

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Europaausschuss

23. Sitzung

am Mittwoch, dem 10. Oktober, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Rolf Fischer (SPD)

Hermann Benker (SPD)

Gisela Böhrk (SPD)

Astrid Höfs (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Claus Ehlers (CDU)

Uwe Greve (CDU)

Peter Lehnert (CDU)

Manfred Ritzek (CDU)

Joachim Behm (FDP)

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vorsitzender

in Vertretung von Dr. Gabriele Kötschau

Fehlende Abgeordnete

Peter Lehnert (CDU)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörung Öffentliche Daseinsvorsorge – Orientierung zwischen Gemeinwohl und Wettbewerb	
1. Energiewirtschaft	4
Dr. Eberhard Hoffmann-Berling, Vertriebsleiter der Schleswig AG	4
Dr. Michael Glahn, Geschäftsbereichsleiter Stromverbund der Hamburgischen Elektrizitäts-Werke AG	8
Jan-Christian Erps, Geschäftsführendes Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages; Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände	10
2. Kreditwirtschaft	24
Jan-Christian Erps, Geschäftsführendes Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages; Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände	24
Dr. Dietrich Rümker, Vorstandsvorsitzender der Landesbank Schleswig-Holstein Girozentrale	24
Dr. Peter Hübner, Abteilungsleiter im Bundesverband Deutscher Banken, Berlin	31
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	49
Holger Michelmann, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Landesgruppe Nord	49
Norbert Rohde, Präsident des Verbandes Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe e. V.	51
Reiner Latsch, Konzernbeauftragter der Deutschen Bahn AG	53
2. Verschiedenes	67

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Ehlers, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Anhörung

Daseinsvorsorge – Orientierung zwischen Gemeinwohl und Wettbewerb

1. Energiewirtschaft

Stellv. Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie zur Anhörung des Europaausschusses herzlich begrüßen und willkommen heißen. Für die Anhörung haben wir uns das Thema „Öffentliche Daseinsvorsorge – Orientierung zwischen Gemeinwohl und Wettbewerb“ ausgesucht. Dazu begrüße ich hier vorn am Tisch neben mir Herrn Dr. Eberhard Hoffmann-Berling und Herrn Dr. Michael Glahn. Herr Jan-Christian Erps wird sicher auch gleich kommen.

Wir werden uns heute im Rahmen einer Informations- und Diskussionsveranstaltung mit Vertretern der Energiewirtschaft, der Kreditwirtschaft und des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Thema Daseinsvorsorge beschäftigen. Die Anhörung soll Wege aufzeigen, wie das Prinzip der Daseinsvorsorge mit den Regeln des Wettbewerbs zu vereinbaren ist. Meine sehr verehrten Herren, hierzu haben wir Ihnen schon mit der Einladung Fragen übersandt, die die Beratung und Diskussion erleichtern sollen.

Es geht bei dem Thema um berechnete Belange unserer Bürger, aber auch um Interessenlagen unserer Verbraucher allgemein. Die EU setzt einen immer größeren Ordnungsrahmen durch die Gemeinschaftsvorschriften, die unser tägliches Leben nicht nur begleiten, sondern sich auch massiv in ihm auswirken. Ich vertrete im Rahmen der Subsidiarität den Standpunkt: Alles was wir selbst erledigen können, sollen wir auch selbst tun und die Aufgabe nicht auf Brüssel übertragen. Es handelt sich um ein abendfüllendes Thema. Genug der Vorrede. Zunächst hat Herr Dr. Eberhard Hoffmann-Berling als Vertriebsleiter der Schleswig AG das Wort.

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling, Vertriebsleiter der Schleswig AG: Vielen Dank. Meine Damen und Herren! Es gefällt uns ausgesprochen gut, dass wir als Schleswig - die wir Schleswig-Holstein flächendeckend mit Energie, Strom und Gas, versorgen - zu diesem Thema hier Stellung nehmen dürfen.

Sie wissen, dass seit April 1998 der Energiemarkt in der Bundesrepublik Deutschland geöffnet ist. Und wir Deutsche sind immer zweihundertprozentig, wir haben ihn gleich komplett, das heißt für alle Kunden, geöffnet. Das ist einmalig in der Welt. Ich kenne kein anderes Land, das den Markt so schlagartig geöffnet hat, die anderen haben das sukzessiv getan. Daraus sind natürlich auch viele Probleme entstanden.

So sind die EVU ins Kreuzfeuer der Kritik geraten, weil sie nicht darauf vorbereitet waren, so schnell auf einen liberalisierten Markt umzuschwenken und sie auch die Technik dafür nicht hatten. Bis heute gibt es kein richtiges Abrechnungssystem, dass die vielen Gesetze – wie die Ökosteuern, das EEG, das Gesetz zur Kraft-Wärme-Kopplung, die Konzessionsabgabe usw. – berücksichtigt. Eins ist auch noch wichtig vorweg zu sagen: Die schnelle Umstellung auf einen liberalisierten Markt hat auch der Kunde noch nicht mit allen Auswirkungen begriffen. Nach wie vor ist ihm nicht klar, dass man jetzt zwischen der reinen Energie, also dem Strom, Gas oder dem Heizöl, und dem Transport, sprich dem Netz, trennen muss. So ist zukünftig – gerade auch unter dem Begriff der Daseinsvorsorge – eine klare Trennung zwischen der reinen Energie, dem Strom und Gas, und dem Transport, dem Netz, zu machen, weil die Netze nach wie vor ein Monopol darstellen. Es macht keinen Sinn – das war auch nicht gewollt –, parallele Netze aufzubauen. Das ist also getrennt zu betrachten.

Es zeichnen sich in der Diskussion über die Daseinsvorsorge zwei Strömungen ab, die seit der Liberalisierung insbesondere für die Schleswig von großer Bedeutung sind. Zum einen ist festzustellen, die Kleinverbraucher sind für den Wettbewerb relativ unattraktiv. Nüchtern betrachtet ist der Aufwand für Ein- und Zweiraumwohnungen gewaltig. Der Wettbewerb honoriert das in der Regel mit höheren Energiepreisen. Zum anderen ist festzustellen, das flache Land wird immer stärker benachteiligt. Zu beiden Punkten will ich kurz Stellung nehmen.

Zunächst zum ersten Punkt, zum Kleinverbraucher: Dass der Kleinverbraucher durchs Sieb fällt, war schon bei der Erstellung des Energiewirtschaftsgesetzes klar. Das Problem wird so gelöst, dass die Preisaufsicht, eine Regulierungsbehörde, nach wie vor besteht, damit der Kleinverbraucher geschützt wird. Das klingt im ersten Moment sehr hehr, passt aber überhaupt nicht in eine ansonsten komplett offene Wettbewerbslandschaft. Was ist passiert? – Gerade die Energieversorgungsunternehmen werden gezwungen, bei den Kleinverbrauchern die Kosten niedrig zu halten. Das entgangene Geld müssen sie sich aber natürlich bei den größeren Abnehmern wiederholen. Das hat zur Folge, dass sie bei den größeren Abnehmern dem Wettbewerb nicht standhalten können. Das führt zu dem Teufelskreis, dass größere Wettbewerber abwandern, damit die Kostendeckung für kleinere Verbraucher fehlt und hier die Preise stetig steigen. Das zeigt sich auch in jüngster Zeit. Das geht so weit, dass einige Energieversorgungsunternehmen mit größeren Kunden Sonderverträge abschließen, die nicht mehr der Preis-

aufsicht unterliegen, und die Preisaufsicht letztlich nur noch für Kleinverbraucher da ist und entsprechend hohe Kosten verursacht. Das ist Fakt und es ist sicher nicht leicht, dieser Entwicklung entgegenzutreten. Es handelt sich hierbei um ein Problem, das im Zusammenhang mit jeder Wettbewerbssituationen auf einem liberalisierten Markt auftritt: Der Kleinverbraucher oder Kleinabnehmer – wie man das immer so schön formuliert – hat das Nachsehen.

Als Zweites habe ich angesprochen, dass dadurch das flache Land benachteiligt wird. Das betrifft in erster Linie die Netze, den Transport. Gerade im liberalisierten Markt wird immer deutlicher, dass die Kosten für den Transport in einem schwächer strukturierten Land wie Schleswig-Holstein höher als in Ballungsgebieten sind. Es wird allgemein mehr oder weniger akzeptiert, dass zum Beispiel der Transport auf eine Insel – ich denke beispielsweise an das Öl – teurer ist. Das wird akzeptiert und derjenige der da wohnt oder hinzieht, wird das auch in Kauf nehmen. Aber in Deutschland gibt es auf der Energieebene eine Besonderheit, die diesen Tatbestand verschärft - das ist wieder eine Eigenheit in der Bundesrepublik -, es gibt die Konzessionsabgabe, beziehungsweise damit verbunden den Tatbestand, dass die Kommune die Hoheit über die Stromverteilung hat. Das gibt es sonst nirgendwo in Europa. Das hat zur Folge, dass das Kirchturmdenken vieler Kommunen gepaart mit ihrer Finanznot – das gilt insbesondere für die Städte – zu abstrusen Situationen führt. Gut strukturierte Städte wollen nicht mehr einsehen, warum sie bereit sein sollen, das schlecht strukturierte flache Land zu unterstützen. Das macht beispielsweise die Schleswig. Wir nehmen die Deckungsbeiträge aus den gut strukturierten Gebieten, den Ballungsgebieten und Städten, und unterstützen damit das flache, ländliche Gebiet. Das war immer so. Die Kommunen mit den attraktiven Gebieten sehen aber nicht mehr ein, diese Unterstützung mitzumachen, sie verselbstständigen sich. Das wird vor allem an der Bildung vieler Stadtwerke deutlich und diese Entwicklung geht weiter. Seit der Liberalisierung haben sich in Schleswig-Holstein vier große Kommunen dazu entschlossen, sich zu größeren Gebilden zusammenzuschließen und neue Stadtwerke zu gründen. Ziel dabei war es, die erwirtschafteten Gelder, die früher als Deckungsbeitrag für die flachen Regionen genutzt wurden, in den Städte und Kommunen zu halten und nicht mehr zur Unterstützung des ländlichen Raums zu nutzen. Das ist eine generelle Feststellung. Dadurch ist es so, dass gerade in flächenversorgenden Gebieten – die Schleswig sorgt für die Flächenversorgung; das wird auch von den Kartellbehörden anerkannt – die Stromverteilung stetig teurer wird.

Nur am Rande: Das Gesetz sagt, wenn ein Stadtwerk gegründet wird und zum Beispiel eine Kommune die Stromverteilung übernehmen will, dann darf das nicht dazu führen, dass dadurch der Strompreis für die verbleibenden Kunden oder Abnehmer am Netz teurer wird. Diese Voraussetzung wird bei einer Einzelfallbetrachtung im ersten Moment immer erfüllt sein. Wenn sich eine Stadt verselbstständigt und dafür eine Genehmigung haben will, dass sie den Strom verteilen darf, wird man – weil das im Einzelfall nur eine geringe Menge ist – nicht sofort fest-

stellen, dass es für Hallig Hooge teurer wird. Aber die Masse macht es. Das ist das Problem, was wir haben. Wenn ich die Mengen der vier Gemeinden, die sich jetzt schon abgekoppelt haben, addiere, dann macht sich das erheblich bemerkbar. Die Genehmigung bezieht sich jedoch immer nur auf den Einzelfall. Vor diesem Problem stehen wir zurzeit.

Zurzeit hilft uns dabei nur die Kartellbehörde, die sich in den vergangenen Wochen mehrere kleinere Stadtwerke herausgegriffen hat und sie im Hinblick auf die Kosten für den Stromtransport prüft. Hintergrund dafür ist, dass es sich hier um gut strukturierte Gebiete handelt, in denen die Netzkosten eigentlich niedriger sein müssten – um es einmal etwas platt auszudrücken. Das wird zur Folge haben, dass die Stadtwerke hier und da in Zukunft nicht mehr ganz so viel Geld für den kommunalen Haushalt abwerfen werden. Die Kartellbehörde sagt, der Kunde muss geschont werden. Das hat dann auch Vorteile für den Kunden in der Stadt. Aber das grundlegende Problem, dass auch dafür gesorgt werden muss, dass das flache Land unterstützt wird, bleibt nach wie vor bestehen. Hier eine Lösung zu finden, ist schwierig. Es gibt natürlich immer wieder eine Diskussion – das will ich ganz offen sagen – über die Schaffung eines großen Verbundnetzes und einer Netzgesellschaft, die einen Ausgleich schaffen soll. Man muss möglichst große Netzeinheiten bilden, um diesem Problem Rechnung zu tragen. Es sollte vermieden werden, dass sich einzelne gut strukturierte Gemeinden von der Solidargemeinschaft abkoppeln können. So ist das zum Beispiel im Ausland – ich will zwar nicht davon sprechen, wie es in Frankreich aussieht; dort sind sie noch weit weg von der Realisierung der Liberalisierung -, unter anderem in Schweden, Norwegen oder England. In England gibt es zwölf Regionalversorger, die größere Netze betreiben und die Durchleitungskosten durch die Netze entsprechend umlegen. Somit existiert zum einen eine Solidargemeinschaft und zum anderen können sich auch gut strukturierte Gebiete nicht aus ihr verabschieden. Soviel aus meiner Sicht zur Daseinsvorsorge im Bereich Energie.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Hoffmann-Berling. Ich darf das Wort gleich an Herrn Dr. Michael Glahn weitergeben, der als Vertreter der Hamburgischen Elektrizitätswerke sprechen wird.

Dr. Michael Glahn, *Geschäftsbereichsleiter Stromverbund der Hamburgischen Elektrizitätswerke AG:* Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Gelegenheit, hier ein paar Worte zur Daseinsvorsorge aus unserer Sicht sagen zu dürfen.

Für mich ist Daseinsvorsorge die Bereitstellung von lebensnotwendigen Gütern oder Dienstleistungen, zu denen es kaum eine Alternative gibt. Randbedingungen für die Daseinsvorsorge generell sind für mich: das Recht, für alle Bürger gleich behandelt zu werden, dass eine Versorgungssicherheit gewährleistet ist, dass diese Dienstleistung preiswürdig, das heißt für den

Bürger auch bezahlbar, bereitgestellt wird und dass es einen Schutz für sozial schwache Bürger gibt.

In der Vergangenheit ist die Darbietung von Daseinsvorsorge eigentlich immer mit der öffentlichen Hand direkt oder indirekt verbunden gewesen. Das gilt auch für die Energieversorgung. Speziell hier gab es Monopole für die Versorgung mit Strom und Gas. Wie schon gerade vorgetragen wurde, gab es vor 1998 geschützte Gebiete und die Energieversorger waren im Wesentlichen in der öffentlichen Hand. Das hat sich gewandelt, zumindest was den Strom angeht. Beim Gas ist es gerade dabei, sich zu wandeln. Daraus ergibt sich für mich die Frage: Steht die Liberalisierung, die Privatisierung der Energieversorgung, im Gegensatz zum Gedanken der Daseinsvorsorge? Ich meine, dass ist nicht der Fall. Wenn im Rahmen eines Wettbewerbs für Strom und Gas angemessene gesetzliche Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand geschaffen werden; wenn langfristig Planungssicherheit geschaffen wird und wenn sich die staatliche Seite, der Gesetzgeber, in seiner Möglichkeit beschränkt, in diesen Markt einzugreifen, meine ich, muss Daseinsvorsorge nicht gleich bedeutend mit „aus öffentlicher Hand“ sein, sondern sie kann in einem gut regulierten Wettbewerbsmarkt dargeboten werden. Speziell für den Strom gilt – nur um ihnen einmal einen Hinweis darauf zu geben, was ich meine –, dass wir die Möglichkeit haben, einen Energiemix zu nutzen, den Brennstoff zu diversifizieren, und dass wir Investitions- und Vertragsfreiheit haben. Als Beispiel für staatliche Eingriffe, die zumindest nicht den Wettbewerb fördern – wobei ich nicht sagen möchte, dass diese gesetzlichen Regelungen nicht sinnvoll sind – nenne ich den Energiekonsens oder den so genannten Kernenergiekompromiss. Ich muss das nicht weiter erläutern. Das stellt für mich einen Eingriff in den Wettbewerbsmarkt da. Das Gleiche gilt für das Energieeinspeisegesetz, das heißt für die Förderung der regenerativen Energien, und das KWK-Gesetz. Ich betone noch einmal: Ich bin nicht dagegen, im Gegenteil bin ich der Meinung, dass die Umwelt geschützt und regenerative Energien gefördert werden müssen. Aber das sollte nicht unbedingt auf dem Buckel und den Schultern derjenigen geschehen, die im Energiewettbewerb stehen und damit auch gleichzeitig für die Daseinsvorsorge verantwortlich sind.

Wo wir gerade hier so schön beieinander sitzen, möchte ich ein bestimmtes Beispiel aus Schleswig-Holstein ansprechen, nämlich das Oberflächenwasserabgabegesetz. Es steht jedem Bundesland frei, ein solches Gesetz zu erlassen und damit Geld in die Staatskasse zu bekommen. Das Beispiel unseres Pumpspeicherwerkes Geesthacht, das auch von dem Gesetz betroffen ist, zeigt aber den Nachteil auf. Wenn man davon ausgeht, dass wir alle – gerade auch wir bei der HEW – regenerative Energien fördern wollen, die Nutzung von Wind und Sonne; und dass wir alle wissen, wie stochastisch Windanlagen in das Netz einspeisen, und dass es eine ewig ausgeglichene Balance zwischen Einspeisung und Ausspeisung, zwischen Erzeugung und Abnahme, geben muss, und dass sich der Verbraucher natürlich nicht danach richten kann, wie

der Strom gerade über Windstromanlagen in das Netz eingespeist wird, folgt daraus, dass wir Speichermöglichkeiten brauchen. Wir brauchen Speichermöglichkeiten für den stochastisch eingespeisten Strom, um ihn dann nach Bedarf an den Kunden weitergeben zu können. Das können aus heutiger technischer Sicht bezahlbar nur Pumpspeicherwerke leisten. Es ist deshalb kein guter Eingriff seitens der Politik, des Gesetzgebers, in den Wettbewerbsmarkt das Pumpspeicherwerk Geesthacht mit der Oberflächenwasserabgabe zu belasten und damit die HEW möglicherweise dazu zu zwingen, dieses notwendige Kettenglied zwischen regenerativer Stromerzeugung und Stromverbrauch abzuschalten, weil die Kosten zu hoch sind.

Ein ganz extremes Beispiel ist für mich – ich hoffe, davon sind wir weit entfernt – der Regulator in Kalifornien. Er fühlte sich nicht nur für die Regulierung der Monopole der Stromnetze verantwortlich - wie man das von einem Regulator erwartet -, sondern meinte auch, die Strompreise für den Endkunden festlegen zu müssen. Das hat dann dazu geführt, dass niemand mehr am vorderen Ende der Energieanlagen, nämlich in Erzeugungsanlagen und Leitungen, investiert hat. Dadurch ist die Daseinsvorsorge für Strom in Kalifornien insgesamt in Frage gestellt worden. Dort sind zum Teil Black-outs und Abschaltungen passiert. Das verstehe ich nicht unter Daseinsvorsorge. Ein Kriterium ist deshalb für mich die Versorgungssicherheit.

Ich meine, Daseinsvorsorge kann unter Wettbewerbsbedingungen auch nur unter einem einheitlichen Dach der Gesetzgebung funktionieren. Ich glaube, dass die Daseinsvorsorge in der Bundesrepublik Deutschland möglich ist – jetzt wiederhole ich mich – und auch praktiziert wird. Wenn wir die Daseinsvorsorge unter das Dach der EU setzen wollen, muss sichergestellt werden, dass eine einheitliche Gesetzgebung als Dach innerhalb der EU vorhanden ist, um die Gedanken Daseinsvorsorge und Wettbewerb vernünftig miteinander verbinden zu können.

Stellv. Vorsitzender: Herzlichen Dank, Herr Dr. Glahn. Ich begrüße jetzt Herrn Jan-Christian Erps, Geschäftsführer innerhalb der Kommunalen Familie. Sie sind jetzt sofort dran, Herr Erps.

Jan-Christian Erps, *Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages; Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände:* Vielen Dank. Ich möchte noch eine Verständnisfrage vorab stellen. Ich wollte einige allgemeine Vorbemerkungen zur Daseinsvorsorge aus der Sicht der Kommunen machen und dann zur Energiewirtschaft kommen. Oder soll ich nur explizit aus der Sicht der Kommunalen Landesverbände über die Probleme referieren, die es bei der derzeitigen Entwicklung in der Energiewirtschaft gibt? Das würde dann deutlich kürzer werden.

Stelly. Vorsitzender: Uns interessiert die Entwicklung in der Energiewirtschaft, wie dazu die Haltung der Kommunalen Landesverbände ist. Das ist von ihren Vorrednern auch schon angesprochen worden. Es soll also in erster Linie um die Energiewirtschaft gehen.

Jan-Christian Erps: Die Energiewirtschaft ist in den letzten Jahren aus Sicht der Kommunen sehr stark durcheinander gewirbelt worden – so will ich es einmal ausdrücken. Die traditionellen Strukturen der Daseinsvorsorge, so wie wir sie 40 Jahre lang gekannt haben, sind durch die Liberalisierung des Energiemarktes heute nicht mehr vorhanden. Vor nicht allzu langer Zeit hatten wir noch die Befürchtung, dass wir dadurch die dezentrale Versorgungsstruktur in Schleswig-Holstein und in anderen Bundesländern nicht mehr werden aufrecht erhalten können, weil die Großbetriebe über das Preisdiktat für die Durchleitung durch ihre Netze den wirtschaftlichen Exitus der Stadtwerke hätten heraufbeschwören können. Das hat sich Gott sei dank nicht bewahrheitet. Wir haben festgestellt, dass beispielsweise einer der größten europäischen Konzerne, die E.ON, sich für eine dezentrale Strategie, das Festhalten an regionalen Versorgern, ausgesprochen hat. Das führt dazu, dass die Wertschöpfungen, die Arbeitsplätze und Steuern, auch weiterhin in unserem Land erwirtschaftet und erhalten bleiben werden. Die Kooperation der Stadtwerke mit größeren Versorgern hat sich so entwickelt, dass die Wirtschaftlichkeit der Betriebe gewährleistet bleibt.

Wir wollen nicht verkennen, dass es durchaus auch anders hätte kommen können. Sie sehen jeden Tag die Werbung für Yello-Strom oder andere Firmen, die mit einem Preisdumping durchaus die bestehenden Strukturen gefährden könnten. Das ist bislang nicht passiert. Wir sind froh, dass wir mit der Schleswig, an der die Kreise mit über 30 % beteiligt sind, einen Regionalversorger haben und damit die Versorgungssicherheit hier im Land gewährleistet ist.

Wir haben aus regionaler Sicht folgendes Problem - dazu gibt es allerdings differenzierte Sichtweisen innerhalb der Kommunalen Landesverbände, weil es unterschiedliche Entwicklungen gibt -: Es gibt die Entwicklung, dass sich die Stadtwerke bemühen, selbst die Netze in die Hand zu bekommen. Durch dieses Herausschneiden der Netzstrukturen wird eine unterschiedliche Versorgungssituation im Land heraufbeschworen. Wir sprechen heutzutage von virtuellen Stadtwerken, in denen Versorger mit den einzelnen Kommunen Stadtwerke bilden, um die Versorgung in einem Stadtgebiet sicherzustellen. Das machen sie, um Einnahmen zu erzielen. Leider ist die finanzielle Situation der Kommunen nicht so, dass sie darauf verzichten könnten. Es ist also nachvollziehbar, dass sie das tun. Das führt allerdings in unserem flächenstrukturierten Land dazu, dass sich jeder nach dem Modell der Rosinenpickerei das beste Stück aus dem Kuchen holt. Das hat zur Folge, dass zum Beispiel in Nordfriesland die Halligen oder die Flächenstrukturen des Landes generell, die auch mit Energieleistungen versorgt werden müssen, darunter leiden. Wir müssen zwischen dem reinen Strompreis und den Netzkosten unter-

scheiden. Der Endpreis setzt sich zusammen aus den Netzkosten, die durch die Kilowattstunden geteilt werden. In weniger gut strukturierten Gebieten sind die Netzkosten nach dieser Rechnung entsprechend höher. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Regulierungsbehörde oder eine Verbändevereinbarung hier zu anderen Ergebnissen kommen würde. Diese Preise müssen akzeptiert werden. Wenn sie entstehen, müssen sie bezahlt werden. Für diejenigen, die mit den Netzen versorgt werden und nur geringe Kilowattabnahmen haben, wird der Preis höher. Das führt dazu, dass sich in den ländlich strukturierten Gebieten die Versorgungssituation problematisch entwickeln könnte. Wir haben nicht mehr den Einheitspreis, den wir früher jahrelang hatten. Der Solidaritätsgedanke, annähernd gleiche Lebensverhältnisse zu schaffen, wird durch diese Entwicklung immer mehr gefährdet.

