



## BAHNREFORM II – LÄNGST ÜBERFÄLLIG

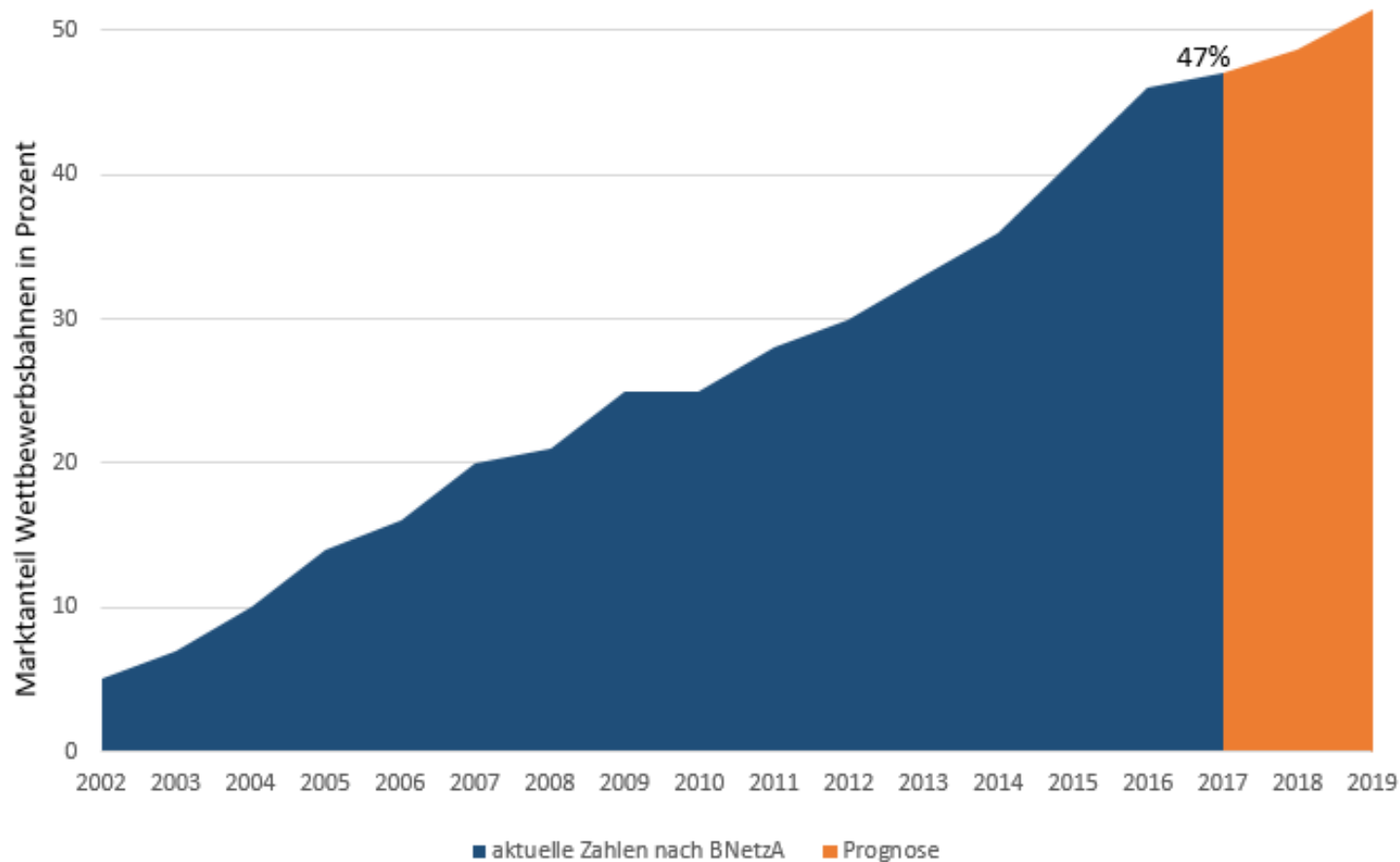
Runder Tisch Eisenbahn der Grünen Bundestagsfraktion  
11. Februar 2019, Berlin

## Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen...

