

Berlin, 21. Juni 2022

Herr Wissing, übernehmen Sie!

Nicht nur das Schienennetz, auch die Schieneninfrastrukturpolitik muss grundsaniert werden

Anlässlich der bevorstehenden Aufsichtsratssitzung des DB-Konzerns und der Debatte um die Qualität im Schienennetz fordern DIE GÜTERBAHNEN mehr als Reformen auf dem Papier. Die Pläne zu Ausbau und Sanierung der Infrastruktur müssen mit einer Grundsanierung der Arbeitsweise zwischen DB-Konzern, Ministerium und der regelmäßig übergangenen Branche insgesamt einhergehen.

„Die Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsprobleme bei der Deutschen Bahn AG quälen die Kunden und schädigen das Image der Schiene insgesamt“, konstatiert Ludolf Kerkeling, Sprecher der GÜTERBAHNEN in Berlin. Um die Situation auf den bereits heute als „Hochleistungsnetz“ fungierenden Strecken in den Griff zu bekommen, braucht es laut Kerkeling mehr als Absichtserklärungen der DB: „Das von der Gewerkschaft EVG in Aussicht gestellte „Tal der Tränen“ ist keine Zukunftsoption, die Eisenbahnbranche und ihre Kunden sind schon mittendrin. Der Slogan „Pünktlich wie die Eisenbahn“ darf keine Lacher mehr einfahren. Wir warnen den Bundesverkehrsminister und die Ampel-Parteien davor, die Lösung der schweren Krise in der Schieneninfrastruktur auf die lange Bank der DB zu schieben.“

Die Probleme dürfen zugleich nicht gegen die Wachstumsziele von Politik und Eisenbahnunternehmen ausgespielt werden: „Viel zu lang hat die Politik den Niedergang ermöglicht, nun muss sie selbst das Ruder herumreißen. Sanierung und wachstumsorientierter Ausbau des Netzes können und müssen dabei gleichzeitig angegangen werden“, so Kerkeling.

Es ist bedauerlich und zugleich bezeichnend, dass die vergangenen Wochen nicht dazu genutzt wurden, mit den GÜTERBAHNEN und anderen Akteuren über das mehrfach angekündigte Konzept für mehr Qualität ins Gespräch zu kommen. Kerkeling: „Wir befürchten, dass der Bundesverkehrsminister vor allem Ruhe in Sachen Eisenbahn haben möchte. Wie seine Vorgänger lässt er die DB ein Konzept ausarbeiten und Besserung geloben. Das in vielen Krisen erprobte immergleiche Reaktionsmuster von Ministerium und DB lässt uns befürchten, dass auch in dieser Woche die Krise nur auf dem Papier gelöst wird. Andere Länder mit jahrelang vernachlässigter Eisenbahn haben es uns vorgemacht und die Kehrtwende geschafft, warum also nicht wir? Die DB braucht einen Vormund, der es ernst mit ihr und der Verlagerung auf die klimafreundliche Schiene meint.“

Die Top-Prioritäten für die Regierung sind jetzt:

- Die geplante DB-interne Personalrochade ist kontraproduktiv. Das Verkehrsministerium muss die Qualitätssteigerung und den geplanten Umbau der Schieneninfrastrukturgesellschaft als Chefsache selbst mit DB und Branche steuern.
- Die Fakten müssen auf den Tisch. Sämtliche Schieneninfrastrukturdaten müssen kontinuierlich (Dashboard) veröffentlicht und in einem kurzfristig von unabhängigen Dritten zu erstellenden Statusbericht bewertet werden. Beratungen zwischen den DB-Infrastrukturgesellschaften und dem Bund müssen für Parlamentarier und die Branche zugänglich gemacht werden.
- Die Bautätigkeit im bestehenden Netz muss kurzfristig mit der Branche diskutiert und ggf. angepasst werden. Die von der DB vorgeschlagenen Korridorsanierungen mit einer besser gebündelten Finanzierung sind ein diskussionswürdiger Grundansatz. Vollsperrungen müssen aber die ultima ratio sein. Ausreichende und geeignete Kapazitäten müssen vorher, z. B. auf Nebenstrecken oder durch zusätzliche Infrastrukturverbesserungen, gesichert werden.
- Die immer noch nicht gestartete „Beschleunigungskommission“ (sic!) muss sofort über ad-hoc-Maßnahmen zur Beseitigung kritischer Engpässe beraten.
- Die Verkehrspolitik muss am Koalitionsvertrag ausgerichtet werden: Alle demokratischen Parteien im Bundestag unterstützen das Ziel, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr von 18,5 auf 25 Prozent bis 2030 zu steigern. Sämtliche verkehrspolitischen Maßnahmen müssen darauf ausgerichtet werden – „die Bevölkerung wissen wir dabei mit großer Mehrheit hinter uns“ (Kerkeling).