

BERNHARD IVO

BEZIRKSLEITER DER GEWERKSCHAFT DER EISENBAHNER DEUTSCHLANDS · GdED

An die  
Mitglieder des Verkehrsausschusses  
des Landtages Nordrhein-Westfalen  
Landtag

40190 Düsseldorf

Essen, den 07.02.1995 (Iv/Ag)

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersende ich Ihnen, auch im Namen meines Kölner Kollegen  
Karl-Heinz Zimmermann, ein Thesenpapier der GdED zur Regionalisierung.

Dieses Thesenpapier ist notwendig geworden, weil der Staatssekretär im  
Ministerium für Finanzen Rheinland-Pfalz, Thilo Sarrazin, bundesweit polemisch  
gegen das Unternehmen DB agiert. Wir möchten Sie bitten bei Ihren weiteren  
Beratungen unsere Positionen mit zu bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

W. | w

(Bernhard IVO)



# *Thesen zur Regionalisierung*

*Staatssekretär Dr. Thilo Sarrazin*

*Ministerium der Finanzen Rheinland-Pfalz*

*"Bedenkt man, daß die Gesamtkosten der Lufthansa pro geflogenen Personenkilometer lediglich bei etwa 30 Pf liegen und daß so mancher Charterflieger den Urlauber durchaus profitabel für weniger als 10 Pf pro Kilometer durch die Welt befördert, dann können wir etwas überspitzt aber zutreffend durchaus sagen, daß nur das Privatflugzeug oder der Rolls Royce eine teurere Fortbewegungsart darstellen als der typische Nahverkehrszug in der Fläche, nur sind leider Zahlungsfähigkeit und -bereitschaft des SPNV-Benutzers deutlich geringer.*

*Dies alles war - mit Verlaub - solange nicht die Sorge der Länder, als Bund und Bundesbahn die Betriebs- und Kostenlast für derlei finanz- und verkehrspolitischen Unfug zu tragen hatten.*

*Ab dem 1. Januar 1996 ist aber alles anders - und zwar viel tiefgehender anders, als es vielen Hauptbeteiligten deutlich klar ist."*



*Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands  
in Nordrhein-Westfalen*

*Der Staatssekretär im Finanzministerium des Landes Rheinland-Pfalz, Dr. Thilo Sarrazin, zieht zur Zeit durch die Lande, um an vielen Stellen seinen "Beitrag" zum überall diskutierten Thema "Regionalisierung des Nahverkehrs" zu liefern. Er nutzt diese Gelegenheit, um - wie schon früher als für die Bundesbahn im Bundesfinanzministerium zuständiger Haushaltsreferent - scharfe Attacken gegen die alte wie die neue DB zu führen und die Länder vor ihren "Machenschaften" zu warnen.*

*Dabei gibt sich S. -zugegebenerweise rhetorisch äußerst geschickt- als scheinbar tiefer Sachkenner und versteht es, seine oft polemischen Ausführungen mit vermeintlicher Wissenschaftlichkeit zu verbrämen, so daß er überall -selbst von Führungskräften der DB AG- Zustimmung, bei Landes- und Kommunalpolitikern sogar begeisterten Beifall erhält. Das Gefährliche an den diffamierenden Äußerungen von S. ist, daß über die Bahn nur schwer zu beseitigende Vorurteile aufgebaut werden - und damit die Atmosphäre für künftige Verhandlungen und Kooperationen systematisch vergiftet wird. Dabei hat S. offensichtlich keine Bedenken, seinen Verpflichtungen zur Wahrung der Vertraulichkeit über dienstliche Angelegenheiten, die für ihn auch nach seiner Entbindung als Haushaltsreferent bestehen, nicht nachzukommen.*

*Was sind nun die wesentlichen Aussagen der derzeitigen Vorträge des Herrn S.?*



Zunächst geht S. auf die rückläufigen Entwicklungen beim ÖPNV und besonders beim SPNV der Bahn ein. Nach der Darstellung der Finanzierungsregelungen des Regionalisierungsgesetzes beschreibt S. die für ihn klare Interessenlage der DB und die demgegenüber notwendige Interessenlage der Länder:

➤ Im Zuge der Prüfungsklausel nach § 6 Abs. 1 des RegG wird die DB alles versuchen, daß sie wegen steigender Kosten ab 1998 für gleiche Leistungen einen noch höheren Abgeltungsbetrag erhält, um auf diese Weise einen möglichst hohen Teil der nach § 5 zugesagten Mittel an sich zu binden.

