

Berlin, 10. Januar 2023

## **Rede Peter Westenberger - Zu Gast bei Freund:innen** **Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft**

Herzlich willkommen, sehr geehrte Damen und Herren.

Für die GÜTERBAHNEN hoffe ich, dass Sie gut, gesund bzw. unverletzt an Silvester in das Jahr 2023 gestartet sind.

Uns allen wünsche ich in diesem Jahr ein Ende des Krieges in der Ukraine, ein Verblässen des Corona-Virus, keine neuen Krisen sowie Fortschritte bei den Aufräumarbeiten und vor allem den großen Gesellschaftsaufgaben.

Wir befassen uns heute mit einem Top-Thema der Eisenbahn- und Verkehrspolitik. Die Ampel-Koalition hat vor gut einem Jahr beschlossen, eine „gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft“ zu gründen. Nur wenig mehr steht im Koalitionsvertrag, so dass die Ausgestaltung des Vorhabens, das nach dem Willen des Bundesverkehrsministers in weniger als einem Jahr starten soll, jetzt unter Hochdruck präzisiert werden muss.

Vielleicht darf ich zwei Dinge aus unserer Perspektive vorausschicken:

- Das Vorhaben ersetzt keine verkehrsträgerübergreifend angelegte Transportwende. Ohne Korrektur des entsprechenden Webfehlers der Bahnreform trägt die Schiene zu dieser Wende aber auch zu wenig bei.
- Der Wechsel vom einzigen festgeschriebenen Unternehmensziel z.B. der DB Netz AG, der Gewinnerzielung, zur Gemeinwohlorientierung, ist für sich bereits ein richtiger und enorm wichtiger Paradigmenwechsel des Eigentümers Bund. Denn über viele Jahre haben die Gewinnerwartungen und -Planungen von Bund und DB-Konzernmanagement für die Schieneninfrastruktur gewaltige Fehlanreize produziert:
  1. Der kontinuierliche Trassenpreisanstieg hat die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen im Verhältnis zur Straße belastet.
  2. Die Qualität im Netz sank durch zu geringe Instandhaltungsausgaben, eine der wenigen unauffällig steuerbaren Aufwandsposten.
  3. Auch die vom Bund für Neu- und Ausbau und Ersatzinvestitionen geforderten „Eigenmittel“ konnten nur aus Trassenerlösen generiert werden, so dass die DB Netz selbst kein starkes Interesse an Investitionen zur Kapazitätserweiterung hatte.

Seit Jahren werden die Folgen für die Kunden aus der Industrie wie auch die Reisenden oder Pendler immer belastender. Viele Anwesende könnten dafür reichlich Beispiele aus Ihrem Alltag im Personenverkehr benennen.

By the way: ich bitte um Verständnis, dass ich in unserer nachher stattfindenden Diskussions- und Fragerunde eng bei der Infrastruktur bleiben möchte, vielleicht auch noch beim Güterverkehr auf der Schiene, und Debatten über das 9- bis 49-Euro-Ticket oder Umsteigezeiten im SPNV einhegen werde. Danke für Ihr Verständnis.

Zum Güterverkehr: Die Nerven vieler industrieller Verloader liegen blank und Güterbahnen ächzen unter nicht mehr wettbewerbsfähigem Aufwand für Personal, Loks, Wagen und Energie als Folge von baustellen- und immer mehr störungsbedingten Umleitungen und Zugausfällen.

Würde die DB ein Eisenbahnnetz in Island betreiben, würde das möglicherweise niemandem auffallen. In der Mitte Europas verzweifeln aber nicht nur hiesige Eisenbahnkunden, sondern auch unsere Nachbarn, die es besser machen.

Ich freue mich, dass wir heute den Präsidenten des Schweizer Bundesamtes für Verkehr, Dr. Peter Füglistaler, bei uns begrüßen können. Er wird uns einen Einblick in das Zusammenwirken von Bund und Kantonen mit den Schweizer Schienennetzbetreibern, darunter der konzernangehörigen SBB Infra die etwa 50 Prozent des Schweizer Netzes betreibt, unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen geben.

Unser Verband rät bereits seit einigen Jahren, sich die von Dr. Füglistaler geleitete Behörde näher anzuschauen und über den Import bewährter Strukturen und Vorgehensweisen nachzudenken.

