

Meine Damen und Herren,

ich freue mich, Ihnen als Allianz pro Schiene-Geschäftsführer heute zur „Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform“ Rede und Antwort zu stehen.

Die Allianz pro Schiene ergreift Partei für die Schiene. Parteipolitisch sind wir unabhängig. Von den 13 eingeladenen Sachverständigen sind 7 Mitglied bei uns. Die Allianz pro Schiene hat also die Sachverständigenmehrheit – und dies fraktionsübergreifend.

Innerhalb der Allianz pro Schiene gibt es einen Konsens über die Ziele der 1994 gestarteten Bahnreform: Die beiden Hauptziele „Mehr Verkehr auf der Schiene“ und „finanzielle Entlastung des Bundeshaushaltes“ waren und sind richtig.

Bei der Frage, wie die bisherigen Ergebnisse der Bahnreform zu beurteilen sind, scheiden sich jedoch die Geister. Meines Erachtens liegt dies ganz wesentlich an der bislang ungeklärten Frage, *wann* die Bahnreform erfolgreich abgeschlossen ist. Ist sie mit einem wie auch immer gearteten Börsengang der DB AG erfolgreich abgeschlossen? Ist sie mit einer Herauslösung des Schienennetzes aus der Holding der Deutschen Bahn abgeschlossen?

Nach wie vor gibt es keine von der Politik definierte Ziellinie der Bahnreform.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene möchte ich Ihnen unsere Position in fünf Thesen skizzieren und am Ende einen Vorschlag machen, wie die Bahnreform zu einem vernünftigen Abschluss gebracht werden kann.

Erste These:

Die Bahnreform ist noch nicht abgeschlossen. Weder ein Börsengang noch die Trennung von Netz und Betrieb wären isoliert betrachtet die Vollendung der Bahnreform.

Zweite These:

Die Bahnreform ist erst dann abgeschlossen, wenn der Schienenverkehr deutlich größere **Marktanteile** als heute hat **und** wenn die **öffentlichen Gelder** für die Schiene noch **effizienter** eingesetzt werden als heute.

Dritte These:

Die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion zur Bahnreform ist eine „**Instrumentendebatte**“, die sich verselbständigt hat.

Die Teilaspekte „Börsengang“ oder „Trennung von Fahrweg und Transport“ werden weitgehend losgelöst vom verkehrspolitischen Bahnreformziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ diskutiert.

Vierte These:

Der Wettbewerb auf der Schiene ist zur Effizienzsteigerung unverzichtbar. Aber **allein mit „Mehr Wettbewerb auf der Schiene“ werden wir die Bahnreform nicht erfolgreich abschließen können.**

Fünfte These:

Ausschlaggebend für den Erfolg der Bahnreform ist die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen gegenüber Straße und Luftfahrt.

„Ohne Chancengleichheit aller Verkehrsträger bei der Verteilung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen steht auch die Deutsche Eisenbahn auf verlorenem Posten. Soweit es im Zuge der Liberalisierung der Verkehrsmärkte in der EG nicht gelingen sollte, gleiche Wettbewerbschancen für die Verkehrsträger herzustellen (externe Kosten, Kosten der Infrastruktur), sind diese Nachteile auszugleichen.“

Meine Damen und Herren, die vergangenen beiden Sätze stammen nicht von mir. Sie sind Originalzitate aus dem „Bericht der Regierungskommission Bundesbahn“ vom Dezember 1991 und heute noch genauso aktuell wie damals.

Ich komme damit zum eingangs angekündigten Vorschlag, wie die Bahnreform zu einem guten Abschluss gebracht werden kann:

Die Reformziele müssen nun, 10 Jahre nach Beginn der Bahnreform, konkretisiert werden. In einer breiten verkehrspolitischen Diskussion muss möglichst schnell definiert werden, was „Mehr Verkehr auf der Schiene“ heißt und was das Ziel „Finanzielle Entlastung des Bundeshaushaltes“ bedeutet.

Anders formuliert: Wir brauchen konkrete Indikatoren für diese beiden weiterhin gültigen Ursprungsziele, um die Bahnreform in einem überschaubaren Zeitrahmen auch tatsächlich abschließen zu können.

Die entscheidende Kennzahl für das Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ ist der Marktanteil der Schiene an den Gesamtverkehrsleistungen. Kennzahlen für das Ziel „effektivere Mittelverwendung des Staates“ könnten die Verkehrsleistung pro investiertem Euro oder der Anteil der Wettbewerbsbahnen an der Verkehrsleistung auf der Schiene sein.

Ich kann mir für den Endspurt der Bahnreform folgende Richtung vorstellen: Die Bahnreform gilt als erfolgreich abgeschlossen, wenn in einem noch zu definierenden Zeitraum

1. der Marktanteil des Schienen**personenverkehrs** auf 15 Prozent gestiegen ist,

2. der Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 20 Prozent und wenn
3. der Marktanteil der **zur DB im Wettbewerb stehenden Bahnen** sich z.B. im Güter- und Personennahverkehr verdrei- oder vervierfacht hat.

Hätten wir derartige verkehrspolitische Ziele parteiübergreifend definiert, hätten wir ein echtes Koordinatensystem für die Schienenverkehrspolitik in Deutschland.

Selbst wenn das Koordinatensystem zur Vollendung der Bahnreform am Ende anders aussehen sollte, als hier skizziert.

Eine unverrückbare Konstante gibt es. Nach ihr muss der Kompass der Bahnreform in erster Linie ausgerichtet werden:

Diese Konstante ist der Abbau der Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr.

Und das, verehrte Ausschussmitglieder, kann weder die DB AG noch Connex noch sonst irgend jemand innerhalb der Allianz pro Schiene aus eigener Kraft. Das können nur Sie - parteiübergreifend.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.