

PRESSEMITTEILUNG

Keine Beta-Version zum 1. Januar 2024

Gründlichkeit und Schnelligkeit bei der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft gefragt

Berlin (29. November 2022):

Knapp ein Jahr nach Unterzeichnung des Koalitionsvertrags sind kaum Fortschritte auf dem Weg zur vorgesehenen gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft zu erkennen. Eine Eröffnungsbilanz über die Verantwortung von Bund und Deutscher Bahn AG, wie es zum desolaten Zustand des Schienennetzes kommen konnte, fehlt genauso wie Eckpunkte einer Definition des Begriffs „Gemeinwohlorientierung“. Stattdessen ist bereits jetzt absehbar, dass der Bund damit rechnet, bestimmte Detailfragen erst nach dem Start der Schieneninfrastrukturgesellschaft zu klären: Wie die staatliche DB hat auch der Bund mehrere Millionen Euro für Beratungsleistungen eingeplant.

mofair-Präsident Tobias Heinemann: „Eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastruktur in Deutschland muss auf Qualität, nicht auf Finanzergebnis, ausgerichtet werden. Das ist in der Branche und weiten Teilen der Politik Konsens. Dafür braucht es Strukturreformen und eine ausreichende finanzielle Ausstattung. Weder die schiere Fusion von DB Netz und Station&Service noch die Kampagne für das Hochleistungsnetz allein werden für mehr Qualität und Resilienz ausreichen. Wir wollen in dieser Legislaturperiode unbedingt zu Ergebnissen kommen. Das Verkehrsministerium muss die Arbeiten jetzt endlich vorantreiben.“

GÜTERBAHNEN-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling: „Gemeinwohlorientiert ist eine Gesellschaft nicht, nur weil sie sich dafür hält. Die auf Verschleiß und Knappheit konditionierten Infrastrukturgesellschaften brauchen einen grundlegenden Struktur- und Kulturwandel. Dafür muss der Bund schnellstmöglich eine klare Definition vorlegen, wodurch sich eine gemeinwohlorientierte Führung der Infrastrukturgesellschaft auszeichnet und wie sie neben hoher Qualität auch schnell die nötige Kapazitätserweiterung produziert. Was nicht geht, ist eine „Passt schon“-Mentalität, mit der die Gesellschaft erstmal startet, ohne eine Einigung über das finale Ziel.“

Zurzeit wird immer deutlicher, dass die Interpretation des Koalitionsvertrags deutlich auseinandergeht: mofair und DIE GÜTERBAHNEN haben von Anfang an dafür plädiert, neben einer erheblich besseren finanziellen Ausstattung der Schieneninfrastruktur auch deutliche strukturelle Änderungen an der heutigen Verfasstheit des DB-Konzerns vorzunehmen. Dazu gehören u. a. die Kündigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge, die

Vollendung der personellen und finanziellen Entflechtung sowie die Entsendung von Vertreter:innen der Netznutzer in den Aufsichtsrat einer transparenten kundenfreundlichen und personell gut ausgestatteten effizienten „[Schiene Deutschland GmbH](#)“. Die Regierung muss gleichzeitig dafür sorgen, dass ihre Arbeitsweise der neuen Gesellschaft entspricht und sie ihrer Rolle als Hüterin des Gemeinwohls gerecht wird. DIE GÜTERBAHNEN und mofair schlagen deshalb ein neues „Bundesamt für Verkehr“ vor, das die „Schiene Deutschland GmbH“ mit fachkundigem Personal bei der Erreichung ihrer Ziele unterstützt und bei Problemen korrigierend einwirkt.

Der DB-Konzern hat sich inzwischen externer Beratung versichert, um seine Sicht der anstehenden Aufgaben gegenüber den Entscheider:innen in Parlament und Ministerien noch besser vertreten zu können. Das eigentlich federführende Bundesministerium für Digitales und Verkehr dagegen hat sich zunächst zwar zeitaufwändig intern umorganisiert und drei Referate aus dem Haushalts- in den Leitungsbereich umgruppiert. Inhaltliche Konzepte lassen jedoch noch auf sich warten. Für die externe Beratung des Ministeriums hat der Haushaltsausschuss des Bundestages drei Millionen Euro für das Jahr 2023 genehmigt. mofair und DIE GÜTERBAHNEN haben die Befürchtung, dass der konkrete Auftrag des Koalitionsvertrages ins Hintertreffen gerät.

Währenddessen hat die DB ihr Konzept eines „Hochleistungsnetzes“ vertieft und mit künftigen Schienennetz-Finanzierungsthemen der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft vermengt.

Lassen sich Regierung und Parlament auf diese Debatte ein, könnte ein Kernstück des Koalitionsvertrags neutralisiert werden: Ein Jahrzehnte solide geführtes Schieneninfrastrukturmanagement, das ambitionierte verkehrspolitische Ziele schultert.

Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Über DIE GÜTERBAHNEN:

DIE GÜTERBAHNEN vertreten fast 100 private, regionale und internationale Unternehmen aus dem Schienengüterverkehr und seinem direkten Umfeld. Sie solidarisieren sich mit dem politischen Vorhaben aller demokratischen Parteien, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, um die Klimaschutzziele im Güterverkehr einzuhalten. Daher setzen sie sich für fairen Wettbewerb auf der Schiene sowie zwischen Schiene und Straße ein.

Anders als im Personenfernverkehr ist die Deutsche Bahn im Schienengüterverkehr kein Quasi-Monopolist. Knapp 60 Prozent des Gütertransports auf der Schiene erbringen Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns. Viele dieser Unternehmen sind bei den GÜTERBAHNEN organisiert.

Ansprechpartner:innen für die Presse:

mofair:

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer

Fon +49 (0)30 53 14 91 47-5

Mobil +49 (0)160 96 90 61 43

matthias.stoffregen@mofair.de

DIE GÜTERBAHNEN:

Daniela Morling

Pressesprecherin

Mobil +49 (0) 151 555 081 83

morling@netzwerk-bahnen.de