

Bundesverkehrsminister Klimmt: „Eine leistungsfähige Infrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für einen starken Wirtschaftsstandort Deutschland.“ Deshalb soll in das Bestandsnetz gezielt investiert werden.

Foto: E. Lorenz/bahnhof

**2 Milliarden DM mehr für die Infrastruktur**

## Neue Chance für die Bahn: Kann die DB sie nutzen?

➤ Zwei Milliarden DM zusätzlich will die Bundesregierung jährlich für die Infrastruktur der Schiene ausgeben. Die Mittel werden aus den Zinsen zur Verfügung gestellt, die die Bundesregierung einspart, weil sie die Erträge aus den Mobilfunk-Lizenzen zur Schuldentilgung einsetzen will.

Damit scheint die ärgste Not der Bahn gelindert, aber alle Probleme sind so noch längst nicht gelöst. Werden die Mittel ausreichen? Und wird die Bahn ihre Chance nutzen können?

### ■ Der Durchbruch

**A**m 5. September trat Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt mit der Mitteilung vor die Öffentlichkeit, die Bundesregierung werde von nun an jährlich 2 Milliarden DB mehr für die Schienen-Infrastruktur ausgeben. Vorausgegangen war dem ein Frühjahr, in dem alle Illusionen platzten und das die Erkenntnis brachte, die Bahn kann allein durch die unternehmerische Kraft ihres neuen Chefs nicht börsenfähig werden.

### ■ Die Anfangseuphorie ist verflogen

Die anfängliche Euphorie, mit der Mehdorn noch im Frühjahr den Börsengang der Bahn ankündigte, ist schon nach dem zweiten Vierteljahr seiner Amtszeit verflogen. In seinen ersten Auftritten hatte Mehdorn deutlich gemacht, dass er die Bahn als Unternehmen auf den Weg zur Börse bringen wolle. Dieses Ziel sei aber ohne gerechte Wettbewerbsbedingungen für die Bahn nicht aus eigener Kraft erreichbar.

Die geltenden Rahmenbedingungen kosten die Bahn nicht nur jährlich Milliarden an ungerecht erhobenen Steuern, sondern auch Milliarden an entgangenen Umsätzen, die zur Deckung der Kosten des

anspruchsvollen Verkehrsmittels beitragen könnten. Damit fehlt der Bahn nicht nur Geld, sondern vor allem auch die unternehmerische Perspektive.

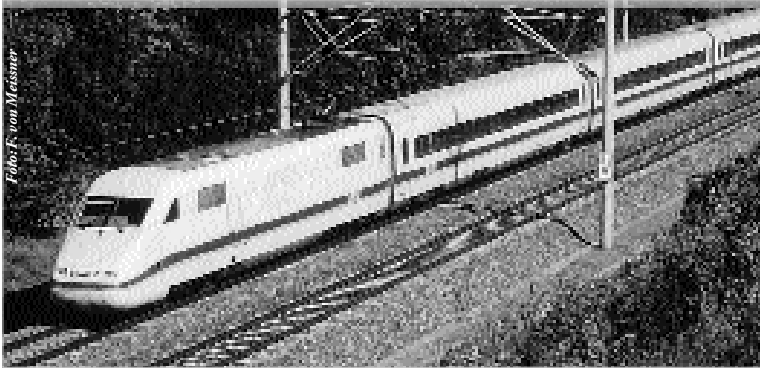
### ■ Die Alarmglocken schrillten

Schlag auf Schlag kamen dann bis zum Sommer Meldungen auf den Tisch, die alle Alarmglocken schrillen ließen: Illegale Streckenstilllegungen durch die DB AG, Missbrauch von Geldern, die für den Nahverkehr vorgesehen waren, für den Streckenunterhalt im Fern- und Güterverkehr, riesige Finanzlöcher durch Mehrkosten von Neubauprojekten, der Rückzug des Fernverkehrs aus vielen Regionen Deutschlands.