➤ Die Länder aber sollten nachhaltig anstreben,

- auf die DB AG dahingehend Druck auszuüben, daß ein unveränderter Umfang von Verkehrsleistungen mit einem niedrigen Defizit realisiert wird,

- ggf. auf die Bedienung einer Flächenstrecke zu verzichten und die Zuschußleistung effektiver auf die Verbesserung einer Ballungsraumstrecke umzuleiten,

- kostensenkende und attraktivitätssteigernde Maßnahmen auf einer bisher vernachlässigten Strecke zu verlangen mit der Folge, daß dort bei gleichem Defizit mehr Verkehrsleistung stattfindet,

- präzise Streckenuntersuchungen zu initiieren, die belegen, daß die Bahn dort bisher mit überhöhtem Defizit kalkuliert hat.

*Einen breiten Raum widmet S. der Kostenrechnung der DB, wobei er wiederum auf seine Erfahrungen als Haushaltsreferent beim BGM zurückgreift. Er bemängelt Methodik und Rechnungsergebnisse und kommt zu dem Schluß, daß sowohl in der Vergangenheit, als auch in den Jahren bis 1997, das SPNV-Defizit in Höhe von 7,9 Mrd DM/Jahr weit überhöht ausgewiesen sei und damit ungerechtfertigte Zuschußleistungen "errechnet" worden seien.*

*An der bisherigen Rechnungsmethode kritisiert S., daß "nicht Einzelkosten einer bestimmten Infrastruktur, einer bestimmten Strecke oder einer bestimmten Aktivität erfaßt werden, sondern vielmehr die unterschiedlichen Kostenarten DB-weit zusammengefaßt und dann zur Ermittlung von Einzelkosten pauschaliert nach Streckenkilometern, Zugkilometern usw umgelegt werden." Dadurch würden*

*➤ "Kosten der Infrastruktur und des Betriebes, die durch bestimmte, besonders aufwendige Aktivitäten veranlaßt sind, auch auf weniger aufwendige Aktivitäten mit umgelegt, wodurch z. B. der Nahverkehr und der Güterverkehr den Fernverkehr und insbesondere den Hochgeschwindigkeitsverkehr subventionierten",*

*➤ "Kosten von besonders intensiv genutzten Teilen der Infrastruktur nach Parametern wie Streckenlänge usw. auch auf weniger intensiv genutzte Teile umgelegt, wodurch das gesamte Nebennetz das Kernnetz subventioniert."*

*In ähnlicher Weise kritisiert S. auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DB bei großen Investitionsvorhaben, weil sie "regelmäßig auf der Basis eines teils unvollständigen, teils falschen Kostenbildes stattfanden und -finden, wodurch z. B. der Hochgeschwindigkeitsverkehr wie der gesamte Fernverkehr tendenziell reich gerechnet werden, weil durch ihn veranlaßte Kosten nicht sachgerecht zugeordnet werden."*

*Die Ausführungen S. zur Kostenrechnungsmethodik gipfeln in der Unterstellung, daß "die Bahn möglicherweise an zu viel Transparenz gar nicht interessiert sei, denn dann würde es den Bestellern möglich,*

- > 1. die gleiche Menge an SPNV-Leistungen für wesentlich weniger Geld zu bestellen und/oder*
- > 2. nur noch die verkehrspolitisch lohnenden und kostenmäßig vertretbaren Leistungen zu bestellen und so im Angebot der Bahn zu sortieren, sowie*
- > 3. überall dort Dritte mit der Leistungserstellung zu betrauen, wo diese ein günstigeres Angebot abgeben."*