Das birgt noch eine weitere Gefahr in sich. Wir befinden uns heute – wie Sie schon in der Einladung geschrieben haben – in einer Art globalem Wettbewerb. Die mittelständischen Unternehmen in unserem Land, die Handwerksbetriebe, die das Rückgrad unserer Wirtschaft sind, müssen sich trotz unterschiedlicher Preise am Markt behaupten. Das wird eher schwieriger als leichter. Wirtschaftlich denkende Unternehmen werden sich daher in Zukunft immer mehr in den Gebieten ansiedeln, in denen sie sich zu günstigeren Konditionen mit Energie versorgen können. Das wird dazu führen, dass die ländlichen Räume doppelt unter Druck geraten. Unternehmen und Firmen werden sich immer mehr in Richtung der Städte orientieren. Das ist aus unserer Sicht nicht unproblematisch. Die Versorgungssituation in den Städten wird noch besser, die Kosten werden sich dort noch mehr verringern, gleichzeitig wird sich aber die Versorgungssituation in der Fläche durch noch teurere Netzkosten verschlechtern. Hier ist deshalb große Vorsicht geboten.

Es ist jedoch nichts Neues, was wir hier auf dem Energiemarkt feststellen. Bei der Post und bei den Banken gibt es ähnliche Entwicklungen. Wir werden nachher noch über die Sparkassen sprechen. Die Privatbanken ziehen sich aus der Fläche zurück. Die Bahn will sich ebenfalls massiv aus der Fläche zurückziehen. Von daher ist diese Entwicklung auf dem Energiemarkt nur ein Mosaiksteinchen in einer Entwicklung, die für ein Flächenland wie Schleswig-Holstein nicht unproblematisch ist.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Erps. Ich bedanke mich bei allen drei Herren für ihre Eingangsstatements. Daran wird sich jetzt sicher eine lebhafte Diskussion anschließen. Ich darf um Wortmeldungen bitten. Herr Behm, Sie haben das Wort.

Abg. Behm: Ich möchte von den Herren gern wissen, wie sie die Situation beurteilen, dass in Schleswig-Holstein reichlich Strom aus Atomkraftwerken angeboten wird. Wir müssen uns ja damit beschäftigen, dass die Atomkraftwerke gleitend abgeschaltete werden sollen. Jetzt meine

Frage: Ist es ein Standortvorteil, dass wir in unserer Region Atomstrom anbieten können? Werden daraus Nachteile entstehen, wenn selbige Atomstromerzeuger nicht mehr zur Verfügung stehen werden?

Dr. Michael Glahn: Ich sehe abgesehen von dem Standortvorteil vor Ort in Brunsbüttel, Krümmel oder Brokdorf – um die schleswig-holsteinischen Standorte anzusprechen – für die Stromversorgung in Schleswig-Holstein, Hamburg und in der Bundesrepublik keinen Standortvorteil oder -nachteil, wenn die Anlagen abgeschaltet werden. Ich glaube aber – das hat allerdings nichts mit einem Standortvorteil oder -nachteil zu tun, sondern ist ein genereller Nachteil –, dass es ein Nachteil ist, dass wir Anlagen, von denen wir glauben, dass wir sie noch länger sicher betreiben könnten, und mit ihnen günstig Strom erzeugen könnten, durch neue Anlagen ersetzen müssen, die teurer sind. Es gibt keinen speziellen Standortvorteil bis auf den, dass die Gewerbetreibenden an den Anlagen gut beschäftigt sind, aber einen generellen Nachteil für die Strompreise bei uns.

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Sie müssen das Verbundnetz als einen riesigen See betrachten, an der an einer Stelle etwas eingebracht wird, was Sie an anderer Stelle auch wieder entnehmen. So ist ein Kraftortstandort zu betrachten. Es gibt allerdings klitzekleine Facetten der Problematik, und zwar haben wir im Land mittlerweile etwa 1.300 MW Windkraftanlagen am Netz. Das entspricht in etwa der Leistung eines großen Kraftwerks. Sie wissen – das hat eben Herr Dr. Glahn schon gesagt –, dass die Windkraftanlagen stochastisch arbeiten. Es ist insofern zurzeit von Vorteil, dass wir Kernkraftwerke im Land Schleswig-Holstein haben, weil durch sie genau die Schwankungen, die durch die Windkraftanlagen entstehen, besser ausgeglichen werden können. Dabei geht es nicht nur um die Menge an Kilowattstunden, sondern auch sehr oft um die Probleme – die Physiker sprechen hier von Oberwellen –, die in einem Netz entstehen, wenn mit unterschiedlichen Leistungen Energie eingespeist wird. Darin ist der einzige – da gebe ich Herrn Dr. Glahn Recht – Vorteil zu sehen, den diese großen Kraftwerke in Schleswig-Holstein bieten. Durch sie wird die heterogene Einspeiseleistung von Windkraftanlagen ein bisschen geglättet. Ansonsten ist es nach dem neuen Energiewirtschaftsgesetz völlig egal, wo das Kraftwerk steht.

Abg. Ritzek: Herr Dr. Hoffmann-Berling, die Stadtwerke haben durch die Liberalisierung auch ihre Sorgen. Denn durch die Freigabe des Strommarktes können alle in einer Stadt ihren Strom anbieten, nicht nur die Schleswig oder die HEW, sondern auch Yello Strom und wie sie sonst noch alle heißen. Wenn ein Konzern mit Hauptsitz in Frankfurt und einer Niederlassung in Norderstedt oder Kaltenkirchen entscheidet, wir vergeben die Energieversorgung für unsere Niederlassung an Yello Strom oder jemand anderes, weil von ihnen ein günstigerer Strom angeboten wird, heißt das für die Stadtwerke in Norderstedt oder Kaltenkirchen, dass sie einen

großen Kunden verlieren. Das sind unsere Sorgen. Wir dürfen – obwohl es ein liberalisierter Markt ist – mit unseren Stadtwerken nicht über unsere Regionsgrenzen hinausgehen. Das verbietet das Kommunalrecht, weil das Risiko für wirtschaftliche Aktivitäten dort nicht mehr abgedeckt ist. Insofern haben wir durchaus auch Sorgen im Zusammenhang mit der Liberalisierung. Sie, Herr Dr. Glahn, hatten zwar gesagt, die Liberalisierung stehe nicht in Konkurrenz zur Daseinsvorsorge, aber das sind unsere Sorgen in den Städten.

Mir fehlt ein dritter Vertreter auf der Energieseite, nämlich ein Vertreter der Mineralölwirtschaft. Die Mineralölwirtschaft ist konzernmäßig - in Esso, Shell und wie sie sonst heißen - organisiert und hat in der Fläche mit den Mineralölhändlern einen sehr starken Mittelstand. Die Mineralölhändler beklagen sich über die Liberalisierung des Strommarktes. Sie behaupten, sie verschaffe den großen Konzernen – HEW, Schleswig usw. – gesetzliche Vorteile verschaffe. Der Gesetzgeber bevorzuge diese Energien gegenüber der Versorgung mit Mineralölprodukten, zum Beispiel mit leichtem Heizöl. Diese Mittelständler wehren sich dagegen, dass in Zukunft die Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen als eine der Ersatzmöglichkeiten für die Kernenergie unterstützt werden, und dass sie dagegen nichts vom Staat bekommen, dass nur andere Bereiche – die Kraft-Wärme-Kopplung wird dann sicher wieder zu den Großen, zur Schleswig, zu HEW kommen – gefördert werden. Hier findet nicht mehr Liberalisierung in der Form statt, wie sie vom Wort her stattfinden müsste.

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Herr Ritzek, das wundert mich. Wir betreiben zum Beispiel Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen auch mit Öl. Die Ölindustrie sieht eigentlich ihre einzige Konkurrenz im Gasbereich. Strom ist für die Mineralölindustrie eigentlich nie ein großer Konkurrent gewesen. Der Gasbereich wird nicht subventioniert. Nach wie vor hat das Gas gegenüber dem Öl einen großen Nachteil, der besteht in den immensen Kosten für den Leitungsbau. Insofern hat das Öl durchaus seine Daseinsberechtigung. Auch die Schleswig verkauft Öl, weil wir nicht überall mit Gas hinkommen. Insofern findet mit Nichten eine staatliche Bevorzugung statt. Das Gas ist auch teurer als Öl, wenn sie den spezifischen Preis vergleichen. Das einzige, was der Mineralölindustrie ein bisschen auf dem Magen liegt, ist die Tatsache, die wiederum physikalisch bedingt ist, dass bei der Verbrennung von Öl mehr Kohlendioxid, mehr Kohlenstoffverbindungen, entstehen als bei Gas. Das liegt einfach an der Struktur des Energieträgers. Bei der Diskussion, die zurzeit über die CO₂-Immissionen geführt wird, liegt Kohle natürlich an der letzten Stelle, dann kommt Öl, dann Gas und zuletzt Wasserstoff ohne CO₂-Immissionen. Die Reihenfolge ist nun einmal Fakt.

Dr. Michael Glahn: Vielleicht nur zwei Worte dazu. Ich bin auch der Meinung, dass Kraft-Wärme-Kopplung von jedem gemacht werden kann, auch von den Kommunen. Ich war an den Gesprächen zur Selbstverpflichtung der Industrie im Zusammenhang mit dem neuen KWK-

Gesetz – dass im Gegensatz zum alten sehr vernünftig ist – beteiligt. Gerade da wurde von den Vertretern der Kommunen, der Stadtwerke, ganz deutlich hervorgehoben, wo ihre Interessen liegen. Die sind auch berücksichtigt worden. Es ist also nicht so, dass nur Großkonzerne Kraft-Wärme-Koppelung betreiben können. Im Gegenteil würde ich sogar sagen, dass eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage, die immer den Wärmeteil dahinter hat und die Wärmesenke braucht, sehr stark auf kleinere Unternehmen zugeschnitten ist.

Zur Daseinsvorsorge und zum Wettbewerb. Ich denke nach wie vor, dass das nicht im Widerspruch zueinander steht. Auch wir haben geblutet, als die Preis 1998 in den Keller gegangen sind. Ich behaupte nicht, dass man im Wettbewerb ungeschoren davonkommt. Die Versorgung des Bürgers vor Ort ist selbst in einer Situation, wie Sie sie geschildert haben – bei einer Art „Kettenkunden“, wo der Konzern in Frankfurt bestimmt, wer die Filiale in Kaltenkirchen mit Strom beliefert -, gesichert. Sie haben aber völlig Recht, dass das ein Wettbewerbsmoment ist, dass gegen die Stadtwerke gerichtet ist.

Abg. Böhrk: Meine Herren, Sie haben alle drei die Befürchtung und Sorge geäußert, dass Kleinverbraucher in peripheren Gebieten benachteiligt werden könnten. Gibt es für diese Befürchtungen belastbare Statistiken aus der Bundesrepublik Deutschland? Gibt es für diese Befürchtungen etwa aus Schweden belastbare Statistiken? In Schweden ist ja das Thema periphere Regionen noch relevanter als in Schleswig-Holstein.

Jan-Christian Erps: Ich habe keine Statistiken. Aber das ergibt sich aus den wirtschaftlichen Grundsätzen. Ich sehe die Entwicklung, die stattfindet, wie zum Beispiel die Aufkündigung von Konzessionsverträgen, stattdessen die Gründung von Stadtwerken mit der Tendenz, in dem Zuständigkeitsraum der Gebietskörperschaft die Zuweisung selbst zu regulieren. Das führt natürlich dazu, dass sie sich aus dem gesamten Netz verabschieden. Das kann man an den Städten Kiel und Bad Segeberg sehen. Entweder finanziere ich ein Gesamtnetz über alle, dann habe ich einen Solidaritätsbeitrag mit drin, oder ich tue es nicht und entziehe mich dem. Das ist rechtlich möglich, führt aber dazu, dass andere zu anderen Bedingungen versorgt werden müssen. Das ist meiner Erfahrung nach so. Ich kann das nicht anhand von Statistiken nachprüfen, aber so stellt sich mir die Situation dar.

Stellv. Vorsitzender: Das erfüllt uns mit großer Sorge, den gesamten ländlichen Raum. Es ergeben sich erhebliche Wettbewerbsnachteile, wenn die Solidargemeinschaft aufgekündigt wird.

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Es gibt eine Statistik. Aus den Statistiken geht klar hervor, dass die Flächenversorger – dazu gehört auch die Schleswig – mit den Transportentgelten

nach oben gehen. Das interessante ist – deshalb beschäftigt sich jetzt auch die Kartellbehörde damit –, dass kleinere Versorger mit ihren Preisen ebenfalls nach oben gegangen sind. Sie sagen nach dem Motto „windfall profits“: Da mache ich mit und das spült mir ordentlich Geld in die Kassen. Das machen nicht alle Stadtwerke mit, einige haben durchaus realistische Transportentgelte. Deshalb besteht dort zurzeit ein großer Dissens. Insofern gibt es zurzeit noch eine Verzerrung und ich gehe davon aus, dass die Kartellbehörde in Kürze für eine Bereinigung sorgt. Dann wird sehr deutlich werden, dass bei den Stadtwerken für die Stadtgebiete die Durchleitungskosten erheblich niedriger sind als auf dem flachen Land und dass diese Schere immer weiter auseinander geht.

Abg. Böhrk: Ich möchte nur noch etwas zusätzlich einwenden. Die Europäische Kommission hat genau diese Befürchtung einer Entwicklung „in the long run“ bestritten. Wir hören aber jetzt, dass es auch hier zu der gleichen Entwicklung kommt, die wir aus anderen Bereichen der Marktwirtschaft kennen. Es werden zum Beispiel nicht nur die realen Kosten in Rechnung gestellt, sondern es gibt so etwas „wie windfall profits“. Das kennen wir nicht nur im Energiebereich, bei der Schürfung von Öl und anderem, sondern als durchaus gängiges Phänomen. Deshalb habe ich auch nach präzisen belastbaren Statistiken gefragt, die die Befürchtung, die man natürlich überall landauf landab hört, bestätigen können.

Dr. Michael Glahn: Ich habe diesen Punkt zwar nicht angesprochen, sehe aber das Problem auch. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es die nächsten Jahre weiter so funktionieren wird, dass zwei Wettbewerbsteile, nämlich die Produktion und der Vertrieb, inklusive Handel mit dem Strom, dem Wettbewerbsdruck unterliegen. Dazwischen aber wie eine Spinne die natürlichen Monopole, die Netze, weiter bestehen bleiben werden, die es scheinbar möglich machen, dass nicht entstandene Kosten in den Preis hineingerechnet werden, sodass es zu „windfall profits“ und Ähnlichem kommt. Wie immer man es nennen will, ob Kartellbehörde oder anders, grundsätzlich muss jemand die Preise dahingehend untersuchen, ob es kostengerecht ist, was da in Rechnung gestellt wird, und ob Kostenvorteile, zum Beispiel die Versorgung eines Ballungsgebietes im Netz, wirklich an den Kunden weitergegeben werden oder ob da „windfall profits“ eingestrichen werden. Ich denke, dass ist auch im Gespräch. Der Bundeswirtschaftsminister droht der Gas- und Elektrizitätsindustrie ganz massiv mit so etwas, falls nicht endlich diese Dinge abgestellt werden. Mir erscheint es sehr wichtig, dass so etwas kommt.

Es gibt zwei Möglichkeiten, wie man das ausgestalten kann. Man kann das sozusagen nach Benchmark machen, indem man schaut, wer mit wem bei den Netzen vergleichbar ist und wer von ihnen mit den Preisen runtergehen muss, um auf die gleichen niedrigen Preise zu kommen. Ich denke, damit würde man aber der Sache nicht gerecht. Man muss sich wirklich die Mühe machen und sich von einem Netzbetreiber aufzeigen lassen, welches seine Kosten sind und was

er dann als Preis für die Nutzung des Netzes in Rechnung stellt. Dann muss es auch in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein möglich sein, dass zum Beispiel die Schleswig - da, wo vielleicht die attraktiven Ballungsgebiete aus dem Netz der Schleswig herausgebrochen und in die Netze der Stadtwerke eingegliedert worden sind - die Mehrkosten für ein Stromkabel zur Hallig mit in die Gesamtkosten hineinrechnet und hierüber einen Solidaritätsbeitrag erhält. Ich meine, dass wäre möglich, wenn jeder Netzbetreiber individuell darlegen müsste, welche Bürden er trägt. Dann können sich auch die zusätzlichen Leistungen, die er erbringt, zum Beispiel dünn besiedelte Gebiete mit Strom zu versorgen, in den Netzkosten widerspiegeln.

Abg. Steenblock: Das ist natürlich auch ein Problem, dass unser klassisches Verständnis von Subsidiarität berührt. Wir überlegen immer, wie wir etwas organisieren wollen. Wenn darauf die Antwort immer heißt: möglichst weit unten, dann folgen daraus natürlich auch wieder Probleme. Im Augenblick haben wir die Situation – ich erlebe das jedenfalls so -, dass wir Mitnahmeeffekte deshalb noch nicht haben, weil die Profite abgeschöpft werden. Es kommt zu keiner ungleichen Belastung. Die Verbraucher merken die Liberalisierung bisher eher nur an der Vielfalt im Werbefernsehen, nicht aber an realen Veränderungen. Wenn dieser Effekt aber weitergeht, wird sich natürlich etwas verändern. Die Kostenstruktur ist sehr unterschiedlich. Deshalb muss man entweder zum Solidarausgleich kommen, das heißt man reguliert wieder stärker. Dann hat man aber keine völlige Liberalisierung und freien Wettbewerb mehr, sondern zieht wieder ein Element ein, das vergleichbare Kosten garantiert. Ich will nicht sagen, dass das schlecht wäre. Darauf beruhen Solidarität und vergleichbare Lebensbedingungen, alles das, worauf ein Politiker achten muss. Ich bin aber ein bisschen über die nächste Ebene, die daraus folgen würde, besorgt. Wir haben in Deutschland eine sehr starke Liberalisierung, die sofort gegriffen hat. Die sich daraus ergebenden Probleme können nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Staaten auftreten. Die anderen europäischen Wettbewerber kennen die Probleme im Grunde bis jetzt aber noch nicht. Wenn man einmal Frankreich anschaut, sieht man, dass dort zum Teil eine andere regionale Versorgungsstruktur herrscht und die Probleme, die wir eben besprochen haben, auf Grund der Infrastruktur in Frankreich zum Teil noch heftiger sein müssten als bei uns. Trotzdem haben wir dort eine völlig andere Situation. Die Vollendung der Liberalisierung, die bis Ende 2005 geschehen soll – bis dahin sollten eigentlich alle in die Puschen gekommen sein -, liegt in anderen europäischen Ländern nämlich noch in weiter Ferne. Es ist überhaupt nicht erkennbar, wie auf europäischer Ebene die Liberalisierung greifen wird, sodass die kompensatorischen Effekte, die aus diesem Wettbewerb kommen könnten, noch nicht erkennbar sind. Deshalb stellt sich die Frage, wie man national in Deutschland mit dem Problem umgeht, zu dem europäische Lösungswege überhaupt noch nicht erkennbar sind. Ich hätte gern von Ihnen ein Einschätzung dazu, wie Sie das bis zum Jahr 2005 und darüber hinaus beurteilen.

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Herr Steenblock, das ist ein grundsätzliches Problem der Bundesrepublik Deutschland. Die Franzosen halten sich mit der Liberalisierung sehr stark zurück und investieren das Geld lieber. Sie haben ihre Zitadelle, in die sie keinen reinlassen. Das fatale und bittere ist, dass man sich in Deutschland selbst zerfleischt. Das äußert sich darin, dass es marktwirtschaftlich absoluter Nonsens ist, dass sich immer mehr Stadtwerke gründen – ich sagte eben schon, allein in Schleswig-Holstein drei oder vier neue. Das ist völlig konträr zu jedem wirtschaftlichen Denken, dass vom Zusammenschluss und einer damit verbundenen Er-stärkung ausgeht. Stattdessen wird geteilt. Damit wird man in einem starken Wettbewerb natürlich schnell zum Fraß von anderen. In England und Schweden gab es Zusammenschlüsse. Da gibt es im Wesentlichen zwei oder drei große Unternehmen, die sich zusammengetan haben – auch mit den Stadtwerken; es gibt in Schweden auch einige wenige Stadtwerke. Die Diskussion, die wir hier führen, und auch der Stolz: Wir haben noch 1.000 Stadtwerke!, ist in einer harten Marktwirtschaft eher hinderlich.

Stellv. Vorsitzender: Wie ändert man das, Herr Hoffmann-Berling?

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Unsere Philosophie ist, dass ein Stadtwerk durchaus seine Berechtigung hat. Wir sagen, die zentralen Einheiten und die Präsenz vor Ort ist wichtig. Das hat Herr Erps vorhin auch schon angesprochen. Aber wichtig ist auch, dass man sich in größeren Einheiten zusamm tut, um Kostensynergien zu erreichen, und sich nicht jeder kleinklein seinen eigenen Fuhrpark aufbaut – sage ich mal ganz banal -, sondern dass man gemeinsam etwas nutzt. Auf dem Energiemarkt in Deutschland läuft es zurzeit in eine entgegengesetzte Richtung. Jeder schaut auf seine Sache und ist stolz, dass seine Einheit noch existiert, merkt aber nicht, dass sich in Frankreich, Italien oder Spanien riesige Firmen formieren, die nur auf den Tag warten, wo die Shareholder in Deutschland sagen: Ich bin nicht mehr zufrieden. Es klingt vielleicht etwas hart, aber wenn ich mir Kiel anschau, habe ich den Eindruck - ich will mal ganz böse sein -, die Interessen von Politikern laufen mit den Interessen von Shareholdern gleich. Es geht nur darum, wo es kurzfristig Geld gibt, möglichst im Drei- oder Vierjahresrhythmus. In Kiel wird die Regierung oder der Oberbürgermeister einen glänzenden Abgang haben. Die Stadtwerke wurden zum größten Teil für einen großen Batzen Geld verkauft und man wird wahrscheinlich 2001/02 die Gewinne verdoppeln können. Fragen Sie mich nicht, wie das geschieht, das geht natürlich nur mit Substanzverzehr. Aber die Stadt steht gut da. Die Verwaltung wird sagen: Die Gewinne sind wie eh und je, wir haben sogar noch 400 oder 450 Millionen DM zusätzlich auf den Tisch bekommen; was wollt ihr mehr! Dass dann in vier oder fünf Jahren am Ende das Unternehmen zerschlagen werden muss oder etwas anderes geschehen muss, danach fragt jetzt kein Mensch. Langfristiges Denken ist in unserer Marktwirtschaft nicht gefragt. Das gilt leider auch für große Unternehmen. Das gilt für die HEW genauso wie für eine E.ON. Wir müssen uns einem Weltmarkt stellen, das wird leider verkannt. Langfristi-

ges Denken ist zurzeit nicht gefragt. Das Geld, was zurzeit überall fehlt, und die schnelle Mark stehen im Vordergrund. Das ist weltweit so.

Dr. Michael Glahn: Ich gebe Ihnen völlig Recht, Herr Hoffmann-Berling. Vielleicht noch ein Wort zu den Strompreisen und zum europäischen Wettbewerb. Ich finde es erstaunlich, wie langmütig die EU zusieht, was um uns herum an Liberalisierung nicht von statten geht. Ich denke auch, es wird länger als geplant dauern, bis zum Beispiel in Frankreich - ein großer Nachbar, wo wir uns auch Chancen einräumen, neue Stromkunden zu gewinnen; die HEW versucht es ein bisschen – eine echte Liberalisierung erfolgt ist. Zu den Strompreisen kann ich sagen, dass es sicherlich richtig ist, dass ein Großteil der Haushaltskunden, der Endkunden, bisher keinen Gebrauch von günstigeren Strompreisen gemacht haben. In Hamburg sind zum Beispiel nur die Hälfte unserer Kunden „Future-Kunden“, die also einen deutlich geringeren Preis zahlen als vor der Liberalisierung. Bei den Industriebetrieben und Gewerbebetrieben, wo die Bürger arbeiten, die zu Hause als Tarifikunden Strom abnehmen, sind die Preise deutlich gesunken. Mein Fazit wäre: Bei all den Schwierigkeiten und Notwendigkeiten, Verbesserungen zu schaffen - gerade in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein -, plädiere ich dafür, dass wir aus der Zögerlichkeit der Franzosen nicht den Schluss ziehen, uns zurückzuziehen, sondern im Gegenteil, dass wir Randbedingungen schaffen, die notwendig sind, um den Wettbewerb in einen vernünftigen Rahmen zu bringen, sodass ein fairer Wettbewerb möglich ist. Ich glaube, davon haben wir alle mehr Vorteile als Nachteile.

Wenn Sie mich vor ein paar Jahren gefragt hätten, hätte ich gesagt: Lass uns die Monopole behalten, wir sitzen in Hamburg warm und trocken, was kann uns da passieren. Warum sollen wir uns plötzlich mit anderen rumschlagen. Nun ist die Entscheidung 1998 gefallen und ich denke, wir sind mit diesem schlagartigen Schritt in die 100%ige Liberalisierung - zumindest auf dem Papier – eigentlich sehr gut gefahren. Wir großen Stromanbieter haben - was den reinen Strompreis angeht – deutlich geblutet, jetzt geht die Entwicklung langsam in die Richtung, dass wir eine Chance haben, unsere Kosten wieder zu decken. Ich denke, wir sollten jetzt versuchen, diesen Weg weiterzugehen und dabei Randbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen, beispielsweise in Flächenländern preiswerten Strom anbieten zu können.

Stellv. Vorsitzender: Herr Erps, Sie vertreten hier heute die Kommunale Familie. Wie stehen Sie zu den Rechten der Stadtwerke?

Jan-Christian Erps: Die Rechte der Stadtwerke, wie soll ich das verstehen?

Stelly. Vorsitzender: Wie stehen Sie dazu, dass die Stadtwerke die Konzession haben, den Strom selbst zu verteilen. Das führt im Endeffekt zu mehr Kosten insgesamt und damit zur Schwächung der Solidargemeinschaft.