### ■ Auch die Gutachter...

Die von Bundesverkehrsminister Klimmt eingesetzte Gutachterkommission („Pöllmann-Kommission“) hat darauf hingewiesen, dass die DB AG unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen das Netz nicht wirtschaftlich betreiben kann und daher vorgeschlagen, dass die DB Netz AG in unmittelbares staatliches Eigentum überführt wird. Das unternehmerische Risiko sei gleichbedeutend mit der Verhinderung der Kapitalmarktfähig-

NEUE CHANCE?  
DB AG



*Es soll auch neu gebaut werden. Schaffen es die Politiker, die Netzwirkungen zu berücksichtigen? So schnell wie hier muss es auch von Fulda bis Mannheim gehen: Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart.*



keit, heißt es in diesem Gutachten und: „Die Erwirtschaftung der Wegekosten über Trassenentgelte wird auf absehbare Zeit nicht einmal annähernd möglich sein.“

### ■ PRO BAHN hat es vorausgesagt

Über alles, was im ersten Halbjahr 2000 zu Tage getreten ist, hat die PRO BAHN Zeitung rechtzeitig berichtet und gewarnt: Vor dem Kahlschlag in der Fläche durch Umschichtung der Mittel in die lukrativen Strecken („Kahlschlag durch die Hintertür“, PRO BAHN Zeitung August 1997), über die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn im Güterverkehr (PRO BAHN Zeitung im Juni 1994) und im Personenverkehr (im Februar 1998), über die drohende Zweckentfremdung von Mitteln unter dem breiten Konzerndach der DB AG (PRO BAHN Zeitung im Februar 1998), über die Mängel bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung von Neubaustrecken (Mai 1999) und schließlich über die drohende Streichung von Interregio-Zügen aus vielfältigen Gründen (mehrfach seit August 1997). Immer wieder waren die Horber Schienen-Tage die einzige Informationsbörse, die entscheidende Hinweise auf drohende Fehlentwicklungen gegeben haben. Politisch unbequeme Wahrheiten brauchen einen langen Weg, bis sie gehört werden. Hartmut Mehdorn ist der erste Bahnchef, der in der Lage ist, Wahrheiten zur Kenntnis zu nehmen und auch wieder auszusprechen.

### ■ Endlich verstanden

**W**as die Berliner Parlamentarier noch Ende Februar mit ungläubigem Staunen von Mehdorn hörten, hat im Mai den Verkehrsminister als Hilferuf erreicht: Ohne Verbesserung der Rahmenbedingungen hat die DB keine Überlebenschance.

Nur ein Teil des Schienennetzes sei wirtschaftlich zu betreiben, hatte die Bahn errechnet. Mehdorn kündigte darauf hin an, neue Gespräche über Finanzen und Finanzierungen mit der Bundesregierung führen zu wollen. Die Pällmann-Kommission bestätigte das Ergebnis in ihrem Bericht. Sie schreibt: „Die Tochter DB Netz AG wird aber auf absehbare Zeit ihre Kosten auch nicht annähernd durch Einnahmen decken können. Um die

DB AG inklusive Netz börsenfähig zu machen, müsste der Staat auf Jahre im Voraus hohe Zuschüsse für das Netz verbindlich zusagen; diese Annahme erscheint utopisch.“

### ■ Die Gefahren bleiben

Als damit klar wurde, dass das Bahn-Netz nicht über einen Börsengang zu finanzieren ist, handelte die Regierung endlich: Mehr Geld für das Bestandsnetz der DB. Politisch und rechtlich war das wohl so kurzfristig auch die einzige Handlungsmöglichkeit.

Doch die Gefahren bleiben. Dem Unternehmen DB AG wird nur die Chance eingeräumt, den Status Quo ihrer Leistungsfähigkeit wiederherzustellen. Die Wettbewerbsfähigkeit der DB AG verbessert sich aber um keinen Deut. Die Trassenpreise können mit dem zusätzlichen Geld um keinen Pfennig abgesenkt werden. Wesentlich mehr Verkehr kommt damit nicht auf die Schiene.

Die zusätzlichen 2 Milliarden DM sind im Ergebnis weniger als die Nachteile der DB AG: Aufgrund schlechter Wettbewerbsbedingungen muss sie jährlich rund 3 Milliarden DM wegstecken. Bahnchef Mehdorn hatte schon im Februar vorgerechnet:

„Durch die nationale Besteuerung wird die Bahn benachteiligt. **Mineralölsteuer:** Die DB AG zahlt jetzt 62 Pfennige. Kein anderes europäisches Land verlangt einen so hohen Satz. Nachteil für die DB AG: jährlich 400 Millionen DM. **Mehrwertsteuer:** Die DB muss im Personenfernverkehr 16 Prozent zahlen. Keine andere europäische Bahn zahlt den vollen Mehrwertsteuersatz. Nachteil für die DB AG: jährlich 700 Millionen DM. **Ökosteuern:** Das ökologischste Verkehrsmittel trägt die höchste Last. Wettbewerbsnachteil: 400 Millionen DM jährlich.“