- ...ist ein im Jahr 2000 gegründeter Zusammenschluss von Unternehmen mit Tätigkeitsschwerpunkt im Schienengüterverkehr, die nicht zum DB-Konzern gehören.
- ...hat zurzeit 56 Mitglieder, die rund drei Viertel der Güterverkehrsleistung der Wettbewerbsbahnen in Deutschland repräsentieren.
- ...setzt sich für fairen inter- wie intra-modalen Wettbewerb und eine ernsthafte Politik für Verkehrsverlagerung ein.



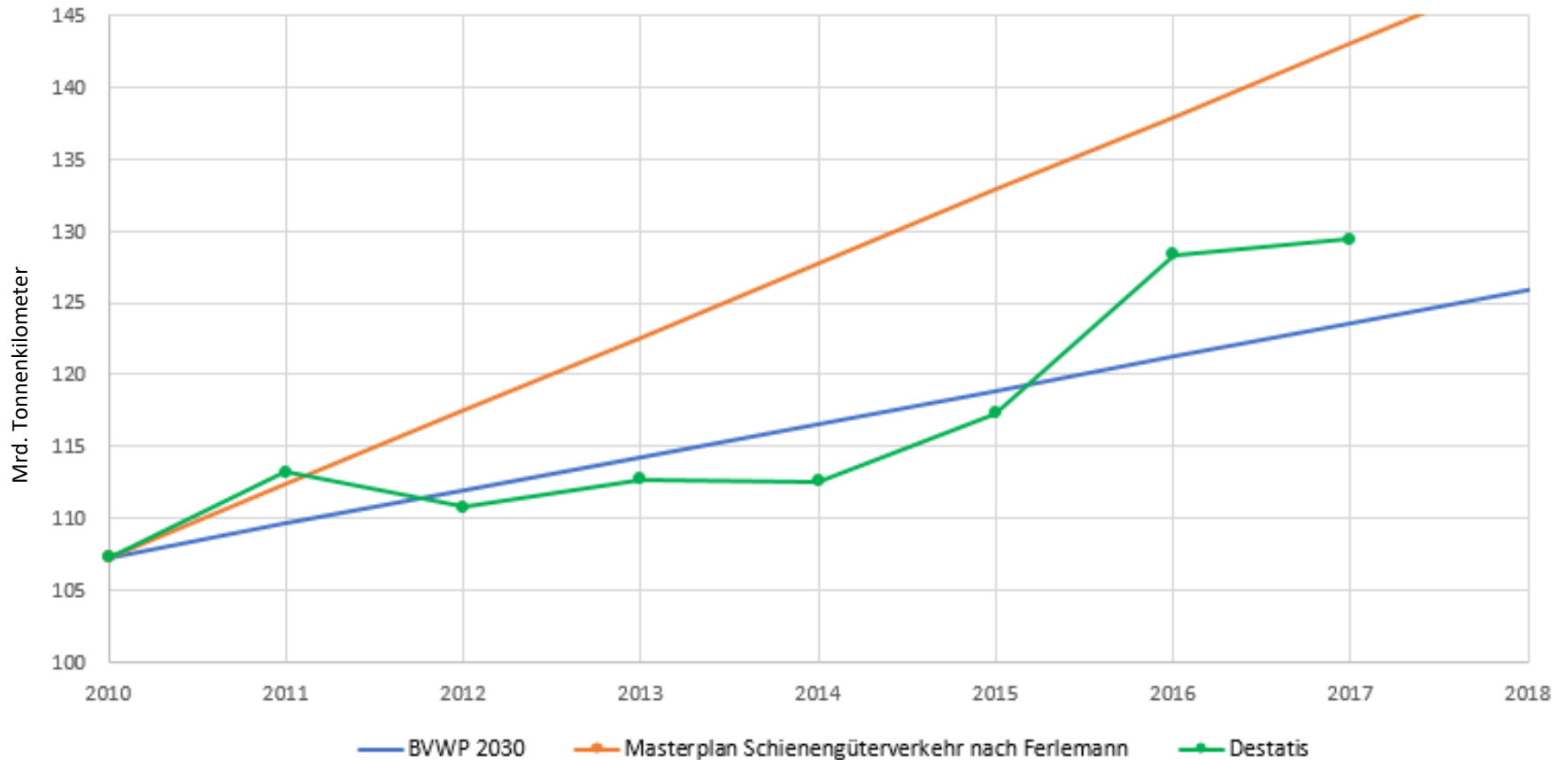
## Die Wettbewerbsbahnen haben ihren Marktanteil im Schienengüterverkehr kontinuierlich gesteigert – sie tragen das Wachstum fast vollständig alleine



Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr ist von 69,7 Mrd. tkm im Jahr 1996 bis auf 129,4 Mrd. tkm im Jahr 2017 angestiegen. Das sind 85 % plus!

## Der Schienengüterverkehr wächst stärker als prognostiziert

### Verkehrsleistung Schienengüterverkehr



## Was unterscheidet die DB vom Rest der Eisenbahnunternehmen?

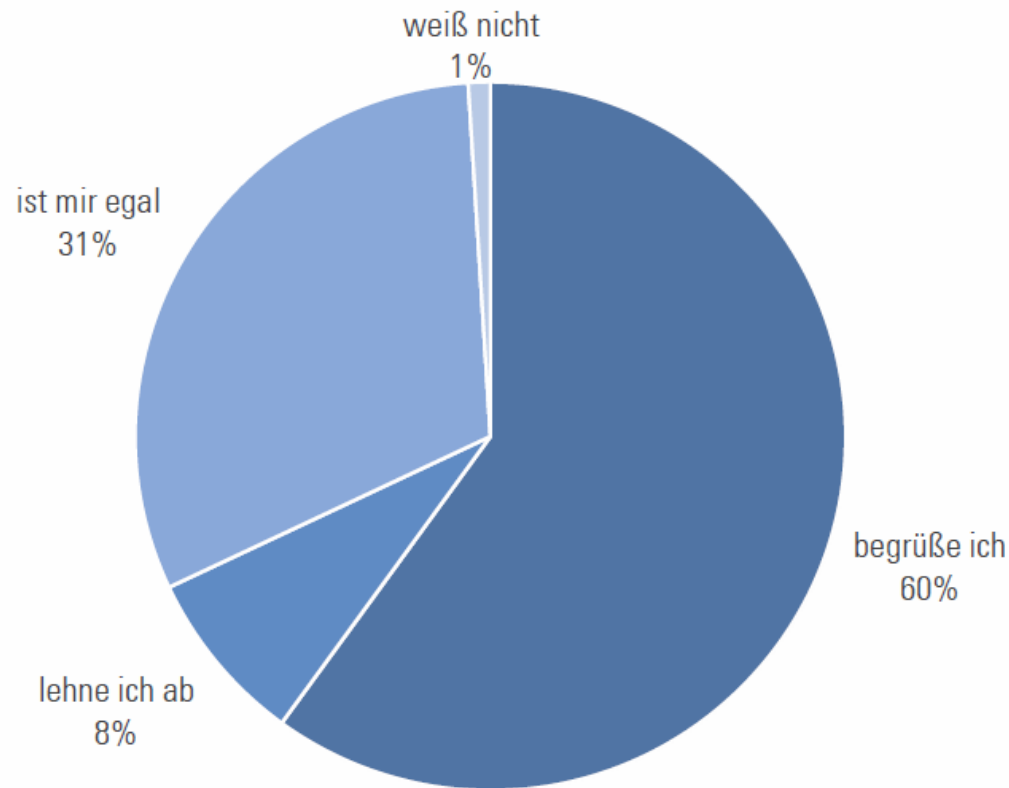
- Mangelnde Kundenorientierung, geringe Neigung zur Kooperation und Besserwisserei
- Größe/Zahl der Führungsebenen
- Mangel an Motivation bei vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
- Häufig fachfremdes Leitungspersonal
- Belastungen durch verfehlte politische Einzeleingriffe
- Fehlende Motivation des Eigentümers, das Unternehmen im Heimatmarkt wachsen zu lassen



# Befragung: Der Wettbewerb auf der Schiene findet breite Zustimmung

zu Frage 7: Nutzung des deutschen Schienennetzes durch andere Bahnunternehmen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen das deutsche Schienennetz - mit steigender Tendenz. Begrüßen Sie diese Entwicklung, lehnen Sie diese Entwicklung ab oder ist Ihnen das egal?



