5 Fragen an Peter Westenberger

Geschäftsführer Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE)

Foto: NEE/Dorothea Tuch

Mailen Sie mir Ihre Meinung
westenberger@netzwerk-bahnen.de

Wir brauchen eine Bahnreform 2

25 Jahre nach der Bahnreform halten Nicht-DB-Verkehrsunternehmen Marktanteile von 30 bis 50 %. Doch über die Infrastruktur können sie nicht mit entscheiden. Das muss sich ändern, meint Peter Westenberger.

1

25 Jahre nach der Bahnreform fordern Sie eine Bahnreform 2. Warum?

Wenn der Eisenbahnverkehr in Deutschland eine größere Rolle spielen soll, brauchen wir eine Bahnreform 2. Die Infrastruktur, also DB Netz, muss sich stärker am Markt und an den Kunden orientieren. 25 Jahre nach der Bahnreform 1 haben Nicht-DB-Unternehmen im Güterverkehr einen Marktanteil von 50 %, im Personenverkehr von 30 %. Für die EVU ist die Infrastruktur die Grundlage ihrer Existenz; vor allem die konzernexternen Unternehmen haben jedoch kaum Einfluss auf die Weiterentwicklung des Systems.

2

Werden EVU außerhalb des DB Konzerns benachteiligt?

Wir erleben keine offene Diskriminierung mehr. Doch gibt es „Fühlungsvorteile" zwischen den verschiedenen Gesellschaften des DB Konzerns. Alle EVU sollten im Umgang mit der Infrastruktur und bei den Entscheidungen über die Weiterentwicklung die gleichen und mehr Chancen und Rechte haben. Eine Bahnreform 2 muss auch das Verhältnis von Infrastruktur/DB Netz und den restlichen Funktionen des DB-Konzerns verändern. Wir haben Bund und DB im Übrigen aufgefordert, den Wettbewerbsbahnen als Sofortmaßnahme einen Platz im Aufsichtsrat der DB Netz AG zu überlassen.

3

Also Trennung von Netz und Betrieb?

Grundsätzlich ja, der Koalitionsvertrag sagt aber nein dazu. Statt in alten Gräben über ja oder nein zu diskutieren, müsste unseres Erachtens die Organisation der Schieneninfrastrukturen aus einer kundenorientierten Sichtweise hinterfragt und überarbeitet werden. Zum einen müsste DB Netz gewinnfrei arbeiten. Die Schieneninfrastruktur ist in einer privatrechtlichen Gesellschaft organisiert, die mit 6,7 % auf das eingesetzte Kapital einen sehr hohen Gewinnanspruch hat. Diesen Gewinn müssen die EVU, die die Trassenpreise zahlen, am Markt erwirtschaften. Der LKW-Verkehr auf der Straße muss das nicht.

Der zweite Punkt ist eine andere Unternehmenskultur bei DB Netz. Man müsste von einem Unternehmen eigentlich erwarten, dass es sich bemüht, mehr Verkehre in sein Netz zu bekommen. Heute ist es stattdessen so, dass EVU darauf drängen müssen, mehr Verkehre fahren zu dürfen, und die wirtschaftlichen Schäden von Schlechtleistungen alleine schultern müssen.

4

Warum kein Gewinn? Das Geld wird doch für die Infrastruktur verwendet.

Unserer Ansicht nach hat der Finanzierungskreislauf Schiene einen entscheidenden Webfehler: Die Investitionen in die Infrastruktur wurden nicht erhöht, vielmehr hat der Bund seinen Anteil verringert, so dass die Gewinne aus der Infrastruktur dazu dienen, die staatliche Aufgabe des Schienennetzausbaus über die Nutzer teilzufinanzieren. Der Verzicht auf Gewinne bei DB Netz kommt dagegen der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insgesamt zugute, da die Trassenpreise gesenkt werden könnten und damit günstigere Marktpreise möglich werden.

5

Vermehrt ist zu hören, es sei der falsche Weg, Verkehr immer billiger zu machen.

Das sehen wir genauso. Die Trassenpreisförderung ist eine Notmaßnahme, um bei gegebenen Umständen mit der Straße mithalten zu können. Grundsätzlich wäre es viel sinnvoller, das steuerliche Dieselprivileg abzubauen.