Und damit hatte Mehdorn noch nicht einmal alle Benachteiligungen genannt. Dass ein Unternehmen unter solchen Bedingungen Strategien zur Selbsterhaltung bis über die Grenze der Legalität hinaus entwickelt, darf nicht verwundern. Nur wirksame Aufsicht über die Verwendung der Mittel kann dagegen etwas ausrichten. Noch ist nicht bekannt, ob und wie die Bundesregierung diese Aufsicht ausüben will. Bekannt ist nur, dass die Aufsichtsbehörde – das Eisenbahnbundesamt – Verstöße gegen die Pflicht, das Streckennetz zu unterhalten, duldet: zum Beispiel bei der Außerfern-

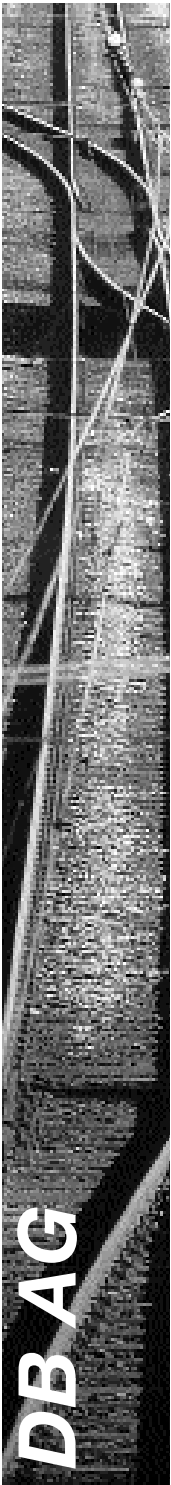
### ■ Regionalstrecken: Gefahr des Kahlschlags

Die Gefahr des Kahlschlags in der Region bleibt. Die Deutsche Bahn als Unternehmen hat ein vitales Interesse an der Konzentration der Gelder auf das Hauptstreckennetz. Gerade hat die DB AG Widerspruch gegen eine Verfügung des Eisenbahnbundesamtes eingelegt, die sie verpflichtet, das „Sonneberger Netz“ wieder betriebsfähig zu machen. Das zeigt, wohin die unternehmerische Reise geht.

*Lesen Sie bitte weiter auf Seite 8.*



*Und wie viel bleibt dann für die Regionen?  
Für die Strecke von Immenstadt nach  
Lindau gibt es bis jetzt nur Abbau-Pläne.*



### ■ Interregio: Gefahr des Kahlschlags

**A**uch die Versuche, Geler für den Nahverkehr in den Fernverkehr umzuleiten, gehen weiter. 25 Prozent der Leistungen des Fernverkehrs sollen 2001 gestrichen werden. Die meisten Züge sind aber für die Regionen unentbehrlich. So setzt man die Länder unter Zugzwang. Der würde nur nach-

lassen, wenn die Strecken sofort ausgebaut und auf einen vernünftigen Standard gebracht würden:

Von Berlin nach Rostock in zwei Stunden statt in jetzt vier Stunden, von Erfurt nach Gera in 45 Minuten statt jetzt in 1 Stunde und 45 Minuten, von Berlin nach Görlitz in 1 Stunde und 45 Minuten statt heute in 3 Stunden und 1 Minute, von Stuttgart nach Lindau in zwei statt heute in drei Stunden.

Dafür müsste gebaut werden – hier Strecken auf den heute üblichen Standard gebracht werden (Berlin-Rostock, Berlin-Görlitz), dort saniert und elektrifiziert werden (Erfurt-Gera), anderswo müsste eine ohnehin für nötig gehaltene Neubaustrecke zusammen mit einer Elektrifizierung kommen (Stuttgart-Lindau). Aber das dauert, wenn es überhaupt begonnen wird. Die Züge streichen, wie es die DB AG will, geht jedenfalls schneller. Doch die Länder werden dabei nicht still zuschauen.

### ■ Altlasten: Gefahr des Kahlschlags

Noch ist nicht klar, was geschieht, wenn 2003 die Altlastenhilfe ausläuft, die in diesem Jahr immerhin 1,7 Milliarden DM beträgt. Über die Höhe der Zuschüsse ab 2003 gab es bisher keine verbindliche Zusage. Der Umfang der Altlasten ist auch noch nicht zuverlässig quantifiziert. Um das zu begreifen, muss man einmal von Leipzig nach Chemnitz gefahren sein – die PRO BAHN Zeitung hat darüber berichtet. Allein um die 400 Streckenkilometer, die illegal stillgelegt wurden, wieder in Ordnung zu bringen, wird eine halbe Milliarde DM benötigt.

