

Überprüfung und Reform der Eisenbahnorganisation – Zur Vorgehensweise

Die Klimakrise hat dazu geführt, dass es einen breiten Konsens gibt, der klimafreundlichen Eisenbahn wieder mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Der Verkehr auf der Schiene soll überproportional wachsen, um einen schnellen Beitrag zur CO₂-Minderung zu leisten. Grundsätzlich ist diese politische Zielsetzung nicht neu, Umweltgesichtspunkte waren schon bei der Bahnreform 1994 einer der Gründe für die seinerzeitige Erneuerung der Eisenbahnorganisation.

Die ökologischen Vorteile der Schiene bilden sich jedoch nicht in den Kosten ab, was eine anhaltende Fehlsteuerung im Verkehr zu Gunsten der Straße zur Folge hat. Während unbestritten ist, dass die Eisenbahnen ihre ökonomische, qualitative und ökologische Wettbewerbsfähigkeit im intermodalen Vergleich herstellen und verbessern (können) müssen, wird die Eignung der Eisenbahnorganisation und insbesondere die Rolle des integrierten Konzerns DB AG anhaltend kontrovers beurteilt. Während die DB AG selbst keinen Reformbedarf sieht, wird parteiübergreifend und in der Fachwelt durchaus eine Weiterentwicklung der Eisenbahnorganisation für notwendig oder sinnvoll erachtet. Im „Zukunftsbündnis Schiene“ wurde dieses Thema ausgeklammert. Eine Diskussion darüber sollte – so das Bundesverkehrsministerium – an einem anderen Ort stattfinden.

Da die jeweiligen Überlegungen in verschiedene Richtungen gehen, sollte 27 Jahre nach der Bahnreform die Politik einen koordinierten Prozess starten mit dem Ziel, Aufgaben zu klären und auf der Basis eines Leitbildes Strukturen für die angestrebte Wachstumsperspektive der Eisenbahn zu rejustieren.

Der Bund spielt bei der Eisenbahn im Unterschied zu den anderen Verkehrsmitteln eine besonders bedeutende Rolle und muss dabei vielfältige Rollen gleichzeitig wahrnehmen. Er ist politischer Gestalter der Verkehrs- und Eisenbahnpolitik in Deutschland und Europa, Eigentümer der wesentlichen Infrastruktur und der Deutschen Bahn AG, Aufsichtsbehörde, Regulierungsbehörde sowie Innovationsförderer in einem und nimmt über viele weitere Politikfelder (z.B. Raumordnungs- und Baurecht, Umweltrecht, Tarifrecht, etc.) vielfachen Einfluss.

Daher ist auch unter seiner Federführung - neben seinen unumstritten notwendigen zusätzlichen Anstrengungen bei der Infrastrukturentwicklung, der Modernisierungsförderung und der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen - die Eisenbahnorganisation zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

In der kommenden Legislaturperiode sollte daher sehr schnell – bis Mitte Januar 2022 - eine Expert:innenkommission eingesetzt werden, die bis Ende September 2022 eine Analyse des Handlungsbedarfs und nach deren Diskussion dann bis Ende Januar 2023 Vorschläge für die Weiterentwicklung der Eisenbahnorganisation vorlegt.

Die Aufgaben der Kommission sollten die folgenden Punkte umfassen:

- Bestandsaufnahme zu Eisenbahnorganisation und Umsetzung der Ziele der Bahnreform 1994
- Abgleich mit den Vorschriften und Perspektiven der EU-Eisenbahn- und Verkehrspolitik
- Identifikation von best practices in der Eisenbahn- und vergleichbaren Branchen
- Rollenklärung und Aufgabendefinition für alle Beteiligten (insb. Klärung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben innerhalb der DB AG und Abgrenzung von unternehmerischen Tätigkeiten)
- Entwicklung eines Leitbildes
- Entwicklung von Vorschlägen für eine Reorganisation

Die Kommission sollte aus nicht mehr als sechs sachkundigen Mitgliedern bestehen und frei von Interessenvertreter:innen sein. Die Berufung sollte durch den Deutschen Bundestag in Abstimmung mit Bundesregierung und Bundesrat erfolgen. Mitglieder der Kommission sollten Expert:innen sein, die – möglichst internationale – praktische und theoretische Kenntnisse im Eisenbahnwesen, im Verkehrsmarkt, der Unternehmens- und der Verwaltungsorganisation, des Marketings und der Strategieentwicklung haben und zugleich möglichst unabhängig von den derzeit handelnden Akteuren sein sollten. Die Geschäftsstelle der Kommission sollte vom Deutschen Bundestag beauftragt und bei einer unabhängigen Fachorganisation (bspw. DVWG) angesiedelt sein. Durch Dialogformate mit der Zivilgesellschaft sowie Behörden/Gremien, Verbänden und Gewerkschaften sollten die Grundlagenerhebung sowie der Zwischen- und der Endbericht begleitet werden. Der Abschlussbericht sollte im Zuge der o.g. Vorstellung ebenfalls öffentlich diskutiert werden.

Der Zeitplan orientiert sich daran, etwaige Änderungen an der Eisenbahnorganisation im deutschen Recht im Jahr 2023 beschließen und in den Folgejahren realisieren zu können.

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. – Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin
Ansprechpartner: Peter Westenberger, Tel.: 030 - 53 14 91 47 3 und 0170 – 485 486 4