

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

(redigiertes)
Wortprotokoll
40. Sitzung

Berlin, den 11. Oktober 2000, 9.00 Uhr
Plenarbereich Reichstagsgebäude
Fraktionssaal der SPD
PRT 3 S 001

Vorsitz: **Abg. Eduard Oswald**
 Abg. Klaus Hasenfratz

TAGESORDNUNG:

Öffentliche Anhörung

zu

- a) Antrag der Abgeordneten Eduard Lintner, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Renate Blank (Nürnberg), Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU

Bahnreform 2 – Neuer Schwung für die Bahn

- BT-Drucksache 14/2691 -

- b) Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.

Bahnreform fortsetzen, Schienenverkehr stärken – vom Staatsmonopol zum europäischen Wettbewerb um den Eisenbahnkunden

- BT-Drucksache 14/2781 -

Anwesenheitsliste* und Sprechregister

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

SPD

Bruckmann, Hans-Günter
Danckert Dr., Peter
Formanski, Norbert
Graf (Rosenheim), Angelika
Hasenfratz, Klaus
Hiller (Lübeck), Reinhold
Iwersen, Gabriele
Kunick, Konrad
Lucyga Dr., Christine
Maaß (Herne), Dieter
Mattischeck, Heide
Mertens, Angelika
Rehbock-Zureich, Karin
Sorge, Wieland
Spanier, Wolfgang
Streb-Hesse, Rita
Weis (Stendal), Reinhard

Strobl (Amberg), Reinhold
Wetzel Dr., Margit

CDU/CSU

Blank, Renate
Brunnhuber, Georg
Deittert, Hubert
Fischer (Hamburg), Dirk
Götz, Peter
Heise, Manfred
Dr.-Ing. Kansy, Dietmar
Königshofen, Norbert
Kues Dr., Hermann
Letzgus, Peter
Lintner, Eduard
Dr. Meister, Michael
Oswald, Eduard
Otto (Erfurt), Norbert
Sebastian, Wilhelm-Josef

Dehnel, Wolfgang
Diemers, Renate

Girisch, Georg

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Eichstädt-Bohlig, Franziska
Schmidt (Hitzhofen), Albert
Wilhelm (Amberg), Helmut

Hermann, Winfried

F.D.P.

Friedrich, Horst
Goldmann, Hans-Michael
Dr. Guttmacher, Karlheinz

PDS

Wolf Dr. Winfried

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Bundesregierung

PSt Bodewig (BMVBW)
 PSt Scheffler (BMVBW)
 MD Kohl (BMVBW)
 RD Gratza (BMVBW)
 RR'in z. A. Struß (BMVBW)
 RD'in Kummer (BMVBW)
 RL Odenwald (BMVBW)
 Vertr. Refl Schümborg (BMVBW)
 Vertr. Refl. Meyer (BMVBW)
 MDg Krüger (BMF)
 AR'in Kurth (BMF)
 Pressesprecher Timpe (BEV)
 ORR Dreier (BMF)
 MR Hardieck (BMWi)

Bundesrat

ORR Wittmann	BY
VAe Huntz	MV
ORR Ordolff	BE
Ref. Schneider	Sachsen-Anhalt
ORR Dr. Morhard	BW
TA Dornquast	HH
RR Koch	NW
Ref. Süpfle	TH
RD Hofmann	Saarland

Fraktionen und Gruppen

Fries (CDU/CSU)
 Beer (CDU/CSU)
 Düring (F.D.P.)
 Goehr (SPD)

Sachverständige

Redebeiträge auf den Seiten:

Joachim Kemnitz	Bundesverband PRO BAHN e.V.	6, 28, 46, 56, 71
Dr. Gottfried Ilgmann		7, 30, 57, 63
Dr. Jan Werner	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)	9, 31, 48, 58, 63, 71
Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers	Präsident der Technischen Universität Berlin	10, 32, 46, 57, 70
Dr. Karlheinz Schmidt	Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik (BGL)	11, 34, 49, 65
Prof. Dr. Werner Rothengatter	Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe	13, 35, 49, 59
Dr. Martin Henke	(Geschäftsführer Güterverkehr) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	14, 37, 51, 60, 63, 66, 68
Prof. Dr. Heiner Monheim	Universität Trier	16, 39, 52, 60, 66, 69, 70, 74

Wolf-Dietrich Geitz	TransCare Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH	17, 41, 54
Heinz Hilbrecht	(Direktion für Landtransport) Generaldirektion Energie und Verkehr Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Commission europeene)	18, 42, 54, 61, 72
Reiner Dickmann	PWC Deutsche Revision AG – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	20, 44, 54, 64, 65, 72

Schriftliche Stellungnahmen der Sachverständigen

Joachim Kemnitz Stv. Bundesvorsitzender Bundesverband PRO BAHN e.V. Anlage 1	S. 76
Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers/ Präsident der Technischen Universität Berlin Dr. Gottfried Ilgmann Anlage 2	S. 89
Dr. Jan Werner Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) Anlage 3	S. 123
Dr. Karlheinz Schmidt Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) Anlage 4	S. 146
Prof. Dr. Werner Rothengatter Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung Anlage 5	S. 169
Dr. Martin Henke Geschäftsführer Güterverkehr - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anlage 6	S. 178
Prof. Dr. Heiner Monheim Universität Trier Anlage 7	S. 202
Ralf Jahncke TransCare Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH Anlage 8	S. 269
Heinz Hilbrecht Direktor Landverkehr bei der Europäischen Kommission, Brüssel Anlage 9	S. 282
Reiner Dickmann PWC Deutsche Revision AG – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Anlage 10	S. 286

Vorsitzender: Einen wunderschönen guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Ich darf Sie ganz herzlich zur 40. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Öffentlichen Anhörung zu den Themenbereichen Bahnpolitik und Zwischenbilanz der Bahnreform begrüßen. Bevor ich die Sachverständigen begrüße – damit die Gäste auch wissen, dass wir in der Politik auch höflich und freundschaftlich miteinander umgehen –, darf ich unserer Kollegin, Angelika Mertens herzlich zum Geburtstag gratulieren, ebenso wie dem Kollegen Gustav Herzog und wünsche, dass Sie beide den Geburtstag in unserer Mitte bei der langen Anhörung feiern können. Ganz besonders begrüße ich die Sachverständigen, die der Einladung zu der Anhörung gefolgt sind, es besteht noch die eine oder andere Lücke. Ich begrüße in der mir vorliegenden Reihenfolge zunächst Joachim Kemnitz, stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbandes PRO BAHN e.V., Herrn Dr. Gottfried Ilgmann, Unternehmensberater und Verkehrswissenschaftler, früher Sekretär der Regierungskommission Bahnreform, ich begrüße Herrn Dr. Jan Werner vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), ich begrüße Herrn Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers, Präsident der Technischen Universität Berlin, ich begrüße Herrn Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr und Logistik (BGL), ich begrüße Herrn Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe, ich begrüße Herrn Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Güterverkehr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und heiße Herrn Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier herzlich willkommen, und ich begrüße Herrn Ralf Jahncke, Geschäftsführer TransCare Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH. Wo ist denn der Jahncke? Der Herr Jahncke ist noch nicht da! Ich frage aus einem ganz einfachen Grund: er ist nämlich auf dem Weg, Vater zu werden und ich vermute, dass seine Nichtanwesenheit damit zusammenhängt. Aber wir werden vielleicht im Laufe der Sitzung den Erfolg dann hören. Ich begrüße Herrn Geitz, der nun stattdessen da ist. Herr Geitz, wenn Sie uns dann im Laufe des Tages die Erfolgsmeldung übermitteln könnten!?. Dann begrüße ich sehr herzlich Herrn Reiner Dickmann, PWC Deutsche Revision AG – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, herzlich willkommen. Herr Heinz Hilbrecht, Direktor für