### ■ Neubauten: Gefahr der falschen Prioritäten

Geld macht begehrtlich, Politiker geben es gern verbal zweimal aus, um Hoffnungen zu erfüllen. So auch Klimmt. Mit den Mitteln sollen aus- und neugebaut werden: Berlin-Frankfurt (Oder), Mannheim-Saarbrücken, Stuttgart-Ulm, Offenburg-Basel, München-Mühldorf-Salzburg.

Sicher handelt es sich dabei nicht um überflüssige Projekte. Aber es werden wieder – ohne strenge Netzbeurteilung – Projekte in die Welt gesetzt, die bei wirtschaftlicher Betrachtung eine deutlich niedrigere Priorität haben dürften als andere. Von dem notwendigen Aus- und Neubau in wichtigen Zentren wie Fulda-

Frankfurt-Mannheim ist bei den Politikern nicht die Rede, während die Bahn ihre Planung zügig vorantreibt. Wer nur Arme und Beine schient, beugt dem Herzinfarkt nicht vor – und der droht rund um Frankfurt am Main.

### ■ Instandsetzung: Gefahr der Verschleppung

Kenner des derzeitigen inneren Zustands der DB AG fragen sich unter diesen Umständen, ob die Bahn überhaupt in der Lage ist, das zusätzliche Geld vernünftig auszugeben. Die DB ist seit Jahren auf einem selbstzerstörerischen Schrumpfkurs. Das einzige, was wirklich schnell geht, ist der Einsatz von Abbauzügen – so scheint es zumindest. Nach sieben Jahren, in denen immer wieder Streichlisten aus internen Quellen an die Öffentlichkeit gelangt sind, wird es schwer fallen, eine Vorwärtsstrategie zu entwickeln und auch daran zu glauben. Die mentale Revolution in der DB, die den Glauben an die Perspektive des Unternehmens voraussetzt, hat noch nicht stattgefunden und wurde auch durch Klimmts zusätzliche Milliarden nicht in Gang gesetzt. Noch am 28. Juni hatte die Bundesregierung mit ihrer ausweichenden Antwort auf die Bundestags-Anfrage zu den Verzerrungen im Wettbewerb der Verkehrsträger ein Zeichen gesetzt, das nichts als Frustrationen auslösen konnte.

### ■ Schwarz-Weiß-Diskussion ums Netz

Unterdessen tobt die Diskussion, wo das Bahn-Netz verbleiben soll, weiter in aller Öffentlichkeit. Aufsichtsratsvorsitzender Vogel will das Netz aus der DB lösen, die Pällmann-Kommission hat ihm Recht gegeben. Bahnchef Mehdorn will das Netz behalten, und Verkehrsminister Klimmt hat sich auf seine Seite geschlagen.

Doch diese Konfrontation ist nicht hilfreich. In Südhüringen zeigt die DB AG, dass sie bereit ist, ihr Grundeigentum nach Art eines Monopolkapitalisten zu gebrauchen. Die – im Staatsbesitz befindliche – Aktiengesellschaft wird wohl erst enteignet werden müssen, damit wieder Züge im „Sonneberger Netz“ fahren.

Bundesverkehrsminister Klimmt wird um eine Diskussion über das Netz und seine Zukunft nicht herumkommen. Er wird persönlich dafür verantwortlich gemacht werden dürfen, wenn er den Auswüchsen der Eigenmächtigkeit der DB nichts entgegensetzt – ob beim Abbau des Interregio oder bei den illegalen Streckenstilllegungen.

Aber vielleicht bewegt sich doch noch einiges, bevor es dazu kommt. Klimmt hat angekündigt, dass er alles prüfen und darüber nachdenken will. Der Deutsche Bundestag hat am 11. Oktober Sachverständige zu den Mängeln der Bahnreform angehört. Auch PRO BAHN e.V. war als sachverständiger Verband dazu eingeladen. PRO BAHN hat neue Vorschläge zum Netz unterbreitet, die des Nachdenkens wert sind.