Jan-Christian Erps: Wir müssen froh sein, dass wir die Stadtwerke gehalten haben. Angesichts der beispielhaften Entwicklung, die hier in Deutschland abgelaufen ist, und der beispielhaften Entwicklung, die in anderen Ländern nicht stattgefunden hat – Herr Hoffmann-Berling hat darauf hingewiesen, dass hier mit zwei Ellen gemessen wird –, sind wir froh, dass wir die Stadtwerke halten konnten. Ich habe schon gesagt, dass daran natürlich mit den Arbeitsplätzen usw. eine große Wertschöpfung für die Kommunen hängt. Es ist schon etwas anderes, ob in Kiel eine wirtschaftspolitische Entscheidung getroffen wird, die die Region betrifft, oder in Mannheim, Frankfurt oder München – was ja nach der Liberalisierung auch denkbar wäre. Deshalb plädieren wir natürlich für den Erhalt der Stadtwerke. Die Frage, ob ich mit Strom handle und wie ich das regle, ist dabei die eine Frage. Wie ich aber den Zugang zu den Netzen regle und gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffe, ist die andere Frage. Im Moment kann ich den Stadtwerken angesichts ihrer Situation nicht vorwerfen, dass sie versuchen, das Beste aus dem Markt herauszuholen. Die Kontrolle der Chancengleichheit ist eine staatliche Aufgabe. Der Staat hat dafür Sorge zu tragen, dass unter den gleichen Bedingungen Netzzugänge geschaffen werden. Wir erleben es hier wie in der gesamten Gesellschaft, dass viele nur noch an sich selbst denken und nicht mehr an die Solidargemeinschaft. Diesen Trend müssen wir durchbrechen, sonst haben wir eine Entwicklung, die wir in Schleswig-Holstein nicht gutheißen können. Das mag in Hamburg anders sein, weil da ein geschlossener Markt existiert.

Dr. Michael Glahn: Auch Hamburg ist vom Wettbewerb nicht ausgenommen!

Jan-Christian Erps: Ja, aber unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten spielt es schon eine Rolle, ob sie die Hallig Hooge und andere Inseln versorgen müssen, oder ob sie das alles in relativ übersichtlichen Verbundnetzen machen können.

Dr. Michael Glahn: Ja, das ist klar.

Jan-Christian Erps: Das ist schon etwas anderes und das muss geregelt werden. Hier kommt der Politik eine große Aufgabe zu.

Ich möchte noch kurz auf die europäische Dimension eingehen, denn hier sitzt ja der zuständige Ausschuss dafür. Den Staaten kommt auf Grund des Nizza-Prozesses die Aufgabe zu, bis 2004 zu definieren, was Daseinsvorsorge ist. Hier ist durch die EU den jeweiligen Nationalstaaten die Möglichkeit eingeräumt worden, gem. Artikel 16 EG-Vertrag diesen Begriff näher

zu definieren. Dabei kommt es darauf an, was man unter Subsidiarität und Gemeinwohlverpflichtung verstehen will. Ich denke, dass die Entwicklung – wie sie auf dem Energiemarkt gelaufen ist – nur dann akzeptabel ist, wenn die Bedingungen, die hier in Deutschland geschaffen werden, in Zukunft auch für andere Länder gelten. Wenn wir nachher zur Diskussion über die Sparkassen kommen, werden wir auch dort feststellen, dass immer sehr genau geschaut wird, was die Bundesrepublik Deutschland macht, aber nicht registriert wird, dass in anderen Ländern noch eine Monopolstruktur vorhanden ist. Das sehen wir auch im Bereich des ÖPNV. Wir konkurrieren hier mit französischen Staatsunternehmen. Wenn die Liberalisierung des Wassermarktes kommt, werden wir auch mit französischen Wasserfirmen konkurrieren. Es kann einfach nicht sein, dass wir uns in Deutschland in die Liberalisierung begeben müssen, weil das von uns gefordert wird, auf der anderen Seite andere Länder meinen, sie könnten das noch auf die lange Bank schieben. Bis 2004, dann ist das nächste Treffen der EU-Regierungschefs, ist in dieser Hinsicht noch viel zu tun. Herr Steenblock ist jetzt leider weg, aber ich möchte trotzdem anknüpfend an seinen Beitrag feststellen, dass dabei auch das Stichwort Subsidiarität auszuformulieren ist. Ich denke, dass ist eine Chance, die wir nicht verstreichen lassen sollten.

Einen letzten Aspekt möchte ich noch ansprechen. Durch die Mitteilung der Kommission ist schon einiges zur Daseinsvorsorge gesagt worden. Dazu gehört unter anderem die Feststellung, soweit der lokale Bezug des Wirtschaftens prägend ist, liegt kein Verstoß gegen EU-Recht vor. Es gibt das Beispiel des Schwimmbades in Dorsten, wo es eine Beihilfe für eine Bezuschussung gegeben hat. Das ist nicht als wettbewerbswidrig angesehen worden. Das heißt, für kleinere Stadtwerke, lokalere Unternehmen, ist die Daseinsvorsorge nach wie vor gesichert, weil hier keine EU-Relevanz da ist. Aber für größere Unternehmen, Globalplayers, die Herr Hoffmann-Berling beispielsweise vertritt, ergeben sich Probleme.

Abg. Rodust: Herr Erps, es passt ganz gut, wenn ich auf ihr Statement antworte. Ich bin mir nicht sicher, ob das erst im Jahr 2004 neu geregelt werden muss. Mit dem Bericht, den die Kommission am 20. September 2001 zur Daseinsvorsorge herausgegeben hat, ist aus meiner Sicht eine ganze Menge geregelt worden. In Artikel 222 des EG-Vertrages ist das Thema Freiheit der rechtlich öffentlichen Unternehmen und der Privatunternehmen und in Artikel 90 die Freiheit der Mitgliedstaaten geregelt worden. Ich glaube, hier müssen wir ansetzen. Wir müssen die Definition für Daseinsvorsorge erläutern. Wir wissen, dass in den anderen europäischen Staaten Daseinsvorsorge ganz anders als bei uns definiert wird. Aber mit Artikel 90 wird deutlich gesagt, dass jedes Mitgliedsland für sich selbst eine Definition erarbeiten kann. Ich meine nicht, dass wir das erst im Jahr 2004 neu regeln müssen, sondern wir müssen in unserem Staat, der Bundesrepublik Deutschland, schon jetzt eine genaue Definition formulieren und dafür die Grundlagen schaffen. Das Beispiel mit dem Schwimmbad war schon ganz treffend. Ich denke,

man kann es auf die Stadtwerke und andere übertragen. Für mich besteht das Problem darin, dass wir das bis jetzt noch nicht genau geregelt haben, sondern alles immer miteinander verschwimmt und bisher nur eine Diskussion über die Privatwirtschaft geführt wird. Das ist dem Problem nicht ganz angemessen.

Abg. Behm: Ich möchte nur kurz eine Meinung äußern. Die Liberalisierung, das klang in allen Beiträgen durch, hat jede Menge Probleme gebracht. Aber sie hat auch jede Menge Chancen eröffnet, wenn ich beispielsweise an den gesamten Bereich der Telekommunikation, der Postdienste und der Energiewirtschaft denke. Ich bin ein Mensch, der durch die Kommunalpolitik geprägt wurde.

Abg. Ehlers: Das ist immer gut!

Abg. Behm: Herr Dr. Hoffmann-Berling wird sich an die Ereignisse in und um Bad Bramstedt erinnern. Dort haben wir mit der Schleswig heftige Auseinandersetzungen gehabt. Am Anfang war die Zusammenarbeit sehr schwierig, jetzt aber besteht bestes Einvernehmen - auch bedingt durch die Möglichkeiten der Liberalisierung. Wir haben ein Modell gefunden, bei dem die Schleswig mit im Boot ist. Hier kommt es zu Effekten, die sowohl der Kommune, der Region, als auch dem Unternehmen Schleswig genutzt haben. Eine ähnliche Entwicklung habe ich mit einer Kommune im Hamburger Rand erlebt. Man sollte die Chancen der Liberalisierung nutzen.

Ich möchte noch einen letzten Faktor ansprechen. Man merkt auf allen Ebenen, dass die Liberalisierung eine Verbraucher- und Kundenfreundlichkeit geboren hat, die es vorher seitens mancher – eigentlich aller – Konzerne so nicht gegeben hat. Man kann plötzlich miteinander reden, man begegnet sich freundlich und man findet häufig sehr gute Lösungen. Ich bin ein Anhänger der Liberalisierung, nicht nur weil das Wort liberal drin steckt.

Abg. Ehlers: Vergesst die Westküste nicht!

Dr. Eberhard Hoffmann-Berling: Herr Behm hat völlig Recht, der Kunde wird umworben. Wir müssen aber auch koinzidieren, wenn Sie Bad Bramstedt als Beispiel anführen, dass wir zwar eine Lösung gefunden haben, die der Kommune Bad Bramstedt zugute kommt, dass sie aber - wenn man realistisch ist; wie ich eben schon ausgeführt habe – zu Lasten der flachen Strukturen geht.

Abg. Benker: Es wurde gesagt, dass die Rahmenbedingungen bestimmt werden sollen. Die Liberalisierung ist in aller Munde und läuft auch schon. Meine Frage zu der Konkretisierung

der Rahmenbedingungen ist: Was soll der Landtag, was kann der Bund und die EU an konkreten Maßnahmen ergreifen, um diese Rahmenbedingungen zu bestimmen? Vorhin ist von Herrn Erps gesagt worden, man müsse eine Definition für Daseinsvorsorge formulieren, eine Ausformung von Subsidiarität und ähnlichen Dingen müsse stattfinden. Ich habe aber die Befürchtung, wenn man allein die Liberalisierung nimmt, bleibt der Sozialausgleich als Aufgabe für die öffentliche Hand übrig und alles andere regelt sich dann irgendwo anders. Wo sind die konkreten Forderungen von Ihrer Seite an uns als Gesetzgeber, diese Rahmenbedingungen zu schaffen?

Dr. Michael Glahn: Ich hatte vorhin schon angedeutete, dass es aus meiner Sicht nicht angehen kann, dass die natürlichen Monopole ohne Darlegung, was sie an Kosten haben und was sie weiter in die Preise einrechnen – immer auf die einzelnen Randbedingungen bezogen –, weiter bestehen. Es gibt aber keine Notwendigkeit einer neuen Gesetzgebung. Für das Land Schleswig-Holstein hatte ich eben ein Beispiel angeführt, dass ich nicht noch einmal wiederholen möchte, weil es nicht so gern gehört wird, das ist die Sache mit der Oberflächenwasserabgabe. Das halte ich für konterkariierend und dem Wettbewerb nicht zuträglich. Ansonsten meine ich, wenn man sich die Netzstrukturen vernünftig anschaut – bei den Unterschieden geht es nicht um die Nachteile der dünn besiedelten Gebiete im Vergleich zu den Städten aufgrund des Strompreises, sondern immer um die Netzkosten –, muss es möglich sein, dass für denjenigen, der bis an die Hallig rangeht und auch sonst Schleswig-Holstein mit dem 10-KV-Netz, neuerdings glaube ich auch mit dem 100-KV-Netz versorgt, ein Ausgleich geschaffen wird. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Bewohner der Hallig – um das als Beispiel zu nehmen – nicht unbillig gegenüber den Bewohnern einer Stadt benachteiligt werden, die den Vorteil haben, dass das Verteilungsnetz bei ihnen günstiger gestaltet werden kann. Ich meine, dass muss durch eine Beaufsichtigung der Netzbetreiber möglich sein. Ich glaube nicht, dass dazu neue Gesetzgebungen nötig sind.

Abg. Ehlers: Vielen Dank. Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Ich darf mich bei Herrn Erps, Herrn Dr. Hoffmann-Berling und Herrn Dr. Glahn für ihre Ausführungen und die lebhafte Diskussion bedanken sowie dafür, dass sie sich heute für uns Zeit genommen haben. Das wird uns im Rahmen unserer Beratungen sicher weiterhelfen.

Damit schließen wir den ersten Teil der Anhörung ab. Zum zweiten Teil der Anhörung unter dem Stichwort „Kreditwirtschaft“ übergebe ich den Vorsitz an Herrn Fischer. Ich habe heute nur den ersten Teil geleitet.

2. Kreditwirtschaft

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, ich schlage vor, dass wir ohne große Pause zum zweiten großen Block unserer Anhörung übergehen. Wir haben das Thema Kreditwirtschaft auf der Tagesordnung, ein Thema, das in der letzten Zeit in Zusammenhang mit den Landesbanken, der WestLB oder anderen, in der öffentlichen Diskussion eine große Rolle gespielt hat. Insofern freue ich mich auf diese Runde. Wir beginnen in der vorgesehenen Reihenfolge. Zunächst hat Herr Erps das Wort.

Jan-Christian Erps, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages; Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände: Vielen Dank, Herr Fischer. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Man könnte sagen, soweit es um die EU-Betroffenheit in der öffentlichen Kreditwirtschaft geht, ist die Luft erst einmal raus. Wir haben Anfang des Jahres vor dem Hintergrund der Zukunft der Kreditwirtschaft eine Veranstaltung zur Daseinsvorsorge in Rendsburg durchgeführt, um alle Kräfte zu mobilisieren, damit wir auch in Zukunft noch eine Sparkassenstruktur hier im Lande haben werden. Sie wissen, wir haben uns zur Frage des Rechtsstatus bereits aus Anlass des FDP-Antrages geäußert. Die Diskussion ist Ihnen bekannt, aber ich werde auf sie mit ein paar Worten eingehen. Die Kommunalen Landesverbände haben zu diesem Gesetzentwurf aus ihrer Sicht Stellung genommen.

Am 17. Juli hat die EU-Kommission mit der Koch-Weser-Gruppe eine Einigung erzielt und damit dem Landesgesetzgeber die Möglichkeit zur Anpassung betreffend Gewährträgerhaftung und Anstaltslast gegeben. Vor allem für die Modifizierung der Gewährträgerhaftung ist ein vierjähriger Übergangszeitraum ins Auge gefasst worden. Der Landesgesetzgeber ist gehalten, die Sparkassengesetze im Hinblick darauf zu ändern. Damit sind wir als Kommunale Landesverbände auch schon konfrontiert worden. Der Innenminister hat uns einen Vorentwurf zugeleitet, der die dringend notwendigen Änderungen beinhaltet. Darüber muss jetzt im laufenden Gesetzgebungsverfahren weiter verhandelt werden. Aus unserer Sicht muss man sagen, dass diese Einigung im Ergebnis eine verlässliche Grundlage für die Sparkassen darstellt, auf der man weiter aufbauen kann. Ich glaube, soweit reicht es erst einmal aus unserer Sicht; zu Einzelheiten können wir dann gleich kommen.

Dr. Dietrich Rümker, Vorstandsvorsitzender der Landesbank Schleswig-Holstein Girozentrale: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich spreche heute auch zugleich im Einverständnis von Herrn Dielewicz, dem Präsidenten des Sparkassen- und Giroverbandes für Schleswig-Holstein, der urlaubsbedingt verhindert ist.

Die öffentlich-rechtliche Kreditwirtschaft befindet sich bekanntermaßen in einem weit reichenden Wandlungsprozess, und dass nicht erst seit der Verständigung mit der EU-Kommission vom 17. Juli diesen Jahres. Erste Veränderungen haben sich bereits abgezeichnet, als die EU-Kommission ihre Entscheidung zum Haftkapital der WestLB traf. Die Bankenvereinigung der Europäischen Union hat im Dezember des selben Jahres, also 1999, eine Beschwerde gegen Anstaltslast und Gewährträgerhaftung bei der EU-Kommission eingebracht. In den anschließenden Verhandlungen, aber auch in den Gesprächspausen, wurde zunehmend deutlich, dass es der Kommission letztendlich nicht mehr um das „Ob“, sondern nur noch um das „Wie“ eines Wegfalls dieser beiden Haftungsinstrumente ging, also im Wesentlichen um die Dauer der Übergangsfrist und die Frage des Vertrauensschutzes.

So kamen die Ergebnisse der Übereinkunft vom Juli diesen Jahres nicht ganz überraschend, vielmehr entspricht das so genannte „Plattformmodell“ im Wesentlichen den Kompromissvorschlägen, die die Koch-Weser-Arbeitsgruppe – basierend auch auf den Beschlüssen des erweiterten Hauptausschusses des DSGV vom 8. März diesen Jahres - erarbeitet hat.

Für die Landesbank Schleswig-Holstein wie auch für die anderen Landesbanken setzt die Einigung vom 17. Juli eine eindeutige geschäftspolitische Vorgabe. Bis spätestens 2005 muss die Kapitalmarktfähigkeit ohne Anstaltslast und Gewährträgerhaftung erreicht sein.

Lassen Sie mich die Ausführungen hier in einzelnen Punkten wie Folgt strukturieren: erstens zunächst die wesentlichen Inhalte der Verständigung vom 17. Juli 2001; zweitens die Auswirkungen auf die öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute; drittens Überblick über die wichtigsten Strategien für eine weitere erfolgreiche Entwicklung der S-Finanzgruppe und ihrer Mitglieder und viertens etwas ausführlicher noch einmal das strategische Vorgehen unseres Hauses.

Zunächst komme ich zu Punkt 1, den wesentlichen Inhalten der Vereinbarung. Sie lassen sich in vier Punkten zusammenfassen: Erstens, die Gewährträgerhaftung, gemäß der die Gewährträger der Landesbanken und Sparkassen für deren Verbindlichkeiten haften, wird mit Wirkung vom 18. Juli 2005 abgeschafft. Zweitens, die Anstaltslast wird durch eine normale marktwirtschaftliche Eigentümerbeziehung ersetzt. Das bedeutet, eine Unterstützung des öffentlich-rechtlichen Kreditinstituts, so wie es bisher noch durch die Anstaltslast gegeben ist, ist dann zukünftig ausgeschlossen. Drittens, zur Sicherung des Vertrauensschutzes bleiben Verbindlichkeiten, die am 18. Juli diesen Jahres bereits bestanden haben, bis zum Ende ihrer Laufzeit von der Gewährträgerhaftung gedeckt. Darüber hinaus ist eine Übergangszeit bis zum 18. Juli 2005 vorgesehen, in der Anstaltslast und Gewährträgerhaftung aufrecht erhalten bleiben können. In dieser Übergangszeit begründete Verbindlichkeiten bleiben auch danach von der Gewährträgerhaftung gedeckt, soweit sie nicht über das Jahr 2015 hinausgehen. Viertens haben sich die

deutschen Behörden verpflichtet, spätestens bis zum 31. Dezember 2001 ihrem jeweiligen Gesetzgebungsorgan Vorschläge für die notwendigen rechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser so genannten Verständigung zu unterbreiten. Verabschiedet werden müssen alle notwendigen rechtlichen Maßnahmen spätestens bis zum 31. Dezember 2002.

Zugegeben, das von dem Gesetzgeber abverlangte Tempo ist hoch. Aber die Einhaltung dieser Fristen ist für die öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute, hier vor allem für die Landesbanken, die besonders im Fokus gestanden haben, von essenzieller Bedeutung. Die am 17. Juli 2001 erzielte Verständigung ist für uns insoweit akzeptabel, als sie Rechtssicherheit bringt. Wir haben auf einen beileibe nicht aussichtslosen aber langwierigen Rechtsstreit mit der EU-Kommission verzichtet. Warum? – Weil wir der Auffassung waren, dass die Mitglieder der S-Finanzgruppe durch die Diskussion eine lange Phase der Unsicherheit und Orientierungslosigkeit erlebt hätten, die sich entsprechend in Marktverlusten ausgewirkt hätte. Sie wäre damit teurer geworden als der nun gefundene Kompromiss.

Eine entscheidende Rolle spielte dabei natürlich auch das Zugeständnis der Übergangsfrist bis zum Jahr 2005. Die Europäische Bankenvereinigung hat diesbezüglich auch schon Bedenken angemeldet. Hier läuft die Uhr. Das heißt für uns, dass die Umsetzung der Verständigung in den Landesgesetzen schnell erfolgen muss, damit die für die notwendigen Anpassungsmaßnahmen erforderliche Rechtssicherheit und Planungssicherheit gewährleistet ist. Ich möchte hier ausdrücklich – weil hier auch Parlamentarier sitzen – sagen, dass es ganz wichtig ist, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Bundesländern möglichst gleich ausgestaltet werden, um Wettbewerbsnachteile oder –verzerrungen durch unterschiedliche Formulierungen zu vermeiden. Hierzu hat der DSGV in die Koch-Weser-Arbeitsgruppe entsprechende Formulierungsvorschläge eingebracht, die dann hoffentlich von 16 Landesparlamenten entsprechend einheitlich verabschiedet und Gesetzeskraft erlangen werden.

Zum zweiten Punkt: Wie sehen die Folgen der Verständigung für die Landesbanken und Sparkassen aus? Hier möchte ich zwischen den Landesbanken und den Sparkassen differenzieren. Kein Zweifel, der Wegfall der staatlichen Haftungsfiguren wird eine Verschlechterung der bisherigen sehr guten Ratings durch die internationalen Ratingagenturen mit sich bringen, sofern – darauf liegt hier die Betonung – die Landesbanken nicht in dieser kurz gesetzten Frist gegensteuern. Da sich die Landesbanken zum überwiegenden Teil an den Geld- und Kapitalmärkten refinanzieren – anders als die Sparkassen, die nach wie vor einen erheblichen Teil auf der Passivseite aus den Einlagen ihrer Kunden bestreiten –, werden die Einstandskosten mit dem Ausmaß der Herabsetzung weiter ansteigen. Ein Ansteigen der Einstandssätze für die Refinanzierung der Landesbanken war schon 1999 als Ergebnis der Unsicherheit der Investoren über die Zukunft der Landesbanken auf den Märkten zu beobachten. Um die negativen Auswirkun-

gen des Wegfalls der Haftungsfiguren zu mindern, werden die Landesbanken zum einen ihre Sicherungssysteme in intelligenter Art und Weise umbauen müssen. Das ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Ich nenne hierzu das Stichwort Haftungsverbund. Gleichzeitig sind zum anderen aber eine deutliche Steigerung der Ertragskraft und ein strenges Kostenmanagement unverzichtbar. Das ist leichter gesagt als in der kurzen Zeit umgesetzt.

Die praktischen Auswirkungen des Wegfalls dieser Haftungsinstrumente sind für die Sparkassen deutlich geringer. Wie schon gesagt, refinanzieren sich die Sparkassen weitgehend durch die Anlagen ihrer Kunden im Geschäftsgebiet. Auf die Höhe der Verzinsung dieser Einlagen werden die Veränderungen der Haftungsgrundlagen wenig Einfluss haben. Aber es könnten die gestiegenen Refinanzierungskosten der Landesbanken zu Buche schlagen, die ja weiterhin zu einem erheblichen Teil die Liquidität der Sparkassen sicherstellen und diese gestiegenen Einstandskosten – keine Frage – an die Sparkassen weitergeben werden. Unter diesem Aspekt wird sich ein Druck auf die Ertragslage ergeben.

Das gemeinsame Ziel innerhalb der S-Finanzgruppe liegt somit – wie ich schon eben angeführt habe – in einer nachhaltigen Steigerung der Ertragskraft bei gleichzeitiger Optimierung der Kostenstrukturen. Wie reagieren wir nun darauf? Die grundsätzliche Strategie sieht etwa so aus: Kostensenkungen lassen sich in erster Linie durch die Realisierung von Größenvorteilen erzielen. In der Abwicklung – als Beispiel seien hier der Zahlungsverkehr oder die Wertpapierabwicklung genannt – müssen angesichts der Höhe der EDV-Kosten die Mengengerüste stimmen. Bei der Zusammenarbeit in der Abwicklung bietet sich vor allem das Outsourcing in gemeinsame Servicegesellschaften an. Während sich die verschiedenen Partnerinstitute vor Ort auf die Bedürfnisse konzentrieren, erfolgt die datentechnische Abwicklung kosteneffizient in der gemeinsamen Servicegesellschaft. Im Zahlungsverkehr – um auf unser Gebiet hier einzugehen – gehen wir diesen Weg gemeinsam mit einigen schleswig-holsteinischen Sparkassen und der großen Haspa in der ZVS Nord. Auf kritische Größen kommt es nicht nur in den Abwicklungsbereichen, sondern auch in den Markt Bereichen an. Um ertragreiche Geschäft akquirieren zu können, ist es notwendig, sich in Wettbewerb als besonders leistungsfähiger Anbieter zu positionieren. Angesichts des hierzu erforderlichen Beratungs- und Produktknowhows ist das selbst für größere Institute in der gesamten Breite nicht mehr leistbar und sinnvoll. Das heißt, wir müssen – wie das bei uns vereinfacht heißt – den „Bauchladen abspecken“. Vieles spricht dafür, sich auf den Bereich zu konzentrieren, in dem kritische Größen erreichbar sind, wo man schon eine besondere Produktexpertise aufweist und entsprechende Kundenverbindungen hat. Die anderen Geschäftsfelder können dann bei Bedarf in Kooperation mit anderen Mitgliedern der S-Finanzgruppe abgedeckt werden. Für die Landesbanken bietet es sich an, die Kunden gemeinsam mit den Sparkassen in der jeweiligen Region zu bedienen. Soweit auf bestimmte überregionale Produkte zurückgegriffen werden muss, bietet sich die DGZ Bank an, die zen-

trale Investmentgesellschaft der S-Finanzgruppe. Ich hoffe, dass wir auch noch zu einer weiteren Bündelung der Kräfte in der Organisation kommen werden. Das ist angesichts der Dezentralität der Organisation von Flensburg bis Garmisch-Partenkirchen nicht so einfach, weil die regionalen Interessen eine sehr starke Rolle spielen.

