



Ertüchtigung des Eisenbahnsystems

Geld alleine wird nicht reichen!

Die Koalitionsgespräche zwischen CDU/CSU und SPD sind im März gestartet und man darf gespannt sein, welche Schwerpunkte im Koalitionsvertrag von den beiden Regierungsparteien gesetzt werden. Indes begann die neue Koalition sogleich mit einem Paukenschlag und neuen Schulden. Bis zuletzt war unklar, ob sich die Fraktionsspitzen von Union, SPD und Grünen auf das milliardenschwere Finanzpaket einigen können. Doch nach deutlichen Zugeständnissen an die Grünen ist der Weg nun frei für das schuldenfinanzierte Paket.

Kreative Begründungen für jahrelanges Versagen

500 Milliarden Sondervermögen sollen in den nächsten Jahren für die Landesverteidigung angesichts des Ukraine Konflikts und für die Milderung infrastruktureller Probleme sorgen. Die aktuelle geopolitische Situation lässt die Politiker ideenreiche Begründungen für jahrelanges Versagen in wichtigen Ressorts finden. So formuliert Friedrich Merz: „Angesichts der Bedrohungen unserer Freiheit und des Friedens auf unserem Kontinent muss jetzt für unsere Vertei-

digung gelten: Whatever it takes.“ Im Klartext: Was immer es braucht, oder: Geld spielt keine Rolle – so muss man die Worte des designierten Kanzlers wohl verstehen.

Aber das diskutierte Sondervermögen weckt bereits vor einer klaren Zuweisung von Finanzierungstöpfen Begehrlichkeiten bei den unterschiedlichsten Interessengruppen. Da stellt sich die Frage: Durch wen soll das sogenannte Sondervermögen überhaupt finanziert werden und vor allem was?

Aufholjagd zur Mängelbeseitigung

Den vorliegenden Plänen zufolge soll die Finanzierung mittelfristig unter anderem auch durch die Wirtschaft erfolgen, für die es eine Impulsspritze in Form eines Infrastrukturpakets geben soll – also Investitionen in Straßen, Schienen und weitere Infrastrukturprojekte. Dafür sollen Kredite in Höhe von 500 Milliarden Euro aufgenommen werden, die in ein Sondervermögen fließen. Zum Vergleich: Das ist etwas mehr als das Volumen eines Bundeshaushalts und mehr als ein

Zehntel des deutschen Bruttoinlandsprodukts. Abzuwarten bleibt, wie die wirkliche Verteilung der neuen Finanzmittel konkret aussehen wird und ob mehr Geld auch wirklich effizient eingesetzt werden kann.

Fakt ist: Die Infrastruktur ist in den letzten Jahren nicht ausreichend finanziert worden und an vielen Stellen stark sanierungsbedürftig. Ob bei Brücken, Durchlässen, Gleisanlagen, Straßen oder Wasserwegen – in der Verkehrsinfrastruktur gibt es einen riesigen Investitionsstau. Allein das bedeutet, dass man zunächst eine Aufholjagd beginnen muss, um die bestehenden Mängel zeitnah und effizient zu beheben.

Riesiges Finanzierungsloch bei der DB

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat errechnet, dass allein innerhalb

von zehn Jahren zusätzliche Mittel von rund 160 Milliarden Euro für Schienennetz, Autobahnen und Bundesstraßen, Brückenerneuerung, Bundeswasserstraßen, Häfen und den Ausbau des ÖPNV notwendig sind. Der BDI sieht außerdem einen Bedarf von zusätzlichen 100 Milliarden Euro für die Bildungsinfrastruktur, also für Kitas, Schulen und Hochschulen, sowie von 56 Milliarden Euro für Gebäude und Wohnen. Es ist also davon auszugehen, dass auch die Schiene von diesem Sondervermögen profitiert, und noch mehr Geld, als bisher bekannt und verplant, in die Infrastruktur der Bahn fließt.