*Siehe hierzu den Sonderdruck in der Heftmitte.*

Bundesregierung verschweigt Wettbewerbsverzerrungen

# Keine Gerechtigkeit für Fahrgäste und Bahn?

## Investitionen ersetzen gerechte Rahmenbedingungen nicht

Von Rainer Engel

➤ Die Bundesregierung will die ungerechte Behandlung der Eisenbahn und ihrer Fahrgäste in Deutschland zementieren. So der Inhalt einer Antwort der Bundesregierung auf eine große parlamentarische Anfrage des Bundestages. Die Bundesregierung drückt sich weiter vor der Wahrheit: Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist so sehr verzerrt, dass die Bahn-Aktien an der Börse wertlos sind. Investitionen in die Infrastruktur dürfen darüber nicht hinwegtäuschen.

### ■ Die Fakten sind nicht mehr zu leugnen

**A**m 26. Februar 2000 referierte Bahnchef Hartmut Mehdorn vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages. Erstmals breitete ein Bahnchef ungeschminkt und übersichtlich die hoffnungslose Lage der Eisenbahn im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern aus: die Benachteiligung der Eisenbahnen durch Trassenpreise, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Ökosteuern. Seither ist der wahre Zustand des Wettbewerbs bei vielen Journalisten Allgemeinwissen: Die Eisenbahn ist gegenüber den anderen Verkehrsträgern grundlegend benachteiligt und hat schon deswegen keine Chance, im Wettbewerb zu bestehen. Immer wieder ist zu lesen und zu hören: „Von der Straße auf die Schiene – das ist von den Verantwortlichen aber wohl nicht ernst gemeint.“

### Mehdorn: Bahn massiv benachteiligt

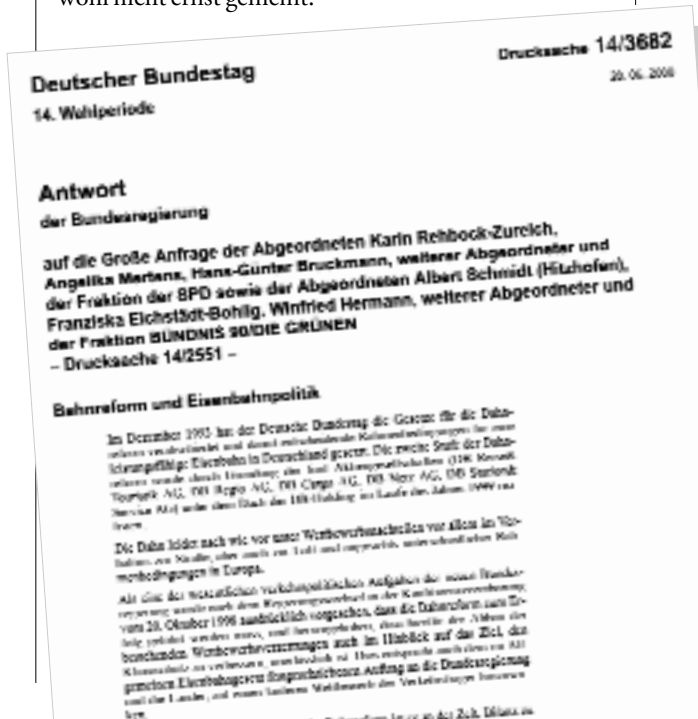
- Mineralölsteuer:** Nachteil für die DB AG jährlich 400 Millionen DM.
- Mehrwertsteuer:** Nachteil für die DB AG jährlich 700 Millionen DM.
- Ökosteuern:** Das ökologischste Verkehrsmittel trägt die höchste Last. Lastwagen tanken im Ausland. Wettbewerbsnachteil 400 Millionen DM jährlich.
- Wegekosten:** Der ist Lkw erheblich bevorteilt.
- Bei unveränderten Rahmenbedingungen wird der Verkehrsanteil der Bahn im Personen- und Güterverkehr weiter zurückgehen, so dass die Bahn die Kosten nicht erwirtschaften kann.**

### ■ Der Bundestag fragt nach...

Schon bald nach den ersten Auftritten Mehdorns vor dem Bundestag fragten die Parlamentarier der Regierungsparteien SPD und Bündnis 90/Die Grünen mit einer großen Anfrage nach, wie sich die Regierung zu den Wettbewerbsverzerrungen stelle.

### ■ ...doch die Regierung schweigt

Mit ihrer Antwort vom 28. Juni 2000 (Bundestagsdrucksache 14/3682) antwortete die Bundesregierung: „Es besteht kein Anlass zum Handeln.“ Lapidar heißt es, dass die Wettbewerbsverzerrungen bei der Mineralölsteuer „bekannt sind“. Auf die Frage nach weiteren Wettbewerbsverzerrungen kommt nichts als heiße politische Luft. So, als habe Mehdorn vor dem Bundestag über etwas gesprochen, das es – nach Regierungsauffassung – gar nicht gibt.