Die Einigung mit der EU-Kommission, insbesondere der Termin 18. Juli 2005, wird Bewegung in die S-Finanzgruppe bringen. Das steht fest. Wie weit die Bewegungen reichen, wie die Struktur zu diesem Zeitpunkt in unserer Organisation aussehen wird, das kann heute noch nicht mit absoluter Sicherheit gesagt werden. Es wird prognostiziert – das halte ich auch für realistisch –, dass die Zahl der Sparkassen durch Fusionen deutlich abnehmen wird. In diesem Land hat sich in diesem Jahr da schon einiges getan. Ich denke, die Entwicklung wird weitergehen. Zur spannenden Frage, wie es bei den Landesbanken aussehen wird, ob auch Landesbanken fusionieren werden – Ratingagenturen erklären das für unerlässlich; „Ausleseprozess“ ist hier das Stichwort –, bin ich mit meiner Prognose zurückhaltend. Das wird man abwarten müssen. Ich denke, eine zu weit gehende Konzentration bei den Sparkassen würde eine der wesentlichen Stärken, die starke Position in den einzelnen Regionen, möglicherweise gefährden. Auch werden die bisherigen Träger und die jeweiligen Gesetzgeber hier eine wichtige Rolle zu spielen haben. Dazu liegen Ihnen schon erste Entwürfe vor.

Lassen Sie mich für die Sparkassen ausdrücklich sagen: Es erscheint uns unerlässlich – hier darf ich auch für den DSGVO sprechen –, dass die kommunale Trägerschaft und die regionale Verantwortung der Sparkassen auf alle Fälle erhalten bleiben. Zur Rechtsform ist zu sagen, dass gerade Schleswig-Holstein neben der im Sparkassensektor überwiegend dominanten öffentlich-rechtlichen Rechtsform eine Reihe von freien Sparkassen hat. Ich denke, das Nebeneinander hat sich in unserem Land bewährt.

Zu Ihrem Stichwort Daseinsvorsorge: Der Auftrag der Daseinsvorsorge bleibt bei den Sparkassen auch nach dem Wegfall der Haftungsinstrumente unverändert aktuell. Dazu gehört erstens die Versorgung der Bevölkerung in dem jeweiligen Geschäftsgebiet mit Bankdienstleistungen, das heißt auch die Versorgung mit Bankdienstleistungen in der Fläche, aus der sich die Privatbanken nolens volens immer stärker zurückziehen. Ich möchte hier auch auf soziale Aspekte hinweisen. Wie ernst das bei den Sparkassen genommen wird, zeigt sich an den Beispielen „Konto für Jedermann“ und auch an der Schuldnerberatung, die nicht unerhebliche Beiträge erfordert. Auch das „Konto für Jedermann“ macht im Einzelfall den Sparkassen nicht nur Freude. Zweitens – genauso wichtig – nenne ich die Bereitstellung von Kreditprodukten und sonstigen Dienstleistungen für die mittelständische Wirtschaft, die entscheidend von der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Sparkasse abhängt. Ich denke, jedes zweite Konto von Handwerksbetrieben wird bei den örtlichen Sparkassen geführt, die da eine ganz starke Hausbank-

position haben. Auch hier beobachten wir einen Rückzug der Privatbanken – ich will das gar nicht tadeln –, da sie in diesem Bereich die von ihnen als notwendig erachteten Renditen nicht erwirtschaften können.

Jetzt komme ich zur Rolle der Landesbanken. Die Rolle der Landesbanken in ihrer Bedeutung für das jeweilige Bundesland bleibt auch nach dem 17. Juli diesen Jahres unverändert erhalten. Wie die zukünftige Rechtsform bei den Landesbanken generell auch aussehen wird, wenn Anstaltslast und Gewährträgerhaftung abgeschafft werden, jede Landesbank wird weiterhin in ihrer Region verhaftet bleiben, unabhängig davon, wie stark sie sich international ausgerichtet hat. Das steht fest. Das erinnert mich so ein bisschen an die griechische Fabel von dem Riesen Antios, der, als er mit Hercules gerungen hat, nur so lange kräftig war, wie er mit beiden Beinen auf der Erde gestanden hat. Anders als eine Privatbank, die ihren Standort nach Belieben national oder international wählen kann – ich erinnere an die kürzlich angebrochene Diskussion der Verlagerung des Firmensitzes der Deutschen Bank nach London; von der Deutschen Bank dann auch schleunigst dementiert – hat eine Landesbank diese Option nicht. Das muss man ganz klar sagen. Hieraus ergeben sich wichtige Standortvorteile für die Bundesländer, in der die Landesbanken ihren Sitz haben. Ich möchte das an einem Beispiel klarer machen. Stellen Sie sich vor, die Landesbank Kiel würde mit ihren ca. 2.000 Mitarbeitern ihren Firmensitz verlagern. Das hätte folgende Auswirkungen: Verlust von ca. 2.000 hoch qualifizierten Arbeitsplätzen in Schleswig-Holstein; Kaufkraftverluste in erheblichem Umfang; Wegfall von Investitionen unserer Bank, zum Beispiel Bauaufträge, und erhebliche Verluste aus Gewerbe-, Einkommen- und Lohnsteuer – ganz zu schweigen von der Körperschaftssteuer. Ich denke, damit ist die große Bedeutung, die eine Landesbank für ihre Region hat, hinreichend umschrieben. Dazu kommt auch noch ihre Rolle als Förderer kultureller, sozialer und sonstiger gemeinnütziger Aktivitäten, vielfach auch zusammen mit den örtlichen Sparkassen. Ich möchte hier nur beispielhaft die Ihnen nicht unbekannteste Unterstützung des S-Finanzgruppe für das Schleswig-Holstein Musikfestival nennen. Es könnte ohne unseren Beitrag von mehr als 1,5 Millionen DM in dieser Form nicht durchgeführt werden.

Lassen Sie mich abschließend noch einige Worte zur Strategie unseres Hauses sagen, wie wir uns in Zukunft einrichten werden. Wir müssen unsere Kapitalmarktfähigkeit – wie schon gesagt – auch ohne Anstaltslast und Gewährträgerhaftung sichern. Die Kapitalmarktfähigkeit wird anhand des Ratings der großen Ratingagenturen gemessen. Das heißt, wir müssen spätestens mit Jahresabschluss 2004 die Ratingagenturen von unserer Ertragskraft und Bonität überzeugen. Da wir schon in den letzten Jahren in unserer strategischen Ausrichtung und in der Entwicklung unserer Steuerungsinstrumente gut vorangekommen sind, bin ich überzeugt, dass wir diese Herausforderung meistern können. Wie richten wir uns im Einzelnen strategisch aus? Wir fokussieren uns auf die Bereiche, in denen wir Kernkompetenzen haben. Regional kon-

zentrieren wir uns mit einer vergleichsweise breiten Produktpalette auf Norddeutschland und den Ostseeraum. In Schleswig-Holstein sind wir im Verbund mit den Sparkassen Marktführer. Dieselbe Position streben wir zusammen mit der Hamburgischen Landesbank, an der wir bekanntlich nicht unerheblich beteiligt sind, in Norddeutschland an. In Nordeuropa sind wir über unsere nordische Schaltstelle, die Niederlassung der Landesbank in Kopenhagen, eine der führenden ausländischen Banken mit immerhin schon mehr als 9 Milliarden Euro Geschäftsvolumen. Über den regionalen Markt hinaus konzentrieren wir uns auf Kunden, denen wir Spezialfinanzierungen vor allem im Transportbereich anbieten können. Hier liegt der Fokus vor allem auf Schiffs- und Flugzeugfinanzierungen. Wenn Sie Flugzeugfinanzierung hören, denken sie natürlich an die jetzige Krise der Luftfahrtindustrie. Wir sind aber überzeugt, diese gegenwärtige Krise wird überwunden werden und der Bereich wird auch zukünftig seine große Bedeutung beibehalten. Natürlich muss man sich die Adressen sehr genau anschauen. Auf Grund der hohen Internationalisierung gerade dieser Märkte, in denen wir sehr gut verankert sind, agieren wir weltweit und durchaus mit großem Erfolg. Ich will es bei der Aufzählung dieser Produktpalette belassen. Ich könnte noch Kapitalmarktprodukte aufführen, aber das führt wohl zu weit.

Der Verbund mit schleswig-holsteinischen Sparkassen ist für uns auch weiterhin von großer Bedeutung. Die Sparkassen sind nicht nur bei uns Miteigentümer mit 25 Prozent, sondern zugleich auch eine ganz wichtige Kundengruppe. Sparkassen und Landesbanken arbeiten im Verbund Hand in Hand. Wir liefern den Sparkassen die Produkte und Dienstleistungen, die sie aus Kostengründen und mangelnder kritischer Größe nicht vorhalten können.

Lassen Sie mich abschließend noch ganz kurz den Bogen zur Daseinsvorsorge spannen. Kapitalmarktfähigkeit und Daseinsvorsorge unter streng wettbewerblichen Bedingungen – ist das überhaupt miteinander vereinbar? Die Frage muss man natürlich stellen. Daseinsvorsorge und Kapitalmarktfähigkeit treffen sich aus unserer Sicht in einem ganz wichtigen Punkt. Dieser liegt in der starken Position der Mitglieder der S-Finanzgruppe in den jeweiligen Regionen. Als Marktführer in der Region ist der Verbund aus Landesbank und Sparkassen in der Lage, ein so leistungsfähiges und attraktives Angebot an Bankprodukten vorzuhalten, dass damit die weitere wirtschaftliche Entwicklung in der Region gewährleistet ist. Sie ist auch gewährleistet, wenn im Zuge weiterer Globalisierung andere Bankengruppen ihre Standortnetze in der Region ausdünnen. In dieser wichtigen Funktion für die wirtschaftliche Standortsicherung sehe ich einen ganz entscheidenden Aspekt der Daseinsvorsorge von Landesbanken und Sparkassen im Verbund. Eine nur schwer angreifbare Marktführerschaft in der Region – die Ratinganalysten sprechen hier vom „regional franchise“-, ist eine Unternehmensstrategie, die die Ratingagenturen und den Kapitalmarkt, auf den wir in Zukunft stärker angewiesen sind, überzeugen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Dr. Rümker. Sie haben am Schluss Ihrer Ausführungen noch einmal deutlich gemacht, was das spezifische Profil Ihrer Bank ist. Ich glaube, dass ist für uns von großer Wichtigkeit, weil es die politische Perspektive für uns bestimmt. Grundsätzlich möchte ich nur einen Satz sagen. Dass die kommunale Trägerschaft und regionale Verankerung beizubehalten ist, ist wohl politisch unumstritten und konsensfähig. Vielleicht können wir darüber gleich noch weiter diskutieren. Ich darf das Wort jetzt an Herrn Dr. Hüfner weitergeben. Sie werden etwas aus der Sicht des Bundesverbandes Deutscher Banken sagen. Schön, dass Sie da sind.

Dr. Peter Hüfner, *Abteilungsleiter im Bundesverband Deutscher Banken, Berlin:* Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren! Zunächst vielen Dank für die Gelegenheit, hier vor dem Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages die Position der privaten Banken vorstellen zu dürfen.

Die am 17. Juli 2001 zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission erzielte Einigung über Anteilslasten und Gewährträgerhaftung wird von den privaten Banken begrüßt. Sie ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den öffentlich-rechtlichen und den privaten Banken. Aus unserer Sicht wird es nun entscheidend darauf ankommen, dass die Verständigung auch ordnungsgemäß umgesetzt wird. Deshalb will ich in den Mittelpunkt meiner Stellungnahme auch die Pflicht für uns stellen, für die Umsetzung der sich aus der Verständigung ergebenden Implikationen zu sorgen.

Herr Dr. Rümker hat schon ausführlich über den Inhalt der Verständigung berichtet, deshalb kann ich in meine Stellungnahme jetzt ein paar Passagen überblättern und komme gleich zum nächsten Punkt.

Die Bundesregierung hat sich mit der Verständigung verpflichtet, bis Ende September der Kommission die notwendigen Gesetzentwürfe vorzulegen oder zumindest dafür die Eckdaten zu ermitteln. Dies soll Presseberichten zufolge auch schon geschehen sein. Die Vorschläge sind uns aber noch nicht bekannt.

Ich komme ich jetzt zu den Implikationen aus der Sicht der privaten Banken. Zunächst eine allgemeine Bewertung: Unstrittig ist, dass die Gewährträgerhaftung in allen Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Regulierungen für die öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute ersatzlos abgeschafft werden muss. Die Gewährträgerhaftung ist in den Sparkassen- und Landesbanken geregelt. Aus gesetzestechnischer Sicht ist eine einfache Streichung der entsprechenden Normen ausreichend. Strittig ist jedoch die Frage, wodurch das System der Anstaltslast ersetzt werden soll. Diese Frage ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil sich in der Vergangen-

heit alle finanziellen Stützungsmaßnahmen der öffentlichen Seite aus der Anstaltslast ergeben haben. Von der öffentlich-rechtlichen Seite wird oftmals behauptet, dass die Anstaltslast als solche beibehalten werden könne und nur so zu modifizieren sei, dass etwaige Kapitalzuführungen der öffentlichen Hand in einem denkbaren Sanierungsfall zuvor in Brüssel bei der Kommission geprüft und genehmigt werden müssten. Diese Auslegung ist jedoch unzutreffend. Der Wortlaut der Verständigung sieht zunächst vor, dass die Anstaltslast durch eine normale marktwirtschaftliche Eigentümerbeziehung ersetzt werden muss, vergleichbar der eines privaten Eigentümers und eines Unternehmens bei einer Gesellschaftsform mit beschränkter Haftung. Hieraus ergeben sich für das Verhältnis zwischen öffentlichem Kreditinstitut und öffentlichem Eigentümer folgende Implikationen: Erstens, die Haftung des öffentlichen Eigentümers wird auf die Höhe seiner Einlage begrenzt. Daraus folgt, dass öffentliche Kreditinstitute in der Zukunft auch insolvenzfähig sein müssen. Zweitens, der öffentlich-rechtliche Eigentümer hat wie ein privater Anteilseigner Anspruch auf eine Vergütung für seine Einlage. Weiter heißt es in der Verständigung – hier möchte ich fast wörtlich zitieren: Jegliche Verpflichtung des öffentlichen Eigners zur wirtschaftlichen Unterstützung des öffentlichen Kreditinstituts und jeglicher Automatismus wirtschaftlicher Unterstützung durch den Eigner zu Gunsten des Kreditinstituts ist ausgeschlossen. Es besteht keine unbeschränkte Haftung des Eigners für Verbindlichkeiten, es ergeht keine Absichtserklärung oder Garantie, den Bestand des öffentlichen Kreditinstituts sicher zu stellen. Die öffentlichen Kreditinstitute werden den gleichen Regeln im Insolvenzfall wie die privaten unterworfen. - Damit ist klar, es gibt in Zukunft nach der Umsetzung der Verständigung keine Anstaltslast mehr.

Welche konkreten Konsequenzen ergeben sich jetzt für die Umsetzung der Verständigung? Die Gewährträgerhaftung – das wurde gesagt- ist unbedingt abzuschaffen. Für den Ersatz der Anstaltslast bestehen im Grundsatz zwei Möglichkeiten. Zum einen könnten die öffentlich-rechtlichen Institute in private Rechtsformen umgewandelt werden. Zum anderen könnten sie in öffentlicher Rechtsform - verbunden mit dem Inhalt der Verständigung entsprechenden Änderungen des gesetzliche Rahmenwerkes - fortgeführt werden. Ich komme zuerst zur Option: Umwandlung in eine private Rechtsform. Diese Option wäre aus unserer Sicht rechtlich wie auch ordnungspolitisch die sauberste Lösung. Mit einer Umwandlung in AGs oder GmbHs wären alle Probleme gelöst, die sich aus der öffentlich-rechtlichen Rechtsform ergeben. Für alle Rechtsbereiche wären Sparkassen und Landesbanken denselben Regelungen unterworfen wie ihre privaten Wettbewerber. Schon aus Gründen der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit sollte diese Lösung angestrebt werden. Sie entspricht im Übrigen auch der Meinung, dass eine Beseitigung der Anstaltslast selbst nicht möglich ist, ohne die Rechtsform der Anstalt aufzugeben.

Wir haben von Herrn Dr. Rümker schon gehört und auch die Diskussion geht in die Richtung, dass davon auszugehen ist, dass die öffentlich-rechtliche Seite eine Rechtsformänderung ab-

lehnt, da damit der gesamte Sparkassen-Finanzverbund mit seinen öffentlich-rechtlichen und politisch geprägten Strukturen aufs Spiel gesetzt würde. Damit komme ich zur Option zwei, der Beibehaltung der öffentlich-rechtlichen Rechtsform in Verbindung mit notwendigen Ergänzungen des rechtlichen Rahmenwerks. Wir müssen, wenn wir die Rechtsform der öffentlich-rechtlichen Rechtsform beibehalten, nach dem Wortlaut der Verständigung ein Haftungssystem einrichten, das einer normalen marktwirtschaftlichen Eigentümerbeziehung zwischen Anteilseigner und GmbH entspricht. Daraus ergibt sich in folgenden Bereichen Regelungsbedarf: bei den Punkten Haftungsbegrenzung und Kapitalerhaltung, bei der Frage der Gewinnausschüttung, beim Aspekt der Insolvenzregelung und zuletzt auch bei dem Sicherungssystem, das Herr Dr. Rümker schon angesprochen hat.

Kommen wir zunächst zu dem Punkt Haftungsbegrenzung und Kapitalerhaltung. In den Sparkassen- und Landesbankgesetzen muss die bisher unbegrenzte Pflicht der Anstaltsträger zur Instandhaltung der öffentlichen Kreditinstitute durch eine beschränkte Haftung entsprechend den Bestimmungen für Aktionäre oder GmbH-Gesellschafter, die auch nur in Höhe ihrer Einlage für die Verbindlichkeiten ihres Institutes haften, ersetzt werden. Erforderlich sind aus Gläubigerschutzgesichtspunkten in diesem Zusammenhang auch mit dem Kapitalgesellschaftsrecht vergleichbare Kapitalaufbringungs- und Kapitalerhaltungsvorschriften. Für Landesbanken und Sparkassen ergeben sich in diesem Punkt zwei verschiedene Lösungsansätze.

Bei den Landesbanken müsste die Haftung der öffentlich-rechtlichen Anteilseigner auf das Stammkapital beschränkt werden und es müsste sichergestellt werden, dass in den Satzungen der Landesbanken auch entsprechende Anpassungen vorgenommen werden.

Für den Bereich der Sparkassen gibt es ein besonderes Problem, denn Sparkassen haben grundsätzlich kein Dotationskapital, auf das die Haftung der Anteilseigner beschränkt werden könnte. Das Kapital der Sparkassen besteht regelmäßig aus Rücklagen, die in der Vergangenheit aus einbehaltenen Gewinnen gebildet wurden. Auch wenn die Sparkassen in diesem Sinne kein Stammkapital hatten, so hatten auch diese Institute einen Anstaltseigner, der für die Risiken aus dem Geschäftsbetrieb haftete und an den Gewinne ausgeschüttet wurden, der insofern also eine Art Eigentümerstellung inne hatte. Das sind die Gewährträger der Sparkassen, die Kommunen oder kommunalen Zweckverbände. Konsequenterweise müssten deshalb die Rücklagen der Sparkassen ganz oder teilweise in Einlagen der Gewährträger umgewandelt werden. Bei der Umwandlung der Rücklagen der Sparkassen in Stammeinlagen der Gewährträger ist auf ein angemessenes Verhältnis zwischen Stammeinlagen und Rücklagen zu achten, um zu verhindern, dass absolut gesehen, geringe Gewinnausschüttungen bezogen auf die Stammeinlagen eine relativ hohe Rendite nach Außen suggerieren.

Damit komme ich zu dem Punkt Gewinnausschüttungsregelung. Wie schon gesagt, muss die finanzielle Beziehung zwischen Anteilseigner und dem Kreditinstitut einer normalen marktwirtschaftlichen Eigentümerbeziehung entsprechen. Deshalb müssen auch die Gewinnausschüttungsregeln in den Sparkassengesetzen, in den handels- oder aktienrechtlichen Bestimmungen, im Hinblick auf die Verwendung des Jahresüberschusses angepasst werden. Das gilt zum einen für die Festlegung der Zuführung von Teilen des Jahresüberschusses an die so genannte Mindestsicherheitsrücklage, zum anderen aber auch für die in den verschiedenen Sparkassengesetzen geregelte zulässige Höchstabführung an den Anstaltseigner. Schließlich müssen Regeln über die Gewinn- und Verlustvorträge in die Sparkassengesetze aufgenommen werden. Zur Herstellung einer normalen marktwirtschaftlichen Eigentümerstellung sind die Sparkassengesetze dahingehend zu ändern, dass Teile des Gewinns auszuschütten sind. Dabei ist zu beachten, dass im Rahmen privatrechtlicher Gesellschaftsformen der Eigentümer im Falle des Verzichts auf Gewinnausschüttung auch die Möglichkeit hat, die dann auf der Gewinnthesaurierung beruhende Wertsteigerung durch Veräußerung seiner Anteile zu realisieren. Eine solche Veräußerungsmöglichkeit fehlt bei den öffentlich-rechtlichen Kreditinstituten oder ist äußerst eingeschränkt. Eine Verpflichtung zur Ausschüttung von Gewinnen als Ausgleich für das Risiko der Insolvenz würde eine marktwirtschaftlich konforme Lösung darstellen.

Zum nächsten Punkt, der Insolvenzregelung. Nach § 12 der Insolvenzordnung kann ein Bundesland das Insolvenzverfahren über das Vermögen einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, die der Aufsicht eines Landes untersteht, für unzulässig erklären. Zu solchen öffentlich-rechtlichen Instituten zählen auch Landesbanken und Sparkassen, die gemäß der Sparkassengesetze der Landesaufsicht unterstehen. Auf Grund dieser Vorschrift ist bislang in verschiedenen Bundesländern – allerdings nicht hier in Schleswig-Holstein – die Insolvenzfähigkeit der öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute per Gesetz ausgeschlossen. Um die formelle und materielle Insolvenzfähigkeit der öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute herzustellen, müssten in den Ländern die entsprechenden Ausnahmenvorschriften wieder aufgehoben werden. Das betrifft die Länder Bayern, Baden-Württemberg, Berlin, Hamburg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, also die Mehrzahl der Länder. Ergänzend sollte § 12 der Insolvenzordnung auch dahingehend geändert werden, dass für öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute die Insolvenzfähigkeit nicht mehr ausgeschlossen werden kann.

Zum letzten Punkt, den ich ansprechen möchte, die Sicherungseinrichtungen der Sparkassenorganisation. Die Ersetzung der Anstaltslast und die daraus begründete Insolvenzfähigkeit kann nicht ohne Auswirkung auf die Sicherungseinrichtungen der Sparkassen bleiben. Darüber wird auch schon eine intensive Diskussion geführt. Das Sicherungssystem der Sparkassen besteht aus drei Einzelsystemen, dem Sparkassenstützungsfonds der regionalen Sparkassen- und Giroverbände, der Sicherungsreserve der Landesbank beim DSGV und dem Sicherungssystem

der Landesbausparkassen ebenfalls beim DSGVO. Alle drei Systeme dienen der Institutssicherung und nicht dem privaten Kreditgewerbe, der Sicherung der Einlagen. Die Systeme selbst stehen untereinander im Haftungsverbund. Bislang hatten die Sicherungssysteme auf Grund von Anstaltslast und Gewährträgerhaftung nur Ergänzungsfunktion. Nach den bisherigen Regelungen tragen die Gewährträger in Krisenfällen die Hauptverantwortung für die Sanierung der betroffenen Institute. In der Regel soll in einem engen Zusammenspiel zwischen betroffener Sparkasse, ihrem Gewährträger und dem regionalen Stützungsfonds zuerst der Gewährträger zu Hilfsmaßnahmen herangezogen werden. Erst wenn diese Hilfsmaßnahmen nicht ausreichen oder nicht rechtzeitig erfolgen können, soll der Stützungsfonds eintreten. Mit der Umsetzung der Verständigung stellt sich zunächst die Frage einer Fondsdotierung. Nach der Einlagensicherungsrichtlinie der EU und in der entsprechenden Regelung im Einlagensicherungs- und Anlegerentschädigungsgesetz sind institutsgesicherte Kreditinstitute von der Pflichtzugehörigkeit zu einem Einlagensicherungssystem befreit, wenn das Institutssicherungssystem ausreichend dotiert und frei von staatlicher Unterstützung ist. Die derzeitig von Sparkassenseite bezifferte Dotierung in Höhe von 1 Milliarde DM und der derzeitig bestehende staatliche Unterstützungsmechanismus über Anstalts- und Gewährträgerhaftung erfüllen diese Voraussetzungen nicht. Auch die nach dem Wegfall dieser Garantien nach Presseberichten geplante Aufstockung auf 6 Milliarden DM dürfte für eine Institutssicherung bei weitem nicht ausreichend sein. Neben einer ausreichenden Fondsdotierung muss in Zukunft auch sichergestellt sein, dass bei Sicherungsmaßnahmen kein Rückgriff auf staatliche Maßnahmen erfolgen kann. Dieser Aspekt betrifft die Sparkassenstützungsfonds der regionalen Sparkassen- und Giroverbände. Zwar werden die Mittel dieser Sicherungsfonds nur von den Sparkassen, den Mitgliedssparkassen, durch eine Umlage aufgebracht, da satzungsrechtliche Haftungsbeschränkungen gegenüber den Gläubigern der Sparkassen für das jeweilige Sondervermögen der Sicherungseinrichtungen jedoch nicht bestehen, sind die Regionalverbände insgesamt – das heißt in letzter Konsequenz auch die Gewährträger – in die Finanzierung der Institutssicherung eingebunden. Wenn im Fall der Haftung des Verbandes gegenüber einem Gläubiger einer in Schwierigkeiten geratenen Sparkasse nach der Heranführung der Sicherungsrücklage noch ein Fehlbetrag verbleibt, so kann der Regionalverband zunächst die Deckung durch die Mitgliedssparkassen einfordern, unter Umständen auch von den Gewährträgern der Sparkassen, den Gebietskörperschaften. So ist im Saarland, in Hessen, Thüringen und hier in Schleswig-Holstein die unbeschränkte Nachschusspflicht der Kommunen in den Satzungen der regionalen Sparkassen- und Giroverbände ausdrücklich geregelt. Dieser Verbund von Sparkassen, Regionalverbänden, Gebietskörperschaften und Stützungsfonds würde den Sparkassen in den genannten Ländern auch nach der Beseitigung von Anstaltslast und Gewährträgerhaftung den vollständigen Schutz vor einer Insolvenz garantieren. Das Sicherungssystem der Sparkassenorganisation muss also grundlegend umgestellt werden, damit sichergestellt ist, dass letztlich nicht wieder der Staat,

der Steuerzahler, mit seiner unbegrenzten Finanzkraft die Funktionsfähigkeit an sich insolventer Institute gewährleistet.

