ich gehe davon aus, dass Sie die Unterlage an die Mitglieder des Verkehrsausschusses verteilen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Rüdiger Grube', written in a cursive style.

Anlage

## **Wesentliche Änderungen in der Organisation des DB Konzerns seit dem 1. Mai 2009**

### **I. Strukturelle Änderungen**

Die Entwicklungen des letzten Jahres im Konzern haben zu deutlichen Änderungen in der Struktur der Vorstände der DB AG und auch der DB ML AG sowie einiger wichtiger Konzernfunktionen geführt, die ich Ihnen im Folgenden erläutern möchte.

#### **- *Datenschutz und Compliance***

Als Reaktion auf die Untersuchungsergebnisse von KPMG Wirtschaftsgesellschaft AG sowie der Rechtsanwälte Prof. Däubler-Gmelin und Baum zum Missbrauch von Mitarbeiterdaten habe ich den Aufsichtsräten der DB AG und DB ML AG eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen. Der Aufsichtsrat ist diesen Vorschlägen am 1. Juni 2009 gefolgt:

Es wurde ein eigenes Vorstandsressort „Compliance, Datenschutz und Recht“ in der DB AG und der DB ML AG geschaffen und Herr Gerd Becht als Vorstand für beide Gesellschaften bestellt. Herr Becht hat diese Aufgabe bis zu seiner Bestellung bei der Daimler Benz AG wahrgenommen.

Wichtigste Aufgabe des neu geschaffenen Ressorts ist es Compliance und Datenschutzes im DB Konzern zu stärken. Hierzu wird nun ein ganzheitliches Konzept verfolgt, das einen Regelkreislauf aus Verhaltensstandards, Informationen und Schulungen sowie Überprüfung der Einhaltung der Standards in den Einheiten umfasst.

Zur Umsetzung dieses Konzeptes wurde zudem die Personalausstattung in den Bereichen Compliance und Datenschutz erheblich aufgestockt und auch die erforderlichen Unterstrukturen geschaffen. Es ist uns zudem gelungen erfahrene Spezialisten aus anderen Unternehmen für die Führungsaufgaben in diesen Bereichen zu gewinnen.

Als weitere Reaktion auf die Ergebnisse der Untersuchungen wurden außerdem die Ermittlungsaktivitäten, die bislang auf die Bereiche Revision, Recht und Compliance verteilt waren, in einer Funktion konzentriert. Dies gestattet uns diese wichtige, aber auch kritische Aufgabe deutlich besser zu steuern. Diese Funktion ist nun bei der Konzernsicherheit angesiedelt, die ebenfalls dem neuen Ressort zugeordnet wurde.

Mit den innerbetrieblichen Interessenvertretungen wurden noch im letzten Jahr die Verfahren und die erforderlichen Verhaltensregelungen in einem Eckpunktepapier vereinbart. Die Arbeiten zu einer entsprechenden Konzernbetriebsvereinbarung sind in vollem Gange, mit dem Ziel, diese noch im laufenden Jahr abzuschließen. Diese Eckpunkte werden bei der Gestaltung der Organisation berücksichtigt.

2/5

Die Leiter Compliance, Datenschutz sowie Konzernsicherheit wurden zudem alle von außen besetzt. Darüber hinaus wurde der Datenschutz, der zuvor zunächst unterhalb der Konzernsicherheit und seit Ende 2008 unterhalb der Compliance zugeordnet war, direkt dem Vorstand „Compliance, Datenschutz und Recht“ zugeteilt.

#### **- Technik**

Grundvoraussetzung für Sicherheit, Kundenzufriedenheit und Effizienz des Systems Bahn ist eine funktionierende, zuverlässige Technik.

Um dies zukünftig sicherzustellen, gilt es zum einen die Zusammenarbeit mit der Bahnindustrie wesentlich zu verbessern und die Interessen der DB AG und ihrer Kunden konsequent durchzusetzen.

Zum anderen sind auch die internen Prozesse der Technik, der Qualität, der Informationstechnik, des Einkaufs, des Umweltschutzes und der internen Dienstleister (z.B. Fahrzeuginstandhaltung) noch enger mit einander zu verzahnen und die Einhaltung der Vorgaben und Prozesse abzusichern.