Landtransport der Generaldirektion Energie und Verkehr der Kommission, hat angekündigt, dass er etwas später kommen wird. Wir merken daran, dass in Europa in der Verkehrslogistik noch einige Probleme bezüglich der Verbindungen vorhanden sind. Herr Ministerialrat Franck vom Länderfachausschuss Eisenbahnen hat sich wegen einer Erkrankung kurzfristig entschuldigt. Auch dies will ich bekanntgeben. Ich will noch der Vollständigkeit halber sagen, dass sich die Fragen an Herrn Dickmann, der ja Wirtschaftsprüfer der DB AG ist, natürlich nicht auf Interna der DB AG beziehen sollen, sondern auf seine Rolle als Sachverständiger. Ich begrüße weiterhin nicht nur die Kolleginnen und Kollegen, sondern auch die Vertreter der Bundesregierung. Zum gesamten Ablauf darf ich sagen: neben mir sitzt mein Stellvertreter Klaus Hasenfratz. Wir werden diese "Marathonsitzung" auch gemeinsam leiten und uns im Vorsitz dann auch immer wieder abwechseln. Mein besonderer Gruß gilt auch dem Finanzvorstand der Deutschen Bahn - Sie merken, ich sage immer noch Deutsche Bahn, der Begriff "Die Bahn" geht mir persönlich nicht so über die Lippen – also der Deutschen Bahn, Herrn Diethelm Sack – ist er inzwischen eingetroffen? Jawohl! - Der sich ebenfalls unter den Zuhörern befindet. Die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen liegen Ihnen als Ausschussdrucksachen 461, 464 und 451 vor. Die Stellungnahme von Herrn Hilbrecht auf Drucksache 451 wurde den Mitgliedern des Ausschusses und den Sekretariaten der mitberatenden Ausschüsse gestern vorab per Telefax zugestellt. Wenn Sie einverstanden sind, dann möchte ich nach einer kurzen Einleitung den Sachverständigen Gelegenheit zu einem Statement geben. Da ja von allen schriftliche Stellungnahmen vorliegen, können wir diese Statements kurz halten. Ich denke an 5 Minuten, wobei natürlich das Wesentliche aus den schriftlichen Stellungnahmen noch einmal zusammengefasst werden sollte. Dann beabsichtige ich, eine Fraktionsrunde mit den jeweiligen Berichterstattern der einzelnen Fraktionen durchzuführen und dann eine erste Antwortrunde der Sachverständigen. Und dann beabsichtige ich, die einzelnen Fragenkomplexe entsprechend der jeweiligen Gruppierung zu behandeln. Die Anhörung wird ganz sicher bis in den Nachmittag dauern. Wir haben bewusst auf eine zeitliche Begrenzung verzichtet. Anhaltspunkt ist 15.00 Uhr, ohne dass dies für uns ein abschließendes Datum darstellt. Ich will jetzt nicht mehr auf alle

Punkte eingehen, aber Ausgangspunkt der Anhörung waren die Anträge Fraktionen CDU/CSU "Bahnreform 2" und der Antrag der Fraktion der F.D.P. "Bahnreform fortsetzen". Wie Sie aber dem vom Ausschuss, von allen Fraktionen, einvernehmlich erarbeiteten Fragenkatalog entnehmen konnten, geht der Gegenstand der Anhörung über diese Anträge hinaus und umfasst allgemein die künftige Bahnpolitik und eine Zwischenbilanz der Bahnreform. Es geht hier auch nicht alleine um die Zukunft der DB AG, sondern um die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland im Allgemeinen, wobei natürlich nicht zu verkennen ist, dass diese Zukunft ganz wesentlich mit der Zukunft der DB AG verbunden ist. Hinzu kommen die europäischen Perspektiven, in Bezug auf die Verknüpfung der nationalen Bahnnetze und in Bezug auf eine Harmonisierung der Rahmenbedingungen für die Bahnen in Europa. Der Themenkomplex der Anhörung gehört zu den wichtigsten Themen, die der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu behandeln hat. Er befasst sich ja damit regelmäßig und steht in diesem Zusammenhang auch immer wieder mit der DB AG in Verbindung. Es besteht zwischen allen Fraktionen – auch dies will ich bemerken – sowie zwischen der Bundesregierung und der Bahn grundsätzlich Einigkeit, dass es Ziel der Bahnpolitik sein muss, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Über den Weg, der dorthin führt und über die Verteilung der Lasten im Spannungsfeld zwischen dem Wohl der Allgemeinheit, wie es nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zu beachten ist, und der Zielsetzung eines Wirtschaftsunternehmens hingegen, gibt es natürlich unterschiedliche Vorstellungen. Der Themenkomplex "Bahn" hat gerade in den letzten Monaten auch die Öffentlichkeit immer wieder beschäftigt. Ich möchte hier nur als Beispiele die Frage erwähnen, ob das Netz bei der DB AG verbleibt, die Frage des Umfangs des Netzes – sei es im Hinblick auf Neubaumaßnahmen oder im Hinblick auf mögliche Verkleinerungen –, die Frage des Umfangs des Verkehrs auf diesem Netz – Stichwort "Interregio" –, das finanzielle Engagement des Bundes und eine Sanierung und Erweiterung des Netzes, die Besteuerung der DB, Pläne der DB, sich im Güterverkehr nur noch auf lange Strecken zu konzentrieren, angekündigte Pläne zur Tarifstruktur im Fernverkehr, um nur Stichworte zu nennen. Die Frage der Sicherheit – das will ich erwähnen – haben wir in diesem Zusammenhang ausgeklammert,

weil wir eine eigene Anhörung zum Thema "Verkehrssicherheit" machen werden. Wir erhoffen uns von der Anhörung hochrangiger Experten, die weder dem Bund noch der DB AG zuzurechnen sind, eine Beurteilung der Zwischenergebnisse der Bahnreform und ihrer weiteren Perspektiven, sowie fachliche Hinweise für eine künftige Bahnreform. Und jetzt darf ich natürlich auch die Besucher in dieser Sitzung bei uns herzlich willkommen heißen. Ich schlage vor, dass wir die Sachverständigen in der Reihenfolge, wie sie in der Ihnen vorliegenden Drucksache genannt sind, anhören. Ich darf Sie herzlich bitten, den Zeitrahmen von 5 Minuten selbst im Auge zu behalten. Wenn ich die Glocke hebe, wissen Sie, dass es schon höchste Zeit ist. Als ersten darf ich Herrn Joachim Kemnitz, den stellvertretenden Vorsitzenden des Bundesverbandes PRO BAHN e.V. herzlich bitten.

Anmerkung:

Ab hier ist das Protokoll auf die Beiträge von Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers und Dr. Gottfried Ilgmann verkürzt worden.

Dr. Gottfried Ilgmann: Danke! Ich möchte mal eine kurze Brücke zur Regierungskommission "Bundesbahn" schlagen, mit der ja alles angefangen hat, diese Bahnreform. Aus der Sicht 1990/1991, als diese Kommission beriet, war die Bahn inzwischen zum Nischenprodukt verkommen; im Personen- und im Güterverkehr war sie auf dem besten Wege dazu, ein Nischenprodukt zu werden. Sogleich drohte ein Defizit von 400 Mrd. DM in 10 Jahren, also 40 Mrd. DM pro Jahr. Dieses Horrorgemälde hatte wohl auch die Parteien motiviert, tatsächlich etwas zu machen. Wenn wir damals die Bahn abgeschafft hätten, nach dem Motto: die Veranstaltung ist uns zu teuer, dann hätten wir über 20 Mrd. DM dennoch an Altlasten tragen müssen, einfach, um die aufgelaufenen personellen Altlasten, insbesondere die Pensionsverpflichtungen für die Beamten "West" zu tragen und an zweiter Stelle die 75 bis 80 Mrd. DM Finanzschulden abzutragen. Wir haben uns damals dann entschlossen, uns die Altschulden einzugestehen, diese über 20 Mrd. DM jedes Jahr aufzubringen und haben dann gleichzeitig über 20 Mrd. DM aufgewendet, um dieses System Bahn weiterzuführen. Dadurch kostet uns natürlich heute dieser gesamte Akt "Bahnreform" über 40 Mrd. DM, ebenso viel wie die Bundeswehr. Und ich glaube, es war mal Helmut Schmidt, der gesagt hat, man kann sich eigentlich nur eines leisten, entweder eine