Ich möchte zusammenfassend sagen, dass die ordnungsgemäße Umsetzung der Verständigung einen weit reichenden Gesetzesänderungsbedarf mit sich bringt, der weit über das hinaus geht, was man bisher in der öffentlichen Diskussion aus dem Sparkassensektor hörte. Wir sind aber sicher, dass auch nach der ordnungsgemäßen Umsetzung der Verständigung weiterhin Landesbanken und Sparkassen erfolgreich bestehen und agieren werden. Sie werden das aber unter den gleichen Wettbewerbsbedingungen wie die privaten Kreditinstitute tun müssen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Hüfner. Wir kommen jetzt zur Diskussion. Sind die Privatbanken jetzt eigentlich glühende Europäer geworden – mal etwas überspitzt gefragt?

Abg. Rodust: Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Hüfner. Wie definieren Sie Daseinsvorsorge? Ich habe einmal auf einer Veranstaltung Herrn Dr. Arnold gehört. Der hat Daseinsvorsorge lediglich als Gewährleistung von Mittelstands- und Wohnungsbauförderung definiert. Ich denke, dass ist etwas kurz gesprungen. Mich würde interessieren, was Sie darunter verstehen.

Dann noch eine Frage an Herrn Dr. Rümker: Der Ausschuss der Regionen hat sich mit der Thematik intensiv beschäftigt und die Forderung aufgestellt, dass nach einem gewissen Zeitraum dringend eine Kontrolle erfolgen muss, wie die Erfolge der neuen Regelung aussehen oder nicht aussehen. Meine Frage: Wie lang sollte dieser Zeitraum Ihrer Ansicht nach sein? Reichen zwei Jahre oder müsste man weiter oder kürzer springen?

Dr. Peter Hüfner: Zu Ihrer Frage zur Definition von Daseinsvorsorge: Der Begriff der Daseinsvorsorge ist aus meiner Sicht schwierig zu definieren, weil er sich immer im Wandel befindet. Man kann nicht bestimmte Aspekte festschreiben, die zur Daseinsvorsorge gehören, sondern Daseinsvorsorge greift dann, wenn bestimmte Leistungen für das Gemeinwohl erforderlich sind und über den Markt nicht mehr in ausreichender Form erbracht werden, sodass der Staat dafür sorgen muss, dass eine Versorgungssicherheit besteht. Normale Bankdienstleistungen würde ich nicht unter den Begriff der Daseinsvorsorge fassen wollen - jedenfalls nicht bei der Versorgung, die mit unserem Bankensystem in der Bundesrepublik Deutschland gewährleistet ist -, und daher ergeben sich tatsächlich nur im Bereich bestimmter Fördermaßnahmen, wie Mittelstandsförderung und Wohnungsbauförderung, Aspekte, die man zur Daseinsvorsorge zählen kann.

Abg. Rodust: Nicht das „Konto für Jedermann“?

Dr. Peter Hüfner: Zum „Konto für Jedermann“ gibt es eine freiwillige Vereinbarung aller ZKA-Verbände, aller kreditwirtschaftlichen Verbände. Es ist auch richtig, dass ein sehr großer Anteil der Girokonten auf die Sparkasse entfällt. Gleichwohl hat auch die Bundesregierung im letzten Jahr festgestellt, dass diese Selbstverpflichtung der Verbände eingehalten wird und die beteiligten Verbände auch entsprechend ihrer Marktanteile Girokonten für Jedermann zur Verfügung stellen. Die Sparkassen sind in der Region nun einmal stärker vertreten. Sie haben eine andere Ausrichtung. Deshalb sind mehr oder weniger automatisch ein großer Teil dieser Konten dort.

Dr. Dietrich Rümker: Frau Rodust, Sie habe eine nicht ganz leicht zu beantwortende Frage gestellt. Wir haben noch eine Übergangsfrist bis zum Jahr 2005. Die Auswirkungen des Wegfalls der Gewährträgerhaftung und Anstaltslast werden in voller Schärfe erst nach dem Jahr 2005 sichtbar werden. Dabei muss man auch – wie ich schon ausgeführt habe – deutlich zwischen Sparkassen und Landesbanken differenzieren. Bei uns wird auf Grund der ständigen Beobachtung durch die Ratingagenturen, daran, wie die einzelnen Landesbanken geratet werden, schon in der Übergangszeit erkennbar sein, welche Auswirkungen das auf die Refinanzierungskosten hat. Bei den Sparkassen haben wir bislang erst eine Sparkasse, das ist die Stadtsparkasse Köln, die geratet wird. Aber im Zuge von Basel II werden wir ja eine risikogewichtete Eigenkapitalordnung bei den Kreditinstituten bekommen. Dadurch wird sich sicher auch die gesamte Sparkassenlandschaft zumindest intern einem Rating durch die einzelnen Häuser unterziehen lassen müssen, die dann für die Geld- und Kreditversorgung zuständig sind. Ich denke, ab dem Jahr 2005 wird für die gesamte Gruppe das Ausmaß des Wegfalls dieser Haftungsinstrumente voll sichtbar werden. Deshalb würde ich eine Kontrolle zwei Jahre nach dem Jahr 2005 für angemessen halten. Ich glaube, dann besteht die notwendige Klarheit.

Abg. Ehlers: Wir haben heute das Thema Daseinsvorsorge. Wenn ich die drei Themenkreise betrachte und überlege, was umgesetzt wird, muss ich feststellen, das führt alles zum Nachteil des ländlichen Raumes – ob das die Energiewirtschaft oder die Kreditwirtschaft ist oder auch der öffentliche Personennahverkehr ist. Es führt dazu, dass die Solidargemeinschaft nicht mehr so funktioniert wie in der Vergangenheit. Alle Maßnahmen in diesen drei Bereichen kosten Geld. Herr Dr. Rümker, ich bin im Aufsichtsrat einer Sparkasse in Mittelholstein, die als Einzige in Deutschland als Aktiengesellschaft geführt wird. Ich bin auch der einzige Vertreter des ländlichen Raumes. Die anderen Mitglieder kommen aus Rendsburg, Norddorf, Hardemarschen usw. Das Erste, was wir gegen meine Stimme gemacht haben, ist, wir haben die Kostenstrukturen dahingehend geändert, dass die kleinen Zweigstellen in der Fläche alle geschlossen werden mussten. Unser Mitbewerber oder Nachbar, die Kreissparkasse in kommunaler Trägerschaft des Kreises und der Stadt Eckernförde mit einem Finanzvolumen von etwa 2 Milliarden DM, hat noch 32 Zweigstellen. Das sind vielleicht ein paar zu viel. Ich sage hier aber als An-

merkung, wenn wir uns von der kommunalen Trägerschaft verabschieden, wird die Fläche in der Zukunft nicht mehr so bedient werden, wie es in der Vergangenheit der Fall war und an sich sein sollte. Insofern kann ich den Bankenvertretern nur die Anregung mit auf den Weg geben – das Problem müssen wir aber auch innerhalb des Sparkassenverbundes selbst lösen –, sich weiterhin ein an den Kommunen und der kommunalen Trägerschaft – wie Sie es sagen, Herr Dr. Rümker – zu orientieren. Alles andere geht zu Lasten des gesamten ländlichen Raums.

Abg. Ritzek: Ich habe zwei Fragen: Wie arbeitet der Bundesverband deutscher Banken mit den Landesbanken nach der EU-Entscheidung zusammen? Gibt es da eine Zusammenarbeit, um die Landesbanken- und Sparkassenorganisationen wettbewerbsfähig zu halten und die Bedingungen zu erfüllen?

Herr Dr. Rümker, Sie haben Ihren Vortrag so strukturiert, dass Sie zunächst vorgetragen haben, was Sie alles - jetzt nach der Vereinbarung am 17. Juli 2001 - machen wollen. Das hat mich überzeugt. Dann haben Sie dazu Stellung genommen, wie die Daseinsvorsorge geregelt sein soll. Da gibt es verschiedene Aussagen. Die Zahl der Sparkassen wird abnehmen. Dahinter verbirgt sich doch bestimmt auch Zahlenmaterial. Was heißt das in der Summe, bezieht sich das nur auf den ländlichen Raum oder auch auf die Städte? Dann kamen eine ganze Menge Aussagen, die mich etwas nachdenklich gestimmt haben. Sie sagen, das „Konto für Jedermann“ bleibt erhalten, es werden weiter Kundenkreditprodukte bereitgestellt, wirtschaftliche Standortsicherung wird gewährleistet, die Rolle der Landesbanken in den Ländern bleibt erhalten, ihre Sponsorentätigkeit und die kommunale Trägerschaft bleibt erhalten. Das klingt alles unwahrscheinlich positiv. Jetzt meine Frage dazu: Wird dieses Positive ins negative gekehrt, weil viele Sparkassen geschlossen werden, sodass man als Kunde hinterher empfinden wird: Mensch, da hat sich für uns doch vieles nachteilig verändert? Oder werden das die Kunden kaum merken?

Dr. Dietrich Rümker: Das waren eine ganze Menge Fragen, die an mich gerichtet wurden.

Herr Ritzek, ich glaube, das Bild ist sehr facettenreich, so will ich das mal sagen. Wir müssen uns natürlich, wenn wir überleben wollen, neu positionieren. Das betrifft unsere Strategie. Wir wollen nicht zu den Verlierern gehören, wir wollen zu den Gewinnern gehören. Wir wollen nicht übernommen werden, sondern – wenn es eben geht – woanders etwas übernehmen. Wohlgermerkt wollen wir keine Sparkassen übernehmen. Wir halten sehr stark an dem arbeitsteiligen Verbund der Sparkassen und Landesbanken fest. Der wird auch von den Ratingagenturen durchaus positiv bewertet. Der Verbund erlebt auch immer wieder Wandlungen. Gewisse Dienstleistungen nehmen in ihrer Bedeutung ab, andere nehmen zu. Die von mir gemachte Aussage, dass ich glaube, dass Sparkassen fusionieren werden, bezog sich nicht auf Schleswig-

Holstein, sondern auf die Bundesrepublik allgemein. Wir haben ja schon in der Vergangenheit eine Konzentrationsbewegung im Sparkassenbereich festgestellt, allerdings lange nicht so dynamisch wie bei Volks-, Genossenschafts- und Raiffeisenbanken. Eine viel größere Anzahl von Banken aus diesem Sektor haben fusioniert. Ich glaube, das wird sich auch bei uns so weiterentwickeln. Warum? Wir bekommen durch die Folgen der Eigenkapitalregulierung von Basel II und die damit verbundenen zusätzlichen Kontrollen, die wir einbauen müssen, die zunehmenden Anforderungen an die Steuerung der Banken und Sparkassen, immer neue zusätzliche Regelungen, die umgesetzt werden müssen. Die großen Häuser müssen ihre Finanzierungsvorschriften ändern. Der ganze regulatorische Verwaltungsaufwand wird durch die zum 11. September diesen Jahres verschärften Geldwäschevorschriften noch einmal erhöht. Kleine Sparkassen können das finanziell nicht mehr leisten. Herr Ehlers, Sie nicken mit dem Kopf, alle Vertreter von kleineren Sparkassen wissen das ganz genau. Von daher liegt es nahe, dass Sparkassen fusionieren. Ich glaube – das ist jetzt aber eine schwierige Einschätzung –, dass die Sparkassen in den Städten es einfacher haben werden, weil sie in der Regel größer sind als ländliche Sparkassen. Je größer sich ein Sparkasse von der Finanzsumme, der Zahl der Konten, Verbindungen, der Zahl der Geschäftsvorfälle in den verschiedenen Bereichen usw. darstellt, desto besser stimmen da die Mengengerüste. Je kleiner die Sparkassen sind, desto mehr werden sie mit dieser neuen Flut von aufsichtsrechtlichen Bestimmungen und Veränderungen in der Eigenkapitalbemessung bei ihren Kreditgeschäften und mit der immer weiter steigenden Kostenbelastung kämpfen müssen. Auch die EDV wird immer teurer. Wir haben jedes Jahr die Hoffnung, wir könnten auf dem Stand, den wir nun erreicht haben stehen bleiben und könnten sagen, die Investitionen gehen zurück. Das ist ein Irrtum, sie steigen immer weiter. Das ist nur sehr schwer zu begrenzen. Ich glaube, in den ländlichen Räumen werden Sparkassen eher zu Fusionen kommen als in den städtischen Bereichen. Ein gutes Beispiel wäre dafür Köln. Sowohl die Kreissparkasse Köln als auch die Stadtparkasse Köln sind so potente große Institute, die es eigentlich nicht nötig haben, zu fusionieren. Die Aufzählung kann man noch fortsetzen.

Die Standortsicherung habe ich im Zusammenhang mit der Daseinsvorsorge angesprochen. Ob die Landesbanken in AGs umgewandelt werden – das war ja die Forderung von Herrn Dr. Hüfner aus der Sicht des Bundesverbandes Deutscher Banken –, wird man abwarten müssen. Die WestLB hat sich schon auf die Form der AG festgelegt. Das Mutter-Tochter-Modell muss aber noch in Brüssel abgesehen werden. Wir sind mit unseren Überlegungen noch nicht so weit, wir sind noch dabei, das genau abzuwägen. Wir glauben, dass wir in der Aufstellung, die wir gewählt haben, gute Zukunfts- und Überlebenschancen haben. Einfach wird es nicht. Letztlich bedeutet das auch – da soll man sich keinen Illusionen hingeben – einen Arbeitsplatzabbau. Und den kann man nur so sozialverträglich wie möglich gestalten. Man kann versuchen, eine Zahl von Mitarbeitern, die in Bereichen arbeiten, die aufgegeben werden, weiterzuqualifizieren und dann in anderen Bereichen einzusetzen. Wir haben fest vor, betriebsbedingte Kündi-

gungen nach Möglichkeit zu vermeiden. Wie sich das bei den Sparkassen auswirken wird, dazu kann ich im Augenblick keine Stellung nehmen. Aber auch die Sparkassen kommen nicht darum herum, sich geschäftspolitisch – was die Kostenseite angeht – noch deutlich zu verschlanken. Es wird überlegt, gemeinsame Servicegesellschaften von Sparkassen in Schleswig-Holstein zu bilden. Das ist ein im Kern richtiger Ansatz. Daneben ist aber die Kooperation mit der Landesbank, die Arbeit im Verbund, ebenso wichtig. Wir können viele Verbundleistungen erbringen. Sie haben meine positive Einstellung angesprochen. Ich kann nur sagen, für mich ist das Glas immer halb voll und nicht halb leer. Wenn ich den Kopf hängen ließe, würde die ganze Bank den Kopf hängen lassen. Also bin ich zum Optimismus verpflichtet. Ich bin aber auch davon überzeugt.

Inwieweit in Zukunft die Sparkassenorganisation den kulturellen und sozialen Förderaufgaben weiter nachkommen kann, wird man abwarten müssen. Das wird insbesondere dann abzuwarten sein, wenn – wie Herr Hübner das gefordert hat – Gewinnausschüttungen zur Pflicht deklariert werden. Bisher haben die Sparkasse vielfach Gewinne thesauriert. Es gibt auch welche, die teilweise Gewinne ausgeschüttet haben, wie beispielsweise die Sparkasse Kiel. Die nicht ausgeschütteten Gewinne sind der Kommune vielfach dadurch zugute gekommen, dass beachtliche Summen nach den Wünschen der Träger für soziale, kulturelle und sonstige gemeinnützige Zwecke ausgegeben worden sind. Da besteht ein Zielkonflikt. In Zukunft wird der Vorstand sicher sehr genau überlegen müssen, was er sich an Förderung leisten kann und was er reduzieren muss, um – wenn solche gesetzlichen Bestimmungen kommen – hier eine Gewinnausschüttung vornehmen zu können. Dabei darf eins nicht vergessen werden: Die Kommunen sind nicht gerade auf Rosen gebettet. Es wird deshalb in dem einen oder anderen Fall schwer fallen, dass nötige Eigenkapital, die Eigenkapitalzuführung, zur Verfügung zu stellen. Es ist bei Kreditinstituten so, dass sie zu Wachstum verpflichtet sind, um nicht zu sagen verurteilt. Wachstum bedeutet, dass man mit den Kostensteigerungen fertig werden kann, die Arbeitsplätze können gesichert werden. Darüber hinaus bedeutet Wachstum auch die Zurverfügungstellung neuen Eigenkapitals. Wir als öffentliche Banken haben in der Tendenz „arme“ – in der wörtlichen Bedeutung - Eigentümer. Bisher haben die Kommunen den Sparkassen auch kein Eigenkapital zur Verfügung gestellt. Die Frage wird sein, wie das zukünftig wird. Deshalb müssen die Sparkassen – das gilt auch für Landesbanken – nicht unerhebliche Teile ihres erwirtschafteten Jahresüberschusses thesaurieren, weil sie von ihren Trägern kein Geld bekommen. Die freien Sparkassen befinden sich in einer anderen Situation. Die Aktionäre der Mittelholsteinischen Sparkassen AG – es gibt hier ja auch noch andere – können immer noch ihre Eigentümer bitten, ihnen Eigenkapital zur Verfügung zu stellen. Dafür zahlen sie dann eine Dividende. Das gehört sich auch so, wenn Eigenkapital investiert wird. Die entscheidende Frage wird also sein, wie die Eigenkapitalversorgung der öffentlich-rechtlichen Banken in der Zukunft aussehen wird. Da sind wir als Landesbank natürlich in anderem Maße auf den Kapitalmarkt angewiesen,

sowohl was Fremdkapital angeht als auch was Eigenkapital angeht, als das bei Sparkassen der Fall ist. Aber auch für Sparkassen stellt sich in Zukunft die nolralgische Frage der Eigenkapitalbeschaffung. Ich wiederhole noch einmal: Deshalb ist eine Thesaurierung einbehaltener wirtschaftlicher Gewinne auch für die von Sparkassen von existenzieller Bedeutung.

Vorsitzender: Der Wind wird schärfer, das muss man sehen.

Abg. Greve: Ich habe eine Frage an Herr Dr. Rümker. Jeder, der die mittelständischen Betriebe berät – dazu gehöre ich auch –, weiß, dass es Realität ist, dass die Sparkassen restriktiver geworden sind, insbesondere gegenüber dem Mittelstand. Hierin sehe ich nicht nur ein Problem des Handwerks, sondern auch mancher Dienstleistungsunternehmen, die große Schwierigkeiten haben, weil ihnen zum Beispiel in den letzten Monaten die Kontokorrentkredite gekürzt worden sind. Diese Probleme hatten sie früher über Jahrzehnte lang nicht, obwohl sie insgesamt heute nicht schlechter dastehen als früher. Meine Frage ist: Ist das nur eine Auswirkung von Basel II oder auch des eben von Ihnen skizzierten Strukturwandels?

Abg. Behm: Ich möchte eine Anmerkung zu dem machen, was Herr Dr. Rümker gesagt hat. Sie haben sich im Wesentlichen mit den Landesbanken beschäftigt. Dabei haben Sie auch gesagt, dass regionale Trägerschaften erhalten bleiben sollten. Das betrifft ja auch die Kreissparkassen. Vielleicht kann dazu Herr Dr. Hüfner noch einmal etwas sagen.

Zur Entwicklung der Kreissparkassen und zur Beteiligung an Ausgaben für soziale und kulturelle Zwecke: Ich kann mich erinnern, vor zehn Jahren hatte ich als Kommunalpolitiker mal die Idee, die Kreissparkassen mögen sich doch intensiv an der Einrichtung einer Schuldnerberatungsstelle beteiligen. Damals ging das nicht. Da wurde gesagt, dass Sparkassengesetz spreche dagegen und es wurden tausend Dinge angeführt, warum das nicht gehe. Jetzt geht es auf einmal. Damals hatte die von mir angesprochene Kreissparkasse Mühe, nur knapp 90.000 DM auszuschütten, heute schüttet sie fast 1 Million DM aus. Da hat es also eine Entwicklung gegeben. Vielleicht können Sie beide sich zu diesem Phänomen einmal äußern?

Abg. Steenblock: Meine Anmerkung geht in eine ähnliche Richtung wie die von Herrn Greve, in Richtung Wirtschaftsförderung. Wie kann man unter den sich nun ändernden Rahmenbedingungen in einer Wirtschaftsstruktur, wie sie in Schleswig-Holstein vorhanden ist, Wirtschaftsförderung machen. Die großen Banken machen es nicht. Die anderen wollen alle größer werden und machen es deshalb auch nicht mehr. Insbesondere Existenzgründer – die möchte ich besonders ansprechen – haben massive Schwierigkeiten. Meine Frage ist deshalb: Inwieweit müssen wir – eventuell im Hinblick auf die Bürgschaftsbank und Investitionsbank - vor dem Hintergrund dieser Entwicklung neue Strukturen aufbauen, um überhaupt noch Wagniskapital

in vernünftigen und ausreichenden Maße zur Verfügung stellen zu können? Wie kann hier vor dem Hintergrund der von Ihnen geschilderten Entwicklung, die alles andere als mittelstandsfreundlich ist - was die Wirtschaftsförderung und die Zurverfügungstellung von Wagniskapital angeht -, eine neue Struktur aufgebaut werden, die Existenzgründungen in Schleswig-Holstein auch in Zukunft weiter ermöglicht?

Vorsitzender: Dieser Punkt betrifft nicht nur den ländlichen Raum, sondern auch die mittelständische Wirtschaft in den Städten. Das ist nicht zu unterschätzen.

Abg. Benker: Meine Auffassung deckt sich mit der von Herrn Greve. Bei diesem Gesichtspunkt spielt nicht nur die praktische Beurteilung eine Rolle, sondern dieser Gesichtspunkt ist bereits in Verwaltungsratssitzungen als Geschäftspolitik von Vorstandsvorsitzenden zum Umgang mit mittelständischen Betrieben geäußert wurde. Das gibt mir sehr zu denken.

Ergänzend zu dem, was Herr Steenblock gesagt hat, möchte ich noch fragen: Kann ein Instrument wie die Investitionsbank dann überhaupt noch aufrecht erhalten werden?

Dr. Dietrich Rümker: Das sind alles heikle Fragen, die Sie hier stellen. Zur restriktiveren Kreditvergabepolitik bei Sparkassen, Herr Benker, kann ich aus eigener Anschauung relativ wenig sagen. Ich bin Vertreter einer Landesbank und der normale Mittelstandskunde gehört nicht zu unseren Kunden. Ich glaube schon, dass von Ihnen hier das Richtige angesprochen worden ist: Basel II lässt grüßen. Die Kunden werden heute viel stärker in dem Sinne segmentiert, was ist ein Zielkunde, was ist ein Kunde, der nicht die nötigen Deckungsbeiträge erbringt. Ich glaube, hier spielt der veränderte Haftungsrahmen der Sparkassen schon eine Rolle. Sie werden sich automatisch anders einrichten müssen. Wenn die Instrumente der Gewährträgerhaftung und der Anstaltslast wegfallen, ist der potenzielle Rückgriff auf den Anstaltsträger, der in Schleswig-Holstein bislang zum Glück noch nicht zum Zuge kommen musste, nicht mehr möglich. Ich glaube schon, dass heute bei den Sparkassen die Kundenbonität intensiver geprüft wird. Das ist auch eine ganz klare Zielsetzung der Arbeitsgruppe der Zentralbanken in Basel und der Aufsichtsbehörden. Die Kreditinstitute sollen bei der Vergabe von Krediten vorsichtiger werden. Damit soll vermieden werden, dass Flächenbrände entstehen, denn es hat sehr nachhaltige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, wenn Kreditinstitute größeren Umfanges insolvent werden.

