

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>1. Würden Sie die Bahnreform - gemessen an den mit ihr verfolgten Zielen (Verkehrsanteile der Schiene, Haushaltsentlastung, Sanierung der Bahn) - als erfolgreich bewerten? In welchen Bereichen sind diese Ziele erreicht worden?</p>	<p>Die Ziele der Bahnreform waren und sind richtig.</p> <p>Erreicht wurden die Ziele bislang nur zum Teil. Die Allianz pro Schiene zieht daher eine „durchwachsene Zwischenbilanz“.</p> <p><u>Verkehrsanteile der Schiene</u></p> <p>Im Personenverkehr konnte die Schiene seit der Bahnreform ihren Marktanteil halten, während der Marktanteil des motorisierten Individualverkehrs gesunken ist. Dagegen hat die Schiene im Güterverkehr auch nach der Bahnreform Marktanteile im Vergleich zur Straße verloren, allerdings in einem geringeren Ausmaß als in den zehn Jahren vor der Bahnreform.</p> <p>Von der Verkehrsleistung (Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer) her positiv entwickelt haben sich der Schienenpersonennahverkehr und der Güterverkehr, wobei der Schienenpersonennahverkehr mit einem Wachstum von mehr als 21 Prozent am meisten zulegen konnte. Seit der Bahnreform zurückgegangen ist die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr.</p> <p>Die Allianz pro Schiene teilt die Einschätzung der Koalitionsfraktionen, nach der das „Hauptziel der Bahnreform, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, (...) im Personenfern- und Güterverkehr damit nur teilweise erreicht (wurde)“ (Drs. 15/2658).</p> <p><u>Haushaltsentlastung</u></p> <p>Der Haushalt des Bundes ist durch die Bahnreform nennenswert entlastet worden.</p> <p>Die Deutsche Bahn spricht unter Bezugnahme auf die Modellrechnung des Bundesverkehrsministeriums von Anfang 1993 von 108 Milliarden Euro im Vergleich zum Trendszenario und von 44 Milliarden Euro im Vergleich zur Prognose „mit Bahnreform“. Kritiker zweifeln diese Zahlen an.</p> <p>Unstrittig ist: Die Verkehrsleistung der Bahnen ist seit der Bahnreform sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr deutlich gestiegen und dies bei drastisch gesunkener Mitarbeiterzahl und nicht erhöhten Zahlungen des Bundes für die Schiene und ihr (ehemaliges) Personal.</p> <p>Trägt man zusätzlich dem Umstand Rechnung, dass die Verschuldung der beiden Behördenbahnen vor der Bahnreform in erster Linie konsumtiv war und die heutigen Finanzschulden der DB AG in erster Linie investiv bedingt sind, gibt es nach Auffassung der Allianz pro Schiene keine Anhaltspunkte für die pessimistische Einschätzung der Fraktionen von CDU/CSU und FDP, nach der eine „Haushaltsentlastung bisher nicht stattgefunden hat“ (Drs. 15/2156).</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>In welchen Bereichen sehen Sie Nachbesserungsbedarf?</p> <p>Wie hat sich dabei nach Ihrer Einschätzung die Privatisierung der Bundeseisenbahnen ausgewirkt?</p>	<p>Nachbesserungsbedarf sieht die Allianz pro Schiene in der</p> <ul style="list-style-type: none"> • bislang unzureichenden Umsetzung des § 1 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Bundesregierung und Landesregierungen verpflichtet, die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger anzugleichen. Dies ist für eine erfolgreiche Schienenverkehrspolitik ausschlaggebender als die Fokussierung auf den intramodalen Wettbewerb. Die Schaffung einer Wettbewerbsbranche ist ein wichtiger, aber nicht <i>der</i> entscheidende Schritt, wie CDU/CSU und FDP-Fraktion in ihrem Antrag (Drs. 15/2156) behaupten. • unzureichenden Höhe und starken Schwankung der Bundesmittel für die Schienenwege • fehlenden Transparenz bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel für Schienenpersonennahverkehr und andere Zwecke • nach wie vor ungeklärten Frage, wie ein (punktuelles oder tendenzielles) Auseinanderdriften des volkswirtschaftlichen Ziels „Mehr Verkehr auf der Schiene“ mit betriebswirtschaftlichen Zielen der DB Netz verhindert werden kann. Beide Ziele müssen sich nicht widersprechen, können es aber. <p>Unterm Strich positiv.