Bundesbahn oder eine Bundeswehr. Ich weiß es aber nicht genau, ob es Helmut Schmidt war. Ein anglo-amerikanischer Ökonom würde uns wahrscheinlich für verrückt halten, für ein Nischenprodukt über 40 Mrd. DM pro Jahr auszugeben. Das quantitative Ergebnis der Bahnreform, die ja jetzt fast das siebente Jahr vollendet, ist natürlich miserabel, das wissen Sie alle! Im Nahverkehr hatte es eine kurze Blüte 1994/95 gegeben, weil die Tube, die Finanztube groß aufgemacht wurde und seit dem stagnieren die Verkehrsleistungen im Nahverkehr, im Fernverkehr ist nichts passiert. Dort sind die Verkehrsleistungen gleich geblieben und im Güterverkehr sind die Märkte wirklich gewachsen, insbesondere auf den Relationen, wo der Schienengüterverkehr die großen komparativen Vorteile hat und dann hat auch noch die Bahn die Marktanteile verloren und liegt heute bei 16 Prozent. Also, insgesamt ein miserables Ergebnis. Die Regierungskommission hatte eine zentrale Strategie. Saßmannshausen, der damalige Vorsitzende, nannte es ein "credo" und das hieß Wettbewerb auf der Schiene, um diesen 50 Jahre fehlenden Innovations- und Kostenwettlauf nachzuholen. Wir können uns gar keine Bahn vorstellen, die einen solchen Prozess hinter sich hätte; dafür würde unsere Phantasie gar nicht ausreichen. Die Regierungskommission hatte damals mehrere Elemente empfohlen. Das war einfach eine Folge, weil die zentrale Strategie Wettbewerb war, die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, denn ich kann nicht eine Behörde in den Wettbewerb mit kaufmännischen Unternehmen schicken. Die Regionalisierung, d. h. soziale Leistungen waren in kommerziellen Kontrakten einzukaufen und nicht als Morgengabe staatlicher Unternehmen zu erbringen, wie vorher. Dann sollte unbedingt das Netz und der Betrieb getrennt werden, um die Wettbewerbsneutralität herzustellen. Die Regierungskommission konnte sich gar nicht vorstellen, dass jemand ernsthaft in den Schienenverkehr investiert, wenn er auf solche Wettbewerbsneutralitätsverhältnisse, wie wir sie vorliegen haben, stoßen würde. Die Fahrwegfinanzierung musste geregelt werden, um überhaupt eine Kalkulationsgrundlage zu haben. Die Umsetzung der Vorschläge der Regierungskommission durch die Politik beinhaltete natürlich viele faule Kompromisse. Das ist bei jeder großen Reform so und in Deutschland ganz besonders. Als das Reformwerk dann vollbracht war, galt der Spruch, auch in den Ministerien "nun hat die

Republik ihr Ei gelegt und nun darf Herr Dürr machen", wobei Herr Dürr stellvertretend für alle Vorstandsvorsitzenden steht, die dann den Konzern geführt haben. Nun sagt Karel van Miert, Ex-Wettbewerbskommissar in Brüssel: wenn ein Unternehmen die Möglichkeit erhält, den Wettbewerb auszuschalten, so wird es das tun. Nun hat man ein Problem. Wenn man die Bahnreform, die weitere Ausgestaltung, letztlich dann dem Vorstandsvorsitzenden überlässt, dann macht man – um es mal übertrieben zu sagen – Graf Dracula zum Chef der Blutbank. Der bestimmt seine eigenen Wettbewerbsbedingungen und so geht es natürlich nicht. Letztlich kann man eine Reform eigentlich gar nicht schlechter exekutieren, wie wir es gemacht haben. Wir haben wahnsinnig viel Geld in die Hand genommen, wir haben ganz viel geändert und haben trotzdem die zentrale Strategie, nämlich, Wettbewerb auf der Schiene, vollkommen aus den Augen verloren. Also, schlechter geht's nicht mehr. Heute stehen wir eigentlich vor einem Scherbenhaufen. Der derzeitige Vorstandsvorsitzende, Herr Mehdorn, müsste eigentlich begnadet sein, wenn er gleich drei Ziele erreichen wollte, nämlich, diesen Konzern zu sanieren – der ist nicht saniert –, dann die politisch induzierten Entscheidungen abzuwehren – ich erinnere an eine Neubaustrecke zwischen München über Ingolstadt nach Nürnberg. Das sind aus unternehmerischer Sicht schlichte Flops. Und so etwas muss er abwehren. Entscheidungen dieses Typus muss er nach wie vor abwehren. Und gleichzeitig muss er noch das Staatsversagen ausgleichen und – entgegen den eigenen Interessen – eine Wettbewerbsbranche auf dieser Schiene etablieren. Also, ein Vorstandsvorsitzender müsste begnadet sein, wenn er diese Leistung vollbrächte. Wenn ihm die Politik dort nicht langsam zu Hilfe kommt – nicht dem Herrn Mehdorn als Person, sondern diesem Konzern – und dabei die Verantwortung als Rahmengesetzgeber und Eigner wahrnimmt, dann ist dieser Bahn bald nicht mehr zu helfen. Dankeschön!

.
. .
.
Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers: Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren. Ich trete hier nicht als Präsident der TU Berlin auf, sondern als Fachmann für Infrastrukturfragen. Ich sage das nur deshalb, weil ich die Amtsautorität eines Präsidenten

hier nicht in Anspruch nehmen möchte, um fachliche Aussagen zu machen. Sie wissen, dass ich zusammen mit Herrn Dr. Ilgmann eine Stellungnahme formuliert habe. Das liegt einfach daran, dass wir in dieser Sache die selbe Meinung haben. Insoweit möchte ich ein bisschen, in aller Kürze, auf die Frage eingehen, warum eigentlich die Vorstellung einer funktionierenden Bahnindustrie in Deutschland immer noch so befremdlich ist, insbesondere bei deutschen Eisenbahnern. Wenn ich sozusagen den einleitenden Vortrag nehme des Vertreters der Initiative PRO BAHN, dann zeigt sich eben, dass das Bild, das er benutzt, richtig schön schief ist. Da sind die Eisenkugelleute und die lassen einen gegen die Straßenleute antreten. Das ist sozusagen das Selbstverständnis. Dass die Straßenleute gar nicht alle gegen einen antreten, sondern dass das Tausende von Relationen sind, wo sie in unterschiedlicher Mischung antreten, dass die Straßenleute besser geworden sind, weil sie 50 Jahre Wettbewerb hinter sich haben, d. h. also, Kosten gesenkt haben, einen Qualitätswettbewerb ohne gleichen gemacht haben, bei dem sie die Bahn weit hinter sich gelassen haben, alles das wird sozusagen in diesem Bild ignoriert. Dass ein funktionierender Wettbewerb auf der Schiene, wenn er 40, 50 Jahre laufen würde, zu Kostensenkungen und Qualitätsverbesserungen führen würde, die wir uns heute nicht vorstellen können, muss einfach gesagt werden. Das ist eine schlichte Behauptung eines bequemen Monopolisten. Und lassen Sie mich ein paar weitere Argumente annehmen. Die Behauptung ist immer, das Ganze ist ein "Nullsummenspiel". Wenn man Konkurrenten auf die Schiene lässt, dann picken die sich die attraktivsten Relationen heraus, die heute bedient werden, und das war's dann. Dass sozusagen im gemeinsamen Wettbewerb, durch eine Kostensenkung, das Ganze kein "Nullsummenspiel" sein muss, wird nicht erwähnt. Es steht auch nirgendwo geschrieben, auch nicht in der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland, dass das Ziel der Verkehrspolitik sei, eine möglichst große Deutsche Bahn - Aktiengesellschaft zu erhalten. Wir haben das Ziel, einen vitalen Schienenverkehr zu haben. Ich füge hinzu, mit Deutscher Bahn oder ohne Deutsche Bahn. Denn ich kann mir einen vitalen Schienenverkehr auch ohne Deutsche Bahn AG vorstellen. Wenn die Deutsche Bahn AG im Wettbewerb unterliegt, dann muss sie eben von jemandem gekauft werden, der ihr erklärt,

