



*Sorgen der Länder um die Qualität des Schienennetzes sind unberechtigt, meinen die Regierungsparteien.*

**Infrastruktur und Fernverkehr:**

## Regierungsparteien leugnen Probleme

**Polemik blockiert sachliche Diskussion**

> Am 16. Oktober 2008 diskutierte der Bundestag über einen Gesetzentwurf (Bundestags-Drucksache 16/9797), mit dem die Schieneninfrastruktur und das Fernverkehrsangebot gesichert werden sollen. Wie diskutiert der Bundestag ein Thema, das in der **Fahrgast** ein Dauerthema ist? Während sich die Oppositionsparteien dem Gegenstand sachlich stellen, leugnen die Regierungsparteien das Bestehen eines Problems und blockieren die Diskussion durch Polemik.

Drei der fünf Redner glauben, dass die DB-Manager unfähig seien und durch Wettbewerb „flottgemacht“ werden müssten – und vergessen ganz, über die Rahmenbedingungen zu sprechen, unter denen dieser Wettbewerb funktionieren soll.

### ■ Initiative des Bundesrats ...

**K**onkrete Ausgangspunkte des eingebrachten Gesetzentwurfs sind die schmerzlichen Erfahrungen der Bundesländer mit dem ständigen Abbau von Fernverkehrsverbindungen. In Magdeburg bekommt man das besonders zu spüren: Nach Berlin und Schwerin fährt nur noch ein Alibi-Zug, und am Wochenende herrscht bis zu 18 Stunden gänzliche Betriebsruhe beim Fernverkehr. Das hat die Regierung Sachsen-Anhalts zum Handeln gedrängt (siehe der **Fahrgast** 3/2008, Seite 23). Die berechtigten Klagen der Aufgabenträger des Nahverkehrs über den sich ständig verschlechternden Zustand der DB-Strecken vervollständigte den Anlass für den Gesetzentwurf: Die Bundesländer haben berechtigte Sorge, dass sie ihrer Aufgabe, den Nahverkehr auf der Schiene zu gewährleisten, nicht nachkommen können, weil sie einerseits von der

Bundesregierung ständig mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel bedroht werden und andererseits dem Monopolunternehmen DB hilflos gegenüberstehen, wenn dieses – mit Rückendeckung des Bundes – die Trassen- und Stationsentgelte trotz sinkender Qualität ständig heraufsetzt und damit die Regionalisierung des Nahverkehrs ad absurdum führt.

Der Bundesrat hatte diesen Gesetzentwurf einstimmig gebilligt. Der Bundesrat darf aber in den Bundestag nur Gesetzentwürfe einbringen, denen er zustimmen muss, und das gilt für dieses Gesetz nicht.

### ■ ... von den Grünen eingebracht

Die Fraktion der Bündnisgrünen hat es daher übernommen, das Gesetz einzubringen. Für diese trug MdB Winfried Hermann das Anliegen vor, mit großer Sachlichkeit und ohne viele Angriffe gegen die Regierung. Kurz zuvor war der Börsengang der DB gestoppt worden, und so sagte Hermann: „Ich glaube, es ist gut, wenn wir jetzt die Zeit nutzen, innezuhalten und zu fragen: Wenn der Börsengang in dieser Art schon nicht zustande kommt, wie kann man die Sache dann anders angehen? Was ist zu regeln, bevor man privatisiert oder wieder an einen Börsengang denkt? Es ist offenkundig, dass vieles nicht geregelt ist – jedenfalls gesetzlich –, was dringend regelungsbedürftig ist.“

### ■ Das ausgebootete Parlament

Schon zu Anfang seiner Rede sprach Hermann einen Punkt an: den allgemeinen Unmut im Parlament darüber, dass die Abgeordneten von der Bundesregierung systematisch außen vor gelassen werden, wenn es um die Bahn geht. Der Bundes-

tag darf zwar das Geld genehmigen, das die Deutsche Bahn erhält, aber mehr nicht. Mit der Bahnreform von 1993 hatte sich das Parlament in Sachen Bahn selbst entmachtet. Nur dem „Börsengang mit Netz“ hätte der Bundestag zustimmen müssen, aber der ist vom Tisch.