</p> <p><u>Personenverkehr</u></p> <p>Im Kontext mit den weiteren durch die Bahnreform eingeleiteten Veränderungen (Stärkung der Länder beim Schienenpersonennahverkehr, intramodaler Wettbewerb etc.) sind im Personenverkehr aus Kundensicht positiv hervorzuheben</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Servicepersonal ist freundlicher geworden, • die Züge moderner und komfortabler, • die großen Bahnhöfe attraktiver. • Das Angebot im Nahverkehr hat zugenommen (Taktfahrpläne etc.) • Insbesondere in Ostdeutschland sind viele Verbindungen schneller geworden. <p>Aus Reisendensicht problematisch ist</p> <ul style="list-style-type: none"> • die erfolgte Ausdünnung von Fernverkehrsangeboten (InterRegio-Streichung) • die Reduzierung der Zahl der Fahrkartenschalter.

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
	<p><u>Güterverkehr</u> Die Privatisierung der Bundeseisenbahnen hat eine stärkere Kundenorientierung der Güterbahnen ermöglicht, was sich auch im Wachstum der Verkehrsleistung zeigt. Logische Konsequenz der Privatisierung sind allerdings auch Programme wie „Mora C“, die nicht immer Hand in Hand mit dem verkehrspolitischen Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ gehen.</p>
<p>2. Wie beurteilen Sie die derzeitige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur?</p> <p>Wie können die staatlichen Finanzmittel effektiver und effizienter verwendet werden? Wie kann ein kostengünstigeres Netzmanagement, eine kostengünstigere Instandhaltung, Bestandsnetzerneruerung und ein kostengünstigerer Aus- und Neubau des Netzes erreicht werden?</p>	<p>Als zu niedrig und zu sprunghaft.</p> <p>Der Bund hat vor der Bahnreform in jedem Jahr für die Straßeninfrastruktur mehr Geld aufgewandt als für die Eisenbahninfrastruktur. An diesem Sachverhalt hat sich auch nach der Bahnreform nichts geändert. Nach der Bahnreform hat der Bund dem durch die jahrzehntelange Vernachlässigung aufgelaufenen Nachholbedarf bei der Eisenbahninfrastruktur nur unzureichend Rechnung getragen. Die Einschätzung der Koalitionsfraktionen, der Bund werde 2004 für Schienenwege „etwa ebenso viele Bundesmittel aufwenden wie für den Bau von Bundesfernstraßen“ (Drs. 15/2658) teilt die Allianz pro Schiene nicht.</p> <p>Vielmehr bleibt der Bund mit der Höhe der Investitionsmittel nach wie vor hinter dem Notwendigen (Bundesverkehrswegeplan, Netz 21) und hinter seinen eigenen, im Zusammenhang mit der Bahnreform gemachten Zusagen zurück.</p> <p>Die staatlichen Finanzmittel können effektiver und effizienter eingesetzt werden durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine Verstetigung der Mittel auf hohem Niveau. Die Schiene leidet noch stärker als die Straße unter einer ungleichmäßigen Auslastung der Planungs- und Baukapazitäten. • die Konzentration auf den Ausbau des Bestandsnetzes, Engpassbeseitigung und Entmischung der Verkehre • die bundesweite Schaffung und Sicherung der Infrastrukturvoraussetzungen für Integrale Taktfahrpläne • die regelmäßige Überprüfung sämtlicher Finanzleistungen auf die beabsichtigte Wirkung [Beispiel Lärmschutz: Der Bund fördert Lärmschutzwände, aber nicht das Schleifen der Gleise (beides Infrastruktur), obwohl letzteres häufig kostengünstiger und effektiver ist].