*Nach den Ausführungen zur Kostenrechnungsproblematik beschäftigt sich Sarrazin mit der Verhandlungstaktik. Die Taktik der DB sieht er darin,*

- "den Ländern das vorhandene SPNV-Angebot mit Beginn der Regionalisierung als Paket anzubieten,*

- einen differenzierten Einblick der Besteller in Kosten- und Leistungsstrukturen möglichst zu verhindern,
- das Befahren der Nahverkehrsstrassen durch Dritte (durch überhöhte Trassenpreise) möglichst zu verhindern,
- sich jede Leistungsverbesserung zusätzlich - über die 7,9 Mrd DM hinaus - bezahlen zu lassen.

Die Länder als Besteller dagegen müssen nach Meinung S. das Interesse haben

- zwischen attraktiven und unattraktiven Angeboten gezielt zu differenzieren und ggf. Zuschußmittel umzulenken,
- durch andere Betreiber auf den Bahntrassen Konkurrenz herzustellen,
- den Zahlungsumfang für die bestellten Leistungen an die von der Bahn für diese Leistungen tatsächlich heranzuführen, um so Mittel
- für eine Verbesserung des ÖPNV außerhalb der DB freizumachen."

Dabei empfiehlt S. den Ländern eine ganz harte Verhandlungstaktik, notfalls bis zur Abbestellung von Leistung, nach dem Motto:

**"Die Bahn wird schon einlenken".**

Im letzten Teil seiner Ausführungen geht S. auf die zukünftige Rolle des ÖPNV und des SPNV als Rückgrat des ÖPNV ein unter der Berücksichtigung eines nicht zurückdrängbaren Pkw-Bestandes und der inzwischen vorhandenen zerfließenden Sied-

lungsstrukturen. Darauf baut er seine Zukunftssicht auf, wobei er dem Bus künftig eine beachtliche Bedeutung zumißt.

Für den SPNV in der Fläche sieht S. nicht allzu rosig. Er gibt zu, daß beim ÖPNV in den nächsten Jahren erheblicher Investitionsbedarf besteht.

Schließlich beschäftigt sich S. noch mit dem Organisationsrahmen und den Finanzierungsmodalitäten, die notwendig sind, damit die Länder und Kommunen ihre künftigen Aufgaben als Träger des ÖPNV zielgerichtet, bedarfsgerecht, wirtschaftlich und sparsam in regionaler Verantwortung wahrnehmen können.

---

Was ist nun zu den Ausführungen von Dr. Sarrazin zu sagen?

So überzeugend sie auch manchem (selbst bei der DB AG !) erscheinen mögen, muß man sich kritisch damit auseinandersetzen.

Insbesondere sollte man nicht unrichtig dargestellte Eingangsvoraussetzungen, unzulässige Vergleiche und unbewiesene Behauptungen widerspruchslös hinnehmen, wenn sie auch noch so geschickt verpackt sind.

> 1. Dr. Sarrazin stellt zum Beginn seiner Gedankenführung den relativen Bedeutungsverlust des ÖPNV und die steigenden Defizite, vor allem beim SPNV, dar. Er benennt Kosten pro Personenkilometer, wobei er sogar vor dem völlig abwegigen Vergleich mit dem Flugzeug (Wer fliegt schon im Nahverkehr?) nicht zurückscheut.

*Unterschwellig plädiert er auf Eigenverschulden des ÖPNV, wobei er die verkehrspolitischen Versäumnisse verschweigt. Die verkehrspolitische Vernachlässigung vor allem des SPNV in der Fläche (keine ausreichenden Investitionen) zugunsten einer beispiellosen Bevorzugung der Straße hat zum Attraktivitätsverlust, damit zu gewaltigen Einnahmerückgängen und steigenden Defiziten geführt. Dort wo investiert wurde, z.B. bei der S-Bahn, hat es - wie S. selbst feststellt - Wachstum gegeben.*

*> 2. Nicht nur bei den Investitionen, sondern auch bei den finanziellen Abgeltungsleistungen des Bundes für den SPNV hat man der DB "den Hals bis zur Bewußtlosigkeit" abgeschnürt, und das gleich in 2-facher Hinsicht:*