Ich darf vielleicht so viel vorwegnehmen, dass die Empfehlungen unseres Gastes nicht einer zu schlichten Alternative Staat/Privat folgen. Der Staat muss seine unstrittige Verantwortung für die Infrastruktur der Schienenverkehre wahrnehmen. Er braucht Ziele, eine Strategie, Umsetzungswillen, Geld und ein Unternehmen, das den Betrieb und Ausbau eines gut ausgelasteten Schienennetzes effizient managt und dabei durch eine Behörde unterstützt (!) und auf Kurs gehalten wird.

Wie sieht es bei uns aus? Eine so hohe Identifikation von Bürgerinnen und Bürgern mit der Eisenbahn wie in der Schweiz haben wir in Deutschland sicher nicht. Die staatliche Eisenbahn wurde von der Politik nicht verwöhnt und sie hat sich selbst durch mangelnde Flexibilität sowie – nach der Bahnreform – strategische Fehler und nicht selten mangelnde Hingabe in eine völlig außergewöhnliche gesellschaftliche Position manövriert: extrem viel Frust bei den Nutzer:innen kombiniert mit einem überbreiten gesellschaftlichen Konsens, dass mehr Schiene gewollt ist.

Die seit langer Zeit abwärts zeigende Qualitätsentwicklung und der Stillstand beim Netzausbau droht nun, die politisch Verantwortlichen um Kopf und Kragen zu bringen. Zurück zu einer Behördenstruktur will niemand. Was also soll die Politik tun?

Der schon vorgenommene Wechsel des Managements und fusionierte Infrastrukturgesellschaften würden der Politik sicher Luft verschaffen. Am besten begleitet von einer großen PR-Kampagne der DB, die Politik, Medien und Öffentlichkeit gerne mit Ankündigungen wie „Zukunft Bahn“, „Starke Schiene“, „Neues Netz für Deutschland“ oder zuletzt der „Generalsanierung“ und Schaffung eines „Hochleistungsnetzes“ Mut macht.

Lassen Sie es mich ganz deutlich sagen: es ist die erste und nicht überspringbare Aufgabe der Politik eine Analyse oder Eröffnungsbilanz vorzulegen, aus welchen Gründen wir so weit nach unten gekommen sind. Die DB darf das gerne auch tun.

Die Politik muss sich zugleich selbstkritisch fragen, ob sie der anspruchsvollen Aufgabe der Begleitung auf Augenhöhe gewachsen ist. Fatal wäre beim jetzt geplanten Eingriff in den DB-Konzern, wenn mit dem Begriff „Chefsache“ Handlungsfähigkeit durch einzelfallbezogene, einsame oder übereilte Entscheidungen vom Feldherrnhügel aus suggeriert würde.

Gerade aus der Perspektive des Güterverkehrs, der für die meisten Menschen eine black box ist, empfehlen wir kontinuierliche gründliche und offene Debatten mit allen Beteiligten.

Dazu gehört natürlich auch, dass der Infrastrukturbetreiber und seine staatlichen Begleiter maximale Transparenz über Daten, Fakten und Diskussionsbeiträge herstellen. Das Management der künftigen Gesellschaft braucht einen klaren Rahmen, um selbst den notwendigen Beitrag der Infrastruktur zur politisch gewünschten Transportwende leisten zu können.

Wir meinen: Gemeinwohlorientiert ist eine Schieneninfrastrukturgesellschaft, wenn sie effizient die finanziellen Ressourcen, die sie von der öffentlichen Hand und den Eisenbahnunternehmen erhält, für Top-Qualität im Alltagsbetrieb, schnelle Modernisierung der Anlagen und maximale Erweiterung der Kapazität einsetzt und sich an den Bedürfnissen ihrer Kunden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Endkunden orientiert.

Für uns ist es keine Frage, dass der Bund für seine Aufgaben in der Infrastruktur bisher viel zu wenig Geld bereitgestellt hat. Es ist tragisch, dass der Einfluss des Eigentümers zumindest so weit reicht, dass weder das Management noch Fachbehörden diesen Punkt öffentlich artikulieren. Klar ist: die neue Gesellschaft, für die wir schon einen neutralen Namensvorschlag haben – Schiene Deutschland GmbH – wird mehr Geld benötigen. Klar ist für uns aber auch, dass einfach mehr Geld kein Ersatz für einen effizienten institutionellen Rahmen ist.

Einem „Bundesamt für Verkehr“ könnte es dabei obliegen, dem Haushaltsgesetzgeber ohne falsche Zurückhaltung darzulegen, wie viel Mittel welche Qualität und welche zusätzliche Kapazität produzieren – und welche Effizienzsteigerung durch die überfälligen Modernisierungsinvestitionen erzielbar ist.

Nun genug von dieser Stelle: ich übergebe das Wort an Herrn Dr. Füglistaler.