

Herrn
Dr. Volker Wissing
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10117 Berlin

Berlin, 24. Mai 2023

Gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Wissing,

unser Verband erwartet seit geraumer Zeit eine - mehrfach angekündigte - Konsultation zum Vorhaben der Gründung einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft. Das Ministerium als Prozessführer hat bisher nicht deutlich gemacht, welche strategischen Überlegungen handlungsleitend sind. Die Einladungen zu zwei Gesprächen am 06. und 09. Juni haben wir daher sehr gerne angenommen.

Einzelne Ihrer Äußerungen, Gerüchte im politischen Raum, das Verhalten der DB und der objektive Blick auf den Kalender deuten für uns darauf hin, dass bisher lediglich die Bildung eines Gemeinschaftsunternehmens der bisherigen DB Netz AG und der DB Station & Service AG unter dem Dach des Konzerns mit Start zum 1. Januar 2024 angestrebt wird. Abgesehen davon, dass dieses Vorhaben expressis verbis im Koalitionsvertrag vereinbart worden war, birgt diese Maßnahme an sich kaum Verbesserungspotenzial für den Schienenverkehr in Deutschland und löst keines der drängenden Qualitäts- und Kapazitätsprobleme.

So unstrittig bedeutend eine solide Finanzierung für die Erfüllung der Aufgaben bei der Modernisierung, beim Ausbau und der Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sind, so wenig können der höchst begrüßenswerte, in Aussicht gestellte Mittelzuwachs und ebenso das neue Bauplanungskonzept der Korridorsanierung die notwendige Transformation von Strukturen und Governance in der Schieneninfrastruktur ersetzen, die wir als „Bahnreform II“ sehen.

Die GÜTERBAHNEN haben zwar immer wieder darauf hingewiesen, dass bei einem fiktiven Neustart eines mit dezidiert formulierter staatlicher Infrastrukturaufgabe versehenen Verkehrssystems die Verkehrsanbieter niemals unter dem gleichen (Konzern-)Dach angesiedelt würden. Wir haben jedoch eingedenk der politischen Verhältnisse bereits

lange vor der Bundestagswahl deutlich gemacht, dass die gebotene unterschiedliche Führung der natürlichen Infrastrukturmonopole und der Schienenverkehrsunternehmen auch bei entsprechendem Willen im integrierten DB-Konzern realisierbar ist. Wir haben stets davor gewarnt, eine Fortführung der langjährigen Debatte über die „Trennung von Netz und Betrieb“ politisch zur Verhinderung dringend benötigter Korrekturen zu instrumentalisieren und nichts zu tun.

Unter Verzicht auf eine ausführliche Darstellung der bekannten Gründe für unsere Überlegungen zur notwendigen Transformation möchten wir Ihnen heute die Erwartungen des nicht zum DB-Konzern gehörenden Teils der GÜTERBAHNEN-Branche übermitteln.

1. Es bedarf einer ehrlichen Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand und die nicht mit dem Bedarf gewachsene Schieneninfrastruktur. Die öffentliche Erörterung der Analyse soll als Pilot für eine künftig transparente, kundenorientierte und qualitätsausgerichtete Unternehmens- und Beteiligungsführung dienen und verstanden werden.
2. Für die Gründung einer gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft ist eine Definition des (schieneninfrastrukturspezifischen) Gemeinwohlbegriffs erforderlich. Gemeinwohl-orientiert ist eine Schieneninfrastrukturgesellschaft unseres Erachtens dann, wenn sie effizient die finanziellen Ressourcen, die sie von der öffentlichen Hand und den Eisenbahnunternehmen erhält, für Top-Qualität im Alltagsbetrieb, schnelle Modernisierung der Anlagen und maximale Erweiterung der Kapazität einsetzt.
3. Neben der Steuerung über Qualitätskennzahlen müssen weitere öffentlich gemonitorierte Kennzahlen, insbesondere auch zur Kapazität der Schieneninfrastruktur, bestimmt werden, anhand derer das Unternehmen seine Zielerreichung plant und dokumentiert und die als Grundlagen für langfristig angelegte und gesetzlich beschlossene Entwicklungsschritte dienen können.
4. Eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft kann unseres Erachtens per se nicht gewinnorientiert sein. Sie soll allerdings wirtschaftlich

effizient arbeiten. Der Umgang mit diesen nicht deckungsgleichen Anforderungen durch das Management des Unternehmens muss in der Unternehmenssatzung und ggf. darauf aufbauenden Beschlüssen beschrieben werden und einer Kontrolle durch die Unternehmensgremien und den behördlichen Begleiter zugänglich sein.