Die wichtigste Maßnahme war, die Verantwortung für diese Aufgaben zu bündeln und als eigenes Vorstandsressort zu führen.

Der Aufsichtsrat ist am 9. September 2009 meiner Empfehlung gefolgt und hat Herrn Dr. Volker Kefer zum Vorstandsmitglied „Technik, Systemverbund und Dienstleistungen“ in der DB AG und der DB ML AG bestellt. Herr Dr. Kefer war zuvor Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG.

Auch die DB International GmbH, unser weltweit erfolgreich agierender Dienstleister für die Entwicklung und Planung von Eisenbahnsystemen, wurde seiner Führung unterstellt. Dies erleichtert den Know-How Austausch zwischen den Experten unseres Konzerns.

Herr Dr. Kefer entwickelt derzeit mit seinem Team im Rahmen eines Masterplans Technik ein neues Konzept für unsere Aufstellung nach innen und außen. Es umfasst auch die Neuausrichtung des Qualitätsmanagements.

#### **- S-Bahn Berlin**

Als Reaktion auf die erheblichen technischen und betrieblichen Probleme bei der Berliner S-Bahn wurde die Führung der S-Bahnen Berlin und Hamburg zum 1.3. 2010 wieder auf die DB Regio AG übertragen. Zuvor hatten wir im Juni 2009 von heute auf morgen die gesamte Geschäftsfeldleitung ausgewechselt.

Beide Gesellschaften sind bereits Tochtergesellschaften der DB Regio AG. Jedoch wurden beide Gesellschaften seit einigen Jahren von der DB Stadtverkehr GmbH auf Basis von Geschäftsbesorgungsverträgen geführt. Mit dieser Zuordnung wollte man der damaligen strategischen Ausrichtung der DB Stadtverkehr GmbH Rechnung tragen, die ansonsten primär unser Busgeschäft betreibt.

Wesentliche Änderungen in der Organisation des DB Konzerns seit dem 1.Mai 2009

Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender des Vorstandes der DB AG

16. Juni 2010

Mit dem nun erfolgten Schritt wird erreicht, dass die in der Materie sehr erfahrenen Führungskräfte der DB Regio diese beiden Gesellschaften steuern und auch die in der DB Regio AG vorhandenen Funktionen und Experten genutzt werden können.

#### **- Marketing und Kommunikation**

Die organisatorische Integration von Kommunikation und Marketing in einem Bereich hat sich nicht bewährt.

Wir haben uns daher entschieden, die bislang durch einen Generalbevollmächtigten geführten Funktionen Marketing und Kommunikation zu trennen. Beide Funktionen berichten nun an mich als Vorsitzenden. Der Leiter Marketing wurde zudem ausgewechselt.

#### **- Politik und Regulierung**

Mit dem Ausscheiden von Herrn Dr. Wiesheu aus dem Vorstand am 1. Juni 2009 wurden zunächst die bislang auf eine Reihe von Bereichen verteilten Aufgaben des Ressorts in Bezug auf Wirtschaft, Politik und Regulierung in einem einzigen Bereich unter der Führung von Herrn Dr. Joachim Fried gebündelt.

Zum Jahresende 2009 wurde das Ressort auf meine Empfehlung durch den Aufsichtsrat aufgelöst. Seither führe ich den Bereich als Vorsitzender direkt. Auch die Konzernbevollmächtigten der Länder berichten nun an mich. Außerdem wurde die Leitung „Büro Berlin“ neu besetzt. Der bisherige Stelleninhaber hat ebenfalls das Unternehmen verlassen.

#### **- Vorstandsressorts Personal der DB AG und der DB ML AG**

Im Jahr 2008 wurde im Rahmen der Bildung der DB ML AG auf Beschluss des Aufsichtsrates je ein Vorstand Personal in der DB AG und der DB ML AG bestellt.

Die Verteilung der Verantwortung auf zwei Vorstände führte in der Folge zu Problemen nach innen und außen. Die Abstimmung des erforderlichen einheitlichen Vorgehens im Konzern wurde wesentlich komplexer.