Bei der Deutschen Bahn beabsichtigt man ein riesiges Finanzierungsloch für den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes. Allein für die Modernisierung des Bestandsnetzes, die Sanierung wichtiger Korridore, die Grundlagen für die Digitalisierung sowie für kleine und mittlere Maßnahmen beläuft sich der Finanzbedarf bis 2034 auf rund 80 Milliarden Euro. Das geht nach Aussagen des ZDF aus Unterlagen für den Bahnaufsichtsrat hervor, die

der Deutschen Presse-Agentur vorliegen.

Änderung der Gesellschaftsform

Aber ist mit mehr Geld bereits die so dringend erhoffte Besserung erreicht? Geld allein wird die Probleme der Bahn nicht lösen, da sind sich alle Bahnexperten einig.

Das Wichtigste und Entscheidende ist, dass Gelder, die in die Infrastruktur fließen, auch an der richtigen Stelle ankommen. Aber das funktioniert im aktienrechtlich geführten Konzernkonstrukt eben nicht. Die Unternehmenseinheit InfraGO ist als gewinnabführendes und beherrschtes Unternehmen Teil des – auf Konzernprofit ausgerichteten – Zieles. Kontrahierungszwang und undurchdringliche Finanzierungswege stellen damit erhebliche Finanzierungslecks für eine zielgerichtete Infrastrukturfinanzierung dar. Aus diesem Grund muss im Sinne einer zweckbezogenen Finanzierung der maroden Schieneninfrastruktur zunächst die Gesellschaftsform der InfraGO geändert werden. Die Infrastruktur

ist Sache des Bundes und darf nicht zur Gewinnmaximierung solcher Konzerne ausgeblutet werden.

Keine schnelle Lösung der Probleme

Der renommierte Eisenbahnexperte Professor Christian Böttger vermerkt zu diesem Sachverhalt zu Recht: „Hilfsweise benennt die DB AG den Infrastrukturzustand als Hauptursache der schlechten Pünktlichkeit. Tatsächlich gibt es eine ganze Reihe von Ursachen für die miserable Betriebsqualität. So steigt die Netznutzung seit Jahren stetig an, insbesondere auf den Hauptachsen und in Knoten. Der Personalmangel besteht nicht nur bei Lokführern, sondern auch bei Stellwerkern, Instandhaltern und Personal im Baubereich. Derzeit werden etliche Strecken – teilweise über Monate – wegen fehlenden Stellwerkspersonals gesperrt oder mit reduzierter Kapazität betrieben.

Fehlendes Instandhaltungspersonal verursacht Fahrzeugengpässe, aktuell sind nur 75 Prozent der ICE einsatz-

bereit. Die DB AG hat es jahrelang versäumt, Abnahmeprüfer zu qualifizieren; dies führt bundesweit zur Verlängerung von Bauarbeiten. Viele dieser Probleme sind kurzfristig (gemeint ist hier binnen ein bis zwei Jahre) nicht zu beseitigen: Bauliche Engpassbeseitigungen erfordern jahrelange Planung. Angesichts des Fachkräftemangels und der Schwächen im Management werden auch die Personalengpässe nicht schnell gelöst werden.

Langfristig gesicherte Auftragslage

Kurzfristige Verbesserungspotenziale bestehen aber durch die Ausdünnung der Fahrpläne. Insbesondere der SPNV hat in den letzten Jahren erhebliche zusätzliche Leistungen bestellt. Das führt, zusammen mit den vielen Baustellen, zu Verspätungen. Zugleich werden aktuell wegen Personalmangels permanent kurzfristige Leistungen gestrichen. Mit einer Streichung von Leistungen in den überlasteten Abschnitten und Knoten ließe sich der Betrieb deutlich stabilisieren.



© Gina Sanders/stock.adobe.com

Ein weiteres Argument für die Aussage „Geld alleine hilft nicht“ wird durch die Feststellung der Bahnbauindustrie unteretzt. Aus Expertenkreisen kommt hier die klare Botschaft, dass es aktuell nicht leistbar ist, mehr als acht Milliarden Euro im Bau der Schieneninfrastruktur zu verarbeiten. Viel Geld löst auch hier die bestehenden Probleme nicht. Auch hier fehlen für mehr Leistungen das nötige Personal, die notwendigen Ingenieure, Bahnbautechnik und eine beständige Planung über mindestens einige Jahrzehnte. Allein ein voll automatisierter Gleisverlegezug oder eine Maschine wie der „RU 800 S“ kann nicht einfach mal bestellt werden, weil hier Bestellzeiten und Anschaffungskosten gigantisch hoch sind. Solche Maschinen schafft sich keine Firma mal nebenbei an. Hier braucht es eine langfristig gesicherte Auftragslage, die über Jahre hinweg die Auslastung solch einer Gleisverlegemaschine absichert.