wie man Güterverkehr oder Personenverkehr auf der Schiene macht. Das mag für den Bund als Eigentümer schmerzlich sein. Der möchte vielleicht eine wohlgeschmückte Braut an die Börse bringen können. Aber das gesamtwirtschaftliche Ziel der Verkehrspolitik und der Umweltpolitik, ich sage das dazu, ist nun mal, möglichst viel Verkehr auf der Schiene zu haben. Und dazu brauchen wir den intensivsten Wettbewerb auf der Schiene. Lassen Sie nur nicht, wenn wir Netz und Betrieb von einander trennen, was Ihnen eigentlich, so weit ich es sehen kann, die meisten Experten erklären werden, nicht das Netz beim Staat. Da muss noch ein bisschen intelligent überlegt werden. Erstens muss nicht das gesamte Netz als solches in einer Gesellschaft bleiben. Ich weiß nicht, was das schleswig-holsteinische Landesnetz mit dem bayrischen Landesnetz zu tun hat. Die können getrennt sein. Wir können auch vertikal in den Geschwindigkeitsbereichen trennen. Dann ist ziemlich klar, dass die Hochgeschwindigkeitsnetze notwendig europäische Netze sind. Also da muss noch ein bisschen Phantasie reingesteckt werden. Denn Sie können, wenn Sie vertikale Geschwindigkeitsbereiche trennen und getrennt verselbständigen, dann kriegen Sie an den Geschwindigkeitsrändern Wettbewerb, weil ja einer einen Zug mit 110 km/h fahren lassen kann, aber auch mit 130 km/h und dann ist er möglicherweise in einem anderen Netz drin. Und Sie können es regional unterteilen. Die Phantasie ist da noch gar nicht ausgespielt. Und für mich ist es erstaunlich, dass das zuständige Ressort in der Vergangenheit nicht einen einzigen Forschungsauftrag gegeben hat, der sich mit dieser Frage einfach mal ein bisschen auseinandersetzt. Offenbar wollte man eine gewisse Form von Denkverbot. Die Behauptung, die Sicherheit leide, das ist ein klassisches Spiel mit den Ängsten von Verbrauchern, nebenbei ein wohlbekanntes. Als es darum ging, den Wettbewerb auf der Straße zu liberalisieren, war natürlich die Behauptung, dass da nur Lkw funktionsuntüchtig, ohne Bremsen, mit abgefahrenen Reifen dann herumfahren würden, wenn da ein intensiver Wettbewerb sei. Ob das der Fall ist oder nicht der Fall ist, meine Damen und Herren, ist lediglich abhängig von der Sicherheitsaufsicht, die wir haben, d. h. also, dieses kann man wohl kontrollieren. Ich frage mich, ob der Unfall von Eschede passiert wäre, in einer Wettbewerbsbranche, wo eine Reihe von

Bahngesellschaften zusammen mit einer Aufsichtsbehörde, also etwa dem Eisenbahnbundesamt, zusammen mit einer unabhängigen Netzgesellschaft geprüft hätten, ob dieser Radreifen überhaupt zugelassen werden kann. Ich bezweifle das. Er ist zugelassen worden, weil man in einem vertikal integrierten System war, wo eine einzelne Stelle das entscheiden konnte und der Zug sollte eben auf die Schiene. Ich denke, man muss solche Überlegungen machen, auch wenn sie ein bisschen spekulativ sind. Es gibt kein Argument dafür, warum auf einem desintegrierten Netz, also auch auf einem verselbständigten Netz, Sicherheitsfragen entstehen sollten, wenn da Züge mehrerer Gesellschaften herumfahren sollten. Es gibt auch kein Argument, um das ganz deutlich zu sagen, dass dann die Entwicklung von Rad und Schiene Not leide. Denn – das ist in der Tat, der einzige Synergismus, der wirklich zwischen Netz und Betrieb besteht – dass sie bei Innovationen in der Regel sowohl das Netz als auch das rollende Material auf dem Netz begucken müssen. Sie müssen beide verändern. Dazu brauchen Sie in der Regel, um solche Innovationen durchzusetzen, einen großen Carrier. Denn das Netz kann es nicht riskieren, dass man eine Innovation auf einer oder auf zwei Strecken macht, und keiner der Netzbenutzer zahlt dann. Man braucht einen großen Carrier, aber der große Carrier muss natürlich nicht notwendig die Deutsche Bahn AG sein. Machen Sie das Netz offen und Sie haben genügend große europäische Carrier, die in der Lage sind, wenn das Netz eine solche Strecke baut, zu sagen, 50 Prozent der Kapazität dieser Strecke werde ich nutzen und entsprechend mit ins Risiko gehen. Das ist notwendig und das wird in einer wettbewerblichen Schienenverkehrsbranche auch passieren. hsofern, denke ich, wir sollten den Netzmonopolisten Beine machen, "Feuer unter dem Stuhl" durch Wettbewerb auf der Schiene. Vielen Dank!

.
. .
.

Dr. Gottfried Ilgmann: Zunächst zur Frage von Frau Rehbock-Zureich, mit der "Rolle rückwärts". An eine Infrastruktur, die im Wettbewerb ein Erfolgsfaktor werden sollte, müssten Sie zwei Anforderungen stellen, nämlich die Wettbewerbsneutralität und das unternehmerische Verhalten dieser Infrastrukturgesellschaft. Deswegen haben wir immer plädiert, dass eine Behörde zwar

Wettbewerbsneutralität schafft, aber der Marktdruck auf eine Behörde ist kein Druck, der geht schlicht ins Leere. Das wissen wir ja aus den Zeiten vor der Bahnreform. Da war der Druck auf die Bahn auch immer hoch. Aber die Behörde reagiert da gar nicht drauf. Deswegen ist das einfach eine unangemessene Gestaltung. Jetzt werden Sie vielleicht sagen, die Straße ist ja ein Riesenerfolg gewesen und die Straße ist ja immer behördlich geschaffen worden. Wieso soll es denn nun bei der Bahn nicht so gehen? Nun muss ich Ihnen sagen, im Straßenverkehr macht die Infrastruktur 10 Prozent der gesamten Wertschöpfung aus. Bei einer unsubventionierten Bahn sind es aber 50 Prozent. D. h., wenn es nur 10 Prozent wie im Straßenverkehr ausmacht, dann ist es natürlich ziemlich irrelevant, wie insuffizient Sie diese Infrastruktur betreiben, behördlich oder privatisiert. Das ist nicht ausschlaggebend. Bei der Bahn ist das aber ausschlaggebend. Noch mal Herrn Saßmannhausen zitiert: der sagte immer, wenn eine Wertschöpfung zu 50 Prozent aus Behörde und zu 50 Prozent aus Unternehmen besteht, dann haben wir eine sogenannte Gemengelage und die ist ungefähr so schlecht wie das schwächste Glied, nämlich die Behörde. Deswegen rate ich Ihnen davon dringend ab. Die zweite Frage, Zugang zum Netz. Reicht eine Regulierungsbehörde? Sie reicht mitnichten. Wenn Sie schon die Weichen falsch gestellt haben, dass der Infrastrukturmonopolist nur im Sinn hat, seine Transportschwestern vor Wettbewerb zu schützen, dann können Sie da nicht gegen anregulieren, dann müsste diese Regulierungsbehörde so groß sein wie die Fahrwegbehörde. Das können Sie schlicht vergessen. Regulieren müssen Sie grundsätzlich in unserer Ökonomie, wenn Sie einen Monopolisten haben, aber verleihen Sie ihm doch vorher bitte die Motivation, dass er sich zunächst mal wettbewerbsneutral verhält. Was er dann noch an Unsinn verzapft, dafür brauchen Sie eine Kartellbehörde. Dann die Frage nach Vergleich mit den US-Bahnen. Also auf die US-Bahnen mit ihren Standards lasse mich gar nicht ein. Ich könnte mir auch gut vorstellen, dass es auch in Deutschland Güterverkehrstrecken mit niedrigem Standard gibt, die richtig Geld verdienen. Ist das so eine furchtbare Schande? Ich glaube, das ist hier eine. Die US-amerikanischen Eisenbahnen sind tatsächlich privatisiert. Bei den US-amerikanischen Eisenbahnen brauchen Sie nicht zwingend den Wettbewerb auf der Schiene, weil das materiell privatisierte

