

## Güterbahnen: Reform der Bahn setzt keine Trennung von Netz und Betrieb voraus Wut und „rote Linien“ sind keine angemessenen Antworten auf Effizienzdefizite

(Berlin, 11. November 2021) Die künftigen Ampel-Koalitionäre müssen unterschiedliche Vorstellungen zur Zukunft der Deutschen Bahn AG in Einklang bringen. Vor allem die SPD-nahe Gewerkschaft EVG heizt aktuell die Diskussion um eine angebliche „Zerschlagung“ des DB-Konzerns an. Die Güterbahnen warnen davor, die für die Verkehrswende überfällige Weiterentwicklung des Verkehrsträgers niederzuschreiben.

„Eine zweite Bahnreform hat für uns nur ein Ziel: künftig muss das Schienennetz effizient der Verkehrswende dienen. Wie bei anderen Verkehrsinfrastrukturen darf das Ziel nicht die Erzielung von Gewinnen sein“, betonte Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) heute in einem Pressegespräch in Berlin. Der Betreiber kann dabei auch wie bisher DB Netz heißen und Teil einer DB Holding sein. Auftraggeber wäre allerdings zukünftig nicht mehr der Konzernvorstand, sondern ein Bundesamt für Verkehr nach Schweizer Vorbild. Damit kann sichergestellt werden, dass die von der Politik definierten volkswirtschaftlichen Ziele einschließlich einer noch fehlenden Eisenbahnstrategie gewinnfrei sowie kunden- und wachstumsorientiert vom Schienennetzbetreiber umgesetzt werden. Die Bundesnetzagentur kann sich dann auf die – abnehmenden - Fälle von Diskriminierung der Wettbewerber der DB konzentrieren, etwa die informelle Strategieabstimmung zwischen DB-Netz und DB-Verkehrsunternehmen im Konzernvorstand oder die Führungskräfterotation, mit deren Hilfe die gesetzlich geforderten Chinese Walls innerhalb des Konzerns locker übersprungen werden.

Der Güterbahnen-Verband veröffentlichte am Donnerstag sein Konzept zur Weiterentwicklung der Eisenbahnorganisation, das den Ampel-Parteien bereits zu Beginn der Verhandlungen übermittelt worden war. Der vom NEE mit der Ausarbeitung des Vorschlages beauftragte Professor Dr. Thomas Ehrmann von der Universität Münster beschreibt den Kern so: „Die DB Netz sollte künftig als sogenanntes Cost-Center in Form einer GmbH nach volkswirtschaftlichen Kriterien geführt werden. Satzung, Managementziele, Kennzahlen, Berichtswege, Boni und vor allem die Finanzierungsregeln müssen dem Umstand Rechnung tragen, dass es nur ein, und zwar ein schon heute hoch ausgelastetes, Schienennetz für viele Eisenbahnen gibt, auf dem die komplexe Betriebsführung reibungslos funktionieren muss.“ Das wird in den kommenden Jahren umso wichtiger, weil die Politik den Marktanteil im Schienengüterverkehr von 18 auf 25 Prozent steigern und die Fahrgastzahlen verdoppeln will.

Ehrmann: „Die Politik muss handeln, denn seit Jahren kommt die DB Netz beim Ausbau des Netzes und bei der Qualität im bestehenden Netz nicht vom Fleck. Unzufriedenheit und Systemfrust steigen. Die Politik hat es bisher der DB immer durchgehen lassen, dass sie ihre selbst gesteckten Unternehmensziele verfehlt und sich beispielsweise mit Aktivitäten außerhalb des Eisenbahngeschäfts verzettelt hat. Allerdings hat die Politik auch die falschen Anreize gesetzt. Bisher verpflichtet die vom Bund als Gründer durchgesetzte Unternehmenssatzung die DB Netz Aktiengesellschaft zu nichts anderem als zur Erwirtschaftung eines Gewinns. Und der Bund gibt das Gewinnziel mit 650 Mio. Euro pro Jahr vor.“ Faktisch steht dadurch die notwendige Erweiterung des Schienennetzes für mehr klimafreundliche Zugangebote für das Management von DB Netz und des DB-Konzerns im Alltagsgeschäft ebenso hintenan wie eine hohe Verlässlichkeit.

