

verabschiedet am 08. November 2022 in Frankfurt am Main

### **„Schiene Deutschland GmbH - die Umsetzung des Auftrages, eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft zu gründen“**

Die Schieneninfrastruktur ist essenziell für den heutigen Güter- und Personenverkehr auf der Schiene – und ihr Ausbau sowie ihre effizientere Nutzung für das von Politik und Gesellschaft gewünschte Wachstum des klimafreundlichsten Verkehrsmittels. Der schlechte Zustand des bundeseigenen Schienennetzes und sein stagnierender Ausbau trotz wachsender Verkehre hat das System des Eisenbahnverkehrs an den Rand eines Kollaps gebracht.

Mit der Bahnreform wurden Netzbetrieb und -entwicklung zwar einigen unguten direkten bzw. sachfremden Einflüssen aus der Politik entzogen und stärker unternehmerisch ausgerichtet. In die Zeit vor der Bahnreform möchten wir auf keinen Fall zurück. Der ausschließlich gewinnorientierte Betrieb der Infrastruktur ist zusammen mit zu geringen Schieneninfrastrukturinvestitionen des Bundes zur Erfüllung seiner grundgesetzlichen Verpflichtungen sowie seiner verkehrspolitischen Ziele die Ursache für die sinkende Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur. Die Bundespolitik hat nach der Bahnreform falsche Anreize für das Management des natürlichen Monopols implementiert. Bis heute gibt es z. B. in der Unternehmenssatzung der DB Netz AG kein unternehmerisches Ziel über die Gewinnerzielung hinaus. Kaputtsparen der Infrastruktur bei steigenden Trassenpreisen war das faktische Ergebnis.

Die Ampel-Regierung hat darauf in ihrem Koalitionsvertrag reagiert. Sie hat sich vorgenommen, eine gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte unter dem Dach des DB AG-Konzerns zu schaffen und (etwaige) Gewinne aus dem Betrieb künftig in der neuen Infrastruktureinheit zu belassen, während die Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB-Konzerns markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt werden sollen.

DIE GÜTERBAHNEN fordern ein knappes Jahr nach dem Beschluss des Koalitionsvertrages eine schnellere Umsetzung dieses Auftrages aus dem Koalitionsvertrag. Wie kann es beispielsweise sein, dass entgegen dem Wortlaut im Koalitionsvertrag auch im Bundeshaushalt 2023 mit einer Dividendenzahlung der DB AG an den Bund geplant wird, die bisher regelmäßig in den Infrastruktursparten des Konzerns generiert wurde?

Der Eigentümer Bund muss den Prozess mit einer Bestimmung des spezifischen „Gemeinwohlauftrags“ leiten und dafür sorgen, dass zum 1. Januar 2024 die von uns so genannte „**Schiene Deutschland GmbH**“ starten kann.

Zentraler Ausgangspunkt für die Ausformung des Koalitionsvorhabens ist ein gemeinsames Verständnis über den Inhalt des Begriffs „gemeinwohlorientiert“.

DIE GÜTERBAHNEN halten eine eisenbahnspezifische Definition des Gemeinwohls für erforderlich, schon weil es keine allgemeingültige Definition und selbst bei anderen Verkehrsträgern kaum unmittelbar übertragbare Verhältnisse gibt.

Bestimmte Interpretationen können ausgeschlossen werden. Gemeinwohlorientiert ist ein Unternehmen nicht schon dadurch, dass es...

- ...in Bundesbesitz ist;
- ...in eine Bundesbehörde umgewidmet wird;
- ...eine politische Einflussnahme „programmlos“, einzelfallbezogen, informell und unabgewogen ermöglicht;
- ...eine bestimmte Rechtsform hat;
- ...sich selbst dazu erklärt;
- ...seitens seines Eigentümers dazu erklärt wird;
- ...ersatzlos Verzicht auf die Gewinnerzielungsabsicht ankündigt.