Unternehmen sind. Die greifen von sich aus die Lastwagenlobby an, um Geld zu verdienen für ihre Shareholder. Das ist eine ganz andere Situation. Alleine schon, wenn Sie diese Voraussetzung sehen, dann ist dieser ganze Vergleich mit den US-amerikanischen Güterbahnen schief. Und dieses alte Argument, alle erfolgreichen Bahnen dieser Erde – und es sind ja ganz wenige, in Japan und die US-Güterbahnen –, das sind vertikal integrierte Bahnen. Ich muss sagen, fast alle nicht erfolgreichen Bahnen und das sind alle europäischen Bahnen, sind deswegen so insuffizient, weil sie vertikal integriert sind. Man muss das Argument mal umdrehen. Das ist einfach Unsinn, die US-amerikanischen Güterbahnen, die von ihrer Eigentümerstruktur gar nicht vergleichbar sind, als Beispiel heranzuziehen. Und Japan, das ist, würde ich sagen, eine Immobilienveranstaltung. Japan hat auch wirklich andere Bedingungen. Das hier auszuklamüsern, davon würde ich Ihnen abraten. Nun noch zur letzten Frage von Herrn Schmidt. Also, es ist tieftraurig, wenn man eine Investitionsquote vom Umsatz von 50 Prozent hat – 30 Mrd. DM hat das Unternehmen Umsatz und 15 Mrd. DM investiert es im Durchschnitt jährlich –, am Anfang waren es sogar 60 Prozent, und dann kommt nachher so wenig heraus. Das ist skandalös und wirft die Frage auf: was hätten wir denn mit den 90 Mrd. DM besser machen können? Es gibt so viele Investitionen, die unternehmerisch eigentlich schon tollkühn sind, einfach völlig unsinnig. Dann zu fragen, wo wären denn die Alternativen. Also, sie liegen eigentlich auf der Hand. Das erste wäre: Sie müssen sich Gedanken machen, wie Sie dieses Bestandsnetz, Ihr Schätzchen, in geographischer Lage Europas vom Feinsten, ein dichtes Schienennetz auf der Straßenkreuzung Europas, wie Sie das überhaupt mal an den Markt bringen. Dieses erfordert unglaublich viel Geld. Da brauchen Sie sich gar keine Gedanken zu machen. Bloß, die Bahn hat gar keine Pläne, aus ihrem alten Bundesverkehrswegeplan auszuscheren und in dieses Bestandsnetz zu investieren. Diese Bahn kann noch nicht mal ihren Betrieb auf diesem Netz ganzheitlich simulieren, nicht mal das kann sie. D. h., wir stehen also auch von den Instrumenten noch ganz am Anfang. Dankeschön!

.
. .
.

Prof. Hans-Jürgen Ewers: Ich möchte zwei Punkte beleuchten. Zur Frage der Neutralität eines vertikal integrierten Schienenanbieters ist bereits genug gesagt worden. Man muss einfach sehen, dass die Beispiele, die Herr Schmidt eben genannt hat, also "Grünes Netz" und die Drohung von DB Cargo, das "Grüne Netz" könne nicht mehr zur Verfügung stehen, sich beliebig vermehren lassen. Das Problem ist, dass Sie es im Missbrauchsverfahren vor der Kartellbehörde außerordentlich schwer haben, Wettbewerber zu finden, die dort aussagen, weil die auf anderen Märkten auf die Kooperation mit der Deutschen Bahn AG angewiesen sind und dann natürlich in einer schwierigen Problemlage sind. Aber, wenn Sie sich in dem Gewerbe umhören, kriegen Sie handfeste Beispiele. Sie kriegen immer nur keinen, der im Zweifel vor Gericht auftritt. Die Diskriminierung ist natürlich nicht im tarifären Bereich. Da macht die Bahn, weil ihr drohte, ein Missbrauchsverfahren vor der Kartellbehörde zu verlieren, jetzt einen neuen Tarif, bis zum 1.1. ein neues Trassenpreissystem, das man dann abwarten muss. Das Hauptproblem liegt im nichttarifären Bereich. D. h., es liegt darin, wo die Bahn 40 laufende Meter Sicherheitsvorschriften hat, die sie beliebig gegen jeden Wettbewerber ausspielen können, wenn sie wollen. Ich sage ja gar nicht, dass das immer im Einzelfall gewollt ist, aber das geht von der Frage, ob die rote Laterne da nun in 1,25 m Höhe hinten hängt oder in 1,30 m Höhe. Wir wissen, wie solche Kriege geführt werden, sehr effektiv. Die Japaner sind da Weltmeister, indem sie mal irgendwann sagten, Importeure von "weißer Ware" haben gefälligst auf jedem Draht, der innerhalb des Kochherdes ist, der da importiert wird, alle 50 cm das VDE-Prüfzeichen aufgedruckt zu haben. Nun war das aber bis dahin alle 75 cm und dann stehen Sie dumm da, weil Sie ein Jahr brauchen, bis Sie das geändert haben. Die nichttarifäre Diskriminierung ist fast beliebig machbar. Und die Schwierigkeit ist, egal, ob sie gemacht wird oder nicht, jeder, der in den Schienenverkehr investieren möchte, wird dadurch so wirkungsvoll erschreckt, dass er erst gar nicht daran denkt. Deswegen ist sozusagen die Ankündigung durch den Bund, wir werden in einer Periode von 3 bis 5 Jahren Netz und Betrieb bei der Bahn von einander trennen, die ist das Startsignal für diejenigen, die im Prinzip in den Startlöchern sitzen und Schienenverkehr machen möchten. Das werden Sie nicht erleben, wenn Sie so eine Ankündigung nicht machen, weil da zuviel

investiert werden muss, bevor man dann richtig aufs Netz kann. Ich sage noch mal, keiner von uns ist in der Lage, die Wohltaten zu prognostizieren, die 50 Jahre Wettbewerb auf der Schiene bringen können, wenn wir ihn denn schon gehabt hätten, direkt nach dem Krieg. Eine zweite grundsätzliche Bemerkung. Die Bahn ist kein gutes Flächenverkehrsmittel. Das muss man einfach mal zur Kenntnis nehmen. Wenn die Bahn in der Fläche verteilt, wird sie sowohl unökonomisch wie unökologisch. Wenn die durchschnittliche Besetzung von Nahverkehrszügen der Bahn 20 Personen ist, dann können Sie sich ausrechnen, wie die Energiebilanz aussieht, wieviel Tonnen Stahl pro Nase die da durch die Gegend fahren. Da ist jeder Bus überlegen und der ist schon deshalb überlegen, weil das Ganze nun auch noch auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken stattfindet. Aus den Schornsteinen der Dieselloks kommt ja kein "4711" bei der Bahn, nur, weil sie Bahn ist, sondern die erfüllen oft die ältesten EU-Normen mit ihrem Gefährt nicht. Ich sage das nicht vorwurfsvoll; die haben auch kein Geld, um zu investieren. Zu der Frage, kann die Bahn mit ihren Investitionsmitteln umgehen: das finde ich keine faire Frage, wenn ich das so sagen darf. Ich glaube, die Bahn könnte! Ich meine, sie hat einen Vorstandsvorsitzenden, der, ich denke, 30 Jahre seines Lebens bewiesen hat, dass er das kann. Wenn der Investitionen in den Höchstgeschwindigkeitsverkehr macht, die eine grottenschlechte Wirtschaftlichkeitsrechnung aufweisen, dann hat das damit zu tun, dass nach wie vor in der deutschen Politik die Idee, dass die Bahn privatisiert ist, offenbar nicht in die Hinterköpfe gegangen ist. Wenn der Ministerpräsident Bernhard Vogel von Thüringen glaubt, er könne den Bund verklagen, weil er keinen Hochgeschwindigkeitsanschluss in seinem Ländle kriegt, dann zeigt das ein gravierendes Missverständnis über das, was wir eigentlich wollen. Wenn er diesen Anschluss haben möchte, dann gibt es einen völlig marktkonformen Weg, den zu kriegen: Kasse vorzeigen! Das will er aber nicht. Das ist sozusagen das Problem, was wir jetzt auch im Grunde genommen im Nahverkehr haben. Die Länder und die Kommunen haben immer noch die Mentalität, dass sie sich einen "free lunch" abholen können, wenn sie auf die Bahn setzen. Dieses "free lunch" ging doch so, dass jeder über einen Abgeordneten im Verwaltungsrat der Deutschen Bahn AG unter Umständen sogar ... bitte? In der alten