Der Gesetzentwurf ist also ein Versuch sowohl der Länder wie des Bundestags, Macht in Sachen Bahn zurückzuerobieren.

### ■ Die Antwort: Polemik ...

**A**ls zweiter Redner antwortete für die CDU/CSU-Fraktion MdB Enak Ferlemann, CDU. Ferlemann honorierte die Sachlichkeit nicht, sondern hielt eine Attacke gegen die Glaubwürdigkeit von Hermann, der doch nur fremdes Gedankengut gegen die eigene Überzeugung vortrage, und konterte einen späteren Zwischenruf wörtlich: „Sie pöbeln hier schon gegen etwas herum, was Sie gar nicht kennen.“

### ■ ... und eine haltlose Prognose

Ferlemann äußerte die Überzeugung, dass sich das Problem des Fernverkehrs im Jahr 2010 schlagartig lösen werde. Ab 2010 dürfen ausländische Bahnen im Inland Fernverkehr anbieten. Wörtlich meinte Ferlemann: „SNCF, ÖBB, SBB, aber auch Regionalgesellschaften wie Veolia und Metronom, die nur Nahverkehr betreiben, werden in diesen Markt einsteigen.“ Und zum Beweis verwies Ferlemann auf den Güterverkehr, wo der Wettbewerb ja auch funktioniert.

Eigentlich sollte Ferlemann wissen, dass der Wettbewerb im Güterverkehr vor allem bei Ganzzügen zwischen aufkommensstarken Knoten funktioniert – im Einzelwagenladungsverkehr hingegen nicht. Genauso zeichnet sich der Wettbewerb im Fernverkehr ab: Auf den Verbindungen von Wien nach München, von Rom nach Mailand drängen Wettbewerber in den Markt. Für die Verbindungen von Essen nach Bremerhaven oder von Paderborn nach Erfurt hat man aber noch nichts davon gehört. Doch Ferlemann glaubt: „Es wird funktionieren, wenn die Nachfrage da ist. Die Nachfrage ist sofort da, wenn es ein gutes Angebot gibt.“ Glaubte Ferlemann also, dass der Interregio ein schlechtes Angebot war und die Leute von der DB nur keine Ahnung von ihrem Geschäft haben?

### ■ Glaube statt Wissen

Ferlemann ist Wirtschaftsberater und Geschäftsführer. Eigentlich sollte man in diesem Fach wissen, dass vor der Prognose die Analyse des Istzustands stehen sollte. Diese



hätte zutage gefördert, dass die Staatsbahnen derzeit zusammenrücken, um sich nicht gegenseitig kaputt zu machen, und dass die DB dabei eine führende Rolle spielt (siehe *derFahrgast* 3/2008, Seite 30 ff.). Doch das Wort „glauben“ spielt bei Ferlemann eine zen-

trale Rolle. So glaubt Ferlemann auch, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bundesregierung und DB dem Parlament eine Möglichkeit zur Steuerung der Infrastruktur gebe, „wie wir sie als Parlamentarier bisher noch nie hatten“ – um im nächsten Satz die Kritik Hofreiters gegenwärtig mit der Bemerkung, dass er dieses Papier doch noch gar nicht kenne.

### ■ FDP fordert Beweise, die es schon gibt ...

Auch Patrick Döring (FDP) geht davon aus, dass der Wettbewerb das Fernverkehrsproblem bald lösen werde. Aber Döring kommt aus der Versicherungswirtschaft, und dort darf man nicht alles glauben und muss Beweise fordern, bevor man zahlt, aber man muss auch den unwahrscheinlichen Versicherungsfall für möglich halten.

So präsentierte Döring seine Einschätzung nicht als unumstößliche Glaubenswahrheit, sondern hält es für möglich, dass der Wettbewerb nicht alles regelt – doch er fordert dafür Beweise. Wenn Döring bei den Parteikollegen in den Landtagen in Mainz und Wiesbaden nachgefragt hätte, hätte er diese Beweise schon in der Hand. Denn die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen haben erfolgreich um die ICE-Halte in Montabaur und Limburg und um eine Verbindungskurve von dort in die Landeshauptstädte gekämpft. Doch jetzt fahren dort immer weniger Züge, und bald werden es gar keine mehr sein, weil die DB mit den Hochgeschwindigkeitszügen auf anderen Routen mehr Geld verdient. Ist das kein Grund zum Handeln? Oder kennt Döring schon den Investor, der den Verkehr von Mainz nach Montabaur aufnehmen, dafür eine verkürzte Version des ICE-3 entwickeln und eine Kleinserie davon bauen lassen will?