Abg. Greve: Bestand diese Gefahr wirklich? Das sehe ich nicht so.

Dr. Dietrich Rümker: Nein, darüber kann man lange diskutieren. Sicher ist bei Basel II nicht in erster Linie an die Sparkassen gedacht worden. Zielgruppen waren sicher mehr die interna-

tional operierenden Großbanken mit den Großengagements in den verschiedenen Branchen. Aber man darf sich nicht täuschen lassen. Der 11. September 2001 hat gezeigt, wie schnell selbst eine Industrie wie die der Flugzeughersteller und Fluggesellschaften, die vorher als weltweit operierende Unternehmen sehr anerkannt waren – der Weltflugverkehr wuchs in jedem Jahr –, in existenzielle Nöte kommen kann, sodass die Rückversicherer auf einmal ihre Verträge gekündigt haben. Wenn die Staatengemeinschaft da nicht eingegriffen hätte, wären die Flugzeuge am Boden stehen geblieben. Das heißt, die Globalisierung hat eine sehr hohe Krisenanfälligkeit, letztlich auch Volatilität. Ich erinnere zum Beispiel auch an das Sterben von IT-Unternehmen.

Abg. Ritzek: Gut, dass Sie das mal sagen.

Dr. Dietrich Rümker: Das wird auch an den Banken im Ernstfall nicht spurlos vorübergehen. Ich halte im Prinzip das, was Basel II uns bringt, für richtig. Es sind Übertreibungen was die Mittelstandskredite anbelangt drin – das ist völlig klar –, auch ist es nicht nachvollziehbar, dass langfristige Kredite mit einem Malus durch Zuschläge belegt werden. Ich glaube, Herr Hüfner, darin stimmen wir überein. Wir sind auch der Auffassung, dass bei Basel II die Risikokosten bei bestimmten Berechnungsmethoden nicht zwei Mal berücksichtigt werden dürfen und es gibt noch ein paar andere Kritikpunkte. Aber im Prinzip haben wir für das Anliegen an sich Verständnis, weil sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch die Globalisierung einschneidend verändert haben und die Anfälligkeit verschiedener Branchen deutlich gestiegen ist. Ich kann nur hoffen – Herr Benker, Sie haben es bestätigt, ohne dass ich das aus eigener Anschauung sagen kann –, dass die Sparkassen ganz genau wissen, wie wichtig sie für die mittelständischen Unternehmen sind. Für die Sparkassen gilt ja, dass sie immer in hoher Zuverlässigkeit und Treue als Privatbank für die Unternehmen zur Verfügung gestanden haben. Dass sie sich die Bonität und Kreditwürdigkeit ihrer Kreditkunden, der Unternehmen, genauer anschauen müssen, steht außer Zweifel. Diese Verpflichtung wird durch Basel II auch nicht absondern zunehmen.

Als weitere Stichworte wurden hier noch genannt: Erhaltung regionaler Trägerschaften mit dem Hinweis auf die Kreissparkassen; Ausgaben für gemeinnützige Zwecke, zum Beispiel Schuldnerberatung. Ich denke, die Sparkassen und die Kommunen sind mit der engen Bindung aneinander gut gefahren. Wir haben in Schleswig-Holstein unterschiedliche Rechtsformen, zum Teil als AG, überwiegend aber die öffentlich-rechtliche kommunale Trägerschaft. Bei diesem Nebeneinander wird es auch bleiben. Gesetzlich geregelt werden müsste dann die Möglichkeit einer Fusion zwischen einer öffentlich-rechtlichen und eine privatrechtlichen Sparkasse. Das ist auch ein Punkt, den der SGV schon angesprochen hat. Soweit ich weiß, ist es so, dass die Schuldnerberatung praktisch im Wege einer Umlage vom Sparkassen- und Giroverband finan-

ziert wird. Das heißt, die einzelnen Sparkassen erbringen für die Schuldnerberatung heute nach einem bestimmten Schlüssel Beiträge in einen Finanzierungstopf, sodass sie eine Gemeinschaftsaufgabe der Sparkassen in Schleswig-Holstein darstellt.

Dann wurde von Herrn Steenblock und anderen Mitgliedern die Wirtschaftsförderung und ihre zukünftige Form nach dem Wegfall der Haftungsinstrumente angesprochen; die Schwierigkeiten bei Existenzgründungen und das Wagniskapital. Lassen Sie mich dazu Folgendes sagen: Die Investitionsbank ist sicherlich das bedeutendste Instrument für die Wirtschaftsförderung in Schleswig-Holstein. Sie ist bekanntlich Teil der Landesbank. Über die zukünftige Ausgestaltung der Investitionsbank wird man sicher auch schon im Zusammenhang mit den gesetzlichen Regelungen im Einzelnen – Stichwort Haftkapital, Haftkapitalvergütung - nachdenken müssen. Daneben haben wir die Bürgschaftsbank, daneben haben wir die MBG als übergeordnete Träger der Wirtschaftsförderung, die nicht primär die Gewinnerzielung als Hauptzweck auf ihre Fahnen geschrieben haben. Ich hoffe, dass das so beibehalten werden kann. Die Zusammenarbeit ist gut und hat sich sehr bewährt. Sie wissen aber auch, dass jetzt auch die Förderinstrumente in Brüssel unter dem Stichwort unerlaubte Investitionen geprüft werden. Das richtet sich zum einen gegen die KfW und zum anderen gegen die großen Förderinstitute, vor allem in Bayern und Baden-Württemberg. Und man wird abwarten müssen, ob auch die viel kleineren regionalen Förderinstitute unter diesem Gesichtspunkt geprüft werden und die EU-Kommission hierzu eine Entscheidung treffen wird. Ich hoffe, dass diese für die Wirtschaftsförderung immens wichtigen Institute erhalten bleiben. Sie haben sich ganz klar der Förderung von Existenzgründungen verschrieben, aber auch der Beteiligung an Unternehmen, die sich in der Wachstumsphase befinden, aber nicht genügend Eigenkapital zur Verfügung haben. Da greift auch unsere Kapitalbeteiligungsgesellschaft ein, die hier in Schleswig-Holstein sehr aktiv ist. Unter dem Vorbehalt, dass die EU-Kommission das alles billigt, wird die Wirtschaftsförderung und Strukturverbesserung – da gebe ich Ihnen völlig Recht, dass sich das nicht nur auf die ländlichen Gebiete bezieht, sondern auch auf die städtischen Räume – weiter fortgesetzt werden. Das alles steht aber unter dem Vorbehalt, wie die EU-Kommission sich verhält. Für mich ist der Fall klar. Das sind Institute, die nicht im Wettbewerb zu den Sparkassen oder den privaten Banken einschließlich der Genossenschaftsbanken stehen. Herr Hüfner, mir ist daran gelegen, dass Sie dazu auch noch einmal ein Statement abgeben. Da müssten wir eigentlich an einem Strang ziehen. Die IB muss erhalten bleiben, das ist völlig klar. Dazu gibt es von mir ein eindeutiges Ja. Wenn die IB nicht mehr aufrechterhalten bliebe, brähe ein Pfeiler der Wirtschaftsförderung des Landes zusammen. Ich denke aber, zu diesem Punkt gibt es zwischen den Parteien oder auch innerhalb der Landesregierung überhaupt keine unterschiedlichen Auffassungen. Das gilt auch für den Vorstand und für mich. Damit möchte ich schließen. Ich hoffe, ich habe die Fragen damit halbwegs beantwortet. Es waren ja ziemlich viele.

Vorsitzender: Ich bedanke mich bei Ihnen. Als Moderator muss ich mit einem Blick auf die Uhr darum bitten, die letzten Antworten etwas konzentrierter zu geben. Dabei soll natürlich nicht der Eindruck entstehen, manche Fragen seien gar nicht beantwortet worden.

Dr. Peter Hübner: Ich werde es versuchen. Zuerst hat Herr Ritzek gefragt, ob der Bundesverband Deutscher Banken mit den Landesbanken und den Sparkassen zusammenarbeitet. Wir vertreten die privaten Banken und haben knapp 300 Mitgliedsbanken. Von daher haben wir mit den Sparkassen und Landesbanken direkt nichts zu tun.

Abg. Ritzek: Aber Sie sprechen miteinander?

Dr. Peter Hübner: Wir sprechen miteinander, das ist klar. Zu den Fragen von Basel II versuchen wir, gemeinsame Positionen zu erarbeiten.

Ich möchte noch eine kurze Anmerkung zur hier geführten Debatte über die Strukturentwicklung machen. Ich weise darauf hin, dass sich die gesamte Bankwirtschaft in einem sehr dynamischen Umfeld befindet. Wir haben einen enorm gestiegenen Wettbewerbsdruck. Ich nenne nur einige Stichworte, wie die Verwirklichung des Binnenmarktes mit der Niederlassungsfreiheit der Banken der EU-Mitgliedstaaten und die Konkurrenz aus dem Nichtbankenbereich, wie zum Beispiel der Versicherungsunternehmen und Kartenunternehmen. Infolgedessen haben wir auch Rückgänge der Bankenanteile bei der Geldanlage und bei der Finanzierung von Unternehmen zu beobachten. Hinzu kommt noch die technologische Entwicklung der Informationstechnologie, sprich Internet, die zu ganz neuen Marktgegebenheiten führt und wichtige Veränderungen auslöst. Vor diesem Hintergrund müssen manche bestehenden Strukturen objektiv hinterfragt werden. Dabei steht nicht die Konkurrenz von Sparkassen und privaten Banken im Vordergrund. Die Filialen haben heute eine ganz andere Bedeutung bekommen. Ich habe neulich Zahlen aus dem Kölner Bereich gelesen. Herr Schröder von der Stadtparkasse Köln hat gesagt, dass dort 80 % der Auszahlungen über den Geldautomaten erfolgen. Sie sind früher in Filialen erfolgt. Von daher muss sich jede Bank, ob es nun eine private Bank oder eine Genossenschaftsbank ist, ihre Filialen anschauen und die Auslastung überprüfen. Eine möglichst hohe Zahl an Filialen zu haben, kann nicht das alleinige Ziel sein.

Ich komme zu meinem letzten Punkt, zur Frage der Investitionsbank, generell der Förderinstitute: Was passiert mit denen nach der Verständigung? Die selbstständigen Förderinstitute können reine Förderprogramme, die natürlich in Form von Mittelstandsförderprogrammen oder Existenzgründungsprogrammen und Ähnlichem beschrieben sein müssen, weiter betreiben und als Förderbank in diesem Sinne bestehen bleiben. Das lässt sich mit der Verständigung ohne weitere Konflikte in Einklang bringen. Entscheidend ist, dass die Förderaufgaben definiert sind

und sich die Institute nicht im Wettbewerb bewegen, also keine Mischung mit normalem Wettbewerbsgeschäft besteht. Bei den in Landesbanken integrierten Instituten kann das unter Umständen zu Problemen führen, da muss man sehr genau hinschauen. Denn einerseits wird für die Förderbanken weiterhin die Anstaltslast und Gewährträgerhaftung gelten, während andererseits für das die Landesbank umgebende Gebilde dann ein anderes marktwirtschaftliches Haftungssystem gelten muss. Die klarste Lösung dafür wäre, die Förderbank als rechtlich selbstständiges Institut auszugliedern. Zumindest müssen die Vorschriften der Transparenzrichtlinie, die eine getrennte Kontenführung vorschreibt, für diese Bereiche gewährleistet sein. Dabei möchte ich es bewenden lassen.

Abg. Rodust: Das heißt, Sie werden nicht gegen die I-Bank klagen.

Jan-Christian Erps: Ich bin als Vertreter der Kommunen hier. Insofern habe ich grundsätzlich eine andere Sichtweise als die Banker, die in erster Linie auf Gewinnmaximierung und Kapitalvermehrung achten. Ich darf daran erinnern, dass die Notwendigkeit der Versorgung mit Kredit- und Bankdienstleistungen in der Fläche in der Vergangenheit zur Bildung von Sparkassen geführt hat. Daher ist es aus unserer Sicht vorderste Aufgabe der Politik, diese Versorgung auch in Zukunft zu gewährleisten. Insofern sind wir froh, dass über den EU-Kompromiss die öffentlich-rechtliche Struktur der Sparkassen unverändert fortbestehen kann. Das bedeutet auch, dass sie den öffentlichen Auftrag wahrzunehmen haben, das heißt, dass sie weiter dem Gemeinwohl verpflichtet sind und für die Bereitstellung von den Kreditmitteln, die Herr Greve hier angesprochen hat, zu sorgen haben. Die Erfüllung dieser Aufgaben muss weiter über dem Ziel der Gewinnerzielung stehen. Ob sich das auf Dauer halten lässt, kann ich nicht sagen. Ich bin kein „Sparkassenmensch“. Unsere Aufgabe sollte zum gegenwärtigen Zeitpunkt darin bestehen, dafür zu sorgen, dass das auch zukünftig noch möglich ist.

Ich kann nicht ausschließen, dass die Sparkassen auch schon jetzt – so wie es Herr Greve festgestellt hat – ihre Kreditvergabe für die mittelständischen Unternehmen restriktiver handhaben. Es handelt sich bei ihnen aber um öffentlich-rechtliche Institute und deshalb möchte ich sie an ihren öffentlich-rechtlichen Auftrag erinnern. Ich hoffe, dass die Sparkassen auch in Zukunft mehr ihre öffentliche Aufgabe im Blick haben als die reine Gewinnerzielung.

Zur von Herrn Rümker angesprochenen Verwendung von etwaigen Gewinnen möchte ich sagen, dass die Verwaltungsräte mit Blick auf die Erfüllung öffentlicher Aufgaben sehr gut abwägen müssen, ob sie eine Kuh, die sie noch melken wollen, schlachten wollen. Das ist jedem klar. Von daher stellt sich auch die Frage, wie die Eigenkapitalversorgung der Sparkassen in Zukunft aussehen wird. Dass es zu Fusionen und Zusammenschlüssen von Sparkassen kommen wird, will ich nicht bestreiten. Das hat es schon in der Vergangenheit gegeben und war zum

Teil auch angebracht, weil es sich zum Beispiel um eine strukturschwache Gegend handelte, in der eine Sparkasse zur Versorgung der Bevölkerung ausreichte. Aber das muss in jedem Einzelfall geprüft werden. Wenn wir irgendwann dazu kommen, dass es in jedem Kreis und in jeder kreisfreien Stadt nur noch eine Sparkassenfiliale gibt, müssen wir uns die Frage stellen, ob das noch die Sparkasse ist, die wir uns vorgestellt haben. Ich will sagen: Wir sollten alles tun, damit wir die bestehenden Strukturen – soweit es geht – erhalten können. Wir haben festgestellt, dass wegen des bestehenden Kostendrucks ein Rückzug der Banken aus der Fläche stattgefunden hat. Es stimmt natürlich, dass die Kostensituation für die Sparkassen schlechter geworden ist. Das darf im Ergebnis aber nicht dazu führen, dass sie ihren natürlichen Auftrag nicht mehr wahrnehmen können. Es kann nicht sein, dass sich die Sparkassen nur noch ausschließlich an privaten Zielen orientieren. Dann wären wir beim „Shareholdervalue-Gedanken“, das hätte dann nichts mehr mit dem öffentlich-rechtlichen Auftrag zu tun.

Vorsitzender: Ich bedanke mich bei Ihnen für Ihren Vortrag und die rege Diskussion. Wir bleiben im Gespräch!

(Unterbrechung: 12:32 bis 12:40 Uhr)

3. Öffentlicher Personennahverkehr

Vorsitzender: Wir kommen zur dritten Runde, dem dritten Thema, dass wir uns heute vorgenommen haben. Es geht um den ÖPNV, ein Thema, das mich als Kieler besonders interessiert und bewegt. Ich schlage vor, dass wir sofort in die Vorträge einsteigen. Herr Michelmann, Sie haben das Wort.

Holger Michelmann, *Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Landesgruppe Nord:* Guten Tag, meine Damen und Herren! Mein Name ist Michelmann und ich bin als Vertreter des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nord, hier. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV abgekürzt, ist in verschiedene regionale Landesgruppen aufgeteilt, die jeweils von einem Vorstand geführt werden und von einem Geschäftsführer ehrenamtlich betreut werden. Die Landesgruppe Nord ist für die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Mein Statement habe ich in den Grundzügen mit der Hauptgeschäftsstelle in Köln abgestimmt, die mit anderen Landesgruppen in andern Bundesländern schon ähnliche Anhörungen vorbereitet hat.

Zur Sache: Für viele der bundesweit über 500 Mitgliedsunternehmen ist die viel zitierte Marktzugangsverordnung von sehr existenzieller Bedeutung. Sie wird ein entscheidender Parameter für die mittel- und langfristige Entwicklung dieser Unternehmen sein. Dadurch bedingt hat sich der VDV auch sehr ausführlich mit ihr beschäftigt und hat zwei Punkte festgestellt, von der in der Diskussion auszugehen ist.

Zum einen ist der ÖPNV heute in Deutschland eine überwiegend kommunale Angelegenheit, insbesondere was die Zahl die Beförderung von Tagesgästen angeht. Die Mitgliedsunternehmen sind überwiegend öffentlich und befördern mehr als 90 % der jährlich rund 24 Millionen Fahrgäste im ÖPNV. Dabei spielt natürlich das Zusammenwirken mit den privaten Unternehmen – heute hier durch Herrn Rohde vertreten -, insbesondere als Subunternehmer, aber auch anders, zur kostengünstigen Erbringung von Verkehrsleistungen eine große Rolle. Das klappt durchaus sehr gut.

Zum anderen hat der deutsche ÖPNV europaweit einen guten Ruf. Bei Benchmarkinguntersuchungen aller Art zu allen möglichen Themen ist festzustellen, dass deutsche Unternehmen regelmäßig an Spitzenpositionen liegen. Ich nenne als Beispiel – auch wenn es vielleicht schon 23 Mal genannt wurde; es ist ein sehr prägnantes Beispiel – eine im Busbereich mittlerweile nicht mehr wegzudenkende Einrichtung, nämlich den Niederflrbus. In Deutschland sind mehr als 50 % aller Busse niederflurig, dass hätte es ohne das große Engagement seitens der Unter-

nehmen nicht gegeben. Ich möchte es einmal so ausdrücken: Die Unternehmen haben sich verbogen, um das innerhalb kürzester Zeit zu erreichen. Mittlerweile entsprechen nahezu alle Busse diesem Standard. Das ist europaweit einmalig.

Ich stelle das jetzt einmal verkürzt da. Es ist einerseits so, dass in Deutschland das Angebot und die Dienstleistungen im ÖPNV als im europäischen Vergleich beispielhaft angesehen werden können. Andererseits kann man feststellen, dass der ÖPNV in Deutschland überwiegend von kommunalen Unternehmen erbracht wird. Daraus kann man – einfach gesagt – schließen, dass der Ordnungsrahmen und der finanzielle Rahmen so schlecht gar nicht sein können. Auf das Kostenniveau komme ich gleich noch. Ich setzte noch einen drauf und behaupte, dass es dann doch auch so sein muss, dass innerhalb der kommunalen Unternehmen, für die ich hier spreche, – bei den privaten aber auch - eine gehörige Menge Know-how angesiedelt ist. Von daher muss es im Interesse aller liegen, die Wettbewerbsfähigkeit der kommunalen Unternehmen im europäischen Wettbewerb zu sichern. Ich habe das zunächst einmal als oberstes Ziel formuliert.

Es stellt sich für uns die Frage, was getan werden muss, um genau diese Wettbewerbsfähigkeit der kommunalen Anbieter im internationalen Wettbewerb zu sichern. Aus unserer Sicht gibt es drei Punkte, auf die wir besonders aufmerksam machen möchten. Zum einen ist es so, dass der VDV die existenzsteigernden Kräfte eines Wettbewerbs begrüßt. Die Unternehmen des VDV sind weit überwiegend im Stadtverkehr tätig. Sie konnten ihren Kostendeckungsgrad mittlerweile immerhin von guten 50 auf 70 % steigern und das vor dem Hintergrund, dass die Voraussetzungen für einen fairen – dazu komme ich gleich noch - Wettbewerb noch nicht vorliegen. Ich nenne ein kleines Problem, mit dem die Unternehmen derzeit in vielen verschiedenen Fällen zu tun haben, dass nämlich bei den Unternehmen auf Grund von unterschiedlichen Organisationsformen und Eigentümerstrukturen ein Lohngefälle zwischen den kommunalen und privaten Unternehmen besteht. Für die gleiche Tätigkeit wird zum Teil ein unterschiedliches Gehalt gezahlt, das 30 bis 40 % voneinander abweicht.

Abg. Ehlers: Wer bezahlt mehr?

Holger Michelmann: Die öffentlichen Unternehmen natürlich. Die mussten bisher ja auch nicht auf die eigene Tasche eines Unternehmers achten. Die kommunalen Unternehmen haben diese Entwicklung seit vielen Jahren beobachtet, deshalb wird auch mit den günstigeren privaten Anbietern kooperiert. In der Vergangenheit lief das viel über Subunternehmerleistungen. Damit wurden die Gesamtkosten des ÖPNV reduziert. Trotzdem müssen die kommunalen Unternehmen häufig auch selber anfangen, ihre eigene Organisation effizienter zu gestalten. Hierfür ist in aller Regel ein Restrukturierungsprozess nötig, der – wenn man ihn auch bei grö-

ßeren Unternehmen fundiert durchführen will – fünf bis acht Jahre dauert. Es mag sein, dass er bei dem einen oder anderen Unternehmen auch noch längere Zeit in Anspruch nimmt. Aber grundsätzlich – würde ich sagen – sind fünf bis acht Jahre nötig. Während dieses Restrukturierungsprozesses, mit dem viele Unternehmen inzwischen begonnen haben – auch hier in Schleswig-Holstein –, wäre es für die Unternehmen tödlich, wenn an den Verkehrsleistungen „geknabbert“ würde. Denn die dadurch ausbleibenden Investitionskosten würden den Restrukturierungsprozess gefährden. In Schleswig-Holstein tätige Unternehmen sind in ihren Restrukturierungsbemühungen zum Teil schon sehr weit gekommen.

Ich komme zum zweiten Punkt, der oft gern vergessen wird. Es ist ausgesprochen unfair und erfüllt schon fast einen Diskriminierungstatbestand gegenüber den kommunalen Unternehmen, wenn man die Unternehmen – diesmal Unternehmen im Wortsinn – in einen europaweiten Ausschreibungswettbewerb zwingt und ihnen gleichzeitig im Hinblick auf die begrenzten Möglichkeiten der Gemeindeordnung Fesseln anlegt. Ein Verkehrsunternehmen muss, wenn ihm droht, Verkehrsleistungen zu verlieren – wenn Ausschreibungen laufen, gibt es leider auch immer die Gefahr, dass man nicht gewinnt, sondern verliert –, in der Lage sein, möglichst schnell auf anderen Märkten oder in anderen Regionen tätig zu werden, um hier wieder neue Verkehrsleistungen zu gewinnen. Nur so kann es sich den Marktbedingungen, den positiven wie den negativen, stellen und dadurch lernen, sicher am Markt aufzutreten. Es ist aus meiner Sicht deshalb ein ganz wichtiger Punkt, dass das Verbot aus der Gemeindeordnung entfernt wird. Denn aufgrund der Regelung in der Gemeindeordnung mussten es die kommunalen Unternehmen bisher unterlassen, in anderen Regionen tätig zu werden. Das blutet die Unternehmen aus, so dass sie mittelfristig nicht mehr existieren können.

Ich komme zu meinem dritten wichtigen Punkt, bei dem ich die Problematik der Kunden wieder in den Vordergrund stellen möchte. Es gibt eine ganze Reihe von Ausschreibungen, die belegen, dass die Kosten sowohl im Bus- als auch im Schienenbereich trotz gestiegenem Leistungsangebotes deutlich gesunken sind. In vielen Fällen stellte sich jedoch im Laufe der Vertragslaufzeit heraus, dass dabei in dem einen oder anderen Fall die Qualität auf der Strecke geblieben ist und dass durch einen erhöhten Aufwand bei der Qualitätskontrolle beziehungsweise bei vertraglichen Nachverhandlungen oder sogar durch eine erneute vorzeitige Ausschreibung die Kosteneinsparungen wieder deutliche zurückgegangen sind. Deshalb ist von der kommunalen Seite sehr deutlich darauf zu achten, dass der Wettbewerb, der vom VDV durchaus begrüßt wird, nicht nur zu einem Preiskampf, sondern auch zu einem Qualitäts- und Ideenwettbewerb führt. Diese drei Komponenten - beste Qualität, beste Idee und bester Preis - zusammen müssen ausschlaggebend dafür sein, wer den Zuschlag bekommt. Wenn es lediglich zu einem Preiskampf kommt, ohne dass die Qualität oder die Ideen mit berücksichtigt werden, gewinnen letztlich nur die ganz großen Unternehmen. Sie können es sich leisten, auch mal hier

oder da einen Kampf verlieren, das macht ihnen relativ wenig aus. Die ganz großen Unternehmen aus dem Ausland – die für uns so etwas wie ein Schreckgespenst darstellen -, können sich durchaus leisten, eine Leistung unter ihren Kosten anzubieten. Das sollte ihnen nicht so weh zu tun. Die kommunalen Gremien, die entsprechenden Landesgremien und die Verkehrsunternehmen müssen hierauf achten. Zum Teil tragen sie ihren Teil schon jetzt dazu bei. Ein bisschen mehr Überzeugungsarbeit ist noch bei den regionalen Trägern zu leisten, die meines Erachtens immer noch viel zu sehr auf den Preis und nicht auf die Qualität schauen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Michelmann. Das ist ein interessantes Thema. Wir haben das in Kiel gerade anhand der Frage diskutiert, ob sich die KVAG Partner mit dazuholen darf. Es besteht eine Angst vor den ausländischen Betrieben. Und es stellt sich die Frage, was nachher mit der Versorgung in der Fläche wird, Klaus Ehlers. Das macht es mir leicht, zu Herrn Rohde überzuleiten. Sie haben das Wort.