Forderungen der GDL

Deshalb fordert die GDL für eine bessere Bahn:

1. Zwingender Umbau der Konzernstruktur der DB AG

Die aktienrechtliche Konzernkonstruktion lässt einen gemeinwohlorientierten Bahnbetrieb nicht zu. InfraGO kann

und wird die erforderliche Rolle im aktienrechtlich geführten DB-Konzern nicht leisten können. Für einen notwendigen Infrastrukturausbau und einen dem Gemeinwohl folgenden Bahnbetrieb muss zumindest die Infrastruktur mit dem gesamten Schienennetz und den Bahnhöfen (auch den Zugbildungsanlagen) sowie die DB Energie und alle Infrastruktureinheiten aus dem Konzerngebilde herausgeschält und in eine Gesellschaft der öffentlichen Hand überführt werden. Die Aktiengesellschaft DB AG wurde 1994 für den beabsichtigten Börsengang konstruiert. Diese Zielrichtung ist längst überholt, und die Eisenbahn in Deutschland muss mit mehr Verkehr auf der Schiene schnellstmöglich den erforderlichen Beitrag für einen ökologischen Verkehr in Deutschland einbringen! Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hatte bis heute keine eigenen Strategien und Pläne zur Führung des operativen Geschäftes der Deutschen Bahn, da es sich bei der DB AG um ein in privatrechtlicher Form geführtes gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen handelt, das den Regelungen des Aktiengesetzes unterworfen ist. Hier bedarf es einer neuen klaren strategischen Ausrichtung des Bundes für die Entwicklung einer Eisenbahn in Deutschland!

2. Dringende Investitionen in die Schieneninfrastruktur

Um das Bahnnetz zu modernisieren und die Fahrgastzahlen zu steigern, fordert die GDL eine signifikante Erhöhung der Investitionen. Konkrete Zahlen für notwendige Investitionen werden derzeit von Experten erarbeitet. Die Schaffung sicherer und fairer Arbeitsbedingungen muss oberste Priorität haben. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Erhöhung der Mitarbeiterzahlen und faire Arbeitszeitregelungen.

3. Klare Finanzierungszusagen für die Bahnwirtschaft

Die GDL fordert ein klares Bekenntnis der Politik zur langfristigen Finanzierung des Bahnsektors. Unsicherheiten durch wechselnde Regierungskoalitionen dürfen nicht zulasten der Beschäftigten gehen. Ein Beispiel hierfür sei die unklare Finanzierung geplanter Großprojekte, die zu Verzögerungen und Unsicherheit führten.

4. Transparente Generalsanierungen

Bei den anstehenden Generalsanierungen der Bahnstrecken verlangt die GDL Transparenz und Mitbestimmung der Beschäftigten. Aus Sicht der GDL ist die Expertise unserer Mitarbeiter essenziell für eine sinnvolle Planung.

5. Dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets

Ein weiterer zentraler Punkt ist die langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets. „Ein attraktives Ticketangebot ist entscheidend für die Stabilität und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs“, betont Reiß.

6. Fairere Tarifpolitik

Die Bundesregierung müsse sicherstellen, dass die Deutsche Bahn faire Tarifverhandlungen führt und keine Gewerkschaft durch politische oder juristische Manöver benachteiligt wird.

7. Überprüfung des Tarifeinheitsgesetzes

Die GDL fordert eine unabhängige Überprüfung der Anwendung des Tarifeinheitsgesetzes, um sicherzustellen, dass keine Gewerkschaft und deren Mitglieder diskriminiert werden.

8. Zukunftsfähige Personalpolitik

Die DB muss eine Personalpolitik entwickeln, die den demografischen Wandel berücksichtigt und die Arbeitsbedingungen für Bahnmitarbeiter nachhaltig verbessert.

M. R.

