

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/5665 –

Die Bahnreform fortführen und die Zukunft der Schiene in Deutschland sichern

A. Problem

Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben einen Antrag eingebracht, durch den unter anderem die Bundesregierung zu einer Reihe von Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs veranlasst werden soll. Diese Maßnahmen sollen unter anderem zum Ziel haben, die internationalen und nationalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene zu verbessern, Investitionen für die Schiene auf hohem Niveau und bedarfsgerecht zu verstetigen, bei der Finanzierung von Schieneninvestitionen Baudarlehen durch Baukostenzuschüsse zu ersetzen, eine angemessene Aufteilung der Regionalisierungsmittel herbeizuführen und für klare Zuständigkeiten im Regionalverkehr zu sorgen. Weiterhin werden eine Prüfung des Erhalts regionaler Schienenstrecken und der Schaffung regionaler Netze, die Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs durch effiziente Wettbewerbsaufsicht, die Prüfung der Chancen und Risiken neuer Organisationsformen im Schienenverkehr sowie die stärkere Förderung der Ressortforschung für den Schienenverkehr angestrebt.

B. Lösung

Annahme des Antrags auf Drucksache 14/5665 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS

C. Alternativen

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 14/5665.

D. Kosten

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 14/5665 anzunehmen.

Berlin, den 18. Juni 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Georg Brunnhuber
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Georg Brunnhuber

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/5665 in seiner 161. Sitzung am 29. März 2001 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder sowie den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die erste Forderung des Antrags betrifft die Stärkung der Bahn. Der nationale und der internationale Wettbewerb sollen danach so organisiert werden, dass die Schiene nicht benachteiligt wird. In diesem Zusammenhang wird auf die Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Gebühr auf nationaler Ebene hingewiesen, durch die eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erwartet wird. Es wird mit Nachdruck die Öffnung der europäischen Schienennetze verlangt, weil es durch die nicht einheitliche Ausschreibungspraxis in einigen Ländern teilweise erhebliche Diskriminierungen gebe. Weiterhin wird eine stärkere Orientierung der Trassenpreise an den Möglichkeiten zur Kostenverringerung verlangt, um diese an den Kunden weitergeben und damit den Transport auf der Schiene günstiger gestalten zu können. Die zweite Forderung beinhaltet, dass Investitionen für die Schiene auf hohem Niveau bedarfsgerecht verstetigt werden sollen. Die jetzigen Baudarlehen sollen durch Baukostenzuschüsse ersetzt werden. Zugleich sollen nach dem Antrag eine angemessene Aufteilung der Regionalisierungsmittel herbeigeführt und eine klarere Zuständigkeit im Regionalverkehr organisiert werden. Der Erhalt regionaler Schienenstrecken und die Schaffung regionaler Netze sollen überprüft werden. Weiterhin verlangt der Antrag den diskriminierungsfreien Netzzugang durch eine effiziente Wettbewerbsaufsicht und fordert außerdem eine zusätzliche Ressortforschung für den Schienenverkehr.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 14/5665 in seiner Sitzung am 9. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS. Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 52. Sitzung am 9. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 58. Sitzung am 16. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS. Der **Ausschuss für Angelegenheiten der neuen Länder** hat den Antrag in seiner 60. Sitzung am 9. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen

der Fraktion der CDU/CSU, des Vertreters der Fraktion der F.D.P. und des Vertreters der Fraktion der PDS. Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag in seiner 69. Sitzung am 9. Mai 2001 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnis im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Vorlage in seiner 58. Sitzung am 16. Mai 2001 beraten.

Er hat mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und PDS beschlossen, den Antrag auf Drucksache 14/5665 anzunehmen.

