

Berlin, 18. April 2023

## **(Wie) Kann die DB Gemeinwohl liefern?**

### **Wie lange sollen die Kund:innen noch warten?**

Ein pünktlicher Start der gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft zum 01. Januar 2024, wie ihn Bundesverkehrsminister Wissing angekündigt hat, wird aus Sicht der GÜTERBAHNEN immer unwahrscheinlicher. Statt Termineinhaltung ist für den Verband eine transparente und gründliche Debatte prioritär.

DIE GÜTERBAHNEN drängen darauf, die von der Ampel 2021 vereinbarte „kleine Bahnreform“ endlich in Angriff zu nehmen und mahnen, dass die Verschleppung der überfälligen Reform bereits Ähnlichkeiten mit früheren Legislaturperioden aufweist. Zuletzt war eine geplante Satzungsänderung der großen Koalition an der DB gescheitert. GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger sagte bei einem Pressegespräch in Berlin: „Es ist angesichts der Qualitäts- und Kapazitätsprobleme im Netz, anstehender Zusatz-Milliarden des Bundes für die Schieneninfrastruktur und verunsicherter Mitarbeiter:innen allerhöchste Eisenbahn. Ebenso wollen wir aber auch keine Reduktion des Vorhabens auf Schlagworte wie die „Generalsanierung des Netzes“ oder ein Machtwort aus dem Kanzleramt hören.“ DIE GÜTERBAHNEN erwarten aus dem Verkehrsministerium kurzfristig wenigstens ein Inhaltsverzeichnis samt Zeitplan für die Errichtung der „gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft“ unter dem Dach des Konzerns.

Westenberger: „Ob die von uns „Schiene Deutschland“ genannte Gesellschaft am 01. Januar 2024 startet, wie von Verkehrsminister Wissing angekündigt oder einige Monate später, ist für uns nicht entscheidend. Umfassend, durchdacht und diskutiert muss die Reform sein. Allein die Zusammenführung der Netz- und der Bahnhofssparte der DB in einem konzernangehörigen Unternehmen zum 01. Januar 2024 lehnen wir ab. Und Generalsanierung des Netzes, viel Geld sowie allgemeine Ankündigungen, die DB stärker steuern zu wollen, ergeben noch kein Zukunftsmodell.“

Die extrem diversen Wortmeldungen von DB-Management („so wenig ändern wie möglich“) über den Bundesrechnungshof („Sanierungsfall“) bis zu CSU-Fraktionsvize Lange („Zerschlagung“) müssten als Alarmzeichen ernst genommen werden. Überfällig ist als Fundament eine Eigentümerstrategie des Bundes für den DB-Konzern. Aus Sicht der GÜTERBAHNEN hat der Verkehrsminister aber noch viele weitere Aufgaben vor sich, um innerhalb des DB-Konzerns das natürliche Monopol der Infrastrukturen unabhängig von den im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen betreiben zu können:

- Eine ehrliche Analyse der aktuellen und absehbaren Problemlagen
- Strategische Ansätze zur „Fehlerbehebung“

- Eine Definition, was „Gemeinwohl“ konkret beim Betrieb und Ausbau der Schieneninfrastruktur bedeuten soll
- Klärung des Umfangs der weiteren einzubeziehenden DB-Gesellschaften wie z. B. den Infrastrukturteil der DB Energie GmbH
- Kündigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge der Infrastrukturgesellschaften
- Neudefinition der Ziele des Unternehmens (Satzung) und ihrer strategischen Ziele samt Kennzahlen: Kapazität, Qualität, Preiswürdigkeit, Diskriminierungsfreiheit, Bediener:innenfreundlichkeit und Wachstums-, bzw. Verlagerungsorientierung
- Mindestens Grundlagen einer Innovationsstrategie
- Neuregelung der Finanzierung – Aufgaben des Bundes, Beiträge der Verkehrsunternehmen, effiziente Mittelverwendung, Produktivitätsziele, Rationalisierung
- Kundenorientierung: Grundsätze und Anreize für das Management sowie Incentives
- Sicherung der gesetzlich geforderten Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers, z. B. gegenüber DB-Konzern und -Verkehrsunternehmen, Politik, Administration
- Rollenklärung BMDV und Bundesregierung
- Rechtsform und Name
- Gestaltung einer modernen Governance – Unternehmensinterne Gremien sowie Behörden und Beiräte
- Transparenz, Datenservices

Westenberger: „Die DB hat über viele Jahre im Markt, im Bundestag und den Ministerien Vertrauen verspielt, weil sie stets Besserung ankündigte, wo es immer schlechter und teurer wurde. Sie sollte sich in der Debatte zurückhalten und abwarten, denn ihre Chance hat sie gehabt. Umgekehrt sehen wir Aussagen des Verkehrsministeriums skeptisch, alle Probleme durch eine engere Bindung an die Administration lösen zu wollen. Das hat weder vor noch nach der Bahnreform gute Ergebnisse gebracht.“

Die Resolution der GÜTERBAHNEN aus dem November 2022 zur Definition des Begriffs Gemeinwohl und dem Namensvorschlag „Schiene Deutschland GmbH“ finden Sie [hier](#).