

Reformbemühungen nehmen Fahrt auf

Für den parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium, Michael Theurer, als nicht mehr so ganz neuem Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, war die längst überfällige erste Lenkungskreissitzung am 13. Mai 2022 in Berlin kein Zuckerschlecken. Anlässlich des Treffens sah sich Theurer mit der geballten Erwartungshaltung der im ehemaligen „Zukunftsbündnis Schiene“ versammelten Spitzen des Schienenverkehrs aus Politik und Gewerkschaft konfrontiert, die vor allem eines wissen wollten: Welche neuen Botschaften und Weichenstellungen bringt Deutschlands erster „Botschafter des Schienenverkehrs“ mit?

Wenn ein wichtiges Bundesministerium wie das für Digitales und Verkehr eine völlig neue politische Führung erhält, die Probleme aber offensichtlich bestehen bleiben, wächst der Druck auf die Verantwortlichen. Und so machte sich bei den anwesenden Spitzenfunktionären angesichts nur langsamer Fortschritte bei den angekündigten Reformvorhaben im Vorfeld und zu Beginn dieser Sitzung ein gewisser Unmut breit. Es war dann auch nicht weiter verwunderlich, dass sich der Ärger im Laufe der Sitzung zum Teil sehr deutlich entlud.

DB-Vorstand Lutz wirkte kaltgestellt

Nur einer musste mucksmäuschenstill, weil mit internem Redeverbot belegt, nach der Vorstellungsrunde schweigen – der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz. Dreh- und Angelpunkt der Eingangsdiskussion war die aktuelle chaotische Lage auf dem deutschen Schienennetz, mit flächendeckend unkoordinierten Baustellen, allgegenwärtigen Bauzeitüberschreitungen, Güterzügen, die in hoher Anzahl nicht rechtzeitig ihre Kunden erreichen sowie Zugverspätungen im ge-

samten Personenverkehr. Zusätzlich stand das 9-Euro-Ticket für den Nahverkehr kurz vor der Einführung – für viele im Raum ein gutes Projekt und „Chaos mit Ansage“ zugleich.

Angesichts des aktuellen Zustands des Schienennetzes und den künftig zu erwartenden Baustellen zur akuten Instandhaltung und dem Aus- und Neubau Richtung Deutschlandtakt herrschte die Sorge, dass eine dafür notwendige echte Bahnreform im Bundesministerium nicht vorankommt. So machte der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky in seiner klaren Botschaft nochmals auf den Zusammenhang zwischen unreformierter DB AG und dem darniederliegenden Eisenbahnsystem – insbesondere der maroden Infrastruktur – als Hauptgrund aufmerksam.

Verantwortung trägt der Eigentümer

Wann kommt die Trennung von Netz und Betrieb? Wo bleibt die Umsetzung der Forderungen zu Trassenpreissenkungen als effektivem Motor, hin zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personen-

verkehr und mindestens 25 Prozent Anteil des Schienengüterverkehrs im Modalsplit? Praktisch sitzen die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Plänen zur Ausweitung ihrer Aktivitäten, fühlen sich aber ausgebremst, hauptsächlich durch den strauchelnden, allgegenwärtigen integrierten Bahnkonzern. Dieses Hemmnis muss mit einer Bahnreform sowie der Herauslösung der Infrastruktur aus der DB aufgelöst werden und diese Verantwortung trägt der Eigentümer Bund.

Erfolgreiche Weiterarbeit in neuer Form

„Die Schienenwege und Bahnhöfe und auch die Bahnenergieversorgung müssen in einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengefasst und vom Zugbetrieb getrennt werden. Ziel ist die Schaffung einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft. Diese darf keinesfalls mehr dem Vorstand einer DB in irgendeiner Weise weisungsgebunden sein“, so Weselsky.

Theurer bedankte sich für die offen ausgesprochenen Forderungen und stellte für die Zukunft die erfolgreiche Weiterarbeit aus dem „Zukunftsbündnis Schiene“ in einer neuen Form in Aussicht. Er teilte mit, dass im Ministerium derzeit an einer neuen Struktur für die Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr gearbeitet werde. Dies schließe auch die künftigen Zuständigkeiten von Susanne Henckel als neuer Staatssekretärin im Ministerium ein. Seit April 2022 im Amt, werde sie die Umsetzung des Deutschlandtakts koordinieren. Die zugehörigen nächsten Schritte wurden für die nächsten Wochen angekündigt. Interessant war dabei die Ansage zu den immer größer werden-

den finanziellen Forderungen der Länder an den Bund. Theurer betonte, dass diese mit ihren ausgeglichenen Haushalten auch Verantwortung für die Umsetzung der Klimaziele und integrierter Schienenpolitik tragen würden. Außerdem werden in Bezug auf den Krieg in der Ukraine künftig erweiterte Anforderungen an das deutsche Schienennetz erwartet.