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>3. Wie sollte nach Ihrer Auffassung - ausgehend von den Erfahrungen der Bahnreform - die Finanzierung der Infrastruktur künftig ausgestaltet werden?</p>	<p>Das bisherige Prozedere bei Abwicklung der Infrastrukturfinanzierung ist zu bürokratisch und unflexibel. Der Dreiklang von Baukostenzuschüssen, zinslosen Darlehen und Eigenmittelfinanzierungen der DB AG ist für Außenstehende verwirrend und führt nicht selten zu (unproduktivem) Streit zwischen Bund, Eisenbahnbundesamt und Deutscher Bahn über die Förderfähigkeit und Abrechnung einzelner Maßnahmen.</p> <p>Die Allianz pro Schiene plädiert für eine generelle Umstellung der Finanzierung der Infrastruktur auf Baukostenzuschüsse.</p> <p>Soll das Ziel der Bundesregierung „Verdoppelung der Güterverkehrsleistung bis 2015“ tatsächlich erreicht werden, ist eine der Voraussetzungen, dass die Höhe der Infrastrukturmittel des Bundes pro Jahr deutlich über vier Milliarden Euro liegt.</p> <p>Allein zur Fortführung der bislang begonnenen Baumaßnahmen und der fest disponierten Vorhaben aus dem alten Bundesverkehrswegeplan (Tabelle 12 des Bundesverkehrswegeplans) sowie für die Bestandsnetzinvestitionen werden bis 2015 rund 3,8 Milliarden Euro Bundesmittel pro Jahr benötigt. Mit diesem Geld wäre noch kein einziges Neubauprojekt des „Vordringlichen Bedarfs“ in Angriff genommen (Tabelle 13 des Bundesverkehrswegeplans). Ein Verzicht auf sämtliche 28 Neubauprojekte der Tabelle 13 (darunter zwei Grenzverbindungen zu Polen und eine nach Tschechien sowie der verkehrspolitisch extrem wichtige Ausbau von „Knoten“) hätte extrem negative Folgen für Mensch und Umwelt sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland bei der Bewältigung des zu erwartenden starken Anstiegs des (grenzüberschreitenden) Verkehrs.</p>
<p>4. In welchem Umfang und mit welchen Instrumenten sollte der Bund - ausgehend von den Erfahrungen der Bahnreform - künftig seine Infrastrukturverantwortung im Bahnsektor wahrnehmen?</p>	<p>Der Bund sollte künftig seine Infrastrukturverantwortung im Bahnsektor – zumindest mittelbar - in vollem Umfang wahrnehmen.</p> <p>Die (mittelbare) Infrastrukturverantwortung (Umfang und Qualität) sollte generell für <i>alle</i> Verkehrsträger in der öffentlichen Hand liegen. Die Verkehrswegeplanung für die einzelnen Verkehrsträger sollte dabei stärker als bisher miteinander vernetzt werden.</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>5. Welche Wettbewerbsnachteile der Schiene bestehen im Gesamtverkehrsmarkt und wie können diese kurz- und mittelfristig behoben werden?</p>	<p>In ihrem Antrag (Drs. 15/2658) nennen die Koalitionsfraktionen mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr • der Kerosinbesteuerung und • der Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets der Bahnen <p>drei wichtige Wettbewerbsnachteile der Bahnen in Deutschland und benennen jeweils einen geeigneten Schritt zur Beendigung des Nachteils.</p> <p><u>Externe Kosten</u> Die Hauptwettbewerbsnachteile der Schiene bestehen jedoch in der fehlenden Anlastung der so genannten „externen Kosten“ auf die Mobilitätspreise.</p> <p>Die Schiene ist das umweltverträglichste und sicherste motorisierte Verkehrsmittel. Da die Folgekosten für Umwelt- und Unfallschäden bislang größtenteils auf die Allgemeinheit abgewälzt und nicht auf die einzelnen Verkehrsträger umgelegt werden, kommen insbesondere der Straßen- und Luftverkehr in den Genuss von massiven Subventionen durch die Allgemeinheit. Allein der Straßenverkehr produziert in Deutschland jährlich 130 Milliarden Euro Folgeschäden, die von der Allgemeinheit getragen werden (Quelle: IWW/INFRAS).