

## PRESSEMELDUNG

vom 31. Januar 2019

### Scheuers defektes Bahn-Navi: Statt über einem „Finanzbedarf der DB“ zu brüten, muss die Regierung viel stärker und diskriminierungsfrei investieren – in die Infrastruktur

Auch das dritte Spitzengespräch zwischen Verkehrsminister und DB hat offenbar keine verkündungsreifen Ergebnisse erbracht, die den Schienennutzern berechnete Hoffnung auf bessere Betriebsqualität machen könnten. NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger sagte in Berlin dazu: „Die Intransparenz verunsichert und verärgert alle Nutzer der Schiene.“ Die Wettbewerbsbahnen plädierten dafür, drei Fragenkomplexe nacheinander abzuarbeiten und die Ergebnisse zu veröffentlichen:

- Können die operativen Ideen der DB schnell und spürbar die Zuverlässigkeit steigern?
- Wie will der Eigentümer mit den Finanzierungsnöten seiner VERKEHRS-Unternehmen umgehen?
- Welche Investitionen muss der Bund als Verantwortlicher leisten, damit die Infrastruktur (wieder besser) funktioniert sowie instandgesetzt, modernisiert und ausgebaut werden kann?

Westenberger: „Diese Fragen ständig miteinander und als sogenannten „Finanzbedarf der DB“ vermengt zu diskutieren, führt in die Irre.“ Die Bundespolitik müsse klar trennen: Investitionen in Fahrzeuge, Werkstätten und IT sowie zusätzlicher Personalaufwand für Lokführer, Wartung oder Tarifsteigerungen müssten alle Bahnunternehmen im gleichen Ordnungsrahmen finanzieren. Zuschüsse, Darlehen oder Kapitalspritzen des Staates sind zuallererst diskriminierungsfrei auszuloben. Westenberger: „Die EU-Kommission wird dafür wachen, dass der Bund hierbei seine Unternehmen nicht bevorzugt.“

Angesichts der wachsenden Zahl leistungsfähiger Bahnunternehmen sei viel entscheidender, dass der Bund in den vergangenen Jahrzehnten seine eigentlichen Pflichten bei der Finanzierung der verknappten und wettbewerbsfreien Infrastruktur schleifen ließ. Nicht nur Investitionen in neue Strecken, sondern auch der rechtzeitige Ersatz überalterter Brücken, der Austausch des Leit- und Sicherungssystems, mehr Oberleitungen oder Lärmschutzwände müssen - wie bei der Straße – vom Bund finanziert werden.

„Tatsächlich“, so Westenberger, „sind die gebetsmühlenhaften Beteuerungen von Bundespolitikern, man habe für die Schieneninfrastruktur viel Geld ausgegeben, schlicht falsch, wenn man die Aufwendungen mit der Straße vergleicht.“ Er verwies auf eine [Analyse](#) von Prof. Dr. Christian Böttger (HTW Berlin), die jener für 2017 im Auftrag des Netzwerks nach einer Anregung der Monopolkommission erstellt hatte. Berücksichtigt man, dass in das Straßennetz anders als bei der Schiene nicht nur der Bund, sondern auch Länder und Kommunen investieren, hat Böttger für die straßenbezogenen Aufwendungen öffentliche Ausgaben von rund 30,3 Mrd. Euro pro Jahr abgeschätzt, denen nur rund 5,5 Mrd. Euro bei der Schiene gegenüber standen.

Westenberger abschließend: „Es ist wohlfeil, der DB eine unklare Strategie vorzuwerfen. Allerdings hat die Politik selbst keine klare Strategie für die Eisenbahn. Plakative Wunschformeln reichen nicht. Wir halten es für erforderlich, die Verkehrsverlagerung durch solide Infrastrukturfinanzierung - sowie bessere Rahmenbedingungen und mehr Wettbewerb auf der Schiene – Realität werden zu lassen.“

**Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Tel.: +49 170 48 54 864, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)**

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling

Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt

Geschäftsführer: Peter Westenberger

Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin

Tel +49 30 531491470

Fax +49 30 531491472

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

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