

Berlin, 03. September 2024

## **Forderungskatalog zur Verbesserung der Steuerung der DB InfraGO**

Entgegen den Beteuerungen von Verkehrsministerium und DB ist die Verschmelzung der bisherigen DB-Aktiengesellschaften für Strecken und Bahnhöfe zur DB InfraGO AG plus eine Sanierung der 15 Prozent des hochbelasteten Netzes plus zusätzliche Sanierungsmilliarden nicht im Ansatz ausreichend, um den Schienenverkehr massiv voranzubringen. Folgende Forderungen erheben die unterzeichnenden Verbände an die künftige Organisation der Schieneninfrastruktur:

- 1. Unser Anspruch: Die deutsche Schieneninfrastruktur von der Talsohle in die europäische Spitzengruppe der Schienennetze bringen**  
Die deutsche Schieneninfrastruktur muss binnen einer Generation in die europäische Spitzengruppe entwickelt (alternativ: gebracht) werden. Modernität, Qualität, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit und vor allem Leistungsfähigkeit müssen dazu drastisch gesteigert werden.
- 2. Versäumnisse aufarbeiten und Neuordnungsvorschläge durch Expert:innen einer Parlamentskommission bis 2025 ausarbeiten lassen**  
Die Verbände fordern die sofortige Berufung einer unabhängigen Expertengruppe durch den Deutschen Bundestag, die mit einer bis Frühsommer 2025 vorzulegenden Bestandsaufnahme der bisherigen Versäumnisse und möglicherweise im Anschluss auch mit der Vorlage von Vorschlägen zur Neuordnung der bundeseigenen Eisenbahnen beauftragt wird.
- 3. Verkehrsministerium und DB müssen dafür volle Transparenz schaffen**  
Die mit einem Sekretariat zu unterstützende Parlamentskommission aus unabhängigen Expert:innen muss vollen Zugriff auf sämtliche einschlägigen Daten, Beschlüsse und Unterlagen des gesamten DB-Konzerns, des BMDV und dessen nachgeordneten Behörden haben und Branche und Kundenorganisationen intensiv an ihrer Arbeit teilhaben lassen. Die im Auftrag des Bundes in dieser Legislaturperiode erstellten Beratungsunterlagen sind zu veröffentlichen.
- 4. Alle Schieneninfrastrukturen aus dem Konzern herauslösen**  
Unverhandelbar ist für die Verbände eine künftige Herauslösung der Schieneninfrastrukturen aus dem DB-Konzern, denn Betrieb und Entwicklung der Schieneninfrastruktur sind keine Privatangelegenheit des DB-Konzerns. Als Sofortmaßnahme soll der Bundesverkehrsminister als Vertreter des Bundes darauf hinwirken, dass so schnell wie möglich in einer Hauptversammlung das Konzernvorstands-Ressort „Infrastruktur“ ersatzlos gestrichen wird und Vertreter:innen der Branche im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG vertreten sind.

**5. Schieneninfrastruktur durch ein effizient gesteuertes Bundesunternehmen betreiben lassen**

Betrieb und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur sollten nicht durch eine Behörde, sondern ein bundeseigenes, gewinnfrei zu betreibendes Unternehmen auf der Grundlage gesetzlicher qualitativer und quantitativer Vorgaben besorgt werden. Über deren Einhaltung soll eine fachlich qualifizierte Bundesbehörde wachen, die zugleich Regierung und Gesetzgeber Vorschläge für die Weiterentwicklung der gesetzlichen Grundlagen und Ziele macht, eine der Bedeutung des Schienenverkehrs angemessene Öffentlichkeit von Daten und Entscheidungsprozessen sicherstellt und den InfraPlan/Geschäftsplan des Unternehmens nach breiter Konsultation des Entwurfs genehmigt.

**6. Eine grundrechtskonforme, stabile Finanzierung sowie wettbewerbsfähige Trassenpreise sicherstellen**

Die aktuelle Krise der Trassenpreisentwicklung muss durch eine zeitlich gestufte Intervention des Bundestages mit höherer Förderung, Kappung des Gewinnautomatismus im Eisenbahnregulierungsgesetz und den Auftrag zur Entwicklung eines neuen Trassenpreissystems entschärft werden. Nachdem das Verkehrsministerium sowohl seine eigenen Ankündigungen zur Neuordnung der Vielzahl von Finanzierungsinstrumenten nicht eingelöst und die Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene für die Einrichtung von Schieneninfrastrukturfonds nicht aufgegriffen hat, muss das Parlament das zerstörerische jährliche Gezerre über die Schieneninfrastrukturfinanzierung beenden. Das Parlament muss durch Expert:innen eine Finanzreform Schiene zusammen mit der Branche ausarbeiten lassen, mit der die Finanzierungsverantwortung des Bundes aus Artikel 87 e konkretisiert und in eine jahresübergreifende, dauerhafte Gesetzesform gebracht wird, in der Ausgaben und die Speisung geregelt sind.