Vorstellung Projekt ZD²BE

Viele kleine und große Projekte des Masterplans Schienenverkehr 2030 warten auf die Umsetzung. Hierzu gehört auch ein Projekt des Kapitel 6, „Fachkräfte für die Schiene gewinnen“. Das dort skizzierte „Zukunftslabor Bildung, gute Arbeit und Digitalisierung“ wurde von der Arbeitsgruppe unter maßgeblicher Beteiligung der GDL weiterentwickelt, im Rahmen der Lenkungskreissitzung vorgestellt und der Umsetzungskommission zur Umsetzung empfohlen.

Unter dem Namen „Zentrum Digitalisierung Deutschlandtakt Bildung“, kurz ZD²BE, ist es aus Sicht aller an der Projektentwicklung Beteiligten der entscheidende Bildungsbaukasten in der Fachkräftegewinnung und vor allem in der Aus- und Fortbildung der Fachkräfte und Spezialisten. Es besteht die Gefahr, dass ohne zuarbeitende und flankierende Maßnahmen, die die Unternehmen und Bildungsstätten in ihrer Qualifizierungsvorbereitung und Umsetzung unterstützen, die erwarteten Erfolge ausbleiben. Für das ZD²BE sind in diesem Kontext acht Aktivitäten und Maßnahmen vorgesehen.

Entscheidungen werden jetzt getroffen

Kurz nach dem Treffen sind im Bundesverkehrsministerium

erste Entscheidungen gefallen. So ist eine „Beschleunigungskommission“ eingesetzt, die mit Sachverstand prüfen soll, wie mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen im Netz mehr Züge in einem stabilen Fahrplan fahren können. Weiterhin sehen Pläne von Verkehrsminister Wissing zum 1. Januar 2024 die Gründung einer eigenständigen, gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft vor. In der neuen Organisation sollen die DB Netz AG und die DB Station und Service AG zusammengeführt werden. Der Eigentümer Bund will so eine stärkere Durchgriffsmöglichkeit auf die Infrastruktur bekommen.

Nur einer schreit laut „weiter so“: evg-Vorsitzender Klaus-Dieter Hommel meint, dass dieser Schritt den „bestehenden Riss“ zwischen Infrastruktur und Transportgesellschaften „noch tiefer“ werden lasse. Doch genau das Gegenteil ist der Fall: Jeder Kollege bei der heutigen DB wird sehen, dass genau diese Trennung den Anfang in eine gute Zukunft für die gesamte Eisenbahn bedeutet, egal in welchem Unternehmen er seine wichtige systemrelevante Tätigkeit verrichtet. Die tarifliche Seite wird übrigens die GDL regeln müssen.

Verankerung des Deutschlandtakts

Ein weiterer wichtiger Schritt ist die von Staatssekretärin Henckel geleitete Arbeitsaufnahme der „Stabsstelle Deutschlandtakt“ im Verkehrsministerium. Die nächsten Schritte sind die Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zur Verankerung des Deutschlandtakts und die Erarbeitung einer neuen Verkehrsprognose 2040, mit Bedarfsplanüberprüfung und Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung und unter Berücksich-

tigung der neuen Verkehrsprognose.

Zukünftig werden die Aus- und Neubaumaßnahmen in Bündeln bearbeitet. So kann beispielsweise das gesamte Bündel im Kosten-Nutzen-Aspekt bewertet werden und nicht mehr wie bisher einzeln. Das erleichtert die Projektaufnahme kleinerer beziehungsweise schwieriger zu bewertender Projekte, welche den Nachweis der Wirksamkeit dann über den Deutschlandtakt sicher liefern. Ein guter Weg!

M. M.

Neue Vorstände bei der DB

Huber, Palla, Peterson



Berthold Huber, Vorstand Infrastruktur



Evelyn Palla, Vorstand Regionalverkehr



Michael Peterson, Vorstand Personenfernverkehr

Berthold Huber ist seit 1. Juli 2022 neuer Infrastrukturvorstand der DB. Damit tritt der 58-Jährige die Nachfolge von Ronald Pofalla an, der das Unternehmen im April 2022 auf eigenen Wunsch verließ. Huber arbeitet seit über 20 Jahren im Konzern. Er war unter anderem Vorstand Personal der DB Netz AG, Vorstandsvorsitzender der DB Fernverkehr AG und Vorstand Personenverkehr.

Evelyn Palla leitet seit 1. Juli 2022 das neu geschaffene Ressort Regionalverkehr bei der DB. Zuvor war die 48-jährige Betriebswirtin im Vorstand der DB Fernverkehr AG für Finanzen zuständig. Ende 2018 von der ÖBB zur DB gekommen, war die Südtirolerin in Österreich Vorstandsmitglied der ÖBB-Personenverkehr AG sowie Aufsichtsratsvorsitzende von Postbus AG und Postbus GmbH.

Michael Peterson führt seit dem 1. Juli 2022 das neu geschaffene Ressort Personenfernverkehr im DB-Konzern. Zuvor hatte der promovierte Betriebswirt, ab Ende 2018 kommissarisch und seit Mitte 2019 regulär, das Amt des Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG inne. 2014 zur DB gestoßen, war Peterson erst als Leiter Produktmanagement und ab 2016 als Marketingvorstand tätig. **S. M.**