

„Das wird ein großer Wurf“

Der neue Verkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) über den bevorstehenden Umbau des Bahnkonzerns und die künftige Finanzierung der Verkehrswege aus Gebühren

SPIEGEL: Herr Minister, Chaos bei der Bahn, drohender Verkehrskollaps auf der Straße – warum lachen Sie immer so viel?

Bodewig: Rheinländer wie ich lachen gern. Aber schließen Sie nicht von rheinischer Gelassenheit auf einen Mangel an entschiedenem Handeln.

SPIEGEL: In den Wahlkampf 1998 zogen Sie mit dem Slogan „Hier kommt Kurt“. Wann fangen Sie mit der Wende in der Verkehrspolitik an, die die Koalition damals versprochen hat?

Bodewig: Mit Verlaub, ich bin erst vier Monate als Minister im Amt und halte nichts von Schnellschüssen. Schon gar nicht im

Fall von so großen Reformvorhaben, für die wir jetzt die Weichen stellen.

SPIEGEL: Wir hören.

Bodewig: Wir müssen das enorm ansteigende Verkehrsaufkommen bewältigen. Die Straßen sind an vielen Stellen schon heute dicht, auf bestimmten Achsen reiht sich rechts ein Lkw an den anderen. Auf der Schiene dagegen haben wir auf allen Strecken noch deutlich Kapazitäten frei. Darum streben wir an, den Güterverkehr auf der Schiene bis 2015 zu verdoppeln.

SPIEGEL: Und was heißt das konkret?

Bodewig: Mit der Lkw-Gebühr steigen wir 2003 ein in die Nutzerfinanzierung von

Straßen und Schienen künftig obendrauf? Da wird Hans Eichel aber jubeln.

Bodewig: Moment, kein Missverständnis: Natürlich wird der Staat weiter in die Infrastruktur investieren. Das ist zwingend für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts. Aber angesichts des rasanten Verkehrszuwachses kann ich mich nicht darauf verlassen, dass alle drei bis vier Jahre wieder ein Geldgeschenk wie die UMTS-Milliarden vom Himmel fällt. Deshalb streben wir den Systemwechsel an.

SPIEGEL: Da wollen Sie nach der Bundestagswahl 2002 sicher auch die Pkw-Fahrer zur Kasse bitten.

Bodewig: Ich will jene an den Reparaturkosten beteiligen, die unsere Infrastruktur stark abnutzen. Die Autobahnen gehen durch die Druckbelastung der Lkw kaputt – das ist nachweisbar. Gucken Sie sich doch nur die rechte Spur auf den Autobahnen an. Die Lastkraftwagen bringen einen bis zu 60 000-mal so hohen Druck auf die Straßen wie ein Pkw. Wir stecken mehr als ein Drittel der Rekordsomme, die wir 2001 für Bundesfernstraßen ausgeben – 3,6 Milliarden Mark –, in die Reparatur von Straßen.

SPIEGEL: Wetten, dass der Bundesfinanzminister schon bald eine Straßenbenutzungsgebühr für Pkw als sinnvoll und konsequent anpreisen wird, wenn sie seinen Haushalt entlastet?

Bodewig: Das steht nicht zur Debatte. Unsere Priorität lautet, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

SPIEGEL: Aber sicher nicht mit der Deutschen Bahn AG. Die verprellt ihre Kunden reihenweise.

Bodewig: Sich um Kundenzufriedenheit zu kümmern ist Sache des Unternehmens Bahn AG, da will ich mich nicht einmischen. Deshalb nur dieser Hinweis: Als Verkehrsminister beobachte ich mit Sorge, dass die jetzige Struktur des Systems Schiene nicht zukunftsfähig ist.

SPIEGEL: Dann lösen Sie das faktische Monopol der Deutschen Bahn AG doch endlich auf.

Bodewig: Die Deutsche Bahn hat über 90 Prozent Marktanteil. Was wir wollen, ist mehr und vor allem funktionierender Wettbewerb. Deshalb stellt sich beim System Schiene die Frage der Trennung von Netz und Betrieb. Wir müssen noch viele Details klären. Nur geht es jetzt nicht mehr um das Ob, sondern lediglich noch um das Wie. Bis alles endgültig umgesetzt ist, schätze ich, werden vier bis fünf Jahre vergehen. Schneller wird's nicht gehen.

SPIEGEL: Wollen Sie das Netz wieder verstaatlichen?

Bodewig: Nein, davon mögen manche Leute träumen, mein Plan ist es nicht. Ich will eine eigenständige Netz AG im Bundesbesitz, die sich am Ende vornehmlich durch



Minister Bodewig (am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe): „Rheinländer wie ich lachen gern“



Bahnzentrale in Berlin
„Um die Kundenzufriedenheit kümmern“

Verkehrswegen. Aus diesen Einnahmen finanzieren wir ein Anti-Stau-Programm für Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen. Wir wollen eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft gründen, die dieses Programm umsetzt. Mit dieser Gesellschaft ermöglichen wir langfristig einen strukturellen Systemwechsel. Nicht mehr der Steuerzahler allein bezahlt künftig das Verkehrsnetz, sondern auch jene, die überproportional Kosten verursachen. Verkehrsinvestitionen werden damit unabhängiger von der jeweiligen Haushaltslage.

SPIEGEL: Der Staat zieht sich aus der Finanzierung des Verkehrswesens zurück, und wir Verkehrsteilnehmer zahlen die

die Einnahmen aus den Transportpreisen finanziert.

