



**Der Kommentar**

Timon Heinrici zum Zwischenbericht 2020 der Deutschen Bahn

**Jedes gute Geschäft stärkt Eisenbahn in Deutschland**

Der Zwischenbericht der Deutschen Bahn (DB) 2020 belegt einmal mehr, wie sinnvoll es unternehmerisch ist, nicht nur auf ein Pferd zu setzen. Das Geschäftsfeld DB Schenker hat als einziges den Lockdown infolge der Corona-Pandemie ohne Verluste überstanden; im Gegenteil, der DB-Konzern verzeichnete im weltweiten Logistikgeschäft sogar einen Gewinnzuwachs gegenüber dem Vorjahr.

Dies sollte Politiker nachdenklich stimmen, die fortgesetzt Druck auf den DB-Vorstand ausüben, sich von Beteiligungen zu trennen, die nicht „Eisenbahn in Deutschland“ sind. „Eisenbahn in Deutschland“ – das bedient eine Klientel, die sich Abgrenzung und nationale Stärkung wünscht. In der Wirtschaft und speziell im Verkehr ist Abgrenzung pures Gift für Wachstum und Entwicklung. Tatsächlich wird Eisenbahn in Deutschland durch jede Aktivität gestärkt, die Geld in die Kasse bringt. Umgekehrt schwächt jede Aktivität die Eisenbahn in Deutschland, die Verluste verursacht. Bei solchen Aktivitäten müssen die Perspektiven genau geprüft werden – selbst, wenn es sich um Eisenbahn in Deutschland handelt. Schließlich ist die DB nach wie vor eine AG, und solange das so ist, sollte der Eigentümer dem Vorstand freie Hand lassen, wo er Geschäfte machen will und wo nicht.

Wenn der Staat Erwartungen an das Unternehmen hat, deren Erfüllung aus den Erträgen nicht finanzierbar ist, müssen diese Leistungen ausgeschrieben, bestellt und bezahlt werden. Von diesem Grundsatz scheint es häufiger Abweichungen zu geben, seitdem Politik im Aufsichtsrat eine stärkere Rolle spielt als Wirtschaft. Eine Vermischung von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit fördert zwei Übel: Sie verzerrt den Wettbewerb und steigert den Zuschussbedarf.

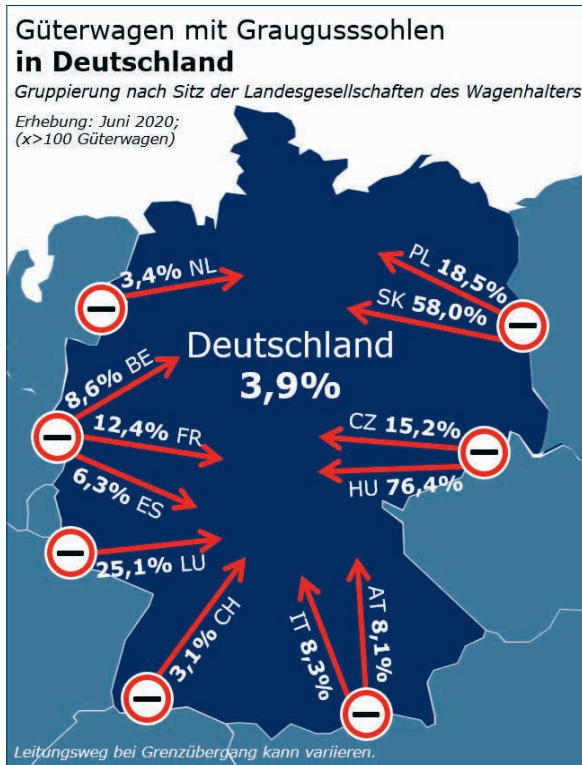
RB 3.8.20

**Deutsche Güterwagenhalter bei Lärmsanierung der Flotte gut im Rennen**

**Technik** Deutsche Güterwagenhalter haben mit Stand Juni 2020 ihre Flotten zu 96,1% auf lärmmindernde Brems-technologie wie K- oder LL-Sohlen umgerüstet. Zu dieser Erkenntnis kommt das Fahrzeugüberwachungsportal Railwatch in einer aktuellen Bestandsaufnahme.

Damit liege Deutschland gut im Rennen, so Michael Breuer, Geschäftsführer von Railwatch. Deutsche Wagenhalter haben einen enormen Aufwand betrieben und erhebliche Investitionen in die technische Umrüstung der Güterwagen von Graugussbremssohlen auf LL- oder K-Sohlen getätigt, um den Güterverkehr leiser und für die Bevölkerung somit langfristig verträglicher zu machen.

Vom 13.12.2020 an ist das Fahren lauter Güterzüge auf dem deutschen Schienennetz faktisch verboten. Dies regelt das Schienenlärmschutzgesetz, das bereits am 29.7.2017 in Kraft getreten ist. Das Fahren lauter Güterwagen



In Osteuropa haben noch viele Wagen Graugussbremsen.

ist zwar im Gelegenheitsverkehr mit 20 bis 30 km/h erlaubt, dies gilt aber als unpraktikabel.

Sorgen bereiten Breuer die vielen Güterwagen ausländischer Güterwagenhalter, die noch nicht umgerüstet sind. Deren Umrüstung bis Ende 2020 sieht er eher kritisch.

RB 3.8.20 (ici)

**Freie Fahrt für Güterverkehr in Frankreich**

**Infrastruktur** Die französische Regierung hat ihr Versprechen eingelöst, im Interesse der nachhaltigen Entwicklung den Schienengüterverkehr zu unterstützen und so dazu beizutragen, dass mehr Güter von der Straße auf die Bahn umgelenkt werden. Premierminister Jean Castex hat am 27.07.2020 bei einem Besuch des Kombiverkehrsterminals Valenton bei Paris in Anwesenheit der Ministerin für den ökologischen Übergang, Barbara Pompili, und dem beigeordneten Verkehrsminister Jean-Baptiste Djebbari die von der Regierung beschlossenen Maßnahmen bekanntgegeben. Danach stellt die Regierung

63 Mio. EUR bereit, um für die Güterzüge aller in Frankreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Ende 2020 die Streckennutzungsentgelte zu erlassen. Sie machen erfahrungsgemäß 10 bis 15% der Betriebskosten aus. Ab 01.01.2021 übernimmt der Staat 70% der vom Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau in Rechnung gestellten Netznutzungsentgelte. Ferner werden pro Jahr 35 Mio. EUR bereitgestellt, mit denen neue Unternehmen oder Projekte im Kombinierten Verkehr unterstützt werden können. Konkret erwähnte der Regierungschef den Obst- und Gemüsezug Perpignan-Paris.

RB 3.8.20 (kls/ici)