

mofair/DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin
Fahrgastverband PRO Bahn e. V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

ausschließlich per Mail

Ihr Ansprechpartner für mofair e. V.:

Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer
+49 30 5314 9147-6 | +49 30 5314 9147-2
matthias.stoffregen@mofair.de

Ihr Ansprechpartner für DIE GÜTERBAHNEN (NEE e. V.):

Peter Westenberger, Geschäftsführer
+49 30 5314 9147-0 | +49 30 5314 9147-2
westenberger@netzwerk-bahnen.de

Ihr Ansprechpartner für Fahrgastverband PRO Bahn e. V.:

Dr. Lukas Iffländer, Stellv. Bundesvorsitzender
+49 176 66 82 28 86
lukas.ifflaender@pro-bahn.de

Berlin, 02. November 2023

Agenda für die Etablierung einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Scholz,
sehr geehrter Herr Vizekanzler Dr. Habeck,
sehr geehrter Herr Bundesminister Lindner;
sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

in zwei Monaten soll die „DB InfraGO AG“ starten. Die Verschmelzung der DB Station&Service auf die DB Netz AG ist kein politischer Fehler. Allerdings wurden von den Beteiligten bei der DB, EVG, Betriebsräten und der beteiligten Ressorts der Bundesregierung dabei offenbar bereits Vorentscheidungen getroffen, die den verkehrspolitischen Zielen des Bundes zuwiderlaufen. Es wurden ferner viele notwendige Entscheidungen in die Zukunft vertagt.

Wir appellieren dringend an die Politik auf Bundes- und auf Länderebene, diese Defizite so weit als möglich im Kontext der Beratungen über die 4. Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes zu beseitigen sowie Parlament und Branche vor weiteren Entscheidungen ernsthaft einzubinden.

Die verkehrlichen Ziele des Koalitionsvertrages müssen in ein schlüssiges System von gesetzlichen, eigentümerstrategischen und unternehmerischen Zielen gebracht werden. Sie müssen dann durch ein DB-angehöriges gemeinwohlorientiertes Unternehmen mit Strukturen umgesetzt werden, die „effizienter und transparenter“ (Koalitionsvertrag) gestaltet sind, wobei keine Gewinne aus dem Unternehmen abgeführt

werden, idealerweise planerisch überhaupt kein Gewinn erzielt werden soll.

Wir sehen angesichts des bisher erreichten Zwischenstandes die große Gefahr, dass die Strukturveränderungen völlig in den Schatten gestellt werden von der Debatte über mehr Geld für die Schiene, speziell für die Generalsanierungen. Der integrierte Konzern bliebe nicht nur prinzipiell erhalten, er würde quasi überhaupt nicht angetastet.

Die Ziele des Koalitionsvertrags – mehr Qualität und Effizienz der Schieneninfrastruktur, damit das System insgesamt stabiler wird und die Schiene ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann – können aus unserer Sicht so nicht erreicht werden. Es droht nur teurer, aber nicht unbedingt besser zu werden.

Das kritisieren unsere Verbände scharf. DIE GÜTERBAHNEN und mofair repräsentieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht dem DB-Konzern angehören und die im Schienengüterverkehr einen Marktanteil von 60 % und im Schienennahverkehr von gut 40 % haben. Der Fahrgastverband PRO BAHN als größter deutscher Fahrgastverband repräsentiert die Interessen aller Fahrgäste, die das System Eisenbahn nutzen oder gerne nutzen würden. Das bisher Vereinbarte gefällt ausschließlich der DB – die es zu reformieren gilt.

Positiv hervorzuheben an den erzielten Zwischenergebnissen ist die Idee des „InfraPlans“, also einer rollierenden Infrastrukturplanung des Bundes als Auftrag an die InfraGO. Sie soll eine verlässliche ex-ante-Steuerung ermöglichen. Das Instrument kann durch die Weiterentwicklung der bisher in § 5 BSWAG verankerten „Fünf-Jahres-Pläne“ entwickelt werden. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass dieses Steuerungsinstrument auch entsprechende Verbindlichkeit entfaltet, und zwar durch einen Gesetzesbeschluss des Bundestags.

Dazu passen die bisher kommunizierten acht Stichworte zur Definition des Gemeinwohls in der künftigen Satzung der DB InfraGo AG, die sich um Kapazität, Qualität, Zukunftsfähigkeit usw. drehen. Allerdings wird der genaue Text bisher wie ein Staatsgeheimnis gehütet. Die Frage, in welches Verhältnis diese Teilziele zueinander und vor allem zur fortbestehenden Zielsetzung des wirtschaftlichen Betriebs konkret für das Management gesetzt werden, ist noch zu beantworten. Uns stimmt bedenklich, dass keine konkreten Überlegungen angestellt werden, wie ein schädliches Gewinnstreben vermieden werden kann.

Insbesondere werden die genannten Spannungsverhältnisse zwischen Gemeinwohl, Bundesinteresse und Konzernsteuerung überhaupt nicht aufgelöst, denn

1. die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Deutsche Bahn AG (Holding) sollen erhalten bleiben. Die Konzernfinanzierung insgesamt, mit all ihrer Intransparenz und ihrem Diskriminierungspotenzial, soll offensichtlich unangetastet bleiben. Damit bliebe das Management der Infrastrukturgesellschaft auch weiterhin nicht dem Gemeinwohl, sondern einer Institution verpflichtet, die nicht die Bundesrepublik Deutschland ist. Die DB AG „herrscht“, nicht das Gemeinwohl.
2. Das Ressort Infrastruktur auf der Ebene der DB AG soll ebenfalls fortbestehen. Diese Doppelung, die neue Gesellschaft hat ja selbst einen Vorstand, ist aber nicht nur überflüssig. Sie ist sogar schädlich, da die Infrastruktur gerade nicht in die Managementstrukturen des Konzerns eingebunden werden darf, sondern (s.o.) dem Gemeinwohl verpflichtet sein muss.
3. Nochmals verschärft wird dieses Problem dadurch, dass der Inhaber der Vorstandsfunktion „Infrastruktur“ der DB AG ebenfalls analog zum bisherigen Zustand Vorsitzender des Aufsichtsrats der Infrastrukturgesellschaft sein soll.

