

Gemeinsame Pressemitteilung

Berlin, 2. August 2021

Breites Verbändebündnis im Schienensektor: Stärkung des Verkehrsträgers Schiene erfordert echte Bahnreform 2.0. Bahnreform ist keine Diskussion von Vorgestern!

Eine grundlegende Reform des Systems Schiene hält ein breit aufgestelltes Bündnis aus dem Schienensektor jetzt für erforderlich. Die Bahnreform II sei keinesfalls eine Diskussion von vorgestern, sondern für heute, morgen und übermorgen. Aktiver Klimaschutz im Verkehrsbereich könne nur durch eine echte Verkehrsverlagerung auf die Schiene als ein Bestandteil der Mobilitätswende gelingen. Für die Erreichung der dahinterstehenden politischen Ziele, wie die Einführung des Deutschlandtaktes und dem dafür zwingenden Aus- und Neubau sowie der Modernisierung der Schieneninfrastruktur, sei unumgänglich. Diese Position vertritt ein breites Bündnis aus dem Schienensektor in einem heute in Berlin veröffentlichten Positionspapier.

Für die beteiligten Verbände könne eine solche Reform vor allem dann gelingen, wenn Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur auf Basis einer nachhaltigen Bau- und Instandhaltungsstrategie, die Vollsperrungen und großräumige Umleitung möglichst reduzieren soll. Die Umsetzung sollte durch die Gründung und Aufsicht eines eigenständigen Bundesschieneninfrastrukturunternehmens erfolgen, damit das Infrastrukturmanagement sowohl am Gemeinwohl als auch an den bundesweiten Netznotwendigkeiten ausgerichtet werden könne. Für ausreichend Finanzierungssicherheit sei ein „Schienefonds“ zu schaffen, der mit der erwähnten Ausbau- und Instandhaltungsstrategie verknüpft werden müsse.

Vom Bund fordern die Verbände, sich auf seine Kernaufgaben zu konzentrieren, darunter die Festlegung schienenpolitischer Ziele, die Finanzierung der Infrastruktur sowie die Aufsicht und Regulierung dieser zu verantworten. Hingegen brächten im fairen Wettbewerb erbrachte Verkehrs- und Vertriebsdienste Vorteile für die Kunden, staatliches Engagement sei nur beim Abbau oder der Verhinderung von monopolartigen Strukturen erforderlich.

Claus Weselsky (GDL): „Wir brauchen einen grundlegenden Neuanfang in der Bahnpolitik. Kernstück ist die Trennung von Netz und Betrieb. Nur wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenverantwortlich und selbstständig im Gesamtmarkt agieren können, während der Staat sich als bundeseigene Infrastrukturgesellschaft auf die Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und die Überwachung eines fairen Wettbewerbs konzentriert, hat die Schiene die Zukunft, die sie als das ökologischste aller Verkehrsmittel verdient.“

Klaus Müller, (vzbv): „Bahnfahren muss für Verbraucherinnen und Verbraucher einfacher und attraktiver werden. Das System Schiene hat in seiner heutigen Form keine Zukunft. Der Staat muss die Schieneninfrastruktur langfristig erhalten und ausbauen. Das ist die Basis für einen stärkeren und faireren Wettbewerb auf der Schiene, der Innovationen fördert und die Zufriedenheit der Verbraucher erhöht. Genau das Gegenteil ist mit der

aktuellen Monopolstellung der Deutschen Bahn AG der Fall. Die Bahn ist fit für die Zukunft, wenn die nächste Bundesregierung Netz und Betrieb trennt.“

Tim-Oliver Müller (HDB): „Als BAUINDUSTRIE stehen wir bereit, den Ausbau der Schieneninfrastruktur zügig und effizient umzusetzen. Hierfür brauchen wir einen Partner, der sich auf Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur konzentriert, eine faire Partnerschaft auf Augenhöhe ermöglicht sowie das ingenieurtechnische Know-how und Engagement unserer Unternehmerinnen und Unternehmer zur Bewältigung der Mobilitätswende gewinnbringend nutzt.“

Dr. Lukas Iffländer (PRO BAHN): „Gute Projektmanager wissen: Projekte müssen regelmäßig auf ihre Zielerreichung geprüft und bei Bedarf nachgesteuert werden. Bei der Bahnreform ist dies genauso. Nach 27 Jahren ist ein Update fällig! In unserem Bündnis haben wir hierzu wichtige Forderungen erarbeitet. Nur wenn diese umgesetzt werden, kann es gelingen, dass das System Eisenbahn Fahrgäste und Güterkunden überzeugt und die Verlagerungswirkung erzielt, die wir für die Bekämpfung des Klimawandels brauchen.“

Dr. Matthias Stoffregen (MOFAIR): „mofair fordert schon lange die Fusion der DB-Monopolbereiche und Finanzierung der Schieneninfrastruktur durch einen überjährigen Fond – der aktuelle Sektorbericht der Monopolkommission stärkt diese Positionen umso mehr. Es ist an der Zeit für eine neue Bahnreform, um Ineffizienzen abzustellen und gemeinsam als gesamte Bahnbranche, inklusive der Wettbewerbsbahnen, dem Klimawandel entschieden zu begegnen.“

Ludolf Kerkeling (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen – NEE): Niemand kann erklären, warum die neue Autobahn-GmbH des Bundes keinen Gewinn erwirtschaften soll, die Infrastrukturtöchter der bundeseigenen DB AG aber schon. Die überfällige Bahnreform II muss Leistung auf und für die Schiene belohnen. Die vielen Eisenbahnen brauchen kunden- und wachstumsorientierte sowie neutrale Dienstleister in der Infrastruktur und fairen Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen. Das Konzept des integrierten Konzerns der DB passt nicht mehr in die moderne Verkehrswelt.

V.i.S.d.P.: **Inga Stein-Barthelmes**, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB), bauindustrie.de
Nick Brooks, Generalsekretär Alliance of Rail New Entrants (ALLRAIL) allrail.eu
Dr. Lukas Iffländer, stellv. Bundesvorsitzender, Fahrgastverband PRO BAHN e.V. (PRO BAHN), pro-bahn.de
Claus Weselsky, Bundesvorsitzender, Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), gdl.de
Dr. Matthias Stoffregen, Hauptgeschäftsführer mofair e.V. (MOFAIR), mofair.de
Peter Westenberg, Geschäftsführer Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE), netzwerk-bahnen.de
Klaus Müller, Vorstand Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (VZBV), vzbv.de