

**Arthur-Iren Martini,  
Geschäftsführer des Netzwerk Privatbahnen, im Interview**

## **„Lasst die DB-Netz AG von der Leine“**

**PRIMA:** Herr Martini, Hartmut Mehdorn ist zurückgetreten. Daimler-Manager Rüdiger Grube wird sein Nachfolger. Welche Erwartungen knüpft das Netzwerk Privatbahnen an den Führungswechsel in der Chefetage der Deutsche Bahn AG?

**Arthur-Iren Martini:** Die privaten Wettbewerbsbahnen des Güterverkehrs setzen enorm hohe Erwartungen in den neuen Mann an der Spitze der DB AG. Wir erwarten von ihm in erster Linie, dass er akzeptiert, was sein Vorgänger nie akzeptiert hat, dass nämlich die in den 90er Jahren beschlossene Liberalisierung des Eisenbahnwesens vom „Modell Wettbewerb“ ausgeht.

Die ganze europäische und nationale Gesetzgebung folgt diesem Gedanken. Die Realität der letzten zehn Jahre sieht allerdings so aus, dass die DB AG (sie gehört dem Staat) keine Mühe gescheut hat, alle Möglichkeiten zu nutzen, diesen Gedanken zu konterkarieren. Bunte Wettbewerbsberichte der DB AG und von der DB AG finanzierte Liberalisierungsstudien helfen nicht darüber hinweg,



**Arthur-Iren Martini, Volljurist, 60 Jahre, ist seit 2005 Geschäftsführer des Netzwerk Privatbahnen e. V.**

Foto: Dr. Teßmann

dass die Konzernführung wettbewerbsfeindlich eingestellt ist. Da das Bundesverkehrsministerium – anders als beispielsweise das britische Verkehrsministerium – über die letzten Jahre keine eigene Eisenbahnkompetenz aufgebaut hat und weil es selbst die strategische Planung des Eisenbahnwesens an die DB AG abgegeben hat, muss der neue Bahnchef der großen Versuchung widerstehen, diese

Machtstellung zum Vorteil des eigenen Unternehmens zu missbrauchen.

**PRIMA:** Die Privatisierung der Deutsche Bahn AG scheint, wenn man die Aussagen der Politik der letzten Monate verfolgt, mehr oder weniger vom Tisch zu sein. Was denken Sie darüber?

**Arthur-Iren Martini:** Natürlich ist die Privatisierung nicht vom Tisch. Nach den Irrungen und Wirrungen der letzten Jahre warten wir nun auf die Bundestagswahlen und werden dann sehen, was politisch möglich ist. Langfristig wird sich auch ein staatlich „gepamperter“ Bahnkonzern nicht am Markt durchsetzen, jedenfalls nicht in einer Marktwirtschaft. Ein staatlicher Bahnkonzern arbeitet nur

„notgedrungen“ wirtschaftlich, nicht aus systembedingten Notwendigkeiten heraus. Langfristig verschärft sich auch die Situation der öffentlichen Haushalte. Der Staat wird sich irgendwann fragen, ob es sinnvoll ist, die Trassenpreise künstlich hoch zu halten, damit DB Schenker in Süd-Indien eine Kette von Terminals hochziehen oder ein paar tausend LKW anschaffen kann. Gleichzei-

tig verstopfen die LKW die Autobahnen und Städte, weil wir heute – ich wiederhole: heute - keinen Plan für die drastische Erhöhung der Kapazität der Schiene und der Beschleunigung des Schienengüterverkehrs haben. Ich bin sicher: Eine sinnvolle, schrittweise, sozialverträgliche Privatisierung der DB AG - unter Abtrennung der DB Netz AG - kommt schneller, als wir uns das vorstellen.

**PRIMA:** Sie haben den Finger am Puls der Güterbahnen. Wie ist die aktuelle Stimmungslage bei den Bahnunternehmen?

**Arthur-Iren Martini:** Die Stimmung ist nicht gut. Das Monopol der DB AG an der Trasse ist schlimm genug. Nun kommt auch noch die Finanzkrise hinzu und das Frachtaufkommen bricht ein. Es besteht die akute Gefahr, dass nur jene EVU übrig bleiben, die sich über ihre Finanzierung keine Sorgen zu machen brauchen: die Staatsbahnen am Tropf aller Steu-

erzahler. In diesem Szenario spielen dann die privaten EVU nur noch Rollen als Nischenanbieter, nicht aber als Wettbewerber. Deswegen eingedenk verbreitet die DB bereits heute, dass sie zwar einen dramatischen Umsatzeinbruch in allen eigenwirtschaftlichen Sparten zu verzeichnen hat, aber „gestärkt“ aus der Krise hervorgehen wird. Das ist schon bemerkenswert. Möge es so weit nicht kommen. Ich glaube, in der Krise zeigt sich, wer flexibel, schnell, pünktlich und belastbar ist und wo die Mitarbeiter noch einen direkten Draht zu den Chefs haben und umgekehrt.

**PRIMA:** Die EU-Kommission will per Richtlinie Korridore für den Schienengüterverkehr einrichten. Ein Thema, das zurzeit sehr kontrovers diskutiert wird. Wie steht das Netzwerk Privatbahnen zu diesem Vorhaben?

**Arthur-Iren Martini:** Wir unterstützen diese Idee. Da wir uns

mitten im Europawahlkampf befinden, hören wir nun von allen Seiten Bedenken. Bei der DB befürchtet man starre Vorgaben zum Nachteil des Personenverkehrs. Dabei ist doch völlig klar, dass eine derartige Regelung nur durchführbar ist, wenn für hinreichende Netzkapazitäten gesorgt ist. Ihrem Auftrag entsprechend wäre die DB Netz AG der größte Fürsprecher einer derartigen Idee, die das Fortschaffen der Güter auf der Schiene zum Gegenstand hat. Die DB Netz hat jedoch im integrierten Konzern nicht zu sagen. Sie sehen, bei jeder Antwort komme ich zurück auf die Forderung: Lasst die DB Netz von der Leine, macht den Infrastrukturbetreiber zum Treiber des Verkehrs auf der Schiene bzw. auf die Schiene.

**PRIMA:**

Herzlichen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Christian Wiechel-Kramüller.