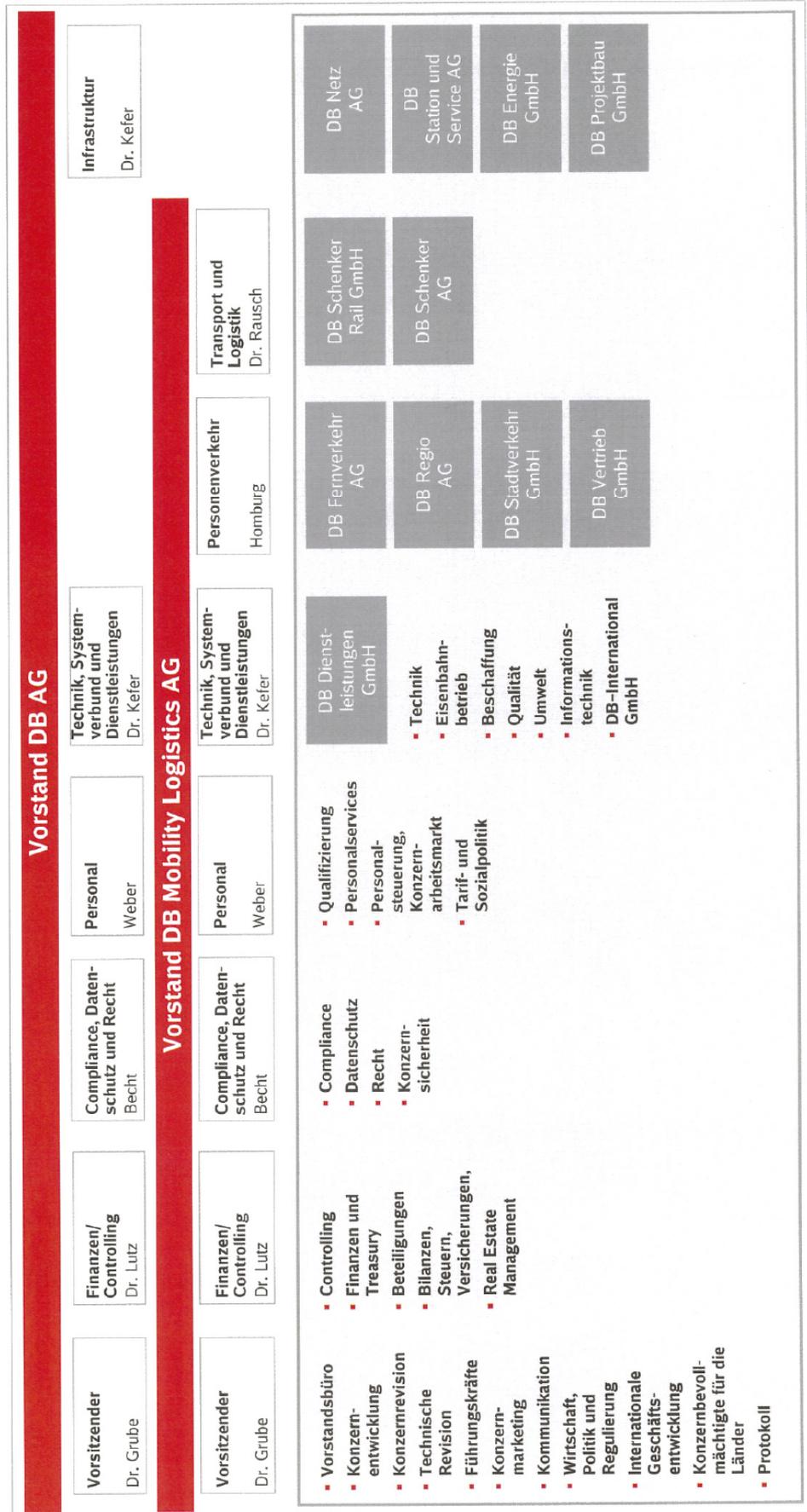
Der Aufsichtsrat ist meiner Empfehlung gefolgt und hat zum 1. Juni 2009 die Führung der beiden Personalressorts Herrn Ulrich Weber übertragen, der zum 1. Juli 2009 in den Konzern eintrat. Die bisherigen Personalvorstände, Herr Hansen und Frau Suckale, und haben das Unternehmen verlassen.