*➤ "Durch Plafondierung der Bundesleistungen von 1982 an (auf die Dr. Sarrazin offensichtlich sehr stolz ist) mußten alle Kostensteigerungen selbst aufgefangen werden. Daß der ICE-Verkehr drei Jahre später aufgenommen werden konnte, ist mit ein "Verdienst" von Sarrazin.*

*➤ "Der Bund ist seinen Verpflichtungen zur Abgeltung nach 1191 EG-VO nur unzureichend nachgekommen, die Bundesbahn blieb in jedem Jahr auf ca. 900 Mio DM ungedeckter Kosten im SPNV "sitzen", was ja im Laufe der Jahre entscheidend zum "Schuldenberg" beigetragen hat.*

*> 3. In Anbetracht der unter 1. und 2. dargelegten Fakten zu behaupten, die DB hätte im SPNV eigentlich -wegen unkorrekter Rechenmethoden- zuviel Zuschüsse im SPNV erhalten, zeigt, daß Dr. Sarrazin an einer sachlichen Diskussion gar nicht interessiert ist, sondern nur an blanker Polemik.*

*Seine Ausführungen zur Kostenrechnungsmethodik der DB erwecken bei Außenstehenden den Eindruck tiefster Kenntnisse.*



*Dieser Eindruck ist zu relativieren.*

➤ *Die Kostenrechnung Ballungsverkehr als Abrechnungsunterlage für die Zuschüsse nach § 1191 EG-VO ist in der Tat keine Linien- oder Streckenrechnung, sondern eine Raumrechnung. Die Einlassungen von S., der Bund habe sich als Eigentümer mit der Forderung nach einer anderen Rechnungsmethode nicht durchsetzen können, klingt wenig glaubwürdig, da die Bundesbahn in jeder Hinsicht nach der Pfeife der Politik tanzen mußte. Wenn der Bund es ernsthaft gewollt habe, hätte sich die DB kaum einer solchen Forderung entziehen können.*

➤ *S. unterstellt der Bahn, mit ihrer Kostenmethodik Kostenanteile, die dem Fernverkehr, insbesondere Hochgeschwindigkeitsverkehr zuzurechnen wären, seit Jahren wesentlich auf den SPNV zu transferieren und sich damit höhere Zuschüsse "erschlichen" hat, als es dem tatsächlichen Defizit entspricht. Danach wäre eigentlich der Tatbestand nach § 264 des Strafgesetzbuches (Subventionsbetrug) gegeben. Es ist zwar richtig, daß die Kosten -zumindest bei der Ballungsverkehrsrechnung- u. a. über Durchschnittskostensätze ermittelt werden, allerdings sind das in der Regel nicht Durchschnittssätze "über alles", sondern für den Ballungsverkehr spezifisch gebildete Durchschnittssätze, die dann in den einzelnen Ballungsräumen mit den speziellen Leistungswerten verknüpft werden.*

Bei der Bildung dieser Durchschnittssätze, die in der Zentrale vorgenommen wird, tritt natürlich die Problematik der "Schlüsselung" auf; die in einer Verbundproduktion, wie sie bei der Bahn nun einmal besteht, in der alten Rechnungsmethodik unvermeidlich war. Welchen Schlüssel man auch wählt, er ist immer irgendwo angreifbar.

Daher muß man den Schlüssel wählen, der die größtmögliche Gerechtigkeit bei der Aufteilung der Kosten gewährleistet, ohne aber damit eine 100%ige Genauigkeit erreichen zu können. Insoweit können zwar geringe Transfereffekte entstehen, sie erreichen aber bei weitem nicht die Größenordnungen, von denen S. spricht. Im übrigen können Transfereffekte auch durchaus in der umgekehrten Richtung vorhanden sein.

S. nennt in einem Atemzug mit der Wirtschaftsergebnisrechnung auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für größere Investitionsvorhaben und bemängelt hier ebenfalls, daß sie regelmäßig auf der Basis eines teils unvollständigen, teils falschen Kostenbildes stattfanden und damit den Fernverkehr tendenziell reich gerechnet hätten.