Zum anderen soll die Steuerung der neuen Gesellschaft nach bisherigem Diskussionsstand mit untauglichen Mitteln erfolgen:


4. Das BMDV will seine Einheiten zur Kontrolle der DB AG und damit auch der Infrastruktur deutlich ausbauen. Das ist zwar an sich gut und richtig. Aber es dürfte naiv sein zu glauben, dass das Ministerium mit MitarbeiterInnen, die gemäß dem Laufbahnprinzip prinzipiell in jedem Ministerium und zu jedem Thema arbeiten können sollten, den Fachleuten der DB AG wirksam Paroli bieten können. Ohne Eigentümerstrategie und eine gesetzlich definierte Kontroll- und Steuerungskompetenz einer – möglichst nicht im Ministerium selbst angesiedelten – Institution dürfte eine fachliche Steuerung ausbleiben.
5. Ferner soll eine „Steuerung durch Finanzierung“ erfolgen. Angesichts der Erfahrungen in der Vergangenheit und der regelmäßigen Erkenntnisse etwa des Bundesrechnungshofs erscheint auch hier schwer vorstellbar, wie sich bei (notwendigerweise!) deutlich mehr Mitteln effizientere Ergebnisse als bisher ergeben sollten. Wenn ich den Goldenen Zügel verlängere, springt das Pferd deswegen nicht höher – eher im Gegenteil.

6. Sehr große Hoffnung setzt das BMDV in seinem Konzept auf Steuerungskennzahlen. Diese muss es selbstverständlich geben. Aber auch bei noch so guten Parametern zur Überprüfung des Erreichungsgrads zuvor vereinbarter Ziele wird es wie in der Vergangenheit Ausweichbewegungen und nicht erwünschte Nebeneffekte geben. Eine naheliegende Maßnahme, diese auszugleichen, will das BMDV aber partout nicht gehen: Nämlich Vertreter der Zugangsberechtigten, also von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sowie Fahrgastvertretern, in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft aufzunehmen. Diese würden als Experten Fehlentwicklungen sehr schnell erkennen und dabei manche komplizierte Kennzahl überflüssig machen.
7. Stattdessen soll die Branche nun über einen „Sektorbeirat“ eingebunden werden. Uns fällt schwer zu erkennen, was diesen von seinen Vorgängern, dem Netzbeirat bei der DB Netz AG und dem Stationsbeirat bei der DB Station&Service AG, unterscheiden soll. Bisher hatten die Diskussionen in den Beiräten keinen spürbaren Einfluss auf die Unternehmenspolitik. Zwar soll der Sektorbeirat enger eingebunden werden. Am Grundproblem, dass ein Beirat eben nur eine beratende Stimme hat, auf die ein AG-Vorstand hören oder es auch bleiben lassen kann, ändert sich nichts. Daher schlagen wir vor, den Beirat durch eine strukturierte Begleitung und öffentliche Darstellung seiner Empfehlungen deutlich zu stärken. In einem Schreiben – siehe [hier](#) - an die Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Susanne Henckel, haben DIE GÜTERBAHNEN Vorschläge für die Ausgestaltung eines effektiven Sektorbeirats unterbreitet.
8. Der Name der neuen Gesellschaft „DB InfraGo AG“ beginnt wieder mit dem DB-Kürzel. Das ist keine Kleinigkeit, wird doch schon bei der Benennung eine Chance vertan darzustellen, dass die Infrastruktur für alle Netznutzer da ist. Der DB-„Keks“ auf den Bahnhöfen sorgte schon bisher für Irritationen; schließlich sind die Zeiten längst vorbei, als dort nur DB-Züge verkehrten. Andere Länder sind hier einen Schritt weiter gegangen.
9. Schließlich wurde auch die einzige greifbare strukturelle Änderung, nämlich die Verschmelzung der bisherigen DB Station&Service AG auf die DB Netz AG, schon vor dem Beschluss des Aufsichtsrats Ende September durch eine Vereinbarung zwischen DB-Vorstand und den Betriebsräten sinnentleert: Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (also die Station & Service) soll auf fünf Jahre unangetastet bleiben, die Overheadfunktionen auf drei Jahre. Die

vielzitierten Synergieeffekte wird es also nicht geben. Man hat sich quasi ein „Reformverbot“ eingehandelt.

Unterm Strich wird deutlich, dass wir insgesamt bisher viel Reformlärm um fast nichts gehört haben. Der Aufwand an Beratung war groß, um Ergebnisse zu erzielen, die dem Istzustand erschreckend ähnlich sehen. Begeisterung über des Kaisers neue Kleider ist unangebracht.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling,
Vorstandsvorsitzender
DIE GÜTERBAHNEN



Martin Becker-Rethmann
Präsident
mofair e. V.



Dr. Lukas Iffländer
Stellvertretender Vorsitzender
Fahrgastverband PRO BAHN e. V.