

## Abgehakt: Dritter Jahrestag des Koalitionsvertrages verstreicht ohne Neuigkeiten Güterbahnen plädieren für Expert:innenkommission zu notwendigen Bahnreformen

(Berlin, 13. März 2021) „Mehr Staat wagen“ hat bei/im Umgang mit der Deutschen Bahn AG in dieser Legislaturperiode nach Ansicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen keinen erkennbaren Fortschritt produziert. Zum heutigen dritten – und letzten - Jahrestag des aktuellen Koalitionsvertrages von CDU, SPD und CSU hat der Verband einen Rückblick auf die Vorhaben der Koalition geworfen, die DB wieder stärker politisch zu steuern.

Die auf Betreiben der SPD im Koalitionsvertrag vereinbarten Änderungen in den Satzungen der DB Netz AG, der Bahnhofstochter DB Station & Service AG und des Gesamtkonzerns hat die Koalition wohl aufgegeben. Das DB-Management selbst hatte sich wegen angeblich wichtigerer Aufgaben schon 2018 dagegen gewehrt.

NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling wies in Berlin darauf hin, dass auch der vom Verkehrsminister im Bundestag vom 26. November 2019 angekündigte „Kraftakt (...), der Bahn im nächsten Jahr Grundsatzfragen (zu) stellen“ und „ohne Denkverbote“ fraktionsübergreifend zu diskutieren, „wie wir die Bahn in Auftrag, Ziel, Struktur und Organisation zukunftsfähig aufstellen“ offenbar versickert sei. Kerkeling: „Mit Ach und Krach konnten wir im vergangenen Jahr gegen den Widerstand des Verkehrsministeriums wenigstens einen Hinweis im Abschlussbericht des „Zukunftsbündnis Schiene“ unterbringen, dass das Ministerium eine Diskussion über die „künftige Ausrichtung des DB-Konzerns“ grundsätzlich abgelehnt hatte.“

Die vereinbarte Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts wird von der Koalition derzeit auf „allerkleinster Flamme gekocht“ (Kerkeling), die vom BMVI vorgelegte Mini-Novelle ist zusammengestutzt worden. Im Kabinettsbeschluss wurden zunächst vorgeschlagene geringfügige Verbesserungen für die Bundesnetzagentur, die als Regulierungsbehörde der DB Netz AG tätig ist, wieder gestrichen.

Auch die im Koalitionsvertrag nicht explizit vereinbarten Ideen, der DB AG Eigenkapitalspritzen zukommen zu lassen, hat sich aus Sicht der Güterbahnen als „gefährlicher Flop“ erwiesen. Beim Versuch, dem wirtschaftlich angeschlagenen Bundesunternehmen frisches Geld zuzuführen, konnten DB und Regierung bisher die notwendigen EU-Genehmigungen nicht erlangen. Über zehn Milliarden Euro aus zwei Anläufen hängen damit in der Luft, weil die Regierung die vorgeblich für Infrastrukturen und Corona-Umsatzausfälle beantragten Beihilfen unkonditioniert und ohne Auflagen an die DB geben will und damit Wettbewerbsverzerrungen unvermeidlich sind.

Ludolf Kerkeling: „Regierung und Koalitionäre stehe gerade völlig hilflos vor einem Dilemma. Weil die Schiene – zu Recht – für die versprochenen Klimaschutzziele benötigt wird, frisst die Politik dem DB-Konzern aus der Hand. Unser Tipp an die Politik: versuchen Sie es mit mehr Wettbewerb auf der Schiene. Und konzentrieren Sie sich bei den DB-Infrastrukturgesellschaften darauf, Ausbau und Kundenfreundlichkeit endlich voran zu bringen.“ Mit den jetzigen Strukturen wird das nach Kerkelings Einschätzung kaum gelingen. Deshalb soll nach seinen Vorstellungen zu Beginn der nächsten Legislaturperiode eine unabhängige Expert:innenkommission untersuchen, welche notwendigen Bahnreformen auch ohne Zustimmung des DB-Vorstands angegangen werden müssen.