UNGERECHTIGKEIT? Politik



*Fahrgäste der Bahn: Ihnen werden die unbequemen Wahrheiten verschwiegen. Die Bahn ist hoch besteuert, mit Wegekosten doppelt belastet, bei der Kilometerpauschale schlechter gestellt: Diese Ignoranz der Bundesregierung haben sie einfach nicht verdient. Hier freuen sich Fahrgäste über die Wiedereröffnung der Schönbuchbahn. Diese ist als nicht-bundeseigene Eisenbahn besonders hart von der Ungerechtigkeit betroffen, denn ihr Verkehr wird nicht einmal durch die Regionalisierungsmittel der Bahnreform des Bundes unterstützt.*

Wenn keine Wettbewerbsverzerrungen existieren, muss man darüber ja auch nicht informieren. Welche Logik!

## ■ Investitionen reichen nicht

**W**en wundert es, dass ein Unternehmen, das nicht von der Konkurrenz, sondern von ihrem Eigentümer stranguliert wird, zu Tricks greift, um zu überleben? Wen wundert es, dass Geld vom Nahverkehr zum Fernverkehr verschoben wird? Wen wundert es, dass Defizite aus dem Fernverkehr den Trägern des Nahverkehrs aufgehalst werden? Wen wundert es, dass

Strecken illegal stillgelegt werden? Die Finanzierung des Netzes ist zur Zeit das vordergründig aktuellste Thema. Das ist jetzt auch Reinhard Klimmt klargeworden. Es ist auch folgerichtig, dass hier zunächst einmal gehandelt wird. Aber das wird nur die aktuelle Krise entschärfen. Schon bald aber wird sich herausstellen: Wenn die Wettbewerbsbedingungen nicht gerechter werden,

fahren die Züge – vor allem im Güter- und Fernverkehr – nicht auf den Schienen. Die Laster verstopfen weiter die Autobahn, die Flieger nehmen durch Dumpingpreise dem ICE die Fahrgäste weg. Damit ist das wesentliche Ziel der Bahnreform verfehlt.

## ■ In Europa gerade erst gescheitert

Die Bundesregierung setzt indessen auf europäische Lösungen. Im Prinzip ist das richtig – aber wann werden sie wirksam? Erst im Frühjahr ist wieder einmal ein solcher Versuch gescheitert: Auch die Europäische Kommission möchte das Flugbenzin besteuern. Deutschland und Frankreich haben das Vorhaben unterstützt. Aber in der Europäischen Union ist Einstimmigkeit gefragt. Irland und Spanien sind gegen die Besteuerung aus naheliegenden Gründen: Irland mit seiner Randlage

und Spanien mit seinem hohen Aufkommen an Touristik-Fliegern wären besonders betroffen, wenn das Kerosin besteuert würde. So bleibt es dabei: Ein Flugticket nach Dublin oder Teneriffa ist billiger als die Bahnfahrkarte nach Berchtesgaden oder Oberstdorf. Mehr als eine S-Bahn-Fahrkarte zum Flughafen kann die DB AG auch künftig nicht verkaufen. Aber das steht natürlich nicht in der Antwort der Bundesregierung.

## ■ Aufklärung tut Not!

Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages müssen sich darüber klar werden, dass sie von der Bundesregierung mit der Antwort auf die große Anfrage durch Verschweigen der wesentlichen Wettbewerbsverzerrungen und ihrer Auswirkungen falsch informiert und damit getäuscht worden sind. Die Abgeordneten haben es nicht verdient, von der Regierung hinters Licht geführt zu werden. Bahnchef Hartmut Mehdorn hat es nicht verdient, dass seine Bemühungen, aus der Bahn ein modernes Unternehmen zu machen, an der Zementierung der ungerechten Rahmenbedingungen durch die Bundesregierung scheitert. Und schließlich: Die Fahrgäste haben es nicht verdient, dass man sie tagtäglich so ungerecht behandelt, wie es die Bundesregierungen seit 1994 Tag für Tag tun.

„Ungerechte Behandlung haben Bahn und Fahrgäste nicht verdient.“



*Die steuerbegünstigten Wettbewerber: Ermäßigte Ökosteuer für Linienbusse, Steuerfreiheit für Flugzeuge – der Hamburger Flughafen ist eine Steuer- und Kostenoase.*