

Die Förderer wurden vertreten durch: Rolf Amann, ABB Utilities GmbH; Karl Arne Richter (i.V. Sebastian Belz), econex Verkehrsconsult GmbH; Rainer Bohnet RSE GmbH; Corina de Jongh, Railforum Nederland; Wolfgang Ebel, BSR-Bodensanierung und Recycling BmbH; Claus Funk, BWG GmbH & Co. KG; Wilhelm Hülsmann, DEVK; Rainer Kersten, sersa GmbH; Hubert Kummer, DB AG; Rainer Kunze, On Rail GmbH; Hans Leister, Connex Regiobahn GmbH; Norbert G. Liebler, Siemens AG Transportation Systems; Thomas Manthei, Actima AG; Christian Pötzsch, VPS GmbH; Karl-Heinz Rochlitz, Connex Verkehr GmbH; Jürgen Rüth, Actima AG; Frank Schreiner, UDB; Klaus Sporenberg, Häfen und Güterverkehr Köln AG; Peter Witt, Bombardier Transportation GmbH

Weitere Teilnehmer: Thomas Kohl (BMVBW), Norbert Hansen (Vorsitzender ApS), Peter Donhauser (Mitglied des Freundeskreises der ApS), Dirk Flege (Geschäftsführer ApS), Andreas Geißler (Verkehrsreferent ApS), Maximilian v. Beyme (Referent Kommunikation ApS),

Top	Ergebnis	Erledigung
1	<p>Begrüßung</p> <p>Begrüßung der Teilnehmer durch den Sprecher des Förderkreises Peter Witt</p> <p>Begrüßung der Teilnehmer durch Wilhelm Hülsmann, Fördermitglied und Ausrichter der Veranstaltung</p> <p>Peter Witt berichtet über die Tagesordnungspunkte der Mitgliederversammlung und des Vorstandstreffens (u.a. Wahl des neuen Vorstands, und Wahl eines neuen Schatzmeisters. Details dazu im Protokoll der Mitgliederversammlung). Außerdem wird die Wahl eines stellv. Förderkreis-Sprechers beim nächsten Förderertreffen angekündigt.</p>	
2	<p>Impulsreferat Thomas Kohl, (Abteilungsleiter Eisenbahnen, Wasserstraßen im BMVBW) Thema: „Die aktuelle Bahnpolitik des Bundes“</p> <p>Der Beitrag skizziert kurz die zentralen Aktivitäten des Bundes im Bereich Investitionen, Internationale Aktivitäten, ordnungsrechtliche Fragen, sowie Neuordnung Bund/Länder</p> <p>1. <u>Investitionen</u>: Die Koch-Steinbrück Vorschläge zum Subventionsabbau erschweren das finanzielle Engagement des Bundes für die Schiene, weil sie Investitionen in die Schiene als Subvention verstehen. (die Bahn wird dabei als privates Unternehmen definiert, dem Unterstützung zukommt). Im Gegensatz dazu werden Investitionen in das Straßennetz nicht als Subventionen angesehen, weil hier der Träger der Bund ist. Dies zwingt den Bund in Konsequenz zu Einschnitten in seine Investitionsausgaben um rund 1 Mrd Euro (bis 2008). TK befürchtet weitere Einschnitte im nächsten Jahr wg. dem Einspruch der Opposition gegen den Haushalt 2005. So droht laut TK eine „deutliche Absenkung der mittelfristigen Finanzlinie. Die Konsequenz: Der Schwerpunkt bei den Investitionen des Bundes wird auf den Erhalt des Bestandsnetzes gelegt. Die dafür vorgesehenen 2,5 Mrd. Euro sollen in den nächsten Jahren nicht angetastet werden.</p> <p>Weitere Prioritäten: - Projekte mit internationalen Verpflichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stillstandsprojekte (also Projekte, die bei einem Investitionsstopp gleich hohe Kosten ergeben) - Projekte aus der „66er Liste“ (Zeitraum 2004-2009) Dies sind Projekte, die trotz Kürzungen realisiert werden sollen. 	