Behördenbahn, meine ich. Da fand er doch folgendes freudevolles lock-rolling vor: der Bayer sagte zum Schleswig-Holsteiner – und bitte, nehmen Sie mir nicht übel, dass ich jetzt zwei genannt habe – er wollte es vermeiden – also nehmen Sie Land A und Land B. Aber die Rede hieß, wenn du meiner unrentablen Nebenstrecke im Verwaltungsrat zustimmst, stimme ich deiner zu. Dann haben sie eine freudevolle Allianz gegen die Steuerzahler. Das ist für die Kommunen ein "free lunch". Jeder von uns weiß, dass, wenn man die Leute, die die Musik bestellen, sie nicht bezahlen lässt, das schief ist. Damit komme ich zu der letzten und sicherlich – eine Frage, die ich jetzt kommentieren möchte – aber einer der vitalsten Fragen in dieser Diskussion, die Frage, können wir uns ein unsubventioniertes Schienennetz überhaupt vorstellen? Ich will nichts zur Organisation sagen, weil ich da denke, dass einfach der Bund da einen hohen Forschungsbedarf befriedigen muss. Egal, was wir mit dem Schienennetz machen, die Wachstumschancen des Schienenverkehrs liegen im europäischen Schienenverkehr, im grenzüberschreitenden. Da wachsen die Märkte und in diesem Segment versagen die europäischen Bahnen am härtesten. Da spielt sich fast nichts ab. Die Monopolisten haben sich daran gewöhnt, an den Grenzen ÜbergabeprozEDUREN zu organisieren, die beliebig aufwendig sind. Deswegen müssen wir unseren Blick darauf richten, d. h. also, wir müssen in der Lage sein, uns einen Zustand vorzustellen, in dem ein Schienentransportunternehmer eine Trasse von Kopenhagen nach Genua buchen kann, so wie Sie heute über das Internet einen Schlafwagenplatz buchen. Das muss möglich sein. Aber dazu müssen die Programme geschrieben werden, die Software, die solche Trassenbörsen überhaupt erlauben. Dass solche Aufträge nicht zustande kommen, halte ich für eine Verweigerung – Entschuldigung – von Denken, weil es politisch im Moment nicht erwünscht ist. Deswegen denke ich, hier muss der Bund auch wirklich seine Schularbeiten machen, damit wir endlich in diesem Feld weiterkommen. Wir müssen die Philosophie fallen lassen, dass jede Nebenstrecke der Bahn, wenn sie still gelegt wird, eine ökologische Katastrophe sei. Da muss man eben genauer hingucken. Es sagt keiner, dass die Nebenstrecken, die die Bahn heute als unwirtschaftlich bezeichnet, nicht mit anderen Trägern und mit anderen Bewirtschaftungskonzepten möglicherweise

betrieben werden können. Das muss ausprobiert werden!

.
. .
.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers: Auf die Gefahr hin, dass Herr Henke noch mal erklärt, ich hätte keine Ahnung von der Bahn. Auf die Frage nach zusätzlichen Marktanteilen für die Bahn verweise ich natürlich auf die lange Strecke. Das ist nun mal so! Die Beispiele, die Herr Henke genannt hat, sprechen ja überhaupt nicht dagegen. Es ist nun mal so, dass, je weiter die Züge fahren, je länger und je voller sie sind, desto größer ist der ökologische und der ökonomische Vorteil der Bahn. Dass es Beispiele gibt, wo sie die Bahn auf kurzen Strecken im Shuttleverkehr, im Personenverkehr wie im Güterverkehr, gut nutzen können, ist ja gegenüber dieser generellen Trendbehauptung überhaupt kein gegenteiliger Beweis. Man muss es nur zur Kenntnis nehmen. D. h. also, die Bahn muss klar das Segment eines kombinierten Verkehrs, egal ob mit Wechselpritsche, ob mit Container, im europäischen Verkehr anpeilen. Das ist der zukünftige Markt. Wir kriegen das Problem, dass sie ihren eigenen Wagenladungsverkehr unter Umständen karnalisiert und deswegen ist das beste, die Schiene aufzumachen, damit notfalls andere den kombinierten Verkehr vormachen. Warum muss eigentlich die Bahn immer die Terminals betreiben, frage ich. Terminals sollten solche Leute betreiben, die in der Lage sind, viel Verkehr auf diese Terminals zu ziehen. Das sind in der Regel Spediteure, nicht die Bahn selber, die als Carrier gut ist, aber im Bereich des Speditionswesens bislang noch keine herausragenden Leistungen vollbracht hat. Rückzug aus der Fläche, Frau Eichstädt-Bohlig! Ich neige dazu, der Bahn keine Vorschrift im Hinblick auf ihre Strategie zu machen. Wenn die Bahn sagt, als ein Schienenverkehrsunternehmen - das ist hier wichtig: als ein Schienenverkehrsunternehmen -, ich stelle mich so auf, dass ich bestimmte Verkehre nicht mehr mache, dann ist das so wie die Ansage der Deutschen Bank, dass ich bestimmte Kunden im Bereich der Vermögensberatung nicht mehr sehen will, die weniger als 200 TDM oder 500 TDM haben. Ob das klug ist oder nicht klug ist, solche Ansagen zu machen, das entscheidet letztendlich der Aktionär, der sich die Bilanz anguckt. Insoweit würde ich sagen, die Bahn kann solche Ansagen machen, solange wie das Netz offen ist und andere diese Verkehre übernehmen können, wenn sie wirtschaftlich

sind, wenn sie attraktiv sind. Insofern zeigen solche Fragen, die Sie immer noch an die Bahn richten, dass Sie erwarten, dass die Bahn den gesamten Eisenbahnverkehr erledigt. Das muss die Deutsche Bahn AG nicht. Gebe man ihr doch die Freiheit, sich aufzustellen, wie sie möchte. Die muss natürlich mal – und da habe ich das Gefühl, eiert sie strategisch herum – im Güterverkehr entscheiden, was will sie eigentlich. Die ganze Wertschöpfungskette, das wird sie nur in wenigen Teilsegmenten tun können. Oder will sie in jeder Wertschöpfungskette der große Carrier sein, auch das ist eine Möglichkeit. Irgendwo muss man solche Entscheidungen fällen, weil das strategische Festlegungen sind, die wichtig sind. Denn wenn die Bahn nur Carrier ist, dann kann sie mit den Spediteuren kooperieren. Wenn die Bahn die ganze Wertschöpfungskette machen will, konkurriert sie mit den Spediteuren und kann dann die Spediteure nicht als Verkaufsorganisation benutzen. D. h., solche Entscheidungen müssen sehr wohlüberlegt sein und ich neige nicht dazu, Herrn Mehdorn, der gezeigt hat – ich sage das noch mal – dass er strategische Entscheidungen fällen kann, da irgendeine Empfehlung zu geben. Es muss nur das Netz offen sein, damit der Verkehr, den er nicht mehr macht, von anderen gemacht werden kann, wenn er denn überhaupt gemacht werden soll. Das beste Instrument, das herauszufinden, ist, alle einzuladen, ihn zu machen. Wenn ihn dann hinterher keiner macht, dann sollten wir vielleicht auch nicht wünschen, dass er gemacht wird. Insofern, wie gesagt, Herr Friedrich – Wettbewerbssituation der Bahn – natürlich müssen wir alles auf einmal tun. Da gibt es, denke ich, keine Reihenfolge, sondern alles zugleich. Wir müssen da, wo die Bahn heute noch komparative Nachteile in den Wettbewerbsvoraussetzungen hat, flicken. Dies heißt nicht, dass wir der Bahn die Mehrwertsteuer erlassen. Ich wüsste nicht, warum. Warum wir der Bahn die Ökosteuern erlassen sollten, wüsste ich auch nicht, weil, wie gesagt, bei der Bahn kommt der Strom auch nicht aus der Steckdose und aus den Schornsteinen von Dieselloks kein "4711". Da, wo die Bahn emittiert, muss sie genau so bestraft werden wie andere Emittenten. Ich halte es für einen Fehlglauben, die Bahn würde florieren, wenn man nur den Straßengüterverkehr und auch den Personenverkehr auf der Straße seine Kosten anlastet. Ich halte das für einen Irrglauben. Wenn man sich überlegt, was man vernünftigerweise anlasten kann, dann kriegt die Bahn im Güterverkehr einen Kostenvorteil