Die **Fraktion der SPD** wies auf die Erfolge hin, die in den letzten beiden Jahren für die Bahn erreicht worden seien. Dies habe die Vorgängerregierung seit der Bahnreform leider nicht geschafft. Die schlechte Lage der Bahn habe sich nicht erst seit 1994, sondern schon in den letzten 15 Jahren entwickelt. Die für die Bahn in den nächsten Jahren vorgesehenen Investitionsmittel schafften Investitionssicherheit für die Bahn. Der Antrag bringe zum Ausdruck, dass die Investitionen für die Schiene auf hohem Niveau weitergeführt werden müssten. Zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz werde es eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geben. Das Eisenbahnbundesamt erhalte wesentlich mehr Kompetenzen, um in Zukunft Diskriminierungen überhaupt nicht aufkommen zu lassen. Was den Güterverkehr auf der Schiene anbelange, werde es auch in der Zukunft sinnvoll und notwendig sein, Güterverkehr europäisch zu organisieren. Die Politik müsse gewährleisten, dass der Ansatz, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, realisiert werden könne. Ein wichtiger Punkt in ihrem Antrag sei die Frage der Unabhängigkeit des Netzes. Die Koalition habe dazu stets darauf hingewiesen, dass die Frage, wie die Unabhängigkeit des Netzes abgesichert werde, eine große Rolle spielen müsse. Die „Task Force“, die für diese Thematik gebildet worden sei, habe die Aufgabe, eine tragfähige Lösung zu finden, welche die Unabhängigkeit und Neutralität des Netzes garantiere. Fehler müssten bei dieser Neuorganisation unbedingt vermieden werden. Der Antrag der Koalitionsfraktionen sei zielführend und zukunftsweisend.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, der Koalitionsantrag zeige, dass auch die Fraktion der SPD mit der Entwicklung der Bahn unzufrieden sei. Die Koalition habe immer von einer Verkehrswende gesprochen; eine Verkehrswende sei zu Lasten der Bahn eingetreten. Die Bahn ziehe sich, vor allem im Güterverkehr, aus der Fläche zurück. Im Personenverkehr würden Millionen von Zugkilometern gestrichen und der Interregio werde abgeschafft. Dies sei eine bedenkliche Entwicklung. Der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Mehdorn, habe die politische Forderung der letzten Jahre, mehr Verkehr und mehr Güter auf die

Schiene zu bringen, vom Beginn seiner Amtszeit an nicht umgesetzt. Die Bahn habe seit der Regierungsübernahme von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN drastische Rückschritte erlebt. Richtig sei, dass es mehr Wettbewerb auf der Schiene geben müsse. Ohne Trennung von Netz und Betrieb werde die Schiene aber nicht in der Lage sein, im nationalen und internationalen Wettbewerb mithalten. Die mutige Aussage von Bundesminister Kurt Bodewig auf dem Parteitag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Trennung von Netz und Betrieb sei entschieden, es gehe letztlich nur noch um das Wie, nicht mehr um das Ob, sei von der Fraktion der CDU/CSU unterstützt worden. Wenige Tage danach habe sich jedoch alles schon sehr viel verhaltener angehört. Staatsminister Hans Martin Bury habe geäußert, die Trennung komme für die Regierung nicht in Frage, weil der Synergieeffekt viel größer sei, wenn Netz und Betrieb bei der Bahn verblieben. Dies mache deutlich, dass offensichtlich innerhalb der Regierung verschiedene Auffassungen herrschten. Wenn der Kanzler und Hartmut Mehdorn für den Verbleib des Netzes bei der Bahn AG seien, dann werde sich Bundesminister Kurt Bodewig schwerlich durchsetzen können. Die Fraktion der CDU/CSU werde aber den Minister bezüglich der notwendigen Trennung von Netz und Betrieb unterstützen. Man habe für die Forderung nach Verstärkung der Investitionsmittel Verständnis, aber die Bahn müsse zeigen, dass sie die Mittel, die sie erhalte, auch tatsächlich verbrauchen könne; bislang flössen jährlich zwischen 500 Mio. und 2 Mrd. DM in den allgemeinen Haushalt zurück. Die Bahnpolitik der Bundesregierung sei für diese Legislaturperiode eigentlich schon gescheitert.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, aus ihrer Sicht sei Kernpunkt des Antrags die Forderung nach einer Trennung von Netz und Betrieb mit einer klaren Rollenverteilung zwischen Eigentümer und Nutzern. Sie halte die Trennung für zwingend erforderlich, weil der heutige Zustand wettbewerbsfeindlich sei. Dies habe die Praxis gezeigt. DB Netz AG und die anderen Betriebsunternehmen der DB unter dem Dach der Holding verhinderten den Wettbewerb im Netz und entfernten Gleise, soweit diese von DB Cargo, DB Regio und von DB AG Reise und Touristik nicht mehr benötigt würden, mit der Konsequenz, dass zukünftig eine nennenswerte Steigerung des Schienenverkehrs durch private Unternehmen aus technischen Gründen nicht mehr möglich sei. Dies bedeute, dass die DB AG im gleichen Spiel Spieler und Schiedsrichter zugleich sei. Deshalb spreche man sich für die Entflechtung von Netz und Betrieb aus. Als Zwischenschritt auf diesem Weg betrachte man die Forderung nach Schaffung einer unabhängig agierenden Wettbewerbsaufsicht. Damit ließen sich aber nicht alle Probleme des Schienenverkehrs lösen. Der Antrag erhebe deswegen auch die wichtige Forderung, die Investitionen für die Schiene auf hohem Niveau zu verstetigen. Bei der Verabschiedung der Bahnreform 1993 sei ein jährlicher Aufwand von 9 bis 10 Mrd. DM für das Schienennetz als notwendig erachtet worden. Dieser Betrag sei unter dem früheren Verkehrsminister Matthias Wissmann auf unter 6 Mrd. DM reduziert worden und es habe eine Konzentration auf Großprojekte gegeben. Die Konsequenz sei eine völlige Vernachlässigung des Bestandsnetzes gewesen. Es sei gelungen, die Schieneninvestitionen für 2001 bis 2003 wieder auf rund 9 Mrd. DM jährlich anzuheben. Eine Verstärkung sei jedoch auch für die Zukunft geboten. Ebenfalls sehr