</p> <p>So verursacht der Straßenverkehr pro 1.000 Personenkilometer 87 Euro externe Kosten, der Flugverkehr 48 Euro und der Schienenverkehr lediglich 20 Euro. Im Güterverkehr verursacht der Lkw pro 1.000 Tonnenkilometer gar 88 Euro externe Kosten, die Schiene dagegen lediglich 19 Euro (Quelle jeweils EU-Kommission 2003).</p> <p>Die EU-Kommission hat in ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ geeignete Vorschläge zur kurz und mittelfristigen Behebung dieser Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten der Schiene gemacht. Der Anfang März im Verkehrsministerrat (vorerst) gescheiterte Entwurf einer EU-Wegekostenrichtlinie für Lkw enthält erste, noch unzureichende Ansätze für die dringend benötigte „Kostenwahrheit im Verkehr“ (so sollten laut Entwurf z.B. nicht gedeckte Unfallfolgekosten bei den Abgaben berücksichtigt werden).</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
	<p><u>Wegekosten</u></p> <p>Der Schienengüterverkehr leidet darunter, dass die konkurrierenden Verkehrsträger Lkw und Binnenschiff im Vergleich zur Schiene gar nicht (Lkw fahren seit August 2003 auf allen Straßen völlig kostenlos) oder kaum (Binnenschiffe fahren auf dem Rhein, der Hauptverkehrsader, kostenlos) für die Nutzung der Infrastruktur zahlen müssen.</p> <p>Mit der für den Jahresanfang 2005 angekündigten Einführung der Lkw-Maut ist zumindest für einen Teil der Straßen Abhilfe in Sicht.</p> <p>Verkehrspolitisch erforderlich ist jedoch nach wie vor die von der EU-Kommission im Weißbuch angekündigte verkehrsträgerübergreifende Wegekostenrichtlinie. Solange es diese nicht gibt, ist die Bundesregierung gehalten, kurzfristig alle nationalen Spielräume (z.B. Ausdehnung der Lkw-Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen und Ausdehnung auf Bundesstraßen) zu nutzen.</p> <p><u>Grenzüberschreitender Verkehr</u></p> <p>Die Schiene ist beim insgesamt stark wachsenden grenzüberschreitenden Verkehr im Nachteil. Während für den Lkw der einheitliche europäische Binnenmarkt seit Jahren Realität ist, gibt es beim grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr nach wie vor zahlreiche Hindernisse.</p> <p>Die mittlerweile auf EU-Ebene verabschiedeten ersten beiden „Eisenbahnpakete“ sind wichtige Schritte bei der Beseitigung von Zugangsbarrieren.</p> <p>Zur Behebung weiterer Nachteile für die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger wird auf den „Fahrplan Zukunft – 10 Punkte für einen fairen Wettbewerb zwischen den konkurrierenden Verkehrsträgern“ der Allianz pro Schiene verwiesen.</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>6. Wo liegen nach Ihrer Auffassung die Chancen für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr? Wie wird sich der Wettbewerb in den verschiedenen Bereichen des Schienenverkehrs (Güter, Personenfernverkehr, Personennahverkehr) nach Ihrer Auffassung auswirken? Wird der Wettbewerb in allen Bereichen des Schienenverkehrs zu einer Verbesserung der Qualität von Transportleistungen führen?</p>	<p>Die Chancen des Wettbewerbs auf der Schiene liegen in einer stärkeren Kundenorientierung, einem höheren Innovationstempo sowie einer Effizienzsteigerung.