Norbert Rohde, Präsident des Verbandes Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe e. V.: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Damen und Herren! Ich knüpfe gleich an das Stichwort Fläche an. Ich bin praktizierender Unternehmer hinterm Deich in Nordfriesland. Dort gibt es auch ÖPNV, allerdings ÖPNV, der nicht über den Kostendeckungsgrad reden muss. Das will ich in diesem Kreis ganz klar sagen. Mich hat heute Morgen als Zuhörer ganz besonders gefreut, dass man sich auch Gedanken über die Daseinsvorsorge auf unseren Inseln und Halligen macht. Das wollte ich noch los werden.

Die Frage, in welchem Umfang die Bereitstellung von Leistungen im Öffentlichen Personenverkehr staatliche Daseinsvorsorge sein sollte, bewegt nach einem von der EU-Kommission vorgelegten Entwurf über Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge für den Personenverkehr die Verkehrspolitik. Während die Hauptzielsetzung für den geplanten Erlass dieser neuen Verordnung, nämlich die Nichtdiskriminierung und die Gleichbehandlung von Unternehmen im ÖPNV – auch das hat mein Kollege schon angesprochen -, einhellig begrüßt wird, sind die vorgeschlagenen Regelungen aus unserer Sicht im Grundsatz und im Detail außerordentlich Streitig. Weder innerhalb der Mitgliedstaaten der EU noch zwischen ihnen gibt es einheitliche Auffassungen. Bundestag und Bundesrat – das möchte ich hier besonders herausheben – lehnen den Entwurf in seiner jetzigen Fassung ab.

Die mittelständischen privaten Unternehmen – die darf ich hier heute vertreten – auf Landes- und auf Bundesebene in Deutschland lehnen den Kommissionsentwurf ebenfalls ab. Sie tun das in erster Linie deshalb, weil in ihm im Gegensatz zum geltenden deutschen Personenbeförderungsgesetz der ÖPNV nicht mehr vorrangig als unternehmerische Aufgabe gesehen wird, sondern in die Hoheit der zuständigen staatlichen Behörden gestellt wird, die das Verkehrs-

gebot definieren, planen und organisieren. Herr Michelmann, ich streite mich mit Ihnen gern über die 10 % öffentlicher Anteil an den Fahrdienstleistungen der privaten Unternehmen, ich sage, es sind 20 %, aber das ist nicht der richtige Ort, darüber zu streiten. Es ist jedoch wichtig zu sagen, dass die privaten Unternehmer nicht nur im Auftrag kommunaler Unternehmen fahren, sondern eigenen Verkehr nach § 42 und § 43 des Personenförderungsgesetzes in eigener Verantwortung durchführen, planen und organisieren. Ich denke, diese Feststellung ist aus schleswig-holsteinischer Sicht wichtig. Hier in Schleswig-Holstein gibt es zum Beispiel 42 private Unternehmen, die überwiegend in der Fläche für einen ausreichenden Transport unserer Bevölkerung sorgen. Damit greift der Vorschlag in gravierender Weise in das seit Jahrzehnten bewährte deutsche System ein, und zwar zu Lasten eines in Planung, Organisation und Betrieb unternehmerisch gestalteten und verantworteten ÖPNV. ÖPNV wäre stattdessen künftig eine Staatsverwaltungsaufgabe, die durch neu zu bildende markt- und organisationsunerfahrene staatliche Behörden geregelt werden müsste.

In den Ländern, in denen schon ein vergleichbares ÖPNV-System eingeführt wurde – zum Beispiel in Dänemark, Schweden und Frankreich – hat das zu einem außerordentlichen Konzentrationsprozess der Verkehrsunternehmen geführt. Sie haben sich anfangs einen verbitterten Wettstreit um Verkehrsanteile geliefert, zwischenzeitlich haben sie aber ein Oligopol gebildet, mit dem die dortigen staatlichen Aufgabenträger ihre liebe Mühe haben. Die Zahl mittelständischer Unternehmen ist um mehr als die Hälfte zurückgegangen und ihre Verkehrsleistungen erbringen sie nur noch in Nischen. Wenn Sie sich unsere Kolleginnen und Kollegen aus den nördlichen Ländern in ihren Bussen auf der A 7 anschauen, stellen Sie fest, dass es sich überwiegend um Reiseverkehre handelt. Diese Sparte brauchen sie, weil sie in den skandinavischen Ländern keinen ÖPNV mehr durchführen können.

Wir, die privaten Unternehmen, halten die Definition zur Daseinsvorsorge im ÖPNV in den bestehenden deutschen Regionalisierungsgesetzen grundsätzlich für richtig. Darin heißt es, dass – entgegen den Intentionen der EU-Kommission – nicht jeglicher ÖPNV Bestandteil der Daseinsvorsorge ist, sondern lediglich die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen. Über die Definition, was eine ausreichende Verkehrsbedienung ist, kann der Staat jegliche gewünschte und finanzierbare ÖPNV-Qualität festlegen – das ist auch richtig so -, ohne von dem unserer Wirtschaftsverordnung zu Grunde liegenden Prinzip der Markterschließungskompetenz durch Verkehrsunternehmen abweichen zu müssen. Außerdem enthält der EU-Vorschlag umfassende und unübersichtliche Ausnahmeregelungen, nach denen gemeinwirtschaftliche Verträge ohne Wettbewerb seitens der zuständigen ÖPNV-Behörden an Verkehrsunternehmen vergeben werden können, die dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung und der Gleichbehandlung von Unternehmen im ÖPNV diametral entgegenstehen. Im Ergebnis würden ausgerechnet die Verkehre mit dem geringsten Zuschussbedarf –

nämlich die der privaten Verkehrsunternehmen – generell dem Wettbewerb unterworfen, während es Sache der zuständigen Behörde wäre, ihr eigenes Verkehrsunternehmen – nehmen Sie mir das nicht übel, das kann auch eine eigene ÖPNV-Behörde sein – in den Wettbewerb zu stellen oder nicht. Eine ÖPNV-Behörde kann aber nur dann unabhängig von den Interessen eines Verkehrsunternehmens agieren und einen fairen Wettbewerb garantieren, wenn sie nicht in einen Interessenkonflikt zum eigenen Verkehrsunternehmen gerät.

Erklärtes Ziel der Bundesregierung und der Opposition sind der Erhalt und die Förderung gesunder mittelständischer Unternehmen im ÖPNV. Mit der Umsetzung des EU-Verordnungsvorschlages würde aus unserer Sicht das Gegenteil erreicht.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Rohde. Vom Bus zur Bahn, von der Straße zur Schiene, Herr Latsch hat das Wort.

Reiner Latsch, Konzernbeauftragter der Deutschen Bahn AG: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich komme von einem privaten Unternehmen. Herr Michelmann, auch ich will die 10 oder 20 % in Frage stellen, solange es den gesamten ÖPNV betrifft. Wir als private Aktiengesellschaft spielen dabei eine ganz entscheidende Rolle.

Mit der Bahnreform Anfang 1994, der Aufteilung Bundesbahn in die DB AG, die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahnbundesamt und das Sondervermögen Bundeseisenbahnvermögen, hat sich der Gesetzgeber ganz klar für eine Ausgliederung aus dem öffentlichen Haushalt und eine unternehmerische Ausrichtung der DB AG entschieden. Die mit der Bahnreform geschaffene Lösung eines privatwirtschaftlich betriebenen Unternehmens ist verfassungsrechtlich in Artikel 87 e des Grundgesetzes festgehalten. Die Neuregelung ist damals von zwei wesentlichen Zielen getragen worden: erstens von der Trennung zwischen hoheitlicher Verwaltung und privater Wirtschaftstätigkeit im Eisenbahnbereich und zweitens von der Überführung der wirtschaftlichen Tätigkeit in eine private Organisationsform, nämlich die der Deutschen Bahn AG. Daraus ergab sich für uns auch der Handlungsrahmen, dass wir unsere Geschäftspolitik ausschließlich nach unternehmerischen Gesichtspunkten führen müssen. Aufgaben der Daseinsvorsorge und des Gemeinwohls werden ausschließlich vom Staat wahrgenommen. Das Führen als Wirtschaftsunternehmen bedeutet für die DB AG auch, einen marktorientierten effizienten Einsatz aller Produktionsmittel sicher zu stellen und damit auch eine markt- und wettbewerbsfähige Verzinsung des eingesetzten Kapitals für unsere Eigner zu gewährleisten. Der staatliche Gemeinwohlauftrag wird ebenfalls im Artikel 87 e des Grundgesetzes näher umschrieben. Dort heißt es: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahn des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienen-

personennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“. Im Klartext bedeutet das, wenn der Staat Eisenbahnverkehrsleistungen haben will, egal ob der Bund oder die Länder, kann er diese Leistungen bestellen, möglicherweise bei der Deutschen Bahn – das wäre mir am liebsten –, aber auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für den Schienenpersonennahverkehr ist dies übrigens im Regionalisierungsgesetz geregelt, dass den Ländern diese Aufgabe zuweist. Hier besteht also das Problem der defizitären Verkehrsleistungen grundsätzlich nicht mehr, da die Verkehrsunternehmen mit den Ländern, beziehungsweise deren Aufgabenträgern, Verträge abschließen, nach denen unter anderem die nicht durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kostenanteile über Bestellerentgelte finanziert werden. Das ist auch der Wille der Europäischen Union.

Wie sieht das konkret aus? Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ist mit dem Regionalisierungsgesetz am 1. Januar 1996 auf die Länder übergegangen. Der Bund verfolgte damit die Intention, die Verantwortung so nah wie möglich dorthin zu verlagern, wo der Bedarf an Nahverkehrsleistungen am besten abgeschätzt werden kann. Dafür stellt der Bund den Ländern jährlich Gelder zur Verfügung. Über das Regionalisierungsgesetz wird derzeit – in diesem Jahr – den Ländern eine Summe von rund 13,5 Milliarden DM zur Verfügung gestellt, die sie in eigener Verantwortung ausgeben können. Ein wesentlicher Teil davon wird dafür verwandt, um Verkehre zu bestellen. Er beläuft sich auf derzeit etwa 8,4 Milliarden DM als feste Größe. Zur Planung, Organisation und Abdeckung der Landesaufgaben im Schienenpersonennahverkehr wurde hier in Schleswig-Holstein 1995 die Landesweite Verkehrsservice GmbH, die LVS, gegründet. Das interessante daran ist, dass die Kommunen zu 50 % an der LVS beteiligt sind, um die Koordination innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs zu optimieren.

Wir als Deutsche Bahn AG haben auch auf die Liberalisierung reagiert. Wir haben für den Schienenbereich die Regionalbahn Schleswig-Holstein gegründet. Für den Busbereich haben wir die Autokraft, ein altes traditionsbehaftetes Unternehmen, eingebracht und zusammen unter der DB ZugBus-Holding hier in Schleswig-Holstein positioniert. Die DB ZugBus gehört mittlerweile zu den 15 größten Unternehmen hier in Schleswig-Holstein und hat rund 1.900 Mitarbeiter. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein, also der Bereich Schiene, befährt ein Schienennetz von rund 1.127 km mit immerhin 117 Haltestellen. Sie erbringt mit 360 Reisewagen durchschnittlich 950 Zugleistungen – platt ausgedrückt: 950 Züge täglich. Im Jahr werden damit 37,5 Millionen Reisende befördert. Die DB AG hat sich mit dieser Organisationsform dem Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr gestellt.

Wir mahnen aber auch an, dass es eine Harmonisierung geben muss, nämlich faire Bedingungen in Europa. Die Eintrittsschranken in Europa sind sehr unterschiedlich. Ich möchte ganz kurz

aus einem Papier zitieren. Weder in Frankreich, Österreich oder Italien findet danach derzeit intramodaler Wettbewerb statt, wo sich Nahverkehrsgesellschaften bewerben könnten. In der Schweiz und in den Niederlanden hat sich ein auf kleine Marktsequenzen begrenzter Nischenwettbewerb etabliert. In Schweden kommt es im Personennahverkehr zu Ausschreibungen, dagegen bestehen im Fernverkehr aber Großvaterrechte. Die Zahl der in Großbritannien vergebenen Franchises beläuft sich mittlerweile auf 25. Die Entwicklung in Großbritannien haben Sie möglicherweise auch der öffentlichen Diskussion der letzten Tage entnommen. Insgesamt müssen wir sagen, nach einem Gutachten der Baseler Prognos AG weisen wir in Deutschland, und zwar im Schienengüterverkehr wie auch im Personennahverkehr, mit 50 Unternehmen die mit Abstand größte Zahl der Wettbewerber aus. Auch hier wird diese Angabe von der VDV-Statistik, die 107 nichtbundeseigene Eisenbahnen aufführt, weit übertroffen. Die Situation im intramodalen Wettbewerb in Europa lässt also noch einiges zu Wünschen übrig. Das hängt auch mit den Markteintrittschancen zusammen. Wir fordern faire Bedingungen in Europa und eine gleichzeitige Umsetzung gesetzlicher Regelungen in Europa. Ich erinnere an das Trassenpreissystem. Wir waren 1994 das erste europäische Land, das ein Trassenpreissystem für einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Konkurrenten installiert hat. Ich beschreibe das immer in etwa so: Wir sind, nachdem die Richtlinie 1991 auf EU-Ebene verabschiedet worden war, bei dem Einhundertmeterlauf sofort losgelaufen und haben die Bedingungen, die damals relativ schwierig zu erfüllen waren – wir konnten von niemandem abschreiben –, für ein Trassenpreissystem erarbeitet und dieses auch installiert. Und wir waren schon weitgehend am Ziel angelangt, während andere Länder noch in den Startblöcken saßen. Deshalb fordern wir auch die Herstellung des freien Netzzugangs in den europäischen Nachbarländern.

Die DB AG steht in der Hauptsache aber in der Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern. Unser Konkurrent ist der Individualverkehr. Die Chancengleichheit der Bahn muss auch im Verhältnis zum Straßenverkehr, zur Luftfahrt und zur Binnenschifffahrt hergestellt werden. Das Problem ist sowohl national als auch europäisch zu lösen, um mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen. Den Einstieg in die Schwerlastabgabe halten wir deshalb für einen richtigen Weg, um zu einer Harmonisierung unter fairen Bedingungen zu kommen. Es kann nicht angehen, dass die Deutsche Bahn, die Entgeltverträge mit ihren Gewerkschaften abgeschlossen hat, andere Voraussetzungen hat als beispielsweise der Straßenverkehr. Ich nenne hier nur das Stichwort Sozialdumping. Die von mir schon angesprochene Landesweite Verkehrsservice Gesellschaft hat sich hier in Schleswig-Holstein immer stärker dem marktwirtschaftlichen Wettbewerb verschrieben, und zwar nach dem Besteller-/Erstellerprinzip. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein steht also ebenso wie die DB AB dem Wettbewerb positiv und offen gegenüber. Man muss natürlich sagen, Wettbewerb macht viele munter. Wir als großes Unternehmen brauchen durchaus auch einen gewissen Druck von außen, um das eine oder andere etwas schneller bewegen zu können.

In Schleswig-Holstein wurden bisher mehr als 20 % der Strecken europaweit ausgeschrieben. Das Land liegt damit bundesweit an der Spitze. Bundesweit bewegt sich der Durchschnittswert bei etwa 8 %. Sie kennen das Nord-Ostsee-Netz oder die Strecke Heide – Büsum – Neumünster – Bad Oldesloe. Hier haben wir starke Konkurrenz. Ich nenne die früher zur Deutschen Eisenbahngesellschaft gehörende Konkurrentin NOB, die Nord-Ostsee-Bahn, die heute wie die ganze Deutsche Eisenbahngesellschaft in dem französischen Mischkonzern Vivendi komplett aufgegangen ist, aber auch ein Landesunternehmen, die AKN. Hier besteht eine jeweils 50-prozentige Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein und des Landes Hamburg. Die AKN tritt verstärkt im Wettbewerb an. Ich kann das zwar nicht mit großer Freude sagen, aber beispielsweise auf der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe sind wir nur zweiter Sieger geblieben, weil wir schlicht und einfach die Ausschreibung verloren haben. Künftig wird die Strecke von dem Mitbewerber AKN in Kooperation mit der Hamburger Hochbahn befahren. So ist die Situation.

Wir müssen uns dem Wettbewerb stellen. Das heißt, dass wir noch einige Potenziale innerhalb unseres Unternehmens ausschöpfen müssen. Wir haben aber schon einiges geleistet. Ich nenne Ihnen dazu einige Daten: Die Produktivität im gesamten DB-Konzern ist seit 1994, also nach der Umwandlung von der Behördenstruktur in die einer Aktiengesellschaft, um 143 % gestiegen. Den Weg müssen wir weitergehen, um mit dem Wettbewerb mithalten zu können. Außerdem haben wir den Bundeshaushalt in der gesamten Zeit um etwa 124 Milliarden DM entlastet. Das ist eine Modellrechnung des Bundes, nicht von uns. Die damals zur Bahnreform von den Experten vorhergesagten 51 Milliarden DM Entlastung sind damit weit überschritten worden. Aber wir befinden uns gerade jetzt in der schwierigen Situation, dass wir weitere Investitionen - beispielsweise eine Modernisierung unseres Wagenparks oder eine Modernisierung unserer Strecken - tätigen müssen. Dabei kommt uns die Hilfe des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein, mit denen wir sehr eng zusammenarbeiten, zugute. Wir verabschieden viele Projekte gemeinsam, um insbesondere den Schienenpersonennahverkehr nach vorn zu bringen. Beispielsweise nenne ich das Stationsprogramm, mit dem wir uns nicht nur um große Stationen, sondern insbesondere um kleinere Haltestellen kümmern und versuchen, sie zu modernisieren. Damit sind wir auch wieder bei dem Stichwort Daseinsvorsorge. Es gibt da viele Beispiele, an denen sie deutlich wird.

Unser wichtigstes Thema ist – daran haben wir ganz entscheidend mit gearbeitet - die Entwicklung eines integralen Taktfahrplans für Schleswig-Holstein. Wir haben dem Land einen Entwurf dazu vorgelegt. Die ersten Daten stehen. Wir haben wichtige Gespräche sowohl mit der Landesregierung als auch mit der LVS geführt. Das Grundkonzept, das wir vorschlagen, basiert auf folgenden Voraussetzungen: Im Zugbereich Nord – Süd Ende 2002 soll ein Halbstundentakt eingeführt werden, im Nord – Westbereich ein Stundentakt. Im Busbereich

möchten wir die Verknüpfung an allen Regionalexpresshaltestellen mit verschiedenen definierten Bedienungsqualitäten erreichen und wir möchten die Anschlüsse, die bisher in Hamburg nicht immer optimal sind, verbessern. Wir versprechen uns dadurch folgende Vorteile: die Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials, die Optimierung der Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr, letztlich die Schließung der Mobilitätskette von Haus zu Haus, eine gleichmäßigere Auslastung der Züge vor allem in den Spitzenzeiten und die betriebliche und wirtschaftliche Optimierung zur Minimierung des Bestellerentgelts. Wir wollen künftig vergleichsweise günstiger unsere Leistungen anbieten, sodass sich unsere Rationalisierungsbemühungen und unsere Investitionen im Bestellerentgelt widerspiegeln können.

Sie sehen, Gemeinwohlaufrag und Daseinsvorsorge liegen zwar beim Staat, im Schienenpersonennahverkehr beim Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger, aber wir haben mit unseren Vorschlägen und dem, was wir entwickelt haben, nachgewiesen, dass Gemeinwohl und Daseinsvorsorge mit der Marktwirtschaft und Betriebswirtschaft nicht in einem Widerspruch stehen müssen, sondern sich gut ergänzen können. Die Erfolge zeigen, dass wir dadurch insbesondere den Nahverkehr hier in Schleswig-Holstein seit 1994 um rund 20 % steigern konnten. Diesen Weg wollen wir weiter gehen. Dafür brauchen wir insbesondere die Unterstützung der Parlamentarier. Wir brauchen sie zum einen, um faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und zum anderen, um zu einer internationalen und nationalen Harmonisierung zu kommen.

Vorsitzender: Ich bedanke mich im Namen des Ausschusses für Ihre Vorträge, meine Herren. Es ist tatsächlich so, dass es um ein Strukturproblem geht. Gerade Länder wie Frankreich oder auch England tauchen auf der einen Seite als Konkurrenten auf, auf der anderen Seite schotten sie aber ihren Markt ab. Es ist schwierig, damit umzugehen. Die Lösung dieses Problems stellt uns vor eine große Aufgabe.

Abg. Ritzek: Ich habe nur eine kurze Frage. Wie messen Sie die Produktivität?

Reiner Latsch: Wir messen nicht die Produktivität des Schienenpersonennahverkehrs, sondern die unseres Unternehmens. Da gibt es zum Beispiel den Ansatz zu messen, wie viel Umsatz im Verhältnis zum Personal es 1994 gab. Das können Sie dann noch durch diejenigen bereinigen, die durch Vorruhestand und Ähnliches eher ausgestiegen sind. Die Produktivität ist ein fester Begriff, der im Hinblick auf das Unternehmen untersucht wird.

Abg. Greve: Was verstehen Sie unter der gleichmäßigen Auslastung der Züge in Spitzenzeiten? Das steht für mich im Widerspruch.

Es gab in den letzten Monaten, vor allem auch im Frühjahr dieses Jahres, große Schwierigkeiten auf der Strecke Kiel – Hamburg. Die Dauerkarteninhaber sind an den vielen Problemen, die die Bahn im Frühjahr dieses Jahres hatte, fast verzweifelt. Worauf führen Sie diese zusätzlichen Probleme, die es in den früheren Jahren nicht gab, zurück?

Abg. Rodust: Ich möchte noch etwas allgemeiner werden. Wenn ich Ihnen dreien aufmerksam zugehört habe, ist es so, dass in Schleswig-Holstein alles relativ gut läuft – sage ich mal ganz vorsichtig. Wir haben für die öffentliche Daseinsvorsorge die kommunale Ebene, wir haben die Privaten, die es auch als „Halbprivate“ verstanden haben, eine Symbiose zu bilden. Man kann also feststellen, hier im Land läuft es. Wenn ich das richtig verstanden habe, haben sie aber große Angst vor dem Druck von außen, beziehungsweise fordern Sie, in die anderen EU-Länder gehen zu können. Nun komme ich zur EU-Verordnung zum Thema Ausschreibung. Dazu habe ich auf einer anderen Veranstaltung gelernt, dass der Artikel 5 große Probleme macht. Er schaut immer nur auf die Kosten und nicht auf die Qualität. Wir müssen also schauen, wie wir uns dagegen wehren können. Eine große Unternehmerin hat dazu einmal einen sehr klugen Satz formuliert: „Wir müssen eine strategische Allianz bilden.“ Wir bedeutet in diesem Fall: die kommunalen und die privaten Unternehmen. Wie könnte das aussehen, wie könnte man das verbessern?

Norbert Rohde: Ich denke, wir müssen von diesen Begrifflichkeiten wie zum Beispiel „Dumpingtarifen“ weg. Wir sind uns wahrscheinlich alle darin einig, dass es in Zukunft nicht angehen kann, dass gleiche Leistungen in Verkehrsunternehmen unterschiedlich entlohnt werden. Das hat Historie. Dabei will ich unseren privaten Verband etwas in Schutz nehmen, denn wir haben genauso Tarifverhandlungen geführt wie der VDV und andere. Aber es muss klar sein, dass wir darüber reden müssen. Ob es nun ein Spartentarifvertrag werden muss, lass ich mal dahingestellt sein. Wenn ich höre, dass Allgemeinverbindlichkeiten für Tarife nicht einmal für unseren privaten Verband gelten können, finde ich das sehr schade. Die Personalkosten sind nämlich ein enormer Kostenfaktor. Wir reden über 50 bis 70 % der Gesamtkosten; das ist vielleicht etwas weit gegriffen, aber da liegt es ungefähr. Ich finde es nicht kooperativ, gerade für die Zukunft in Schleswig-Holstein, bei den Privaten von Dumping zu reden. Das bringt uns nicht ein Stück weiter. Natürlich gibt es auch Leute, die machen das nicht ordentlich. Das soll in jeder Branche vorkommen. Darüber müssen wir dann reden. Ich halte es für sehr wichtig, die Gespräche mit Ver.di ordentlich und bis zu Ende – meinetwegen auch bis zum Ziel Spartentarifvertrag - durchzuführen. Das ist der erste Punkt.