SPIEGEL: Bahnchef Hartmut Mehdorn hat sich dagegen mit Händen und Füßen gewehrt ...

Bodewig: ... was sein gutes Recht ist.

SPIEGEL: Mehdorn hat das, was Sie vorhaben, immer wieder eine „Zerschlagung der Bahn“ genannt.

Bodewig: Ich habe meine Vorstellungen mit Herrn Mehdorn besprochen und sehe keinen Widerstand aus der DB AG. Im Übrigen gibt es eine klare Arbeitsteilung: Herr Mehdorn ist Vorstandschef der Bahn AG und muss das Unternehmen sanieren. Das ist sein Job, und den macht er gut. Ich bin der Verkehrsminister und habe die verkehrspolitischen Entscheidungen zu treffen. Die Bahn AG ist nur ein Teil des Systems Schiene.

SPIEGEL: Dürfen wir uns jetzt auf britische Verhältnisse im Bahnverkehr einstellen? Nach der Privatisierung des Schienennetzes geht es dort zu wie in der Dritten Welt.

Bodewig: Unsinn. In Großbritannien ist die Privatisierung der Bahn gründlich schief gegangen, weil die konservative Regierung das Vorhaben als ideologische Heilsbotschaft betrachtet und als Schnellschuss organisiert hat. Die hohlen Versprechen der Privatunternehmen sind nicht eingehalten worden. Ich mache keine John-Major-Entscheidung, sondern eine Bodewig-Entscheidung: mit genauer Prüfung aller Auswirkungen.

SPIEGEL: Und das heißt?

Bodewig: Schon heute erarbeitet und kontrolliert eine staatliche Behörde, das Ei-



DB-Aufseher Frenz
Mehr Auslastung

senbahn-Bundesamt (EBA), die technischen Sicherheitsnormen und entwickelt sie permanent weiter. Das EBA soll künftig auch den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz streng überwachen. Das Kabinett wird den Gesetzentwurf in Kürze verabschieden.

SPIEGEL: Wenn Sie das Schienennetz aus dem Bahnkonzern herauslösen, verschwinden die Milliarden-Löcher aus Mehdorns Bilanz – und wandern zu Ihnen.

Bodewig: Wir müssten so oder so zahlen. Deshalb hat die Sanierung der Bahn AG oberste Priorität. Erst vor kurzem hat die Bundesregierung der Bahn AG mehr als 26 Milliarden Mark für Investitionen in den nächsten drei Jahren zugesagt.

SPIEGEL: Könnte der Konzern Bahn ohne den Klotz Netz AG nicht auch viel schneller an die Börse gebracht werden?

Bodewig: Möglich, aber auch diese Debatte steht derzeit nicht an.

SPIEGEL: Die Bahn wird beim Wettbewerb massiv Marktanteile verlieren. Wie viele Bahnmitarbeiter müssen um ihren Job fürchten?

Bodewig: Nehmen Sie das Beispiel Telekommunikation: Wettbewerb kann Marktanteile einzelner Unternehmen schmälern, aber für die Branche insgesamt mehr Kunden, mehr Auslastung und mehr Wirtschaftlichkeit bringen. Wettbewerb im System Schiene eröffnet die Chance für mehr Beschäftigung im Eisenbahnwesen.

SPIEGEL: Wenn die Bahn sich auf Fernstrecken und S-Bahnen konzentriert, werden viele Schaffner auf den Regionalstrecken überflüssig.

Bodewig: Wir müssen diesen Prozess gemeinsam mit den Beschäftigten führen. Das tun wir. Im Übrigen: Lokführer sind in einigen Regionen heute schon knapp.

SPIEGEL: Warum ist die Bahnreform von 1994 gescheitert?

Bodewig: Ich glaube, dass die Bahnreform nur halbherzig durchgeführt wurde. Die Reform wurde zwar im Bundestag beschlossen, aber die finanzielle Unterfütterung dann nicht dauerhaft gewährleistet.

SPIEGEL: Glauben Sie, dass Sie die Oppositionsparteien bei Ihren Plänen einbinden können?

Bodewig: Ich hoffe, dass dieses Projekt von einem ganz breiten gesellschaftli-



Aufsichtsrat Vogel, Bahnchef Mehdorn (2000)
„Der macht seinen Job gut“

chen Konsens auch im Bundestag getragen wird. Der parteipolitisch sinnvolle Streit findet, wenn es nach mir geht, nur über die Ausgestaltung in Einzelfragen statt.

SPIEGEL: Ihr Konzept klingt einschneidender als der Antrag zur Bahnpolitik, den Ihr grüner Koalitionspartner am Wochenende auf dem Parteitag in Stuttgart auf seiner Agenda hatte. Wie kommt es zu diesem überraschenden Überholmanöver?

Bodewig: Die SPD hat schon 1993 vorgeschlagen, Netz und Betrieb zu trennen. Das können Sie gern nachlesen.

SPIEGEL: Ganz bestimmt, in staubigen Akten im Archiv der Friedrich-Ebert-Stiftung. In der Praxis war die SPD am längsten dagegen.

Bodewig: Ich kann nur sagen: Das wird ein großer Wurf werden. Wir werden Zug um Zug die Verkehrsinfrastruktur reformieren.

INTERVIEW: PETRA BORNHÖFT,
ULRICH DEUPMANN,
FRANK HORNIG



Verladen von Lkw-Containern auf die Bahn (in Köln): „Die Autobahnen gehen durch die Lkw kaputt“