## 1) Wie sieht Ihre Bilanz der Bahnreform von 1993/1994 aus?

- Die Bahnreform von 1994 ist unvollendet – sie hatte keinen Plan und hat auf Bundesebene drei wesentliche Stellschrauben unbeachtet gelassen:
  - a) Ihr wurde keine verkehrsträgerübergreifend integrierende Mobilitätsstrategie des Bundes beigegeben.
  - b) Viele intermodale Nachteile wurden nicht beseitigt.
  - c) Der Investitionsbedarf für Erhaltung sowie Neu- und Ausbau der Schiene wurde weder ehrlich benannt noch bedient.
- Der Bund hat sich aus den Verkehrsunternehmen nicht zurückgezogen, Ansatz und Vorbereitung der Teilprivatisierung des gesamten Konzerns schließlich haben den ungesunden status quo zementiert.
- Fairer intramodaler Wettbewerb musste zäh erkämpft werden.
- Es gab und gibt kein zahlenbasiertes Monitoring.
- Vielfache Suchprozesse (Wer ist für Innovation zuständig?, Steuert die DB die Politik oder die Politik die DB?, Investieren oder desinvestieren? Flächen versilbern oder entwickeln?) haben die Schlagkraft vermindert.

## 2) Welche Maßnahmen sind aus Sicht des NEE erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene voran zu bringen?

Eine Bestandsaufnahme sollte zum Ergebnis führen, dass neben einer konsequenten schienenfreundlichen Bundespolitik eine Bahnreform II notwendig ist, um die fortbestehenden oder neuen Probleme in Angriff zu nehmen. So müssten neben der Klärung der zuvor angesprochenen Punkte beispielsweise auch

- der Umfang staatlicher Daseinsvorsorge im Personen- wie im Güterverkehr,
- die koordinierte Entwicklung von Bundes-, Landes-, Kommunal- und Privatinfrastrukturen
- das Verhältnis von Fern- und Nahverkehr im Personenverkehr
- die Entbürokratisierung und
- die künftige Forschungslandschaft

überprüft werden.



### 3) Das NEE befürwortet eine Trennung von Netz und Betrieb. Aus welchen Gründen? Und wie sieht Ihre Vision davon aus?

- Die Infrastrukturbereitstellung ist aus guten Gründen und unstreitig eine staatliche Aufgabe, Verkehre darauf zu betreiben nicht.
- Parallel betriebene Infrastrukturen machen in der Regel keinen Sinn, wettbewerbliche Verkehrsangebote hingegen umso mehr
- Die Infrastruktur kann und sollte gewinnfrei betrieben werden, da die Investitionen vom Bund bzw. der öffentlichen Hand geleistet werden. Verkehrsunternehmen müssen eine angemessene Rendite erzielen, um investieren und sich entwickeln zu können.
- Die Infrastruktur-Organisation der Schiene (Netz, Bahnhöfe/Terminals, Bahnstrom-Netz) sollte der Bund nach einer gründlichen Analyse der verkehrsmarktgetriebenen Anforderungen neu gestalten.
- Sicher ist: ein Zurück zu einer Bundesbehörde darf es nicht geben.
- In der engeren Wahl landen vermutlich die gGmbH und die AöR, es sollten aber auch gänzlich innovative Rechtsformen nicht ausgeschlossen werden

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger | Geschäftsführer

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Tel 0049 30 53 14 91 47 0

Mail [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)

Website: [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)