von 15 bis 20 Prozent, wenn wir die Anlastung richtig vornehmen. Wir wissen aber alle, die von dem Geschäft Ahnung haben, dass 15 bis 20 Prozent Kostenvorteil die Bahn im Güterverkehr nicht marktfähig machen, nicht wettbewerbsfähig machen. Das muss 50 Prozent heißen. Da muss von der Bahn was dazu kommen. Ich weise einfach darauf hin, dass, wenn der Bund eine CO₂-Politik macht, er unter der CO₂-Politik, unter dem CO₂-Gesichtspunkt jedenfalls nicht mehr bei Diesel und Benzin nachlegen kann. Wenn Sie heute ausrechnen, die Mineralölsteuerbelastung mal auf den Tonnenpreis für CO₂ umrechnen, dann kostet die Tonne CO₂, aus Benzin emittiert, 528,- DM, aus Diesel emittiert kostet sie 440,- DM, während sie, aus Kohle emittiert immer noch 0 DM kostet und aus Heizöl emittiert keine 70,- DM. Dies ist eine schizophrene Umweltpolitik, wenn sie, sozusagen, als CO₂-Politik gemeint ist. Also, mit dem "Mäntelchen CO₂" wird man nicht mehr auf den Straßenverkehr draufschlagen können, da muss man sich was besseres einfallen lassen. Und man muss natürlich auch sehen, dass die Bahn, die tagsüber in das Herz der Städte im Personenverkehr reinfährt, nachts durch das Herz der Städte Güterverkehr rumpeln lässt, d. h. also externe Lärmkosten erzeugt, die nicht ganz unerheblich sind und die muss man dann wohl auch mitrechnen. Man kann ja in diesem Zusammenhang nicht einfach die Augen zumachen. Deswegen soll keiner erwarten, dass, wenn die Wettbewerbsvoraussetzungen gerichtet sind, dann die Bahn plötzlich ein blühendes Unternehmen sei. Herr Ilgmann hat heute morgen schon gesagt, dass die Philosophie, die manche Bahnbetreiber – ich nehme auch mal den Transrapid da mit rein – die Philosophie der Staatsschelte "Infrastruktur gratis", das ist sozusagen Gleichbehandlung. Das läuft darauf hinaus, dass Sie beim Transrapid 75 Prozent der Kosten eines Personenkilometers, bei der Bahn 50 Prozent der Kosten eines Personenkilometers und bei der Straße 10 Prozent der Kosten eines Personenkilometers oder Tonnenkilometers, grob gerechnet, subventionieren. Mit anderen Worten, diese Art von Gleichbehandlung präferiert gewaltig die kapitalintensivsten Verkehrsmittel. D. h., sie präferiert im Prinzip, dass wir unser Geld in tiefe Löcher werfen, die dann Subventionsdarstellung sind. Von daher gesehen warne ich davor, diesen Grundsatz der Gleichbehandlung auch nur denken zu wollen. Der ist ganz einfach falsch.

.
. .
.

Dr. Gottfried Ilgmann: Ich möchte auf zwei Fragen eingehen, obwohl es so viele sind, die mich reizen. Erst mal zur Frage, haben wir die richtigen Rahmenbedingungen und hat die Bahn falsch gehandelt? War eine kluge Frage. Oder hatten wir falsche Rahmenbedingungen und die Bahn hat richtig gehandelt, oder war beides falsch? Das ist sehr intelligent gefragt. Ich würde sagen, das letztere ist der Fall. Der Rahmen ist nicht konsequent gewesen und jetzt ist es allerdings eine Frage: wenn der schon nicht konsequent ist, der Rahmen, kann man dann ein Unternehmen überhaupt noch in die Verantwortung nehmen, richtig oder falsch gehandelt zu haben. Ich kann ja nicht den richtigen Schritt machen, nachdem der erste schon falsch war. Ich würde mal ganz deutlich sagen, ich würde damit aufhören, dass Externe und Abgeordnete permanent dem Vorstand sagen, wie er seinen Job zu machen hat. Das ist eigentlich eine ziemlich kranke Situation, die haben wir schon seit zig Jahren. Und ich finde, unser Staatswesen muss sich darauf konzentrieren, diesem Unternehmen die richtigen Rahmenbedingungen zu geben und nicht mehr. Dann zur zweiten Frage. Eine muss ich vielleicht noch machen: die Regionalisierungsmittel, werden die effizient eingesetzt? Ursprünglich hatte die Regierungskommission vor, die Länder kriegen die Verantwortung und dann steht es in ihrem Ermessen, wie sie die Mittel einsetzen und wenn sie meinen, ihr Bus ist billiger oder sie lassen sich überhaupt gar keinen Nahverkehr etwas kosten, sondern sie investieren das lieber in Krankenhäuser, dann sollte ihnen das auch erlaubt sein. So war das damals. Inzwischen ist das so, dass 15 Mrd. DM oder 13,5 Mrd. DM – das ist ja fast 50 Prozent des Umsatzes der Bahn – sind für die Bahn zu verausgabende Mittel als feststehende Größe. Also, ich würde sagen, unter diesen Bedingungen werden die Regionalisierungsmittel nicht effizient eingesetzt werden können, weil sie eigentlich eine Funktion erfüllen, dieses System Bahn, so wie es ist, erst mal in Gang zu halten und auch den Personenfernverkehr und den Güterverkehr quer zu subventionieren. Natürlich werden die Regionalisierungsmittel unter den obwaltenden Bedingungen nicht effektiv eingesetzt werden können. Und zum letzten: was will Herr Mehdorn eigentlich mit "Regent"? Herr Schmidt hat Recht. Wer meint, Herr Mehdorn hätte je gesagt, dass er die Bestimmung über die regionalen Netze an Mittelständler abgeben will, der irrt. Es gibt nur wenig über "Regent". Wir wissen es noch nicht. Er wollte ja im September, glaube ich, damit herauskommen, was "Regent" eigentlich

ist. Bis jetzt ist aber nur bekannt, dass er eigentlich die Mittelständler mit einbeziehen will, aber er möchte die Oberhoheit haben. Das ist auch seiner Sicht vollkommen richtig. Denken Sie an das Wort von Karel van Miert. Wenn Sie einem Unternehmen die Möglichkeit geben, den Wettbewerb zu behindern, dann wird es das tun. Und das Weggeben von Regionalstrecken bedeutet auch, dass man sich eines Vorteils aus der Sicht der Bahn beraubt, nämlich den Wettbewerb über das Netz zu beeinflussen. Deswegen kann er aus seiner Sicht gar kein Interesse haben. Ein Interesse daran, dass das anders wird, muss das Staatswesen haben, als Rahmengesetzgeber. Und deswegen ist nur der Rahmengesetzgeber gefordert. Mich wundert immer eins – und deswegen komme ich noch mal auf den Anfang zurück – beschränken Sie sich doch bitte auf den Rahmen und sagen Sie nicht dem Vorstand, wie er seinen Job machen soll, denn dann ist er zu hoch bezahlt.

.

.