Auch die Verkehrsunternehmen der DB würden nach Ehrmanns Überzeugung von einer Änderung profitieren: „Derzeit leiden alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen darunter, sich wegen Mängeln im Infrastrukturbetrieb andauernd bei Reisenden und Verladern entschuldigen zu müssen, ohne etwas ändern zu können.“ Reisende, deren Zug wegen einer der vielen Weichen- oder Signalstörungen vielleicht nur eine Viertelstunde hinter Köln liegen bleibt und die nach vierstündiger Fahrt dann kurz vor Berlin ihren Anschlusszug nach Cottbus unerwartet sogar noch erreichen, weil es auf dessen Laufweg eine ungeplante zehnminütige Überholung durch einen verspäteten ICE gab, geben entnervt der klimafreundlichen Eisenbahn einen Korb. Wenn die DB Netz mitteilt, dass sich die Weiterfahrt des Containerzuges 92628 an einer ihrer sieben innerdeutschen Regionalbereichs-Grenzen um Stunden verzögert, weil wieder einmal das Personal für die Fahrpanerstellung nach alter Väter Sitte fehlt, muss unter Umständen die Lok- und Personalplanung der Güterbahn für Tage überarbeitet und der Empfänger irgendwie vom Umstieg auf den Lkw abgehalten werden.

Westenberger: „Wenn sich eine Mars-Regierung zum Aufbau eines Eisenbahnsystems entschiede, würde sie kaum ein gemeinsames Unternehmen für die Infrastruktur und die Verkehrsanbieter gründen. Wir sind aber nicht auf dem Mars und müssen hier und jetzt Fortschritte bei einer dysfunktionalen Struktur erreichen. Angeblich sperrt sich die SPD gegen jede Änderung. Das ist verwunderlich, denn die Idee, volkswirtschaftliche Kriterien wie die Klimaschutzziele oder die Anbindung peripherer Regionen zur Steuerung der DB heranzuziehen, hatte sie vor vier Jahren im Koalitionsvertrag mit der Union verankert. Dass kann und soll so mit den Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns geschehen. Selbst Sozialdemokrat:innen können aber weder den heutigen integrierten Konzern noch einzelne seiner Verkehrsunternehmen so führen, dass diese mit einem Verweis auf politische Ziele dauerhaft rote Zahlen schreiben. Denn eine Defizitabdeckung durch die öffentliche Hand würde die nicht-staatlichen Wettbewerber ruinieren und ist daher zur Erhaltung eines fairen Wettbewerbs EU-rechtlich verboten.“

Als „unverantwortlich und kurzsichtig“ bezeichnete Westenberger die Kampagne der Gewerkschaft EVG gegen FDP und Grüne. Westenberger: „Erste Frage an die EVG, bisher unbeantwortet: Was schlägt die Gewerkschaft vor, um die offensichtlichen Missstände zu beseitigen? Zweite Frage: Wem nutzt die Angstmache? Die Behauptung, dass Arbeitsplätze wegfallen oder Lohnseinbußen drohen würden, mag der EVG bei der DB-Belegschaft Aufmerksamkeit verschaffen, aber die Realität ist auch für alle Mitarbeiter:innen der Branche eine völlig andere. Ein besserer Schienenverkehr bietet eine sichere Zukunft für das heutige und das künftige hochqualifizierte Personal, das mit modernen Technologien einen wichtigen Job macht und dafür gut bezahlt wird. Wer aber den desaströsen Zustand leugnet und damit das Wohlbefinden von Kunden und Politik zu sehr strapaziert, riskiert tatsächlich die Zukunft. Eine Bahnreform behindert nicht den Klimaschutzbeitrag der Bahn, sie steigert ihn durch eine höhere Leistungsfähigkeit.“

Hinweis für die Medien: Die Unterlagen zum Pressegespräch finden Sie [hier](#). Prof. Dr. Ehrmann hatte bereits im Sommer 2020 für das von Verkehrsminister Scheuer gestoppte Koalitionsvorhaben einer Satzungsänderung einen konkreten Vorschlag ausgearbeitet (s. [hier](#)) und im März 2021 Corona-Schäden von den übrigen Ursachen der wirtschaftlichen Misere bei der DB isoliert und beschrieben (s. [hier](#)).

Pressekontakt: Daniela Morling, mobil: + 49 151 555 081 83, E-Mail: [morling@netzwerk-bahnen.de](mailto:morling@netzwerk-bahnen.de)