



# Ein ewiger Zwist ...

**E**in neuer Bahnvorstand ist im Amt, Dr. Richard Lutz. Als Dr. Rüdiger Grube am 30. Januar 2017 zurückgetreten ist, gingen die Spekulationen los, wie eine mögliche Neubesetzung des Bahnvorstandes aussehen könnte. Auch der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich in die Debatte eingemischt und eine Doppelspitze vorgeschlagen. Eine für die Infrastruktur und eine weitere für die Verkehrsleistung. Die Aufga-

benteilung entspricht der Teilung in Netz und Betrieb. Dies ist ein seit der Bahnreform 1994 und der im Januar 1999 vollzogenen zweiten Stufe der Bahnreform mit der neuerlichen

Umstrukturierung ein sehr kontrovers diskutiertes Thema. Im weiteren Verlauf gab es noch verschiedene Änderungen, die grundlegende Struktur des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG mit seinen fünf eigenständigen Teilgesellschaften blieb jedoch erhalten.

Eine ähnliche Struktur ist in der Schweiz zu finden. In den Niederlanden gibt es seit 1994 eine Trennung von Netz und Betrieb in eigenständ-

dige, voneinander unabhängige Gesellschaften. Als erstes europäisches Land trennte Schweden schon 1988 Netz und Betrieb. Für alle hier aufgeführten Beispiele sind Erfahrungen gesammelt worden, die für oder gegen eine Trennung von Netz und Betrieb sprechen.

Sprachlich ist es übrigens interessant, dass langläufig über eine Trennung von Netz und Betrieb gesprochen wird, jedoch vielmehr gemeint ist, dass die Infrastruktur sowie der Erhalt und der Ausbau derselben von dem Betrieb im Personen- und Güterverkehr getrennt werden sollte. Mit Infrastruktur sind nicht nur die Gleisanlagen gemeint, sondern sämtliche Bahnanlagen. Dies schließt auch Bahnhöfe mit ein. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass eine Trennung von Netz und Betrieb in verschiedene Gesellschaften nicht bedeutet, dass diese privatisiert werden müssen. Es ist auch möglich, dass die voneinander getrennten Unternehmen weiterhin in staatlicher Hand sind.

Dem Fahrgast ist es egal, was für eine Struktur hinter dem System Bahn liegt, solange das System als Gesamtsystem zuverlässig die An-

sprüche des Fahrgastes erfüllen kann. Für den Fahrgast ist es wichtig ein attraktives Angebot zu haben, was es ihm ermöglicht, sein Reiseziel, örtlich oder auch reisetechisch – der Weg ist das Ziel – zu erreichen. Dabei ist es egal, wie das Unternehmen heißt, dass diesen Service anbietet. Jedoch fahren alle Eisenbahnverkehrsunternehmen auf ein und demselben Netz von A nach B. Verspätungen, Zugausfälle oder Umleitungen, von denen der Fahrgast direkt betroffen ist, beeinflussen die Meinung und wahrscheinlich auch die Nutzung des Systems Bahn. Auch bei der Pflege und durch die Nutzung des Netzes kommt es zu Störungen, die den Fahrgast manchmal vor Probleme und Herausforderungen stellt. Eines der möglichen Heilmittel könnte die Trennung von Netz und Betrieb und somit die klare Trennung der Interessen des Infrastrukturunternehmens von den Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

Mit dem Gedanken im Hinterkopf wurde die folgende Frage formuliert: Trennung von Netz und Betrieb – eine fahrgastfreundliche Struktur?

## IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: [leserbriefe@der-fahrgast.de](mailto:leserbriefe@der-fahrgast.de)

(mm)

## Trennung von Netz und Betrieb – eine fahrgastfreundliche Struktur

# Pro

In den letzten 25 Jahren hat sich die Struktur des Eisenbahnverkehrs grundlegend geändert. Früher gab es einen Monopolisten heute ist der Eisenbahnbetrieb bunter geworden. Dies gilt primär für den Nahverkehr. Beim Nahverkehr befindet sich die Deutsche Bahn AG in stetigem Konkurrenzkampf mit anderen Anbietern. Viele Linien und sogar ganze Streckenabschnitte werden heute von nichtstaatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben. Das führt meiner Ansicht nach zu einer Konfliktsituation innerhalb des Unternehmens Deutsche Bahn AG.

Während die DB AG einerseits auf den verlorenen Linien und Strecken zukünftige Ausschreibungen gewinnen möchte, muss man gleichzeitig in der Sparte Netz dafür Sorge tragen, dass der Betrieb der Konkurrenten bei den von ihnen betriebenen Linien reibungslos läuft. Das in diesem Fall die optimale Pflege der vorhandenen Infrastruktur auf Streckenabschnitten, die vom Betrieb der DB AG wenig oder gar nicht befahren werden, nicht im Sinne der Sparte Betrieb ist, liegt auf der Hand.

