

Die Bahnreform

● Verkehrspolitisches Jahrhundertwerk aufs Gleis gesetzt

Es ist im wahrsten Sinne des Wortes „höchste Eisenbahn“ für diese Entscheidung „Pro Bahn“ — wird die Bahn doch mehr und mehr zu einem Vehikel des 19. Jahrhunderts: Seit 1960 hat die Gesamtverkehrsleistung in der Bundesrepublik um rund 109 Prozent zugenommen; die Bahn jedoch stagniert auf dem Niveau von damals. Und das angesichts enormer Verkehrszunahme, die wir in Zukunft für das zusammenwachsende Deutschland und Europa erwarten. Das kann unmöglich so weitergehen, ja es ist heute unsere staatsbürgerliche Pflicht, die Notbremse für die Staatsbahnen zu ziehen und der AG grünes Licht zu geben.

Die Zustimmung zur Bahnreform ist eine wichtige Entscheidung, die alle Parteigrenzen außer acht läßt und dafür die Probleme an der Wurzel angeht: Entlastung für den Steuerzahler, Zukunft für die Bahn und eine bessere Bahn zum Wohl von Mensch und Umwelt. Die Bahnreform ist eine der wichtigsten Säulen für die Gestaltung eines leistungsfähigen und umweltfreundlichen Gesamtverkehrssystems in Deutschland und auch in Europa. Die Bahnreform wird zu Recht ein verkehrspolitisches Jahrhundertwerk genannt.

(Aus der Rede des Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, anlässlich der 2. und 3. Beratung der Bahnreform am 2. Dezember 1993 im Deutschen Bundestag.)

Überblick

Die Bahnreform ist eine der wichtigsten Säulen für die Gestaltung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems in Deutschland und in Europa und damit eine der verkehrspolitisch vorrangigsten Aufgaben. Mit der Umwandlung der Bahnen in Aktiengesellschaften werden deren Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt entscheidend verbessert. Wie die übrigen Verkehrsträger wird es den Bahnen ermöglicht werden, kunden- und marktorientiert sowie flexibel zu handeln und aus eigener Kraft ihre Marktanteile zu erhöhen und vom Verkehrswachstum zu profitieren. Nur wenn die Schiene gestärkt wird, kann der endgültige Verkehrsinfarkt verhindert werden.

Gleichzeitig wird der Reformprozeß zu einer Entlastung des Bundeshaushalts führen und verhindern, daß der prognostizierte Finanzbedarf für beide Bahnen im Zeitraum bis 2003 auf etwa 570 Mrd. Mark anwächst. Das Reformkonzept sieht Sanierungsmaßnahmen vor, die zu beträchtlichen Einsparungen führen werden. Der Bund sichert damit auch die Voraussetzungen für einen altlastenfreien Neuanfang. Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs wird die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in unserem föderalen System dort angesiedelt, wo sie am bürgerlichsten ausgeübt werden kann: bei den Ländern.

Die Bahnreform ist ein wesentlicher Schritt bei der Privatisierung staatlicher Leistungen. Dieser richtungweisende Erfolg und zentrale Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland wurde nur durch die Beharrlichkeit der CDU-geführten Bundesregierung möglich.

Drohender Verkehrsinfarkt

Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn befinden sich in einer Situation, in der sie ihrer Rolle als bedeutsames Verkehrsmittel nicht mehr nachkommen können. Die Bundesbahn hat in den letzten 40 Jahren kontinuierlich Anteile an den insgesamt wachsenden Verkehrsmärkten eingebüßt. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist ihre Verkehrsleistung nahezu auf dem Niveau von 1960 stehengeblieben. Die veränderten Siedlungsformen seit den 50er Jahren und das zumindest in den alten Bundesländern gut ausgebaute Straßennetz führten zur Ausweitung des Individualverkehrs mit dem Pkw und haben die Eisenbahn im Personenfern- wie -nahverkehr weitgehend ersetzt. Im Personenverkehr ist der Schienenverkehr

der Bundesbahn mit nur noch 6,2 Prozent (1990) zu einem „Nischenprodukt“ geworden.

Die ebenfalls veränderte Industriestruktur, die stärkere Arbeitsteilung der Wirtschaft, die rückläufige Bedeutung der Landwirtschaft und Veränderungen im Konsumverhalten lassen bei dem dichten Netz von Straßen und Wasserstraßen die weitere Substitution der Eisenbahnen auch im Güterverkehr erwarten. Im Güterfernverkehr hat zwar der Schienenverkehr der Bundesbahn seine Verkehrsleistungen absolut in etwa halten können, ist jedoch in Relation zu allen Konkurrenten auf 24,7 Prozent (1990) stark geschrumpft.

Analoge Daten über das Gebiet der neuen Bundesländer liegen noch nicht vor. Bis zur Vereinigung 1990 bewältigte die Reichsbahn im Güterverkehr rund zwei Drittel, im Personenverkehr rund die Hälfte aller Verkehrsleistungen. Die Reichsbahn durchläuft derzeit einen schwierigen Umstrukturierungsprozeß, der auch noch durch ungünstige gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen und durch den großen Nachholbedarf an Unterhaltungsarbeiten und Investitionen belastet wird. Zur Zeit der Planwirtschaft war die Nachfrage nach Güter- und Personenverkehrsleistungen garantiert. Nunmehr muß sich die Schiene dem Wettbewerb (um ein stark geschrumpftes Verkehrsaufkommen) mit dem Straßenverkehr stellen. Die Verkehrsleistungen der Reichsbahn — Personen und Güter — haben sich 1991 im Vergleich zu 1990 etwa halbiert und ein Stabilisierungspunkt ist noch nicht prognostizierbar.

Nur durch entschlossenes Handeln kann gewährleistet werden, daß beide Bahnen an dem hohen Verkehrswachstum teilhaben werden, das aus dem EG-Binnenmarkt, der Einigung Deutschlands und der Öffnung Osteuropas erwartet wird. Diese Entwicklung läßt Deutschland im Herzen Europas zur Verkehrsdrehscheibe und zum Transitland Nummer eins werden. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur muß daher in weiten Bereichen darauf ausgerichtet werden.

Das Wachstum ist nur durch die Vernetzung aller Verkehrsträger zu einem integrierten Beförderungsangebot zu bewältigen. Alle Verkehrsträger müssen dabei ihr spezifisches, qualitativ hochwertiges System in eine solche Transportkette einbringen. Schwächstes Glied in der Transportkette ist bislang die Eisenbahn. Sie hat heute im zukunftssträchtigen grenzüberschreitenden EG-Güterverkehr nur noch einen Marktanteil von 19 Prozent. Vordringlichstes Ziel der Verkehrspolitik der CDU ist es deshalb, die deutschen Eisenbahnen in die Lage zu versetzen, einen überproportionalen Anteil am Verkehrsmarkt zu gewinnen.

Einher geht die Sorge um die Umwelt. Der Verkehr trägt in starkem Maße zur Schadstoffbelastung und damit zu erheblichen ökologischen Veränderungen bei. Zudem ist die Ausweisung neuer Verkehrsflächen, insbesondere im dicht besiedelten Deutschland, nur begrenzt möglich. Andererseits ist eine qualitativ und quantitativ optimierte Verkehrsinfrastruktur wesentliche Voraussetzung für Wohlstand und wirtschaftliches Wachstum. Es wird somit entscheidend darauf ankommen, die Verkehrsentwicklung und dabei die zukünftigen infrastrukturellen Kapazitäten so zu steuern, daß eine lebenswerte Umwelt erhalten bleibt.

Steigendes Defizit entschlossen bekämpft

Obleich die Leistungen der Bundesbahn in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind, hat sich dies im Wirtschaftsergebnis nicht positiv niedergeschlagen. Im Gegenteil, die Verluste sind dramatisch gestiegen. Nur durch die beschlossenen Reformmaßnahmen konnte und kann ein weiterer Anstieg verhindert werden.

Bereits im Jahr 1996 hätten die Bahnen bei den Verkehrserträgen von etwa 24 Mrd. DM Finanzschulden in Höhe von 124 Mrd. DM und müßten dann rund 10 Mrd. DM an Zinsen zahlen.

Der sich insgesamt für den Bund bis zum Jahr 2000 ergebende Finanzbedarf drohte, einen Betrag von 400 Mrd. DM zu übersteigen. Bis zum Jahr 2003 waren sogar rund 570 Mrd. DM prognostiziert. Die Schere zwischen eigenen Erlösen und Aufwendungen hätte sich immer weiter geöffnet. Weder für den Bürger noch für die Unternehmen und deren Mitarbeiter hätte der Schienenverkehr auf dieser Grundlage eine Zukunft.

Der Weg über eine bloße Begrenzung der Finanzmittel, der die Strukturen unberührt ließe, würde im Ergebnis zu einer von niemandem gewollten Leistungseinschränkung führen. Über kurz oder lang hätte das Gesamtsystem der Bahn rigoros — ohne Rücksicht auf ökologische und verkehrliche Verluste — aus Haushaltsgründen zu einer „Schrumpfbahn“ zusammengestrichen werden müssen.

Auch der eingeleitete Personalabbau — von Ende 1989 bis Ende 1993 haben etwa 137.000 Mitarbeiter die beiden Bahnen verlassen — kann die Kostenentwicklung aufgrund von Einkommenssteigerungen alleine nicht ausgleichen.

Insbesondere durch den historisch bedingten Personalüberhang bei der Reichsbahn — bezogen auf die Verkehrsleistung, verfügte sie über etwa dreimal so viel Personal wie die Bundesbahn —, der aber auch durch die

veraltete, personalintensive Unternehmensorganisation bedingt ist, nehmen die Aufwendungen noch kräftig zu. Wegen der weiteren Anpassung der Löhne in Ostdeutschland steigen 1993 die Personalkosten der Reichsbahn trotz des intensiven Stellenabbaus gegenüber 1992 um etwa 1,2 Mrd. DM auf 8,9 Mrd. DM. Selbst für eine entschuldete Bahn innerhalb der bestehenden Strukturen wäre auch bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu befürchten, daß sie sich im Wettbewerb weiterhin nicht behaupten könnte und schon bald wieder Verluste ausweisen müßte. Die Vergangenheit der Bundesbahn hat gezeigt, daß die Bahnen in ihrer derzeitigen Struktur als staatliche Aufgaben erfüllende Behörde die Rolle eines erfolgreichen Wettbewerbers im Verkehrsmarkt nicht erfüllen können.

Die von der CDU eingeleitete Bahnreform wird auch den gesteigerten Anforderungen des EG-Binnenmarktes in besonderer Weise gerecht. Durch die Öffnung des EG-Binnenmarktes entfallen kurz- bis mittelfristig jegliche Wettbewerbsbeschränkungen (Konzessionierung, Kabotageverbot, Tarifzwänge). Dies wird den Preiswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verstärken. Ohne eine grundlegende Sanierung würde es für die deutsche Eisenbahn keinerlei Hoffnung auf eine Stabilisierung geben. Es bedarf einer neuen Struktur für das Unternehmen, durch die es am Markt wachsen und aus eigener Kraft eine nachhaltige Verbesserung des Betriebsergebnisses erwirtschaften und so eine wesentliche Entlastung des Bundeshaushalts bewirken kann. Dies wird um so eher erreicht werden, je konsequenter durch die Strukturreform die heutigen Sondervermögen in kaufmännisch geführte Unternehmen umgewandelt werden, die in der Lage sind, eigenverantwortlich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt, der schon von den privaten Wettbewerbern gestaltet wird, zu bestehen. Nur in einem nach handelsrechtlichen Grundsätzen bewerteten und kaufmännisch geführten Unternehmen in Form von Aktiengesellschaften werden die unternehmerischen Potentiale am besten erschlossen.

Entschlossene Umstrukturierung der deutschen Bahnen

Ausgehend von dem Ziel der Gesamtverkehrskonzeption der CDU, „Mobilität umweltgerecht zu sichern“, ist die Organisations- und Strukturreform der beiden deutschen Bahnen und ihre Zusammenführung in einer Aktiengesellschaft eine der wichtigsten Säulen für die Gestaltung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Gesamtverkehrssystems in

Deutschland und für Europa. Die am 15. Juli 1992 vom Kabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplanung wird durch diese Reform sinnvoll ergänzt.

Durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft wird sichergestellt, daß die Bahn flexibel und marktnah agieren und dadurch ihre Position im Wettbewerb verbessern kann. Zudem wird die durch die Eisenbahn dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung langfristig zurückgeführt und in tragbaren Grenzen gehalten. Für den Zehnjahreszeitraum 1994 bis 2003 wird mit Einsparungen von 140 Mrd. DM gerechnet, da die Reform folgende umfassende finanzielle Sanierungsmaßnahmen durch den Bund beinhaltet:

- Entschuldung von Bundes- und Reichsbahn
- Bilanzbereinigung
- Übernahme der Mehrbelastung bei Personal und Material der Reichsbahn aufgrund des technologischen Rückstandes zur Bundesbahn
- Übernahme der ökologischen Altlasten und Finanzierung des investiven Nachholbedarfs bei der Reichsbahn
- Finanzierung von Neu- und Ersatzinvestitionen des Fahrweges.

All diese Maßnahmen verbessern die Kostenstruktur der Bahn um fast 250 Mrd. DM. Sie wird damit um rund 30 Prozent der Kosten entlastet.

So wird sichergestellt, daß die privatwirtschaftlich organisierte Bahn positiv starten kann und ihre Systemstärken gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zum Tragen kommen können.

Mit der neuen Unternehmensform der Aktiengesellschaft wird zugleich erreicht, daß die Eisenbahnen von dem ihnen bisher gesetzlich obliegenden öffentlichen Auftrag befreit werden, der künftig allein von den jeweiligen Gebietskörperschaften wahrzunehmen ist.

Die Bahnreform erfordert ein umfangreiches Regelwerk, welches eine Grundgesetzänderung und ein Artikelgesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens enthält. Letzteres ist ein Paket aus fünf neuformulierten Gesetzen und rund 130 Gesetzes- und Verordnungsänderungen.

- Kern des Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes ist die Änderung des Artikels 87 GG. Damit wird erstmals die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben im Eisenbahnbereich sichergestellt. Nicht die Bahn AG, sondern die öffentlichen Hände tragen in Zukunft die Verantwortung für Verkehrsleistungen, die nicht aus unternehmerischen,

sondern aus gesamtwirtschaftlichen Beweggründen durchgeführt werden sollen.

● Im Schienenwegeausbaugesetz kommt zum Ausdruck, daß der Bund seine staatliche Verantwortung für das Schienennetz behalten wird. Damit wird sichergestellt, daß strukturschwache Gebiete nicht vernachlässigt werden. Der Bau und Ausbau der Schiene erfolgt wie beim Fernstraßenbau nach einem vom Parlament zu beschließenden Bedarfsplan. Hierdurch wird die immer wieder kritisierte unterschiedliche Behandlung der Verkehrswege Straße und Schiene beseitigt. Das Eigentum an den Schienenwegen wird auf das Eisenbahnunternehmen des Bundes (DBAG) übertragen, die Fahrweg AG verbleibt jedoch im Bundeseigentum.

● Im Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen werden die Sondervermögen Bundesbahn und Reichsbahn zu einem einheitlichen Bundeseisenbahnvermögen zusammengefaßt. Anschließend wird die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus dem unternehmerischen Bereich des Bundeseisenbahnvermögens gegründet, dem dann nur noch der Verwaltungsbereich bleibt. Dieser besteht aus dem Bundeseisenbahnamt, einer neuen Bundesoberbehörde und dem Rest-Bundeseisenbahnvermögen.

Die nicht durch eigene Einnahmen gedeckten Aufwendungen des Bundeseisenbahnvermögens werden aus dem Bundeshaushalt getragen. Ferner werden aus dem Bundeshaushalt die Zins- und Tilgungsleistungen für die bis Ende 1993 entstandenen Schulden der Bahnen in Höhe von etwa 70 Mrd. DM getragen. Es ist beabsichtigt, die Schulden in etwa 30 Jahren zu tilgen.

● Im Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes werden die Aufgaben des Bundeseisenbahnamtes konkretisiert. Es ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die DBAG und ausgegliederte Gesellschaften sowie für Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Ihm obliegen insbesondere die Aufgaben der Planfeststellung für die Schienenwege, der Ausübung der Bahnaufsicht sowie der Erteilung von Genehmigungen.

● In einem Gesetz über die Gründung einer Deutschen Bahn AG wird vor allem die Umwandlung von Bundesbahn und Reichsbahn in eine AG und die Überleitung der Mitarbeiter geregelt. Hier ist es gelungen, Regelungen zu finden, die einerseits die Interessen aller Mitarbeiter der bisherigen Bahnen wahren, andererseits aber auch die zukünftige DBAG von Belastungen freistellt, die ihr andernfalls aus dem öffentlichen Dienstrecht erwachsen könnten und zu Nachteilen gegenüber Wettbewerbern führen würden. Während Angestellte und Arbeiter unmittelbar Arbeitnehmer der DBAG

werden, bleiben die Beamten beim Bundeseisenbahnvermögen und werden der DBAG zugewiesen.

Das Gesetz enthält weiterhin die Verpflichtung, die Bereiche „Personenfernverkehr“, „Personennahverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ innerhalb von drei bis fünf Jahren nach ihrer Eintragung im Handelsregister auszugliedern und sie als Aktiengesellschaften unter der Holding DBAG weiterzuführen sowie in einem weiteren Schritt die Holding durch Gesetz aufzulösen. Bis zu dieser letzten Stufe der Trennung von Fahrweg und Transport jedenfalls wird sich der Staat noch über das Wettbewerbsrecht — durch die Kartellbehörden — um eine faire Gleichbehandlung aller Schienentransportunternehmen bei der Fahrwegnutzung kümmern müssen.

● Dafür ist auch das neue Allgemeine Eisenbahngesetz wichtig, das im Rahmen der Strukturreform das Eisenbahnwesen rechtlich insgesamt neu ordnet. Es enthält u.a. Vorschriften über Betriebsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen und das grundsätzliche Recht von Bahnunternehmen auf diskriminierungsfreie Benutzung der Schienenwege anderer Unternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Die vorgesehene Öffnung des Schienennetzes für Dritte — auch für ausländische Bahnen — führt jedoch zu keinen Nachteilen für deutsche Unternehmen, da das Nutzungsrecht an die Bedingung gegenseitiger diskriminierungsfreier Nutzung der jeweiligen Netze geknüpft ist.

Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Bis zuletzt drohte die Verabschiedung der Bahnreform an der Frage der Regionalisierung des SPNV zu scheitern. Diese Zuordnung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf die Länder ab 1996, bei denen schon heute die Verantwortung für den sonstigen ÖPNV auf Schiene und Straße liegt, entwickelte sich zu einem Finanzpoker einiger Bundesländer. Dissens bestand in der Frage, in welcher Form und Höhe ein voller, dynamisierter, zweckgebundener, im Grundgesetz abgesicherter und nicht dem Finanzausgleich unterliegender Kostenausgleich erfolgen sollte. Während sich die Länder hinsichtlich der Ausgestaltung gesprächsbereit zeigten, konnte zunächst über die Höhe der für den SPNV notwendigen Mittel keine Einigung erzielt werden. Die Länder unterstrichen, daß zusätzlich zu den vom Bund für die Fortführung des heutigen Nahverkehrsangebots der Bahn

angebotenen Mitteln weiterer Finanzbedarf für die aus ihrer Sicht notwendige Ausgestaltung und den notwendigen Ausbau des Nahverkehrs besteht.

Dem Angebot des Bundes, die bisherigen Leistungen für den SPNV der deutschen Bahnen von 7,7 Mrd. DM für die nächsten vier Jahre festzuschreiben, standen Forderungen der Länder in Höhe von 14 Mrd. DM entgegen. Der Durchbruch bei den Verhandlungen erfolgte am 1. Dezember 1993, als Bundeskanzler Helmut Kohl mit den Länderministerpräsidenten die Übereinkunft traf, daß die Länder für 1996 15,1 Mrd. DM erhalten sollen, wovon 6,28 Mrd. DM aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) stammen, welches nicht, wie ursprünglich geplant, in seinem Volumen um 3 Mrd. DM gekürzt wird. Die restlichen Mittel stammen aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer. 1997 werden zwar die GVFG-Mittel auf 3,28 Mrd. DM gesenkt, doch erhöht sich der Mineralölsteueranteil der Länder auf 12 Mrd. DM, so daß der Gesamtbetrag auf 15,3 Mrd. DM steigt.

Bis zum Jahr 2000 steigen die Mittel für die Regionalisierung des Nahverkehrs auf 17,3 Mrd. DM. Für die Folgejahre wurde vereinbart, unter Berücksichtigung des dann bestehenden Nahverkehrsangebotes und seiner Entwicklungsnotwendigkeit eine Revision der zu transferierenden Mittel vorzunehmen. Diese Einigung wird durch eine Änderung des Artikels 106 a des Grundgesetzes abgesichert. Zudem wird in einem gesonderten Finanzierungsgesetz festgelegt, daß die den Ländern zustehenden Mittel aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer gezahlt werden.

Künftig kann der Personennahverkehr endlich aus einer Hand und vor Ort organisiert werden. Hierdurch eröffnen sich in vielen Fällen Möglichkeiten, das Angebot der Eisenbahn in der Fläche qualitativ zu verbessern, wirtschaftlicher zu gestalten und so auf Dauer zu erhalten, da z.B. eine bessere Fahrplanabstimmung zwischen Bahn und Bus erfolgen kann. Künftig wird in der Region eigenverantwortlich darüber entschieden, welche Verkehrsbedienung bei welchem Verkehrsunternehmen für welche Preise „bestellt“ wird. Besteller können Länder, Kommunen, Zweckverbände von Gebietskörperschaften, aber in Einzelfällen auch der Bund sein.

Die regionale Nachfrage kann in verschiedener Weise durch den Einkauf von Leistungen gedeckt werden, durch bestimmte Fahrplantrassen, einzelne Strecken wie auch regionale Netze. Letzteres kann auch bedeuten, daß die DBAG Teile ihres Netzes regionalen Betreibern übereignet. Eine solche Übernahme kann insbesondere immer dann zweckmäßig sein, wenn Strecken wegen mangelnder Nachfrage stillzulegen wären, kommunal- bzw. regionalpolitische Verantwortungsträger diese Strecken aber aufrechterhalten wollen, um aus ihrer Verantwortung den ÖPNV in der Region auf diese Weise auszu-

gestalten. Die regionalen Besteller verhandeln also entweder — für den Einkauf von Betriebsleistungen — mit der Transport AG oder, wenn sie selbst Züge betreiben wollen, mit der Fahrweg AG.

Perspektive

Mit der Strukturreform der Bundeseisenbahnen hat die Bundesregierung ein Jahrhundert-Vorhaben in Gang gesetzt, zumal die Reform mit der Neugestaltung der gesamten Verkehrsmarktordnung verbunden ist.

Mit dem Start des Privatunternehmens Bahn am 1. Januar 1994 begann für die Eisenbahner eine Revolution, die alle Gewerkschafter und Manager mittragen. Endlich wird nun Kreativität und Leistung belohnt, gibt es wie in jedem Wirtschaftsunternehmen Anreize für die Arbeit und entfallen die Hemmnisse der Behörde. Die Ausrichtung des Unternehmens Eisenbahn auf Gewinnerzielung ist für den Erfolg unabdingbar.

Mit diesem verkehrspolitischen Meilenstein ist jetzt der Hauptvorstand der Bundesbahn und Reichsbahn gefordert, die Bahn in ein kundenorientiertes Wirtschaftsunternehmen zu überführen. Der Vorstand benötigt ein schlüssiges Unternehmenskonzept, das dem künftigen Wettbewerb auf der Schiene genügt, da der potentielle in- und ausländische Wettbewerber auf der Schiene aufmerksam die Öffnung des deutschen Schienennetzes verfolgt. Der Erfolg der Bahnreform als Kernstück der Verkehrspolitik der CDU muß jetzt von einem leistungsorientierten Unternehmen mit einem professionellen Management umgesetzt werden.

Und weil die Schienen als eigenständige Unternehmensapparate arbeiten, ist der Weg frei, daß auch andere Unternehmen mit ihren eigenen Zügen auf dem Schienennetz Verbindungen anbieten können. Konkurrenz belebt das Geschäft. Auch hier werden sich die Vorteile grundsätzlich marktwirtschaftlicher Lösungen gegenüber staatlichem Dirigismus erweisen.

Es liegt im volkswirtschaftlichen Interesse, daß die Bahn künftig in einen echten Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern eintritt. Dazu gehört allerdings die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger — national wie international. Deshalb ist die Bahnstrukturreform nur eine der Vorbedingungen für die Ausgestaltung eines neuen Verkehrsmarktes. Wenn also beispielsweise die DBAG zur Refinanzierung der Fahrweginvestitionen des Bundes durch Rückzahlung der Darlehen verpflichtet wird, ist die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren ebenso recht und billig. Das Gesamtsystem der verkehrsbezogenen Steuern und

Abgaben muß nach Meinung der CDU konsequent so gestaltet werden, daß die Benutzer der Bahn wie der Straße Preise zu entrichten haben, die der Belastung der jeweiligen Infrastruktur und den übrigen Betriebskosten adäquat sind. Das gilt für die anderen Verkehrsträger ebenso.

Gewinner der Bahnreform wird der Kunde und damit jeder Bürger sein, um den sich die DBAG dann wirklich bemühen muß, sowohl was den Komfort, die Häufigkeit der Zugverbindungen, als auch was den Preis angeht. Die Bahn kann künftig ihre Systemvorteile stärker nutzen und so attraktiv werden, daß sie eine wirkliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug darstellt. Auch der Personennahverkehr kann bürgernäher organisiert werden.

Zudem wird die Umgestaltung in eine AG in den kommenden zehn Jahren erhöhte Erträge von rund 18 Mrd. DM sowie einen verringerten Finanzbedarf von etwa 140 Mrd. DM erbringen. Was der Finanzminister spart, bleibt dem Bürger als Steuer erspart.

Die CDU will die Bahn — und deswegen hat sie mit der Reform die Probleme an der Wurzel gepackt: Es gibt Entlastungen für Bundeskasse und Steuerzahler, es gibt eine Zukunft für die Arbeitsplätze beim Unternehmen Bahn, und es gibt eine bessere Bahn zum Wohl von Menschen und Umwelt.

10 Pluspunkte der Bahnreform

- Die Reform ist Voraussetzung dafür, daß die Bahn ihre Anteile am Verkehrsmarkt erhöhen und vom prognostizierten Wachstum des Verkehrsaufkommens profitieren kann. Der Verkehrsinfarkt kann dadurch verhindert werden.
- Der Bundeshaushalt wird in den nächsten zehn Jahren um etwa 140 Mrd. DM entlastet, da die Sanierungsmaßnahmen zu beträchtlichen Einsparungen führen und die Erträge der Bahn steigen.
- Die Umweltbelastung durch den Verkehr kann durch den Neu- und Ausbau der Schienenwege verringert werden.
- Da sich ohne Reform die Schere zwischen Erlösen und Aufwendungen immer weiter geöffnet hätte, wären — aus Haushaltsgründen — rigorose Streckenstilllegungen unausweichlich geworden.
- Mit der Privatisierung der Bahn wird die Effizienz bei Planung, Bau und Betrieb erhöht sowie privates Kapital zur Entlastung der öffentlichen Haushalte mobilisiert.
- Als kaufmännisch geführtes Unternehmen wird die Bahn in die Lage versetzt, erfolgreich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt zu bestehen und ihre Systemstärken gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zum Tragen zu bringen.
- Die Gründung selbständiger Aktiengesellschaften für Güter- und Personenverkehr sowie Fahrweg, die unabhängig voneinander am Markt agieren, zwingt am besten zu unternehmerischem Verhalten.
- Der Personennahverkehr wird künftig bürgernäher vor Ort organisiert, wodurch das Angebot verbessert und auf Dauer erhalten werden kann.
- Der zukunftssträchtige grenzüberschreitende europäische Schienenfernverkehr erfordert differenzierte Produkt- und Marktstrategien der beteiligten Bahnen, die nur durch kunden- und marktorientierte Eisenbahnunternehmen verwirklicht werden können.
- Die Arbeitsplätze beim Unternehmen Bahn werden durch die Reform gesichert und die Motivation der Mitarbeiter wird durch leistungsgerechte Bezahlung erhöht.