wichtig sei die Forderung nach einem Erhalt der Flächenbahn bzw. der Bahn in den Regionen. Hier seien insbesondere Korrekturen im Allgemeinen Eisenbahngesetz erforderlich, um Streckenstilllegungen zu erschweren, damit auch private Anbieter besseren Zugang zum Netz hätten.

Die **Fraktion der F.D.P.** meinte, dass die in dem Antrag geäußerte Kritik an der Politik der alten Bundesregierung der Bahn nicht weiterhelfe. Die in dem Antrag hervorgehobenen Erfolge der Regionalisierung beruhten auf dem bereits 1996 verabschiedeten Regionalisierungsgesetz. Was die Lösung der Probleme der Bahn anbelange, bleibe Vieles im Unklaren. Die Umstellung der Lkw-Maut von Zeit- auf Streckenbezogenheit werde der Bahn keine Vorteile verschaffen, denn in dem Antrag fehle ein Konzept für die entscheidende Verbesserung der Logistikkonzepte der Bahn. Man könne die in dem Antrag behauptete Trendwende bei der Entwicklung des Güterverkehrs der Bahn nicht erkennen. Was den Wettbewerb auf der Schiene anbelange, werde das Konzept einer Ausweitung der Befugnisse des Eisenbahnbundesamtes keine Verbesserung der Wettbewerbsaufsicht mit sich bringen, denn es sei zu befürchten, dass das Kartellamt und das Eisenbahnbundesamt gegeneinander arbeiteten und sich dadurch eher lähmten. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene werde es nur geben, wenn Wettbewerb auch auf den Schienentrassen herrsche. Dies sei nur möglich, wenn das Netz aus der Verantwortung der DB AG ausgegliedert werde. Es müsse deshalb von der Bundesregierung endlich ein klares Signal kommen, ob die Trennung erfolge oder ob der bisherige Zustand beibehalten werden solle. Davon werde abhängig sein, ob andere Unternehmen endlich in die Investitionsverantwortung gingen. Bis dahin könne auch der Wettbewerb auf der Schiene, wenn überhaupt, nur begrenzt stattfinden. Die Regierung sei das politische Signal dafür bisher schuldig geblieben. Der vorliegende Antrag sei den Problemen nicht angemessen.

Die **Fraktion der PDS** vertrat die Auffassung, das Hauptziel der Bahnreform, den Verkehrsanteil auf der Schiene zu steigern, sei bisher nur ungenügend erreicht worden. Von 1990 bis heute seien die Verkehrsanteile nicht gesteigert worden, die Anteile im Güterverkehr seien sogar zurückgegangen. Nicht zutreffend sei die Behauptung in dem Antrag, wonach die Produktivität sich mehr als verdoppelt habe. Der Bundesrechnungshof weise in einem Bericht detailliert nach, dass die Produktivität gleich geblieben sei, denn die Einsparungen bei den Personalkosten seien durch den Neukauf entsprechender Fremdleistungen wieder aufgezehrt worden. Man habe nicht den Eindruck, die jetzige Politik der Bahn rechtfertige einen größeren Optimismus. Wenn im Verkehrsbericht stehe, Bahnhöfe seien die Schnitt- und Zugangsstellen für den Verkehr, sei völlig klar, dass mit dem von der DB AG geplanten Abbau der Zahl der Bahnhöfe diese Ziele nicht erreicht werden könnten. Wenn die Bahnhöfe abgebaut würden oder verkämen, sei offenkundig, dass damit Zugangsstellen zum Netz wegfielen. Man sehe auch die anderen Perspektiven, die vorgegeben würden, nicht so positiv. Man sei der Auffassung, dass das Netz unabhängig sein müsse, halte dies aber nicht für ein Allheilmittel. Wenn daran nicht konkrete Bedingungen geknüpft würden, wie die Verstärkung der Investitionsmittel, der Trassenerhalt und die Festlegung niedriger Trassenpreise für alle Anbieter, werde es nicht funktionieren. Man wolle in seine nega-

tive Bewertung auch die Ankündigung des DB-Vorstandsvorsitzenden einbeziehen, in den nächsten anderthalb Jahren 20 % des Netzes abbauen zu wollen.

Berlin, den 18. Juni 2001

Georg Brunnhuber
Berichterstatter