Eine unabhängige, bundeseigene Eisenbahnnetzagentur oder zwei innerhalb der DB AG getrennt voneinander agierende Konzernteile könnten hier Abhilfe schaffen. Eine Netzagentur bzw. ein vom Betrieb klar getrennter Konzernteil Netz kann alle beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen gleich behandeln, ohne dabei die Bedürfnisse der eigenen Betriebssparte berücksichtigen zu müssen.

Die Vorteile für die Fahrgäste sind offensichtlich. In der Vergangenheit gab es immer wieder Klagen nichtstaatlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen über Benachteiligungen. Dies galt sowohl in Bezug auf die Bevorzugung des DB-eigenen Betriebs gegenüber Konkurrenten als auch beim Zustand der Infrastruktur. Gerade bei der Fahrgastinformation in den elektronischen Medien der DB AG in Sicht auf Verspätungen, Änderungen und Störungen im Betriebsablauf werden die Konkurrenzunternehmen häufig nicht berücksichtigt. Eine Netz-Agentur wäre hier zur Gleichbehandlung aller ihrer Kunden verpflichtet und der Fahrgast bekäme für alle von ihm genutzten Züge die gleichen Informationen.

Unabhängig davon, ob man nur eine Bundeseisenbahnnetzagentur schafft und die Sparte Netz aus dem DB-Konzern ausgliedert, oder ob man die DB AG in zwei Konzernteile, Netz und Betrieb, mit jeweils einem eigenen unabhängig handelnden Bahnchef befürwortet, wird man hierdurch der gegenwärtigen Situation beim Schienenpersonenverkehr im Sinne der Fahrgäste sicher eher gerecht, als mit dem gegenwärtigen Modell.

**Eine Netzagentur bzw. ein vom Betrieb klar getrennter Konzernteil Netz kann alle beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen gleich behandeln.**



Detlef Neuss  
Bundesvorsitzender  
PRO BAHN

# Contra

Mehr Verkehr auf die Schiene – so lautet das Fundament für eine vernünftige Verkehrspolitik. Doch eine Trennung von Netz und Betrieb wäre keineswegs das Allheilmittel, um die Schiene zu stärken. Wer die Schiene stärken möchte, muss zunächst gegen die massive Unterfinanzierung ankämpfen und die unfairen Wettbewerbsbedingungen gegenüber den anderen Verkehrsträgern beseitigen.

Die Schweiz beispielsweise hält am integrierten Modell fest und hat damit auch mehr Verkehr auf die Schiene gebracht. Denn dort kam von der Politik das klare Signal zur Verkehrsverlagerung. In Frankreich waren Netz und Betrieb getrennt und man kämpfte lange mit den Folgen, bis man die Trennung rückgängig machte und Betrieb und Infrastruktur in den letzten Jahren wieder zusammenlegte. Zuvor führte zum Beispiel die Netzgesellschaft Bauarbeiten ohne Absprache mit den Verkehrsunternehmen durch, was zu Zugausfällen führte. Von einer fahrgastfreundlicheren Struktur durch eine Trennung von Netz und Betrieb konnte in Frankreich keine Rede sein.

Am integrierten Konzern gibt es auch in Deutschland aus meiner Sicht nichts zu rütteln. Der Bund ist hundertprozentiger Eigentümer des Schienennetzes. Vertreter der Bundesregierung sitzen im Aufsichtsrat und haben somit die Kontrolle über das Unternehmen. Die DB hat bei den Investitionen klare Vorgaben, an die sie sich halten muss und muss zudem Strafzahlungen leisten, wenn sie das Bestandsnetz nicht ausreichend instand hält: Dazu haben wir seit 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Zudem investiert die DB AG auch mit Eigenmitteln in das Schienennetz und dieses Geld würde nach einer Trennung nicht mehr zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Kritikpunkt wäre die mit einer Trennung verbundene Vernichtung unternehmensweiter Arbeitsmärkte bei den integrierten Unternehmen. So kann man beispielsweise einen älteren Lokführer, der seinen Dienst nicht mehr ausüben kann innerhalb der DB vermitteln. Ob ihn hingegen eine unabhängige Netzgesellschaft übernehmen würde, ohne Ausgleichszahlungen zu verlangen, wage ich zu bezweifeln. Fest steht: Der DB Konzern kommt seiner sozialen Verpflichtung durch einen konzernweiten Arbeitsmarkt nach.

Eine Trennung von Netz und Betrieb ist von großen Teilen der Politik nicht gewollt. Wir haben daher – sowohl in Berlin als auch in Brüssel ein klares Signal gegeben: Wir halten am integrierten Konzern fest! Und werden gemeinsam mit einer starken DB AG und den NE-Bahnen die richtigen Weichen stellen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

**Wer die Schiene stärken möchte, muss zunächst gegen die massive Unterfinanzierung ankämpfen und die unfairen Wettbewerbsbedingungen beseitigen.**



Martin Burkert, MdB  
Vorsitzender des  
Ausschusses  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur