

Diplomfeier des Otto-Suhr-Instituts am 11. Februar 2005

Festrede von **Hartmut Mehdorn**, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Meine Damen und Herren,
liebe Absolventinnen und Absolventen,

Sie alle haben nun dieses Studium abgeschlossen. Diesen Abschluss feiern wir heute und ich möchte Ihnen zu dem erfolgreichen Abschluss Ihrer universitären Ausbildung gratulieren. Für die meisten von Ihnen wird die wissenschaftliche Karriere mit dem heutigen Tag beendet sein. Für einige beginnt diese Karriere erst richtig. Auf jeden Fall ist dieser Tag heute eine Wegscheide für Sie.

Zugespißt formuliert trennt der heutige Tag für Sie die Politikwissenschaft von der praktischen Politik. In diesem Zusammenhang wird oft in der öffentlichen Diskussion behauptet, dass längst multinationale Konzerne stärker die Politik bestimmen würden als dies umgekehrt der Fall ist. Ich möchte Ihnen dagegen zeigen, wie stark Politik in die Wirtschaft eingreift. Gleichzeitig frage ich, ob hier nicht eine Übersteuerung stattfindet?

Ein Blick in meinen Terminkalender des vergangenen Jahres macht sehr schnell deutlich, wie stark die Verflechtung zwischen Bahn und Politik ist. Ich habe allein auf Bundesebene 90 Termine gehabt – vom Bundeskanzler über Minister bis zu Staatssekretären, von den Vorsitzenden der Bundestagsfraktionen und der relevanten Ausschüsse bis hin zu einzelnen Sprechern. Darüber hinaus habe ich an elf Sitzungen von Ausschüssen des Bundestages teilgenommen.

Auch mit den politischen Spitzen der Bundesländer habe ich intensiven Kontakt gepflegt. Insgesamt verzeichnet mein Kalender 55 Termine. Das reicht von den Ministerpräsidenten über die Verkehrsminister bis hin zu Parlamentariergruppen. An den zwei Verkehrsministerkonferenzen des vergangenen Jahres habe ich ebenfalls teilgenommen.

Diese enge Verflechtung ist nicht typisch für das Management großer deutscher Unternehmen. Es ist bahnspezifisch. Dafür gibt es viele Gründe: eine Reihe historischer Gründe, eine Reihe politischer Gründe, aber auch ganz praktische. Schließlich zählen die Länder zu unseren größten Kunden im Nahverkehr und der Bund ist für die Verkehrsinfrastruktur zuständig. Allein daraus ergeben sich viele Berührungspunkte. Ich möchte Ihnen im Folgenden an zwei Beispielen zeigen, wie politische Entscheidungen die Verkehrspolitik in Deutschland und in Europa beeinflussen.

Vor kurzem war ich in Köln. Dort habe ich mit dem Chef der französischen Bahn, meinem Freund Louis Gallois, ein Abkommen unterzeichnet, wonach die Güterzüge zwischen Frankreich und Deutschland künftig ohne Stopps die Grenzen passieren können. Das spart zwei Stunden und erhebliche Kosten, macht also den Güterverkehr auf der Schiene wettbewerbsfähiger gegenüber dem Lkw.

Das war im Prinzip ein erfreulicher Anlass. Es ist aber gleichzeitig bezeichnend, dass wir erst 60 Jahre nach Kriegsende etwas erreicht haben, was auf den Straßen seit Jahren bzw. Jahrzehnten üblich ist. Die Bahnen wurden im europäischen Einigungsprozess schlicht vergessen. Während im Straßenverkehr die Regeln vereinheitlicht wurden und ein Lkw in Europa nur einmal zugelassen werden muss, gilt dies bei weitem nicht so für die Loks und für die Schiene allgemein.

Bislang mussten wir an den Grenzen nicht nur Zollformalitäten klären, sondern die Loks wechseln und das Personal. Das ist so, als wenn jeder Lkw erst einmal die Zugmaschine wechseln müsste. Eisenbahnen in Europa das waren nationale Angelegenheiten – mit allen nationalen Eigenheiten. Das sind unterschiedliche Stromsysteme, andere Leit- und Sicherungstechniken, andere Vorschriften mit vielen, vielen Besonderheiten. In manchen Ländern müssen Lokomotiven Rückspiegel haben – wofür auch immer, schließlich gibt es keinen der auffahren kann oder der auf dem gleichen Gleis zum Überholen ansetzen würde. In anderen Ländern müssen Holzkeile mitgeführt werden, um die Loks auf offener Strecke sichern zu können. Das sind nur die plastischen Beispiele. Sehr viel komplizierter und aufwändiger wird es im technischen Bereich. Das alles führt dazu, dass wir viele Jahre brauchen, um die Zulassungen von Loks in anderen Ländern zu erreichen. Wir brauchen Zeit und müssen erhebliche Kosten einplanen.

Das ist die Realität jenseits dessen, was wir immer hören, wie sehr ein einheitliches Europa gewünscht und gefordert wird. Wir haben von IBM und der Humboldt-Universität in Berlin untersuchen lassen, wie weit die proklamierte Marktöffnung im Schienenverkehr voran geschritten ist. In nur sechs von 17 untersuchten europäischen Ländern ist die Marktöffnung tatsächlich erfolgt. In sieben Ländern verläuft die Marktöffnung schleppend und in weiteren vier kann von einer Liberalisierung höchstens in Ansätzen gesprochen werden.