### ■ ... und den Fernbus ...

Als Problemlösung will Döring die Freigabe des Fernbusverkehrs auch für Inlandsverbindungen. Aber über die Wettbewerbsbedingungen verliert Döring kein Wort. Nicht darüber, dass der Straßenbus ohne Trassenentgelte über die deutschen Autobahnen fährt, statt teure Schienentrassen zu nutzen, und billige oder kostenlose städtische Busbahnhöfe statt teurerer DB-Bahnhöfe nutzt, keinen Rollstuhl-Stellplatz mitführt und keine behindertengerechte Toilette und auch kein Fahrradabteil. Selbst die Anwendung der Lkw-Maut würde den Fernbus nur mit Beträgen belasten, die im Vergleich zu den Trassenpreisen des DB-Netzes lächerlich niedrig wären. Hoffentlich fördert die von Döring angekündigte Expertenanhörung das zutage!

### ■ ... um die DB „flottzumachen“

Döring glaubt, dass der Wettbewerb die DB-Führung schon „flottzumachen werde“. Auch er glaubt also an die Unfähigkeit des DB-Managements. Doch er irrt, weil er die Fakten nicht kennt oder nicht nennt. Die DB-Führung weiß nämlich ganz genau, wie schlecht es um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern bestellt ist. Die DB-Führung ist daher „flotter“, als die Parlamentarier glauben. Sie schmiedet mit den Nachbarbahnen Allianzen gegen einen ruinösen Wettbewerb, sie fährt auch



*Fernbusse sollen die DB auf Trab bringen. Weiß Döring, dass der größte deutsche Fernbusanbieter eine hundertprozentige Tochter der DB ist?*

selbst auf der Straße, wo sie kann: von Hamburg nach Berlin, von Berlin nach Dresden zum Beispiel. Auch von Bielefeld nach Kassel hat eine DB-Tochter eine Konzession beantragt.

### ■ Der Oberlehrer aus Bremen ...

Der zweite Redner der Regierungsfractionen, der gelernte Mathematiklehrer Uwe Beckmeyer (SPD), sah sich angesichts von so viel Sachlichkeit wohl genötigt, richtig vom Leder zu ziehen und Hermann wie einen Schuljungen zurechtzuweisen: „Sie, wie Herr Ferlemann richtig erwähnt hat, [haben den Gesetzentwurf des Bundesrats, d. Red.] eins zu eins abgekupfert; sogar die Rechtschreibfehler haben Sie übernommen.“ Natürlich hat Beckmeyer erkannt, dass die Bundesländer Einfluss auf die Infrastruktur nehmen wollen, aber er kennt sich im Grundgesetz bestens aus: „Im Grundgesetz ist ziemlich klar dargelegt, wofür die Länder zuständig sind und wofür der Bund zuständig ist. Der Bund ist eindeutig zuständig für die Schienenwege, für die Eisenbahnen des Bundes, für die Infrastruktur, für den Nahverkehr, indem er den Ländern Geld gibt, und für den Fernverkehr.“ Damit ist für ihn das Thema schon erledigt – da sollen die Länder doch selbst sehen, wie sie den Nahverkehr auf einem verfallenden Schienennetz organisieren.

### ■ ... kennt die Welt ...

Dann läuft der Oberlehrer zur Höchstform auf: „Immer wenn wir gewisse Anhörungen durchführen, kommen einige Herren, die sich als Gutachter verkleiden, daher und erklären uns die Welt.“

Und dann zieht Beckmeyer über das Gutachterbüro KCW her, das im Frühjahr 2008 die Kurzfassung eines Gutachtens zum Fernverkehr veröffentlichte, und versucht, den Autor Michael Holzhey persönlich lächerlich zu machen. Natürlich nennt Beckmeyer in vornehmer Zurückhaltung die Namen nicht – aber wer sich auskennt, weiß genau, wer gemeint ist.