</p> <p>Die Risiken des intramodalen Wettbewerbs liegen im Verlust von Synergieeffekten, fragmentierter Verantwortung, einem aus Kundensicht zersplitterten Angebot und dem Aufbau neuer bürokratischer Strukturen.</p> <p>Wettbewerb im Schienenverkehr ist kein Selbstzweck. Er muss dem verkehrspolitischen Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ dienen. Zur Erreichung dieses Zieles ist die Beseitigung der intermodalen Wettbewerbsnachteile der Schiene (siehe Antworten zu den Fragen 1 und 5) wichtiger als der intramodale Wettbewerb.</p> <p>Der intramodale Wettbewerb ist ein wichtiges Instrument zur Zielerreichung, wenn er der Zielsetzung entsprechende Rahmenbedingungen bekommt: Die Allianz pro Schiene spricht sich für einen kundenorientierten Wettbewerb unter Berücksichtigung verbindlicher Umwelt-, Sozial-, Sicherheits- und Qualitätsstandards aus und erwartet dadurch eine (weitere) Verbesserung der Transportleistungsqualität.</p>
<p>7. Wie kann unter Beibehaltung des bisherigen finanziellen öffentlichen Engagements ein Verkehrszuwachs im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienengüterverkehr erreicht werden? Sind hierfür Anpassungen im Organisations- und Rechtsrahmen notwendig und wenn ja, welche?</p>	<p>Ohne Ausweitung des öffentlichen finanziellen Engagements lässt sich der Schienenpersonenfernverkehr durch den Abbau der Subventionen für den Flugverkehr (siehe Antwort zur Frage 5) stärken.</p> <p>Ebenfalls ohne Ausweitung des öffentlichen finanziellen Engagements lässt sich der Schienengüterverkehr durch eine deutliche Anhebung der Bußgelder im Straßengüterverkehr bei Verstößen gegen Sicherheitsvorschriften stärken. Eine von der Allianz pro Schiene im November 2003 vorgestellte Prognos-Studie belegt, dass es sich für Spediteure auf Grund der geringen Bußgeldhöhe „lohnt“, ihre Fahrer gezielt gegen Lenk- und Ruhezeiten sowie gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen verstoßen zu lassen. Durch das Ausnutzen der viel zu niedrigen Bußgeldhöhe erwirtschaftet der Straßengüterverkehr gegenüber dem Schienengüterverkehr, in dem solche Verstöße systembedingt nicht vorkommen, einen illegalen Kostenvorteil von 6 Cent pro Fahrzeugkilometer.</p> <p>Für beide Maßnahmen braucht der Organisations- und Rechtsrahmen des Schienenverkehrs nicht angepasst zu werden.</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>8. Warum haben sich bisher kaum neue Anbieter im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gefunden? Welche Funktionsdefizite weist der SPFV-Markt auf und wie können diese behoben werden?</p>	<p>Der Schienenpersonenfernverkehr arbeitet eigenwirtschaftlich. Aufgrund der ausgeführten Wettbewerbsverzerrungen zu Ungunsten der Schiene (siehe Antwort zu Frage 5) lässt sich im SPFV auf der Schiene nur schwer Geld verdienen.</p> <p>Dazu kommen hohe Markteintrittshürden für Newcomer (Fahrzeugbeschaffung etc.).</p> <p>Realistisch ist dagegen, dass sich vermehrt die (ehemaligen) Staatsbahnen Europas nach weiteren Liberalisierungsschritten („2. und 3. Eisenbahnpaket“) einen (grenzüberschreitenden) Wettbewerb im SPFV liefern.</p>