Es hat sich in der Folge gezeigt, dass mit der Zusammenführung unter einer Leitung eine einheitliche Personalpolitik und ein effizientes Arbeiten nach innen und außen wieder erreicht werden konnte.



# Grundstruktur des DB Konzerns

- Stand 16.6.2010 -



4/5

Zudem wurde zum 1. Juni 2010 die Einheit „Technische Revision“ eingerichtet. Die vorhandenen Kräfte werden gebündelt und verstärkt.

**- Konzernrevision -**

Die strukturelle Ausrichtung der Konzernrevision wurde ebenfalls grundlegend verändert. Ebenfalls wurde der Leiter der Konzernrevision von außen neu besetzt.

Zudem wurde zum 1. Juni 2010 die Einheit „Technische Revision“ eingerichtet. Die vorhandenen Kräfte werden gebündelt und verstärkt.

**- Generalbevollmächtigte -**

Die Führungsebene „Generalbevollmächtigte“ wurde ersatzlos gestrichen und damit eine Ebene in der Führungsstruktur herausgenommen.

**II. Personelle Änderungen**

Neben diesen strukturellen Änderungen ergaben sich eine Reihe von personellen Änderungen in der Besetzung der Vorstände der DB AG und der DB ML AG.

**- Ressorts Personenverkehr sowie Transport und Logistik der DB ML AG**

Nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Norbert Bensel bestellte der Aufsichtsrat der DB ML AG Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch mit Wirkung zum 1. Juni 2009 zu seinem Nachfolger. Zum Nachfolger von Herrn Dr. Rausch, der bislang das Ressort Personenverkehr geleitet hatte, wurde Herr Ulrich Homburg bestellt. Herr Homburg war zuvor Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG.

**- Ressort Infrastruktur der DB AG**

Nach dem Ausscheiden von Herrn Stefan Garber als Vorstand Infrastruktur der DB AG wurde Herr Dr. Kefer, zusätzlich zu seiner bisherigen Aufgabe, vom Aufsichtsrat als Nachfolger und Leiter Infrastruktur bestellt.

**- Ressorts „Finanzen und Controlling“ der DB AG und der DB ML AG**

Der bisherige Leiter des Konzerncontrollings, Herr Dr. Richard Lutz, wurde von den Aufsichtsräten beider Gesellschaften mit Wirkung zum 1. April 2010 zum

Wesentliche Änderungen in der Organisation des DB Konzerns seit dem 1. Mai 2009

Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender des Vorstandes der DB AG

16. Juni 2010

5/5

Vorstand Finanzen und Controlling der DB AG und der DB ML AG bestellt. Er tritt die Nachfolge von Herrn Diethelm Sack an, der nach über neunzehnjähriger Vorstandstätigkeit aus dem Vorstand ausschied.

**- Leiter Protokoll**

Der bisherige Leiter Protokoll hat den Konzern verlassen und die Position wurde von außen neu besetzt.

**III. Weitere laufende Organisationsprojekte**

Wir arbeiten konstant an der weiteren Optimierung unserer Organisation unterhalb der Ebene des Vorstandes. Unser Ziel ist dabei stets die Zufriedenheit unserer Kunden und unsere Wettbewerbsposition zu verbessern.

Im letzten Jahr haben wir das Konzernprogramm reACT und eine Kunden- und Qualitätsoffensive gestartet. In einer Reihe von Projekten werden seitdem vielfältige Maßnahmen erarbeitet, um auf die Herausforderungen zu reagieren.

Dabei sind auch organisatorische Änderungen auf Ebenen unterhalb der Vorstände zu erwarten oder bereits in Umsetzung.

Zum Beispiel werden die Verwaltungsprozesse des Konzerns deutlich gestrafft und vereinfacht. Einzelne Konzernfunktionen sind komplett entfallen, andere wurden neu ausgerichtet.

Bei all diesen Themen legen wir Wert auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und Abstimmung der relevanten Entscheidungen mit den Interessenvertretern der Mitarbeiter.

Die aktuelle Struktur des DB Konzerns können Sie der beigefügten Organisationsübersicht entnehmen.

Wesentliche Änderungen in der Organisation des DB Konzerns seit dem 1. Mai 2009

Dr. Rüdiger Grube,  
Vorsitzender des Vorstandes der DB AG

16. Juni 2010