### ■ ... und das Fahrgastaufkommen an der Mosel ...

Dann kommt Beckmeyer zur Sache: „Es gibt noch ein großes Fragezeichen, ob tatsächlich belegt werden kann, was dort

behauptet wird. Ich habe ganz andere Informationen beispielsweise zu der Aussage: ‚Trier wird vom Fernverkehr abgehängt.‘ Weshalb sollte man eigentlich eine Region wie die an der Mosel, in der der Tourismus wirklich boomt, vom Fernverkehr abhängen? Die Leute von der Bahn müssten ja dumm sein, wenn sie dort keinen Fernverkehr mehr anbieten würden. Das sind doch gute Kaufleute.“ ➔

## Beckmeyer kontra Holzhey – warum?

■ Der 3. Dezember 2008 mit der Anhörung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB förderte – nicht zum ersten Mal – zutage, warum Beckmeyer einen so persönlichen Angriff auf einen Gutachter startet. Holzhey gehört nicht zu den Gutachtern, die mit vornehmer Zurückhaltung der Bundesregierung erst einmal „Blumen“ überreichen, sondern sprach mit unmissverständlicher Klarheit aus, was er von der LuFV sachlich, aber auch politisch hält. Solche Stellungnahmen, die in ihrer politischen Klarheit keine Zweifel aufkommen lassen, aber auf der Grundlage eines profunden Sachwissens beruhen, machen Holzhey für die DB-Lobby innerhalb der SPD politisch gefährlich. Beckmeyer nutzte darüber hinaus einen Sachverhalt zur Diskreditierung, der völlig andere Ursachen hat als mangelhafte Fähigkeiten des Gutachters. Für die Redaktion dieser Zeitschrift drängte sich schon kurz nach der Veröffentlichung der Kurzfassung des KCW-Gutachtens zum Fernverkehr die Vermutung auf, dass Holzheys klare Aussagen über die Entwicklung des DB-Fernverkehrs einigen Landespolitikern nicht passten und sie gerne etwas anderes gehört hätten. Es gehört zum politischen Geschäft, dass nur solche Gutachten veröffentlicht werden, die den Auftraggebern von Anfang bis Ende genehm sind. Das war eine der Motivationen, die Prognose 2018 zum Fernverkehr in Heft 3/2008 forciert fertig zu stellen – PRO BAHN hat keine Auftraggeber.

Die Redaktion

### ■ ... besser als die DB ...

Die „ganz anderen Informationen“, die Beckmeyer hat, hätte PRO BAHN auch gern. Aber es gibt sie nicht. In der August-Ausgabe dieser Zeitschrift hätte Beckmeyer nachlesen können, warum der Intercity an der Mosel vor dem Aus steht: weil dafür Neigezüge mit elektrischer Zweisystem-Ausrüstung erforderlich wären, die nur in einer sehr kleinen Serie gebraucht würden und daher zu teuer wären. Selbst die DB-Manager bestätigen die Prognose aus *derFahrgast*, wenn auch nur zwischen den Zeilen. Und auch das hätte Beckmeyer wissen können: Nur wenige wollen nach Trier und Luxemburg. Der Fahrkartenverkauf beim Auktionshaus Ebay hat das Anfang August 2008 gezeigt: Die günstigen Fahrkarten in Richtung Mosel wurden wie Sauerbier drei Tage lang angeboten und nicht ausverkauft (*siehe derFahrgast 4/2008, S. 18ff.*), während sie zu anderen Zielen wie warme Semmeln weggingen. Also müsste Beckmeyer folgern, dass die DB-Leute schlechte Kaufleute sind. Döring und Ferlemann hatten das auch schon so dargestellt. Doch tatsächlich tun die Fernverkehrsmanager der DB genau das, was die Bundesregierung ihnen aufgetragen hat: nur zu fahren, was sich rechnet.

### ■ ... weil er DB-Lobbyist ist

Fragen wir die Tageszeitung „taz“, die kein Blatt vor den Mund nimmt. Am 14. April 2008 titelte sie: „Solange es

Bremen nützt, haben die Delegierten auf dem SPD-Parteitag nichts gegen ungeschminkten Bahn-Lobbyismus [lies: Deutsche-Bahn-Lobbyismus, d. Red.] ihres Landesvorsitzenden Uwe Beckmeyer.“ Kurz zuvor hatte sich Beckmeyer massiv in die Ausschreibung der S-Bahn Bremen eingemischt, die letztlich die Nordwestbahn gewann.