Abgesehen davon, daß diese Behauptung durch nichts bewiesen ist, übersieht S., daß bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Planungsfälle mit dem Weiterführungsfall verglichen werden, so daß sich die Wirkung unrichtiger Kostensätze, so sie denn unrichtig wären, weitgehend eliminieren, weil sie in beiden Fällen zum Ansatz kommen.

Insgesamt muß zum Thema Rechnungswesen der Bahn darauf hingewiesen werden, daß sich immer wieder Prüfungsinstanzen

(z. B. Treuhand, Bundesrechnungshof, Hauptprüfungsamt) auf unser Rechnungswerk gestürzt haben, und nach anfänglich großer Aufregung ist es dann bei näherem Hinsehen meist ziemlich still geworden, weil man keine ungerechtfertigten Aspekte ausfindig machen konnte.

---

*Insoweit kann es nicht hingenommen werden, wenn S. versucht, die Bahn in aller Öffentlichkeit der Roßtäuschung zu bezichtigen.*

*Unbestritten ist, daß die DB AG künftig eine linienbezogene Erfolgsrechnung und Kalkulationsmethode braucht, um noch feinfühlicher steuern und künftig linienbezogene Preisangebote machen zu können. Daran wird zur Zeit gearbeitet. Daß die DB AG nur pauschale Angebote machen will, ist eine reine Behauptung von Sarrazin. Allerdings muß man sich sehr wohl überlegen, inwieweit man gewachsene SPNV-Netze durch ein überzogenes Liniendenken eliminieren will. Insbesondere dort, wo man - wie in Rhein-Ruhr - Jahrzehnte an einem vertakteten, verknüpften Gesamtsystem gearbeitet und damit den Integralen Taktfahrplan schon weitgehend erreicht hat.*

*> 4. Die Drohung von S., Leistungen mit zu hohem Zuschußbedarf bei der DB AG notfalls auch abzubestellen, klingt merkwürdig.*

*In der Vergangenheit haben Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker zu Recht um die Aufrechterhaltung vieler Strecken gestritten. Es wäre schon mehr als pharisäerhaft, wenn sie jetzt*

- mit vom Bund ausreichend zur Verfügung gestellten Mitteln - ihre damalige Haltung verändern würden.

Die GdED würde sie dann sehr deutlich an ihre frühere Position erinnern.

Die Klagen des selbsternannten Anwaltes der Länder - Sarrazin - über zu hohe Defizite und eines angeblich überzogenen Zuschußbedarfs und seine Empfehlung, Leistungen notfalls abzubestellen, sollten die Politiker wegen ihrer eigenen Glaubwürdigkeit nicht mit Applaus bedenken, sondern sachbezogen nachprüfen und dann entscheiden.

Um übrigens noch einmal das Thema Kostenrechnungen aufzugreifen: Im Zusammenhang mit Voruntersuchungen zu Maßnahmen nach § 44 Bundesbahngesetz hat es sehr wohl auch kostenmäßige Streckenuntersuchungen gegeben, und zwar mit Hilfe der sogenannten Streckenrechnung A (Selbstkosten) oder D (Wegfallrechnung).

Diese Rechnungen brachten recht gut abgesicherte, betriebswirtschaftliche Aussagen als wesentliche Entscheidungshilfe.

Die Bundesbahn hatte also durchaus ein den damaligen Bedürfnissen angepaßtes Rechnungswesen, das natürlich die heutigen Notwendigkeiten nicht mehr erfüllt.

> 5. Die zweite Drohung von S. bezieht sich auf die verstärkte Heranziehung von Konkurrenten, um SPNV-Leistungen der DB AG gegebenenfalls zu substituieren.

---

Die DB AG wird sich solcher Konkurrenz stellen !