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>2. <u>Internationale Aktivitäten:</u> Das erste Eisenbahnpaket der EU wird durch die 3. Novelle des AEG in nationales Recht umgesetzt. Eine notwendige Mehrheit im Bundestag ist jedoch nur durch Änderungen der Novelle erreichbar. Die Opposition drängt auf den Vermittlungsausschuss. Ziel dabei ist eine starke Veränderung des geplanten Gesetzes. (Z.B: die Trassenagentur soll zuständig sein für die Vergabe der Trassen und Preise; angesiedelt bei der Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation)</p> <p>Ferner in Arbeit: das 2. Eisenbahnpaket (Es regelt ab 2007 den Langstreckengüterverkehr in Europa. Stichwort: Interoperabilität)</p> <p>Das 3. Eisenbahnpaket ist ebenfalls in Verhandlung. (Hier geht es u.a. um die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs und den europäischen Lokführerschein.)</p> <p>3. <u>Ordnungsrechtliche Fragen in Arbeit:</u> Der Börsengang der Bahn. Das Netz bleibt in der Verantwortung des Bundes</p> <p>4. <u>Neuordnung Bund/Länder:</u> Abbau von Mischfinanzierungen (z.B. beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Sorge von T. Kohl: wenn sich Stoiber und Müntefering auf Eckpunkte geeinigt haben, werden sie schwer zu revidieren sein.</p> <p>Anschließend Diskussion:</p> <p>Hubert Kummer sieht in der Tendenz zur Überregulierung der Schiene einen Wettbewerbsnachteil</p> <p>AW Thomas Kohl: Keine Überregulierung durch AEG. Es setzt lediglich Vorschriften aus Brüssel um. Im internationalen Vergleich ist Deutschland weit vor allen anderen Ländern, was Deregulierung angeht.</p> <p>Norbert Hansen skizziert ein „gefährliches Szenario für die Schiene“: Engere finanzielle Mittel bei einem gleichzeitig erhöhten intermodalen Wettbewerb. Die Realisierung von geplanten 60 Tonnen LKW's würde noch mehr Güter auf die Straße bringen. Transport ist zu billig geworden. Es ist daher die Verantwortung der Politik, solche Fehlentwicklungen zu benennen. Hansen verweist dabei auf die soziale Schieflage bei Bus- und LKW-Fahrern, die schon fast „kriminellen Straftatbestand“ haben. Außerdem verweist Hansen auf die Kerosinsteuer, die kaum auf der Agenda bereits wieder von Stolpe weit weg geschoben wird. Durch eine solche Verkehrspolitik sieht Hansen 30-35.000 Arbeitsplätze dauerhaft gefährdet.</p> <p>AW T. Kohl: „Die Debatte über den 60 t LKW kommt nicht von uns“. Die Kerosinsteuer kann nur EU-weit gelöst werden, um die nationalen Fluggesellschaften nicht zu gefährden. Das Thema „externe Kosten“ ist in jedem Fall auf der Agenda des neuen EU-Kommissars Jacques Barrot.</p> <p>Karl-Heinz Rochlitz verweist auf die Wettbewerbsbenachteiligung des Schienenverkehrs gegenüber der Straße am Beispiel des Regionalverkehrs.</p> <p>AW T.Kohl: Die regionalen Verkehre haben zwar hohe Zuwachsraten, sind aber</p>	

Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>nicht wirtschaftlich zu betreiben, was die hohen Zuschüsse belegen.</p> <p>Rainer Bohnet sorgt sich um die Verzögerung der AEG-Novelle durch den Vermittlungsausschuss. AW T. Kohl: Die Verzögerung beläuft sich auf höchstens 3-4 Wochen.</p> <p>Hubert Kummer plädiert für eine Halbierung der Mehrwertsteuer aus wettbewerbstechnischen Gründen AW T. Kohl: Angesichts der aktuellen Finanzlage des Bundes sind „keine ruckartigen Bewegungen des Ministers zu erwarten“.</p> <p>Peter Witt beklagt die schlechte Auftragslage vieler Unternehmen der Eisenbahnindustrie. Der Bund als Eigentümer der DB AG soll deshalb Druck ausüben, dass diese bereitstehende Mittel ausgibt. AW: T. Kohl bestätigt das „Eigenmittelproblem“ bei der DB AG und verweist in diesem Zusammenhang auf „Altlasten“ wie u.a. Arcor, die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt sowie den Verkauf und Rückkauf von Stinnes. Er betont jedoch, dass der Bund die Investitionsstrategie der DB AG lediglich kritisch hinterfragen kann. Nach Ansicht von T. Kohl kann der Bund dem Unternehmen jedoch keine Vorschriften machen, etwa derart, sein Geld in neue Fahrzeuge zu investieren, weil die alten bald abgelaufen sind.</p>	
3	<p>Thomas Manthei skizziert die Planungen einer England-Reise für Mitglieder der ApS. Der Zweck: ein Austausch mit anderen Bahngesellschaften in England.</p>	
4	<p>Impulsreferat von Dirk Flege und Norbert Hansen über die „beabsichtigte Gründung einer europäischen Allianz pro Schiene.“</p> <p>Bei seiner Einführung äußert Peter Witt Bedenken wg. Der Kosten einer europäischen Allianz pro Schiene.</p> <p>Dirk Flege betont in seinen Ausführungen, dass es viele Wege gibt, um in Brüssel präsent zu sein. Bekräftigt jedoch den Willen, in einem Zeithorizont von max. 5 Jahren dort Flagge zu zeigen.</p> <p>Anschließend Präsentation seiner „Marktanalyse“ zur Verbände-Landschaft in Brüssel: Ergebnis: Immer mehr Verbände sorgen für ein „Stimmenwirrwarr“ der Wirtschaft. Drei Typen von Verbänden werden identifiziert.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lobbyverbände • Fachverbände • Diskussionsforen <p>Fazit: In Brüssel gibt es keinen Verband, der primär Lobby-Arbeit für die Schiene macht. Die meisten Verbände bilden eher eine Schnittmenge aus den drei Teilaspekten ohne eindeutige Schwerpunkte. Wichtig wäre es, den Verkehrsträger zu den Menschen zu bringen, also eine Arbeit über die reinen Industrieinteressen hinaus. Das ganze mit Hilfe einer schlanken, strategischen Allianz für die Schiene.</p>	

Protokoll des Förderertreffens
am 09.12.2004 von 17-19 Uhr in Köln



Top	Ergebnis	Erledigung
	<p>Norbert Hansen ergänzt: Für die Bereiche Kunden, Umweltschutz und Eisenbahnfragen soll es eine Stimme geben, die aus einem Munde kompetent Rede und Antwort stehen kann. In Deutschland wurde dies nach seiner Ansicht erfolgreich umgesetzt. Aber wesentliche Weichenstellungen für Gesamteuropa werden in Zukunft in Brüssel gefällt, deshalb ist es wichtig dort präsent zu sein.</p> <p>Anschließend Diskussion:</p> <p>Hubert Kummer: Lobbyismus ist teuer, keinen Lobbyismus zu betreiben ist noch teurer.</p> <p>Peter Donhauser plädiert dafür, die Idee eines Dachverbandes der Verbände noch einmal zu diskutieren.</p> <p>Thomas Manthei: Der Wettbewerber Automobilindustrie ist in Brüssel stark vertreten. Dem muss man etwas entgegensetzen.</p> <p>Rainer Bohnet fragt, ob eine europäische Allianz überhaupt finanzierbar ist. Nach seiner Ansicht ist es äußerst kostspielig, eine Infrastruktur in Brüssel aufrecht zu erhalten, die ähnlich rasch reagieren kann, wie das nationale Pendant.</p> <p>AW Norbert Hansen: die Aufgabe einer europäischen Allianz wird eine andere sein. Sie wird stärker an inhaltlicher Lobbyarbeit orientiert sein. Die Diskussion darüber ist jedoch noch zu führen, dann wird auch deutlich, welcher Kostenrahmen zu erwarten ist.</p> <p>Peter Witt verweist zum Schluss auf die Bedeutung von Lobbyarbeit hin. Sein Beispiel: das Verkehrsforum und seine Blockade des Aufnahmeantrages der Allianz pro Schiene.</p>	
<p>Berlin, den 14.12.2004</p>		
<p>.....</p> <p>Peter Witt (Versammlungsleiter)</p> <p>.....</p> <p>Maximilian v. Beyme (Protokoll)</p>		