Die Folgen sind klar: Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn leidet. Während in Deutschland etwa jede sechste Tonne Fracht auf der Schiene transportiert wird, ist es im Austausch mit Frankreich nur etwa jede sechzehnte. Von den 280 Millionen Tonnen, die wir jährlich bewegen, sind gerade einmal acht Millionen im Austausch mit Frankreich. Deshalb ist die Vereinbarung mit Gallois so bedeutsam.

Hier kommen wir nur langsam voran, aber es geht voran. Im Jahr 2007 werden wir EU-weit die Marktöffnung im Schienengüterverkehr erleben. Aber Sie können sicher sein: Bis dahin wird in den bürokratischen Hinterstübchen noch viel Hirnschmalz dafür verwendet, wie mit gespitzten Bleistiften neue Grenzzäune errichtet werden können.

Jeder unterschreibt Ihnen die Forderung so vieler Sonntagsreden, dass mehr Verkehr auf der Schiene fahren soll. Das ist schnell und flott formuliert. Als Unternehmenslenker sage ich Ihnen, dass es richtig ist, Ziele zu haben. Allerdings muss ich mich dann auch auf den Weg machen, sonst werde ich diese Ziele nicht erreichen.

Dazu bringe ich Ihnen ein weiteres Beispiel. Dabei bleibe ich beim Güterverkehr. Die Einführung der Maut ist ein richtiger und wichtiger Schritt. Es ist prinzipiell richtig, die Kosten für den Erhalt

der Infrastruktur den Nutzern anzulasten. Von der Maut in dieser Höhe erwarten wir allerdings keine Verlagerungseffekte zugunsten der Straße.

Dazu müsste die Maut doppelt so hoch sein, um die von der Politik gewünschten Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Das sind die Erfahrungen, die wir im Gespräch mit unseren Kunden gewonnen haben. Im Übrigen: Eine Maut auf der Schiene gibt es schon seit langem. Dort heißt sie Trassengebühr. Unser Schienengüterverkehr muss etwa 20 Prozent seiner Kosten dafür aufwenden. In punkto Nutzerfinanzierung sind Straße und Schiene noch nicht auf dem gleichen Niveau. Allerdings stimmt mittlerweile die Richtung der Politik.

Es gibt aber auch findige Transporteure, die die Maut ganz clever kompensieren. Die bauen sich einen 900-Liter-Tank in ihren Lkw und tanken künftig in Polen oder den Niederlanden. Das Bundesaufsichtsamt für den Güterverkehr hat festgestellt: Neun von zehn Unternehmen, die grenzüberschreitende Verkehre fahren, nutzen den Preisvorteil des billigen Tankens im Ausland. Das erklärt, warum der Mineralölverbrauch in Deutschland sinkt, aber in Holland oder Österreich steigt. Wachstumsbranche Tanktourismus.

Wir können und wollen als Eisenbahn kein Tanktourist werden. Wir können nur eines tun: uns immer weiter verbessern und gleichzeitig gleiche Chancen fordern. Es ist doch auch nicht einsichtig, warum Binnenschiff und Luftverkehr keine Steuern auf Energie bezahlen – die Deutsche Bahn aber sehr wohl. Und wer keine Energiesteuern zahlt, zahlt auch keine Ökosteuern. Das ökologisch günstigste Verkehrsmittel zahlt somit Ökosteuern, die ökologisch ungünstigeren Wettbewerber Binnenschiff und Flugzeug zahlen keine Energiesteuer. Das war nicht im Sinne des Erfinders der Ökosteuern. Dies verschafft uns im Wettbewerb einen Nachteil von 380 Millionen Euro im Jahr.

Wir haben dem Bundesumweltminister jetzt einen Vorschlag gemacht, wie man mit dem Problem umgehen könnte. Die Bundesrepublik hat sich im Rahmen von internationalen Verträgen dazu verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen zu senken. Dabei kommt dem Verkehr eine Schlüsselfunktion zu. Nach unseren eigenen Plänen werden wir bis 2020 unsere Emissionen um rund 15 Prozent senken. Das könnten aber auch 25 Prozent sein. Dafür müssten wir aber verstärkt in umweltfreundliche Techniken investieren. Diese Investitionen sind betriebswirtschaftlich nicht darstellbar. Deshalb ist unser Vorschlag: Rauf mit dem Umweltschutz, wenn gleichzeitig die Energiesteuern runter gehen. Eine entsprechende Selbstverpflichtung der Bahn könnte Modellcharakter haben. Ich bin auf die Reaktion gespannt.

Das waren jetzt nur ein paar Schlaglichter. Ich könnte noch reden über Infrastrukturinvestitionen, die drastisch gesenkt wurden, über Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften beim Lkw-Verkehr, ich könnte sprechen über Fahrgastrechte, über Kerosinsteuern oder Mehrwertsteuersätze.

Sie sehen: Die praktische Politik hat sehr wohl Gestaltungskraft. Allerdings ist es nicht immer segensreich. Wenn Sie künftig, in der Politik, der Politikberatung, in Verbänden, Parteien, Institutionen oder in der Administration tätig sind, dann bitte ich Sie darum, diese Folgen immer im Blick zu haben. Als Betroffene stehen wir immer für den Informationsaustausch zur Verfügung. Ich kann Sie nur ermuntern, dieses Angebot intensiv zu nutzen – im beiderseitigen Interesse.

Rede von Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG;
Anlass Diplom-Abschlussfeier des Otto-Suhr-Instituts
am 11. Februar 2005, Berlin

Es gilt das gesprochene Wort.

Kontakt: Deutsche Bahn AG, Kommunikation, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin,
Tel.: 030 297-61131, Fax: 030 297-61919, E-Mail: Medienbetreuung@bahn.de