<p>9. Können Sie kurz die Perspektiven einer künftigen Marktordnung für den Schienenverkehr in Deutschland und Europa skizzieren? Welche Rahmenbedingungen müssen hierfür bestehen?</p>	<p>Jegliche Marktordnung im Schienenverkehr in Deutschland und Europa wird nur dann erfolgreich sein, wenn die EU, der Bund und die Länder die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angleichen (siehe EU-Weißbuch und § 1 Abs. 2 AEG).</p> <p>Darüber hinaus spricht sich die Allianz pro Schiene EU- und deutschlandweit für mehr Wettbewerb auf der Schiene aus.</p> <p>Als Rahmenbedingungen müssen ein diskriminierungsfreier Netzzugang, die aktive Unterstützung bei der Überwindung von Hindernissen beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr sowie die Schaffung und Einhaltung von Umwelt-, Sozial-, Sicherheits- und Qualitätsstandards gewährleistet sein.</p>
<p>10. Unter welchen Voraussetzungen halten Sie einen "Börsengang" bzw. eine Beteiligung privater Investoren bei der DB AG verkehrspolitisch für vertretbar bzw. wünschenswert?</p>	<p>Eine materielle (Teil-) Privatisierung der DB AG ist vertretbar, wenn sie dem übergeordneten Ziel „Mehr Verkehr auf der Schiene“ dient. Eine breite verkehrspolitische Diskussion darüber hat bislang nicht stattgefunden, ist aber zwingend notwendig. In der politischen Öffentlichkeit ist das Thema Börsengang oder Trennung von Netz und Betrieb bislang ohne Einbettung in das übergeordnete verkehrspolitische Ziel diskutiert worden.</p> <p>Selbst innerhalb der Allianz pro Schiene hat die verkehrspolitische Diskussion darüber, ob eine materielle (Teil-) Privatisierung der DB AG dem übergeordneten Ziel, „Mehr Verkehr auf die Schiene“ zu bringen, dient, gerade erst begonnen.</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>11. Wie kann der Bund künftig - unter den Bedingungen eines möglichen "Börsengangs" bzw. einer Beteiligung privater Investoren bei der DB AG - seiner Infrastrukturverantwortung gerecht werden?</p>	<p>Die Beantwortung dieser Frage ist ein Teilaspekt der breiten verkehrspolitischen Diskussion im Vorfeld einer Privatisierungsentscheidung (siehe Antwort zu Frage 10).</p>
<p>12. Welches konkrete Privatisierungsmodell (Gesamtprivatisierung, Privatisierung von Teilen der DB-Holding etc.) favorisieren Sie im Kontext der Fragen 1.-12. als abschließende zusammenfassende Empfehlung?</p>	<p>Siehe Antwort zu Frage 11.</p>
<p>13. Wie bewerten Sie die Empfehlungen der Task Force „Schiene“ im Hinblick auf einen diskriminierungsfreien Netzzugang und diskriminierungsfreie Trassenpreise für alle Bahnen?</p>	<p>Die Allianz pro Schiene begrüßt die Ergebnisse der vom Bundesverkehrsministerium 2001 eingesetzten Task-Force „Zukunft Schiene“ und fordert eine zügige Umsetzung.</p>

1. Fragenkatalog der Koalitionsfraktionen

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>14. Sind die Empfehlungen der Task Force "Schiene" und das EU-Eisenbahnpaket hinreichend im Entwurf für ein "Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften" (AEG-Novelle) berücksichtigt worden?</p>	<p>Ja.</p> <p>Zur Kritik an der vorgelegten AEG-Novelle und zu den Allianz pro Schiene-Verbesserungsvorschlägen wird auf die dem Bundesverkehrsministerium Anfang Februar 2004 übersandte Stellungnahme der Allianz pro Schiene verwiesen (nachzulesen auch unter www.allianz-pro-schiene.de).</p>
<p>15. Wie schätzen Sie den Stand der deutschen Bahnreform im Vergleich mit Reformansätzen in anderen EU-Mitgliedstaaten ein? Welche Reformansätze in anderen EU-Mitgliedstaaten können bei der Fortführung der Bahnreform in Deutschland beispielgebend sein?</p>	<p>Beim intramodalen Wettbewerb nimmt Deutschland EU-weit einen Spitzenplatz ein, bei der Erreichung des Zieles „Mehr Verkehr auf die Schiene“ nicht.</p> <p>Der Allianz pro Schiene ist bis auf die Gleisanschlussförderung in Österreich kein Reformansatz bekannt, der ohne weiteres auf Deutschland zu übertragen wäre.</p>