.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers: Lassen Sie mich einige wenige Dinge ergänzen. Der erste Punkt ist der, wenn man solche Passagen in der Verfassung liest, ein gemeinwohlorientierter Schienenverkehr und Daseinsvorsorge – das ist ja auch ein viel missbrauchtes Wort – mir fällt bei der Daseinsvorsorge dann immer die Frage ein, für wessen Dasein wird da vorgesorgt. Meistens ist es das Dasein von Angestellten im Öffentlichen Dienst und bei der Gemeinwohlorientierung müssen Sie sehr genau hingucken, ob nicht das gemeine Wohl bestimmter Parteien gefördert wird. Will sagen, der gemeinwohlorientierte Schienenverkehr als Verpflichtung trifft ja nicht die Deutsche Bahn, sondern trifft den Bund und da muss man endlich mal trennen. Wenn der Bund seinen Verpflichtungen im Nahverkehr nachkommen will, dann kann er das tun, indem er die Regionalisierungsmittel herausgibt und wenn die Regionalisierungsmittel richtig benutzt werden, d. h. also, wenn die Länder ihren Nahverkehr optimieren und dann ausschreiben und das Geld nicht mehr oder weniger blicklos an die Bahn durchreichen, dann, in der Tat, kann die Bahn wie ein ganz normales Unternehmen agieren, weil die Länder dann sagen, es kriegt derjenige den Zuschlag für einen bestimmten Verkehr, der in einem optimierten Nahverkehrsnetz ausgeschrieben wird, der diesen Verkehr mit dem geringsten Subventionsvolumen macht. Dann haben Sie

perfekten Wettbewerb um den Markt und die Frage ist dann, muss das immer die Bahn sein. Ich vermute, das wird die Bahn nicht sein, wesentlich seltener jedenfalls wird sie es sein als heute. Es ist ja bei der Bahn ein Wunder passiert, nach der Bahnreform. Das größte schwarze Loch bei der Bahn, der Personennahverkehr ist plötzlich zu "Cash-Cow" geworden, die 60 Prozent der gesamten Trasseneinnahmen liefert. Das ist möglicherweise nicht ganz bekannt. Und die Bahn verhält sich völlig richtig, denn die Regel für einen gewinnmaximierenden Monopolisten heißt, dass er dort die höchsten Deckungsbeiträge sucht, wo die Zahlungsbereitschaft am höchsten ist oder, genauer gesagt, die Preiselastizität der Nachfrage am geringsten ist. Und offensichtlich gerieren sich die Länder beim Einkauf von Schienenverkehr so, als ob der Preis nicht zählte. Die haben eine ganz geringe Preiselastizität und deswegen tut die Bahn recht, wenn sie den Ländern die höchsten Deckungsbeiträge fürs Netz anlastet und dem Güterverkehr die niedrigsten. Das ist so! Das haben die Länder in der Hand. Sollen sich die Länder doch rationaler gerieren und das ist weg. Frau Blank, die Sicherheitsvorschriften sind 40 Meter lang, Dünndruckpapier und haben ein Riesenproblem: sie sind zum Teil auf veralteter Technologie aufgebaut. Mit diesen Sicherheitsvorschriften können Sie aber jeden investitionswilligen Unternehmer nachhaltig erschrecken und deswegen gehören sie ein bisschen geschliffen, geputzt und auf den neuesten Stand gebracht und dann sind es vielleicht nur noch 10 Meter Dünndruck. Das kann ja auch reichen. Was tut Not, Herr Fischer? Das sind drei Dinge. Wir müssen Netz und Betrieb trennen. Das muss jetzt angekündigt werden, innerhalb eines kurzen, aber genügend langen Zeitraums, so dass man zwischendurch auch mal überlegen kann, wie man das mit dem Netz denn macht. Das ist keine einfache Frage. Das hat sich, glaube ich, ja hier heute auch gezeigt. Aber das Signal reicht, damit sich die Unternehmen schon mal in die Startlöcher setzen und ihre Investitionen in Schienentransport, also die heutigen "Nichtbahnunternehmen" ihre Investitionen planen und da Sicherheit kriegen. Das zweite ist, wir müssen die Kostenanlastung im Straßenverkehr gerecht machen gegenüber der Schiene und dies heißt für mich, dass insbesondere bei den Wegekosten nachgelegt werden muss. Wir müssen die Illegalität im Straßengüterverkehr beseitigen, die dadurch eintritt, dass polnische Unternehmen mit billigem Sprit aus Stettin fahren. Der wird ja

zum Teil zu Preisen getankt, von denen Spediteure hier träumen. Mit 1500-Liter-Tanks fahren die dann einmal Stettin – Bari und zurück, machen zwischendurch ein bisschen Kabotage und verderben natürlich das Preisniveau auf der Straße mit auch Folgen für die Schiene, das ist völlig klar. Diese Illegalität muss beseitigt werden. Da wird heute zum Teil nicht hingeguckt, weil man sagt, gegenüber EU-Beitrittskandidaten müssen wir außenpolitisch höflich sein. Ich finde diese Form von Höflichkeit völlig unangebracht. Wenn Gäste in die Portokasse langen oder das Dienstmädchen küssen wollen, dann haben sie sich schlecht benommen. Und das muss man denen auch sagen dürfen. Wir brauchen keine neue Reform, Herr Sorge, wir brauchen eigentlich nur eine Fortsetzung der von der Regierungskommission Bahn angedachten Reform, eine konsequente Fortsetzung. Wir sind im Moment dabei, dass wir dabei die "Rolle rückwärts" machen und das muss wirklich verhindert werden. Was im Moment die Vorstellungen des Bahnvorstands über Wettbewerb sind: der hat natürlich einen Spagat, ich kann das verstehen. Wir nennen das Wettbewerb nach Gutsherrenart. D. h. also, man hat in den Bereichen, die für einen nicht so interessant sind, ein paar Domestiken, die man ein bisschen freier an der langen Leine laufen lässt. Dies ist im Prinzip das Modell, das auch für den Regionalverkehr von der Bahn angedacht ist. Sie möchte den Daumen draufbehalten, sie möchte sozusagen der Großorganisator sein und irgendwo müssen diese Großvorstellungen bei der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft mal weg, die sind ein normaler Schienenverkehrsanbieter.

.
. .

Dr. Gottfried Ilgmann: Die Eigentumsfrage, die sollten Sie dann klären, wenn Sie wissen, wo Sie hinwollen. Also in der jetzigen Phase, die Eigentumsfrage Ich will nur mal kurz das Szenario aufzeigen, wo Sie hinkönnten. Und zwar, als Zukunftsbild stelle ich mir vor, dass Sie ausscheren in eine Schienentransportbranche einerseits und auf eine Schieneninfrastrukturbranche andererseits. Jetzt ist die Eigentumsfrage ein Problem. Dieses Infrastrukturunternehmen, hat das ... wenn es dieses Netz in Besitz hat, dann möchte es daraus etwas machen. Wenn es nur ein verantwortungsloser Pächter ist, dann macht es daraus was anderes. Es ist eigentlich schade, dass wir mit der Bahnreform dieses Netz in der Verfassung gelassen haben. Das

ist eines der bedauerlichsten Unglücke dieser Bahnreform. Aber damals stand alles auf der Kippe, entweder dieses oder gar keine Reform und deswegen leider dieser traurige Tatbestand, dass wir jetzt nur noch zwei Möglichkeiten haben. Entweder, wir machen eine Grundgesetzänderung, das ist immer schwierig. Aber heute, im Gegensatz zu früher, wären die Länder wahrscheinlich heute eher dazu bereit, denn sie möchten ja ihre Ländernetze haben. Oder wir versuchen Modelle zu kreieren, wo das Eigentum formal gemäß Artikel 87 e beim Bund bleibt, aber wir diese Infrastrukturbetreiber in die Lage versetzen, dass sie diese Infrastruktur so betreiben, als würden sie sie besitzen, dass sie so motiviert sind, als wenn das ihr Eigentum wäre. Diese Modelle gibt es schon. Aber die sind sehr schwierig und da ist noch viel zu wenig gearbeitet worden.

.
. .

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers: Ich bin ohnehin dran, da kann ich gleich bar auszahlen, Herr Monheim. Wer auf die Usedom-Bahn als ein richtungsweisendes Beispiel deutscher regionaler Eisenbahnpolitik weist, der ist für mich ein Rattenfänger. Die Usedom-Bahn ist eine derartige Luxuslösung, dass sie, wenn ich sie als normales Handelsgut betrachten würde, sie in der Tat in Geschäften verkauft würde, wo man keine Preisschilder mehr aufstellt. Sie müssen das Preisschild dazu nennen. Das haben Sie nicht getan. Ich meine, Sie können natürlich davon ausgehen, dass der deutsche Bundesbürger bereit ist, 4 bis 6 Wochen im Jahr für die Deutsche Bahn zu arbeiten, dann, in der Tat, werden solche Lösungen visible. Aber ich weiß nicht, ob die deutschen Bürger dazu bereit sind, d. h., lassen Sie uns doch bitte auf Preis-Leistungsverhältnisse gucken und dann werden wir uns ein paar dieser wunderschönen Dinge ... ich habe auch gerne ... Usedom ist toll, bin ich mit gefahren, finde ich super.....