Als Zweites ist die Kooperation der Verkehrsträger untereinander wichtig. Es geht nicht um die Konkurrenz untereinander, nämlich ob er oder Herr Michelmann schneller ist oder ob ich noch einmal links um die Ecke fahre. Sondern wir haben einen gemeinsamen Konkurrenten

- das haben Sie, Herr Michelmann, schon richtig festgestellt -, das ist unser Fahrgast, der zum Individualverkehr wechseln kann. Wir müssen den Individualverkehr knacken. Unsere Verbindungen im fahrtechnischen Bereich und Fahrplanbereich müssen so gut sein, dass der Kunde einen guten Grund hat, eben nicht mit dem Individualverkehr zu fahren. Das steigert sicher nicht gleich den Umsatz um 100 %, aber zumindest würde es sich deutlich positiv auswirken.

Das muss auch im Bereich der gemeinsamen Fahrscheine gelten. Ich finde es toll, wenn wir von einem gemeinsamen Tarifsystem in Schleswig-Holstein reden. Ich mache aber ein Fragezeichen dahinter, ob meine Freunde von der Hallig Hooge wirklich mit einem Fahrschein nach Lübeck durchfahren wollen. Das zweite Fragezeichen mache ich dahinter, ob die Aufgabenträger untereinander auch bereit sind, die Kosten auszugleichen. Diese beiden Punkte möchte ich zunächst mit einem Fragezeichen versehen, nicht mehr und nicht weniger. Ich finde, es ist durch die „Bürgerbrille“ gesehen super, wenn das Angebot steht. Ich finde aber auch, hier muss eruiert werden, ob der Bedarf dafür besteht. Hier muss für jeden, der einen gesunden Menschenverstand hat – ich glaube, den haben alle hier am Tisch – klar sein, dass geprüft werden muss, ob Kosten und Nutzen im relativen Einklang stehen. Wenn das nicht geht, dann müssen wir eiskalt ausschreiben. Das mindert die Qualität. Dann werden wir Anbieter haben, von denen sagen wir dann, wenn wir in zwei Jahren wieder hier sitzen: Was war das denn? Das wollten wir doch nicht, den alten Bus oder die abgefahrenen Schienenräder!

Deshalb glaube ich, dass wir in Zukunft gemeinsam über die Personalentlohnung bis hin zur Qualität diskutieren müssen – das war ja Ihre Frage -, dann kommen wir ein ganzes Stück weiter. Das wäre dann auch Daseinsvorsorge.

Abg. Behm: Herr Latsch und die anderen beiden Herren: Eine Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein ist ohne Zweifel und trotz aller Schwierigkeiten erkennbar. Wer sich lange damit befasst hat, sieht durchaus Fortschritte. Sie haben gesagt, Sie brauchen die Unterstützung der Parlamentarier. Das begrüße ich. Aber wir brauchen auch Ihre Unterstützung.

Vielleicht nehme ich mit diesem Beispiels jetzt die Beiträge von Frau Höfs oder Herrn Ritzek vorweg. Wir haben nämlich in der letzten Zeit zusammen an mehreren Gesprächen teilgenommen, bei denen es ganz konkret um die Bahnstrecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe ging, wo die AKN den Zuschlag bekommen hat, und um den Industriegleisanschluss in Wahlstedt. Hier hat die Bahn ein Angebot gemacht, dass dazu geführt hat, dass die privaten Unternehmen, die jetzt noch auf die Bahn verladen, demnächst mit ihrer Ware auf die Straße gehen werden. Die Bahn verlangt weiter den gleichen Tarif, den sie bislang bis Wahlstedt ver-

langt hat, obwohl die Strecke jetzt schon bei Maschen endet. Ich hoffe auf Ihre Unterstützung, dass uns die Bahnnutzer für dieses Industriegleis nicht verloren gehen.

Abg. Höfs: Sie hatten Recht, Herr Behm. Darauf wollte ich auch eingehen. Herr Latsch, Sie haben gesagt, Sie fordern faire Bedingungen für den Wettbewerb und dass mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. In diesem Zusammenhang loben Sie die Abgaben für den Schwerlastverkehr. Das finde ich sehr gut. Ich konnte in diesem Sommer beobachten, dass auf der Strecke Dresden – Prag die Schiene total ausgelastet ist. Da gibt es auf der Straße überhaupt keinen Schwerlastverkehr. Das finde ich sehr lobenswert. Ich denke, dass wird dort durch Kooperation möglich. Ich kann mir nicht vorstellen, dass so etwas bei uns nicht möglich sein soll. Aber ich empfinde Ihre Aussage als Widerspruch zum Handeln der Bahn. Herr Behm hat gerade schon angesprochen, dass Sie sich in Schleswig-Holstein – Sie haben das zumindest angekündigt – aus dem Güterverkehr zurückziehen wollen. Das gilt nicht nur für den Bereich, den Herr Behm angesprochen hat, sondern generell ist ein Großteil der Strecke für Sie anscheinend abgängig. Wir haben im Zusammenhang mit der Strecke Bad Segeberg – Wahlstedt einen gemeinsamen Brief an Herrn Dr. Malmström geschrieben. Wir benötigen in der Tat Ihre Hilfe. Es kann nicht sein, dass Sie zum einen faire Wettbewerbsbedingungen fordern und zum anderen selbst für eine Verschlechterung des Angebotes sorgen. Die Unternehmen sind gezwungen, mit dem Verkehr auf die Straße zu gehen, wenn Sie die Schienen schon in Maschen enden lassen. Jeder neue private Anbieter hat überhaupt keine Chance, diese Strecke zu bedienen. Damit sind wir überhaupt nicht einverstanden. Nach Ihren vorhin getätigten Aussagen wäre es sinnvoll, dass Sie das noch einmal überdenken.

Vorsitzender: Ich glaube, die Botschaft ist angekommen. Herr Latsch hat jetzt das Wort. Ich bitte aber auch, die europäischen Aspekte mit zu berücksichtigen.

Reiner Latsch: Frau Höfs und Herr Behm, das Thema „MORA C“ haben wir ja schon in einem anderen Ausschuss des Landtages breit diskutiert und einhellig erläutert. Wir können das gern hier fortsetzen. Ich würde aber vorschlagen, dass ich dazu dann noch etwas erläutere. „MORA C“ ist das, was wir unter der Überschrift marktorientiertes Angebot im Güterverkehr machen. Für alle Teilnehmer, die im Verkehrsausschuss nicht dabei sein konnten, wiederhole ich noch einmal ein paar Punkte: Wir haben im deutschen Güterverkehr einen Anteil von so genannten Ganzzügen von grob gesagt 50 % - wo zum Beispiel ein ganzer Zug von BASF in Ludwigshafen zu einer Produktionsstätte in Bitterfeld gefahren wird. Der ist sehr einfach durchzuführen. Sie brauchen eine Lok, einen Lockführer, Aufsichtspersonal und eine Trasse, dann können Sie diesen Zug fahren. Die anderen 50 % im deutschen Güterverkehr sind so genannte Einzelwagenverkehre, der klassische Streuverkehr, den Sie auch vom Lkw her kennen. Einzelwagenverkehre sind für uns ein Problem. Wir schreiben in diesem Gebiet ein Minus in

dreistelliger Millionenhöhe pro Tag. Wir haben sehr ernsthaft diskutiert, ob wir uns ganz aus dem Einzelwagenverkehr zurückziehen wollen. Wir haben uns dann aber dafür entschieden, offensiv an den Markt zu gehen und den Einzelwagenverkehr attraktiver zu gestalten. Dazu braucht es bestimmte Voraussetzungen: Wir brauchen erstens die Masse, zweitens müssen wir unsere Qualität und unser Leistungsspektrum verbessern und wir müssen auch die Geschwindigkeit erhöhen. Wir haben viel über Güterverkehrsstellen geredet. Wir haben rund 2.200 Güterverkehrsstellen. Im ersten Wurf konnten wir für 1.100 Güterverkehrsstellen die sichere Bedienung bis Ende nächsten Jahres zusagen. Im zweiten Wurf ist es uns gelungen, dies auf immerhin 1376 Güterverkehrsstellen zu steigern. Güterverkehrsstellen sind zum Beispiel Gleisanschlüsse. Bei denen, die zur Diskussion stehen, haben wir in den letzten Jahren entweder gar keinen oder hoch defizitären Verkehr zu verzeichnen. Alles zusammengerechnet machen wir ein Minus von 168 DM pro Güterwagen bei den defizitären Stellen. Das sind 168 DM, die wir cash zuschießen und irgendwo anders erwirtschaften müssen, beispielsweise in anderen Einzelwagenverkehren, wo wir aber – wenn wir da einfach die Preise erhöhen - auf Grund der für den Lkw bestehenden anderen Marktbedingungen in der Konkurrenz noch weiter nachlassen würden. Wir würden sukzessive Marktanteile verlieren.

Wir wollen zu einem vernünftigen Preis und den Bedingungen, die da sind, fahren. Wenn wir im Güterverkehr das Thema Daseinsvorsorge und Gemeinwohl ansprechen, muss man feststellen, dass es das da nicht gibt. Wir arbeiten sehr intensiv mit Dritten zusammen. Wir haben für den Bereich der Westküste mit der NVAG eine Kooperation abgeschlossen, die für alle tragfähig ist. Aber die NVAG sagt auch, jetzt müssen wir schauen, ob wir das schaffen können. Wir haben ermöglicht, dass in Maschen die Güter vernünftig abgeholt werden können.

Ich habe selbst Diskussionen mit Kunden im Güterverkehr en masse geführt, wo ich gesagt habe: Lass uns nicht nur darüber reden, ob das unter heutigen Produktionsbedingungen möglich ist oder nicht, sondern lass uns auch darüber reden, ob es nicht anders geht. Wenn ihr heute einen Wagen bekommt, den ich möglicherweise mit einer Lok, einem Lokführer, einem Rangierer wegbringen muss - einen Wagen pro Tag - geht das nicht auch, wenn wir das zu zwanzig Wagen alle zwei Wochen zusammenfassen? Da gibt es noch mehr Stellschrauben, beispielsweise wie lang ist ein Güteranschlussgleis und sind die Güter wirklich zeitkritisch? In Wahlstedt geht es aus meiner Sicht - möglicherweise sieht es der Industriebetriebes anders - nicht um ein zeitkritisches Gut. Es ist eine Frage der Logistik, ob der Quarzsand aus dem Harz wirklich heute oder morgen ankommen muss. Die eine Stellschraube ist also, ob man das nicht zu einem Zug zusammenfassen könnte. Da ist mir in vielen Fällen gesagt worden: Das machen wir nicht mit, da müssten wir ja selber investieren. Die zweite Möglichkeit besteht darin, an der Preisschraube zu drehen. Drehen Sie im Güterverkehr heute an der Preisschraube, sind Sie aus dem Markt raus. Wir haben in Niebüll dieses Thema durchdiskutiert. Wir reden hier nicht um

Preiserhöhungen von 3 bis 6 %, sondern es kann, um die Bedienung sicher zu stellen, auch um eine Preiserhöhung um 100 % gehen. Das ist natürlich mit Abscheu und Empörung zurückgewiesen worden.

Ich möchte Ihnen nur deutlich machen, neben der Forderung an die Bahn, die Beförderung um jeden Preis sicherzustellen, gibt es auch den Weg, über infrastrukturelle Wege weiter zu kommen, und es gibt auch den Weg, über den Preis weiterzukommen. Da schlägt das wieder zu, was wir an Rahmenbedingungen in Deutschland haben. Sie können damit einzelne Wagen in Randbereichen nur sehr schwer finanziell darstellen. Wir versuchen, mit Dritten zu kooperieren. Wir haben einem dritten Unternehmer die Übernahme des Verkehrs von Wahlstedt angeboten. Wir werden in dieser oder der nächsten Woche noch ein weiteres Gespräch unter Beteiligung des Landrats und der Landesregierung zum Thema Wahlstedt führen. Ich kann ihnen aber jetzt schon sagen, dass wir uns keinen dauerhaften Zuschussbetrieb werden leisten können. Damit schwächen wir nur das Gesamtsystem Güterverkehr. Es ist nicht so, dass wir uns aus der Fläche zurückziehen wollen. Sie können an den Anstrengungen, die wir beispielsweise im Zusammenhang mit der Marschbahn unternommen haben oder auch im Raum Flensburg oder daran, dass wir Angebote bezüglich Bad Segeberg – Wahlstedt gemacht haben, sehen, dass wir offensiv damit umgehen. Entschuldigen Sie bitte, aber es war wichtig, dass hier noch einmal deutlich zu machen.

Vorsitzender: Das ist in Ordnung, schließlich sind dazu mehrere Fragen gestellt worden. Vielleicht darf ich für die Abgeordneten noch folgenden Vorschlag machen. Da das Thema offensichtlich im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr schon einmal diskutiert worden ist, sollten wir uns das Protokoll dieser Sitzung besorgen und den interessierten Abgeordneten zur Verfügung stellen.

Reiner Latsch: Das wäre eine Möglichkeit. Ich komme jetzt zur Strecke Dresden – Prag, die ebenfalls angesprochen worden ist. Dazu möchte ich nur einen ganz entscheidenden Punkt nennen: Die rollende Landstraße besteht nur deshalb als rollende Landstraße, weil es keine Autobahn gibt. Sie ist nicht gewinnträchtig, sondern sie wird durch das Land Sachsen mit ganz entscheidenden Finanzmitteln subventioniert. Darüber können wir gern reden. Ich bezweifle aber, dass das der Weg ist, den wir in Zukunft gehen möchten. Wenn ich die A 7 mit dem Auto entlang fahre, nicht mit dem Zug nach Hamburg fahre, ärgert es mich tierisch, wenn ich auf der rechten Spur nur Güterverkehr sehe. Aber schauen Sie sich das genau an, es handelt sich bei diesem Verkehr um die ganz klassischen Streuverkehre. Ich muss das klar zu sagen. Wenn ich irgend eine Chance habe, die auf die Schiene zu holen, hole ich die auf die Schiene. Aber die teilen sich am Maschener Kreuz schon Richtung Bremen, Richtung Hannover. Ich Hannover teilen sie sich in Richtung Göttingen, in Richtung Berlin und Ruhegebiet. In Bremen teilen sie

sich erneut. Es ist sehr schwierig, das zu koordinieren. In vielen Fällen sind die Güter auf der Schiene nicht in der geforderten zeitkritischen Distanz zu transportieren, weil wir ganz einfach nicht mit einer Lok und einem Wagen in Konkurrenz zu einem Lkw auftreten können. Wir sind Massentransporteur, sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr.

Herr Greve, damit bin ich bei der gleichmäßigen Auslastung in den Spitzenzeiten. Wir haben es heute häufig, dass wir in den Spitzenzeiten komplett überlaufen sind und dafür in den Schwachlastzeiten leere Züge durch die Gegend fahren. Das versuchen wir beispielsweise dadurch zu ändern, einen anderen Wagentyp einzuführen. Ich glaube, vor zwei Wochen sind wir probeweise auf der Strecke zwischen Kiel und Hamburg mit Doppelstockwagen gefahren. Damit kann man eine andere Ausnutzung des Platzangebotes erreichen. Wir versuchen auch, in andern Bereichen Triebwagenkonzepte durchzuführen, indem wir entweder zwei oder eine Garnitur zusammenhängen, sodass wir da eine bessere Auslastung hinbekommen. Wir wollen versuchen, für die ganze Zeit, nicht nur für die Spitzenzeiten eine gleichmäßig Auslastung hinzubekommen.

Zu den Schwierigkeiten in der letzten Zeit auf der Strecke Kiel – Hamburg kann ich nichts sagen. Es tut mir Leid, da haben Sie mich völlig unvorbereitet erwischt. Da muss ich erst nachfragen. Ich nehme den Hinweis aber gern mit. Mir ist nicht bekannt, dass wir erhebliche Störungen hatten.

Abg. Greve: Innerhalb von drei Wochen sind die Leute dreizehn Mal zu spät zur Arbeit gekommen! Immer mit dem gleichen Zug.

Reiner Latsch: Können Sie mir den Gefallen tun, mir den Zug noch einmal genau zu benennen? Ich sitze mit unseren „Qualitätsleuten“ intensiv zusammen. Ich sage Ihnen ganz offen, dass ist mir nicht berichtet worden. Das werde ich anhand dieses Zuges, wenn man das so eindeutig identifizieren kann, mit den entsprechenden Leuten durchsprechen. Ich werde dann noch einmal auf Sie zukommen. Dazu brauche ich aber ein bisschen Input, das wäre mir ganz lieb.

Zu Herrn Rohdes Beitrag: Ich bin für das Schleswig-Holstein-Ticket. Mir ist es ganz wichtig, dass wir das anbieten. Wenn Sie von Lübeck nach Hamburg fahren. Dann kaufen Sie sich in Lübeck bei den Stadtwerken eine Fahrkarte. Anschließend gehen Sie zur Bahn, kaufen sich eine Wochen- oder Monatsfahrkarte zum Hauptbahnhof, um dann zu Herrn Elster von der Hochbahn zu gehen und ganz glücklich noch einen dritten Fahrschein für die U-Bahn kaufen zu können. Das kann doch kein Zustand sein. Wir müssen doch zusammen hinbekommen, das einheitlich zu regeln. Sie haben von der strategischen Zusammenarbeit gesprochen. Wir müssen versuchen, den Zugang für den Passagier so einfach wie möglich zu machen. Das ist für mich

ein ganz wichtiges Thema. Wir können nicht die Intelligenz, die wir zur Zusammenarbeit aufwenden müssen, vom Kunden verlangen, der mit drei Fahrscheinen bewaffnet auf eine einzelne Strecke gehen muss. Das ist nicht der Weg, den ich gehen will.

Norbert Rohde: Bis zu dem Punkt sind wir uns völlig einig.

Reiner Latsch: Deshalb bin ich auch dafür, die Ausweitung des HVVs bei Zurnullstellung der kostenmäßigen Belastung weiter zu fördern und zumindest in den vier Randkreisen von Hamburg so schnell wie möglich umzusetzen.

Norbert Rohde: Nun kommen wir der Sache schon näher.

Reiner Latsch: Meiner Meinung nach gehört auch Lübeck noch dazu. Das wird zwischen den Landesregierungen ja verhandelt. Der zweite Punkt ist für mich, dass das Schleswig-Holstein-Ticket eine Möglichkeit bedeutet, mehr Leute in die Züge zu bekommen. Es muss aber auch mit dem HVV kompatibel sein. Wenn erweitert wird, muss es Übergangsmöglichkeiten geben. Das ist dabei ein ganz wichtiger Punkt. Darüber beraten die Landesregierungen schon seit mehreren Monaten intensiv und sind auch schon entscheidende Schritte vorangekommen. Ich möchte betonen: Wir müssen den Zugang zu den Personenzügen für unsere Kunden so einfach wie möglich gestalten. Das ist der Sinn, der hinter gemeinsamen Tarifierungen steckt. Das ist als Zweites auch der Sinn, der hinter dem Taktverkehr steckt. Es gibt am Taktverkehr viel zu kritisieren. Aber der Sinn einer möglichst einfachen Vertaktung ist die Kundenfreundlichkeit. Jeder weiß, um zehn Minuten nach Zehn fährt der Zug und um zehn nach Elf fährt er wieder. Und das Dritte ist, dass die Vernetzung Bus und Bahn noch optimiert werden muss. Wir bauen hier in Schleswig-Holstein auf einer guten Basis auf. Wir sind das erste Land in der Bundesrepublik gewesen, das überhaupt einen integralen Taktfahrplan errichtet hat. Damit waren wir Vorbild für viele andere. Das meine ich auch mit strategischen Allianzen. Wir arbeiten sehr gern mit anderen zusammen. Im Busbereich arbeiten wir ja auch schon sehr eng mit Ihnen, Herr Rohde, zusammen. Ich arbeite aber auch gern mit anderen sehr eng zusammen. Die Landesregierung in Schleswig-Holstein hat den Weg des Wettbewerbs gewählt. Wir sind dabei nicht immer Sieger geblieben. Das ärgert mich persönlich, es spornt aber auch an, beim nächsten Mal noch aktiver dabei zu sein.

Vorsitzender: Ich sehe keine weiteren Fragen. Herr Michelmann sollte noch die Möglichkeit erhalten zu reagieren und danach – denke ich – können wir dann zum Schluss kommen.

Holger Michelmann: Ich möchte wieder zurück zu dem Thema Wettbewerb mit Ausschreibung und dergleichen mehr kommen. Ich möchte das einmal im Hinblick auf den Personenverkehr und einmal im Hinblick auf den Güterverkehr betrachten.

Zum Personenverkehr wiederhole ich noch einmal: Ausschreibungen per se sind nicht schlecht. Wichtig ist, dass sie unter fairen Bedingungen ablaufen und jeder – der Anbietender und der Ausschreibende - weiß, was er tut und tun kann. Es gibt durchaus Beispiele, wo Ausschreibungen aus der Sicht des Kunden viel Gutes bewirkt haben. Man mag die Prozente beurteilen wie man will, schlechter geworden ist die Nachfrage insgesamt nicht. Das ist mir zumindest nicht bekannt. Im Gegenteil ist die Nachfrage immer höher geworden, wie viel Prozent das auch immer sein mögen. Das hängt damit zusammen, dass dann – nicht nur nach einem Betreiberwechsel - auch immer eine neue Ära beginnt. Denn im Schienenverkehr findet mit einem Wettbewerb in den meisten Fällen nicht nur ein Preiswettbewerb, sondern immer auch ein Qualitätswettbewerb statt. Da ist es in jedem Fall zu einer Erhöhung der Qualität gekommen. Das ist allen zugute gekommen, insbesondere den Fahrgästen. Wenn dann die Preise auch noch sinken, ist es noch besser. Von daher ist die Ausschreibung per se nichts schlechtes. Wichtig ist, dass sie für alle Beteiligten unter den gleichen Rahmenbedingungen abläuft und dass sie unter Qualitäts- und Ideenwettbewerbsgesichtspunkten stattfindet und nicht ausschließlich unter Preisgesichtspunkten. Denn die kleinsten Kosten für die Allgemeinheit sind nicht gleich bedeutend mit dem geringsten Angebotspreis, sondern da steckt noch viel mehr hinter. Die Ausschreibungen sollten nicht zu schnell durchgeführt werden. Damit wären alle überfordert, sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die Aufgabenträger.

Zum Güterverkehr: Das ist ein Markt, der funktioniert. Es ist ein Markt, in den in aller Regel keine öffentlichen Gelder fließen, jedenfalls nicht in den Verkehr. Da läuft der Wettbewerb in der Konkurrenz zur Straße und zwischen den Unternehmen. Ich gebe Herrn Latsch Recht, dass hier international noch eine ganze Menge aufzuholen ist, gerade beim Verkehr zwischen den Staaten ist im Operativen noch sehr viel im Argen, da muss noch viel gemacht werden. Wenn man sich die Prozentzahlen im internationalen Güterverkehr anschaut, findet man den Schienengüterverkehr fast gar nicht wieder. Das hat auch Ursachen. Im Rahmen „MORA C“, vom Großen ins Kleine, ist zu sagen, der Eisenbahnwagenverkehr befindet sich nicht per se in den roten Zahlen, sondern er kann durchaus auch eigenwirtschaftlich und rentabel durchgeführt werden. Das kommt auf die Rahmenbedingungen an. Der NVG würde es nördlich des Kanals eigenwirtschaftlich machen. Er kann das sicher auch nur machen, weil die NBE, die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen – wie sie mal hießen –, einfach anders produzieren als die Deutsche Bahn AG, beziehungsweise die DB Cargo. Sie müssen nicht die langen Wege über die Rangierbahnhöfe nehmen. Das muss die DB Cargo eigentlich auch nicht. Die verschiedenen Bahnen haben ganz einfach unterschiedliche Produktionswege. Daraus resultieren auch unter-

schiedliche Kosten und ein unterschiedliches Herangehen an die Kunden. Es ist die Philosophie des Unternehmens, ob es Spediteur oder reiner Carrier sein will. In dem Bereich ist wichtig – das ist immer wieder festzustellen –, dass es im Güterverkehr mehr auf die Qualität, die Zuverlässigkeit, ankommt. Der Preis spielt zwar auch eine Rolle, ist aber nicht das Wichtigste. „Just in time“ ist das Thema. Wenn es dann noch zu einigermaßen guten Preisen kommt, ist das natürlich auch in Ordnung, aber wichtiger ist die Zuverlässigkeit. Damit habe ich wieder die Brücke zum Personenverkehr geschlagen. Das wollte ich als Ergänzung noch anbringen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Michelmann. Wir haben heute über alles, von Brüssel bis Wahlstedt, geredet und kompetente Antworten bekommen. Wir sind neugierig darauf, wie die Entwicklung weitergehen wird. Ich möchte Ihnen sagen, dass sich der Ausschuss auch im nächsten Jahr kontinuierlich mit den einzelnen Themen – nicht unbedingt in Form einer Anhörung, aber als Tagesordnungspunkt – weiter beschäftigen wird.

Abg. Rodust: Ich möchte noch einen Satz hinzufügen. Ich bin Mitglied im Ausschuss der Regionen in Brüssel und somit auch für Sie Ansprechpartner. Wenn Sie irgendwelche Probleme haben, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mich darüber informieren würden.

Vorsitzender: Ich darf mich bei Ihnen für Ihre Beiträge bedanken.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende wies die Ausschussmitglieder auf seinen Brief hin, in dem er ihnen einen Terminvorschlag für die Reise des Ausschusses nach Kaliningrad im nächsten Jahr unterbreitet hat.

Der Vorsitzende, Abg. Fischer, schließt die Sitzung um 13:50 Uhr.

gez. Rolf Fischer
Vorsitzender

gez. i.V. Petra Tschanter
Protokollführerin