2. Fragenkatalog CDU/CSU und FDP-Bundestagsfraktion

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>1. Wurden die verkehrswirtschaftlichen Ziele der Bahnreform "Mehr Verkehr auf die Schiene" entsprechend den Erwartungen erfüllt? Wie beurteilen Sie die verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Schienenbereiches innerhalb des Gesamtverkehrsmarktes?</p> <p>Welches sind die wesentlichen Ursachen und Zusammenhänge für Erfolge oder Misserfolge?</p>	<p>Siehe Antwort zu Frage 1 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p> <p>Die wesentlichen Ursachen für Misserfolge sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • der in der Antwort zu Frage 1 von SPD und Bündnis 90/Grüne genannte „Nachbesserungsbedarf“ sowie • die in der Antwort zu Frage 5 von SPD und Bündnis 90/Grüne genannten Punkte. • der erst langsam in Gang kommende Wettbewerb auf der Schiene. <p>Die wesentlichen Ursachen für Erfolge sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Bahnreform • höhere Investitionen ins Schienennetz und rollende Material als in den Jahren vor der Bahnreform • die partielle Angleichung der Wettbewerbsbedingungen (z.B. verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale).
<p>2. Wurden die finanzwirtschaftlichen Ziele der Bahnreform entsprechend den Erwartungen erfüllt und wie beurteilen sie Aussagen, dass die Bahnreform dem Steuerzahler eine Ersparnis von ca. 105 Mrd. gegenüber der Situation vor der Bahnreform erbracht haben?</p>	<p>Siehe Antwort zu Frage 1 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p>
<p>3. Wie beurteilen Sie Erfolg oder Misserfolg des Infrastruktur-Finanzierungskonzeptes der Bahnreform? Sehen Sie Anpassungs- oder Änderungsbedarf?</p>	<p>Siehe Antworten zu Frage 2 und 3 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p>
<p>4. Wie beurteilen sie die Entwicklung des Schienensektors in Richtung einer "Wettbewerbsbranche Schienen-</p>	<p>Im europäischen Vergleich hat sich der Schienensektor in Deutschland zu einer „Wettbewerbsbranche Schienenverkehr“ entwickelt. Verglichen mit dem verkehrspolitisch</p>

2. Fragenkatalog CDU/CSU und FDP-Bundestagsfraktion

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>verkehr"? Welches sind die wesentlichen Ursachen und Zusammenhänge für Erfolg oder Misserfolg hinsichtlich des Ziels "Wettbewerb auf der Schiene"? Was sind aus Ihrer Sicht die Voraussetzungen, um zu einem wirklich ausgewogenen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt zu kommen?</p> <p>Sehen Sie eine Chance für mehr Wettbewerb auf der Schiene, solange das Netz integrierter Bestandteil des DB-Konzerns ist?</p>	<p>Wünschenswert hat sich der Schienensektor erst teilweise zur „Wettbewerbsbranche Schienenverkehr“ entwickelt.</p> <p>Wesentliche Ursache für den Erfolg des Zieles „Wettbewerb auf der Schiene“ sind funktionale Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr und ein in der Regel diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur.</p> <p>Wesentliche Ursache für den Misserfolg des Zieles „Wettbewerb auf der Schiene“ sind extrem niedrige Margen aufgrund der Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten von Lkw und Binnenschiff (vgl. Antwort auf die Frage 5 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen), die einen Markteintritt für viele Wettbewerber im Schienengüterverkehr unattraktiv machen sowie hohe Markteintrittshürden im Schienenpersonenfernverkehr (vgl. die Antwort auf die Frage 8 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen).</p> <p>Ebenfalls wesentlich in diesem Zusammenhang sind die nach wie vor vorhandenen Barrieren beim grenzüberschreitenden Schienenverkehr.</p> <p>Ja. Der Wettbewerb hat sich seit der Bahnreform auf dem zum DB-Konzern gehörenden Schienennetz entwickelt, insofern besteht auch eine Chance, dass er sich weiter entwickelt, wenn das Netz integrierter Bestandteil des DB-Konzerns bleibt.</p>
<p>5. Entspricht die strategische Ausrichtung des DB-Konzerns in ihrer Entwicklung seit 1994 den Vorgaben und Zielen der Bahnreform? Wurde der Kurs der Bahnreform konsequent beibehalten und wenn nein, welches sind die wesentlichen Abweichungen und welche Auswirkungen sind daraus zu erwarten?</p> <p>Halten Sie es für richtig, von der Option der 3. Stufe (Möglichkeit, die Holding aufzulösen, mit einer der 5 AGs zu verschmelzen oder auf die AGs aufzuspalten) abzurücken?</p>	<p>Die Allianz pro Schiene ist bei der organisationsrechtlichen Entwicklung der DB AG kein Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben (DBGrG) bekannt.</p> <p>Siehe Antwort auf die Frage 10 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p>
<p>6. Wäre eine materielle Privatisierung des DB-Konzerns sinnvoll und in der Konsequenz der Bahnreform? Wäre</p>	<p>Siehe Antwort auf die Frage 10 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p>

2. Fragenkatalog CDU/CSU und FDP-Bundestagsfraktion

Frage	Allianz pro Schiene-Antwort
<p>eine materielle Privatisierung in der jetzigen Struktur des DB-Konzerns in seiner Gesamtheit mit integriertem Netz möglich? Welche Voraussetzungen müssen aus Ihrer Sicht erfüllt sein, damit eine materielle Privatisierung möglich ist? Wie bewerten Sie die Varianten einer Privatisierung der Deutsche Bahn AG ohne Netz und mit Netz im Hinblick auf die finanzwirtschaftlichen und ordnungspolitischen Auswirkungen für den Bund?</p>	
<p>7. Wie beurteilen Sie die Infrastrukturfinanzierung eines materiell privatisierten Unternehmens über zinslose Darlehen, Baukostenzuschüsse oder Aufstockung des Eigenkapitals? Sind aus Ihrer Sicht Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen des Bundes mit einem materiell privatisierten DB-Konzern mit integriertem Netz über einen Zeitraum von 10 - 15 Jahren möglich und was wären die Voraussetzungen hierfür? Was passiert, wenn sich herausstellt, dass die jährlichen Zahlungen des Bundes nicht zur Erhaltung des Netzstandards ausreichen?</p>	<p>Siehe Antworten auf die Fragen 3 und 11 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.</p>
<p>8. Wie bewerten sie die Bilanz der Deutsche Bahn AG sowie die Kennzahlen, wie zum Beispiel ROCE, EBIT, Free Cash Flow, und das Verhältnis von Fremd-/Eigenkapital und hat ein Börsengang dieses Unternehmens aus Ihrer Sicht überhaupt eine realistische Chance? Welche Chance auf Akzeptanz am Kapitalmarkt hat ein Unternehmen, dessen Eigenkapitalquote kontinuierlich schrumpft? (1994: 29,6 %; 2001: 20,1 %; 2002: 12,4 %; 2003: 11,4 %)</p>	<p>Die Allianz pro Schiene ist ein Lobbyverband zur Förderung des Schienenverkehrs. Die Bewertung von Unternehmensbilanzen gehört nicht zum Kompetenzschwerpunkt des Verbandes.</p>

Berlin, den 23. März 2004