Auch allgemeine und selbst konkrete verkehrspolitische Ziele allein sind für eine verlässliche Steuerung der neuen Infrastrukturgesellschaft keine Alternative zu einer langfristig stabilen Definition des Gemeinwohls. Die „Stärkung der Schiene“, „Verkehrsverlagerung“ oder auch quantifizierte Verkehrsleistungs- oder Marktanteilsziele etwa sind wichtig und richtig als politische Ziele, jedoch nicht ausreichend. Hinzu kommt, dass sie in der Regel nicht gesetzlich fixiert sind und selbst ihre politische Bindungswirkung auf die jeweilige Legislaturperiode begrenzt sein kann.

Langfristige und gesetzlich fixierte (Mengen-)Ziele für den Schienenverkehr sind zugleich wünschenswert, da Betrieb und Entwicklung der Schieneninfrastruktur als notwendige Dienstleistung darauf ausgerichtet werden können, damit die Verkehrsunternehmen in ihren jeweiligen Märkten diese Ziele überhaupt erreichen können.

Die Satzung der „Schiene Deutschland GmbH“, der nach unseren Vorstellungen – ggf. in mehreren Schritten – alle schienenverkehrsrelevanten Infrastruktureinheiten des DB-Konzerns zugeordnet werden sollten, muss die Grundlage legen, damit in den

Kategorien **Kapazität, Qualität, Preiswürdigkeit, Diskriminierungsfreiheit, Bediener:innen-freundlichkeit und Wachstumsorientierung** konkrete Ziele des Unternehmens und seines Managements formuliert werden können. Diese Ziele müssen durch das Management handeln beeinflusst und kontraproduktive Handlungsweisen und Interventionen von außen unterbunden werden können. Ebenfalls bedeutsam sind die Konsistenz und Widerspruchsfreiheit der Ziele. So dürfen z. B. Transportleistungsmengenerhöhungen nicht mit schlechter Qualität und anderen Minderleistungen bei anderen Zieldimensionen erreichbar sein.

Die vom DB AG-Konzern (dem die „Schiene Deutschland GmbH“ direkt unterstellt wäre), dessen Eigentümer (dem Bund, vertreten durch die Mitglieder des DB AG-Aufsichtsrats sowie durch die Hauptversammlung) und einer neu zu installierenden Fachbehörde („Bundesamt für Schienenverkehr“, u. a. gebildet aus Teilen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur) zur Implementierung und Überwachung der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Bundes (Bundestag, Bundesregierung) grundsätzlich zu berücksichtigende Gemeinwohl-Definition würde am besten in einer gesetzlichen Form fixiert werden.

Die folgenden zu diskutierenden Stichworte könnten in einer positiven eisenbahnspezifischen Definition der Gemeinwohlorientierung enthalten sein:

- **Kundenorientiert**
- **Hoch zuverlässiger, und auch im Vergleich mit anderen Infrastrukturbetreibern vergleichbar effizienter garantierender Betrieb auf hohem Sicherheitsniveau mit weitestgehender Anlagennutzbarkeit**
- **Nachhaltige Personalpolitik einschließlich eigener Nachwuchsförderung**
- **Wachstums- und verlagerungsorientiert (intermodal?) nach den Grundsätzen und Festlegungen des Deutschlandtakt-Konzepts bzw. eines entsprechenden „Gesetzes“**
- **Zunehmend automatisiert, mit einfachen Notbetriebsformen als Rückfallebene**
- **Gewinnfreiheit**
- **Effizienter Einsatz der Mittel des Bundes und der Einnahmen aus den Trassenpreisen**
- **Europäisch/grenzüberschreitend**
- **Transparent und unter Einbeziehung der Branche gesteuert, frei von intransparenten Einzelweisungen des Gesellschafters**
- **Zielorientiert begleitet und kontrolliert durch ein Bundesamt für Schienenverkehr**
- **Verringerung des Ressourcenverbrauchs, insbesondere auch von fossilen Energien, durch nachhaltiges Bauen und Anlagenmanagement**