*Sie wird allerdings sehr genau darauf achten, daß*

- den Konkurrenten weder Know-how, noch Ressourcen der DB AG kostenlos zur Verfügung gestellt werden,*
- an die Konkurrenten die gleichen Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Qualität der Leistung gestellt werden, wie man sie von der DB AG erwartet,*
- die Kalkulationspreise auch "echt" sind und nicht durch sachfremde Einflüsse (z. B. aus Querverbundwirkungen) verfälscht werden.*

*Im Rhein-Ruhr-Raum haben wir vor einem  
"echten" Kostenvergleich keine Angst:*

*Untersuchungen zeigen, daß der Kostenanstieg bei der Ballungsraumrechnung der Bahn in den letzten 15 Jahren sehr moderat vorangeschritten ist, weil fast alle durchschlagenden Rationalisierungsmöglichkeiten ausgeschöpft wurden.*

*Ob dies bei den 20 kommunalen Verkehrsunternehmen auf engstem Raum in der Rhein-Ruhr-Region der Fall ist, können wir nicht beurteilen.*

*Wenn der SPNV der DB AG allerdings gegen den Bus konkurrieren soll, steht er auf verlorenem Posten, da der Bus - wie der übrige Straßenverkehr - den Vorteil hat, seine Wegekosten nicht oder nur zum geringen Anteil tragen zu müssen, wofür ja eine entsprechende Verkehrspolitik gesorgt hat.*

*Inwieweit der Einsatz von Bussen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und der Straßenverhältnisse sinnvoll ist, wird sich zeigen.*

*Daß Herrn S. die Trassenpreise zu hoch sind, ist verständlich, aber hier zeigt sich auch die Kostenträchtigkeit des Fahrwegs und wie die Verkehrspolitik über die Fahrwegpolitik das Geschehen beeinflußt. Mit dem Verfahren, das auch wissenschaftlich begleitet wurde, beschreitet die DB AG völliges Neuland (Hier sind sicher auch noch Verhandlungsmargen möglich).*

*> 6. Sarrazin provoziert die DB AG, offensichtlich um Konfrontationshaltungen bei ihr und den Ländern hervorzurufen.*

*Warum er das macht, ist nicht ersichtlich, aber die Gründe sind in einer grundsätzlichen Negativhaltung gegenüber der Bahn zu suchen, die bei S. seit Jahren bekannt ist.*

*Wir hoffen, daß sich die DB AG davon nicht beirren lassen wird*

*- und hoffentlich auch nicht ihre zukünftigen Verhandlungspartner, die Länder und/oder die Gemeinden bzw. ihre Zweckverbände. Die schwierigen Aufgaben der Zukunftsgestaltung des ÖPNV und darin des SPNV können nur durch ein vernünftiges Miteinander, aber nicht durch Konfrontation gelöst werden.*

---

*Es ist nun zu überlegen, welche Abwehrmaßnahmen gegen die Aktivitäten S. zu ergreifen sind.*

*Im Zentralbereich ZKE wird festgestellt, daß "sich Dr. Sarrazin als profunder Kenner der Materie zeigt und die Situation genau seziert". Als Gegenreaktion wird empfohlen, "die DB AG solle interessante Busanknüpfungen in eigener Regie betreiben".*

*Außerdem wird bessere Kostentransparenz und kostengünstigere Leistungserstellung gefordert.*

***Das ist ja nun sehr dürftig.***

*Neben unseren vorstehend genannten Positionen muß die DB AG die Fahrgäste und die Bevölkerung mobilisieren. Jetzt ist geschickte und andauernde Öffentlichkeitsarbeit notwendig.*

***Abbestellung wird verhindert, wenn unsere Leistungen "stimmen"!***

*Dafür sind Kalkulationsverfahren erforderlich, um linienbezogene Preisangebote erarbeiten und in den Wettbewerb eintreten zu können.*

---

*Verantwortlich i.S.d.P.*

***GdED-Bezirksleitungen Essen und Köln***

*Schützenbahn 11 - 13, 45127 Essen*

*Tel: (0201) 22 29 08 u. 23 67 43 Fax: (0201) 23 64 31*

*Postfach 10 15 29, 50455 Köln*

*Tel: (0221) 12 30 25 / 26 Fax: (0221) 13 72 17*