### ■ Die Linke: ganz sachlich

Gekonnt verzichtete als letzte Rednerin des Schlagabtauschs Dorothee Menzner von den Linken auf eine Retourkutsche und blieb bei der Sache. Und nach Wiederholung der Fakten wartete sie mit einem bemerkenswerten Bericht auf: „Der polnische Sejm [das Parlament in Warschau, d. Red.] beschloss kürzlich, Gelder für die Verbesserung der Eisenbahnfernverkehrsverbindungen Polen – Berlin und Polen – Dresden bereitzustellen. Die DB AG sperrte sich aber, da mit diesen Fernzügen keine Rendite von 14 Prozent erzielt werden kann.“ Und ihr Schluss – „Die Zeche zahlt letztendlich der Steuerzahler und zahlen damit alle Menschen im Land.“ – ist leider allzu wahr geworden in den Tagen der Banken- und Autobauerkrise.

Damit war die Debatte im Plenum beendet, und der Gesetzentwurf wurde zusammen mit weiteren Anträgen an die Ausschüsse verwiesen. Vor der Bundestagswahl im September ist mit einer Beschlussfassung nicht zu rechnen, danach muss der Gesetzentwurf neu eingebracht werden.

### Der Kommentar:

## Mehr Sachlichkeit bitte!

■ Die Debatte über die Sicherung des Fernverkehrs und der Infrastruktur zeigt ein erschreckendes Bild der Arbeit des Deutschen Bundestages: auf der einen Seite die Opposition, gut bis bestens vorbereitet und betont sachlich, auf der anderen Seite die Regierungsparteien, polemisch und in der Sache ganz einfach inkompetent. Ist das ein Zerrbild, das diese Debatte zeigt? Ja und nein. Es geht nicht um die Sache. Es geht um Macht. Die Regierung will Machtansprüche der Länder abwehren. Die Regierungsfraktion antwortet stellvertretend mit Polemik, um konstruktive Gespräche von vornherein zu zerstören. Wen wundert es, dass der Bundestag mit der Mehrheit der Regierungsparteien die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung trotz massiver Kritik aller Gutachter abgesegnet hat? So gerät der Bürger mit seinen Sorgen genauso aus dem Blickfeld wie die Fakten. Angesichts von so viel Polemik fragt man sich als Bürger, ob man noch

Vertrauen in die Arbeitsfähigkeit des Parlaments haben kann. Viele Abgeordnete – auch in den Regierungsfractionen – sind lernbereit und diskussionsfähig. Aber sie sollten darauf achten, dass die Auftritte der Besserwisser ihre Arbeit nicht unglaubwürdig machen. Sie sollten ein gesundes Misstrauen gegenüber dem „Wissen“ der Wortführer in ihren eigenen Fraktionen haben. Denn nach außen werden nur diese Wortführer wahrgenommen und prägen das Bild der Partei.

### Über Wettbewerbsbedingungen muss geredet werden!

Erschreckend ist auch, dass in der gesamten Diskussion das Thema „Wettbewerb“ fortlaufend beschworen, aber das Wort „Wettbewerbsbedingungen“ nicht ein einziges Mal angesprochen wurde. Es geht um die Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen auf der Schiene untereinander und die der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Hartmut Mehdorn hat zu Beginn seiner Amtszeit versucht, auf die schlechten Wettbewerbsbedingungen der Schiene hinzuweisen – und ist damit bei Bundeskanzler Schröder abgeblitzt. Seither ist das Thema politisch tot. Schuld daran sind nicht nur die Regierungsparteien, die unverdrossen an der Vorstellung aus der Zeit vor der Bahnreform festhalten, dass Wettbewerb und Privatisierung alles regeln werde. Schuld daran sind insbesondere auch die Börsengang-Gegner. Jede Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen der Schiene würde die Kapitalmarktfähigkeit der DB verbessern, und daran haben sie kein Interesse. Deshalb kann die FDP mit dem Thema „Fernbusse“ Eindruck machen, weil niemand darüber redet, dass die Trassenentgelte für die Busse genau bei null Euro liegen. So diskutiert man die Eisenbahn kaputt.

Rainer Engel