5. Die neue Gesellschaft muss trotz Konzernangehörigkeit weisungsfrei und ohne Informationsaustausch und Strategieabstimmung mit den übrigen konzernangehörigen DB-Gesellschaften geführt werden. Das Konzernvorstandsressort Infrastruktur muss demnach entfallen und es darf keine shared-services und keine unangemessenen personellen Rotationen zwischen Konzern bzw. den Non-Infrastrukturgesellschaften des Konzerns und der neuen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft bzw. umgekehrt geben. Die bestehenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen Infrastrukturunternehmen und dem DB-Konzern sind zu beenden. Die neue Gesellschaft ist finanzwirtschaftlich konzernunabhängig zu führen und sollte keine langfristigen Verbindlichkeiten für staatliche Infrastrukturaufgaben eingehen, sondern allenfalls bestehende, infrastrukturbezogene Verbindlichkeiten des Konzerns übernehmen.
6. In einem zu bildenden Aufsichtsrat sollten Kund:innen des Personen- und Schienengüterverkehrs ebenso vertreten sein, wie Bundestag, Bundesregierung, Bundesrat, kommunale Spitzenverbände, Gewerkschaften, der DB-Konzern und weitere Expert:innen. Der Vorsitz sollte rotieren. Die darüber hinaus gehende Beiratslandschaft in der Schieneninfrastruktur sollte hin zu einer ernsthafteren Einbeziehung von Kunden und Gesellschaft weiterentwickelt werden.
7. Das Unternehmen muss in seiner internen Kultur – beginnend mit der Satzung über Unternehmensgrundsätze, Strategie, Incentives bis hin zum transparenten Verhalten - auf Kundenorientierung, Wachstum der Betriebsleistung, Effizienz, Preiswürdigkeit und eine nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet werden.
8. Die Umsetzung der gesetzlichen und verbindlichen politischen Vorgaben des Bundes, soweit dieser als Verantwortlicher für die Schieneninfrastruktur gemäß

Artikel 87 e GG tätig wird, durch die Schieneninfrastrukturgesellschaft muss durch einen behördlichen Begleiter gesichert werden. Diese Behörde soll nicht nur kontrollieren, sondern auch fördern und ermöglichen sowie das Scharnier zwischen der Schieneninfrastrukturgesellschaft und Regierung, Parlament und den Bundesländern beim Ausbau und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur nach dem Vorbild des Schweizer „Bundesamtes für Verkehr“ bilden.

9. Das neue Unternehmen muss wirksam vor intransparenter Einflussnahme durch Regierung, Parlamentarier:innen, Länder oder Interessengruppen geschützt werden.
10. Es muss langfristig sichergestellt werden, dass der Bund Finanzmittel berechenbar und verlässlich auf der Basis überjähriger Schienenfonds zur Verfügung stellt, die zum Ausbau und der Modernisierung der Infrastruktur sowie den notwendigen Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz erforderlich sind, so dass die politischen und möglichst gesetzlich fixierten Ziele für den Umfang des Schienenverkehrs durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der verfügbaren Schieneninfrastruktur erreicht werden können. Staatliche Finanzierung sollte wie bisher über Baukostenzuschüsse erfolgen, etwaiges zusätzliches Eigenkapital muss mindestens unschädlich für die Höhe der Trassenpreise gestellt werden.
11. Mindestens nach und nach müssen alle schienenverkehrsrelevanten Infrastruktureinheiten der DB in die Gesellschaft integriert werden, um Synergien zu heben und eine einheitliche Unternehmensführung sicherzustellen.
12. Es ist nicht ersichtlich, welche qualitätsbezogenen Daten des Schieneninfrastrukturbetriebs als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse unter Verschluss bleiben sollten. Gleiches gilt für Angaben zu Planung und Bau von Elementen der Schieneninfrastruktur, Beteiligungsverhältnisse, Finanzierungsthemen, nicht-personalisierte Daten zur Beschäftigung und andere Daten. Die künftige Gesellschaft sollte musterhaft für einen öffentlichen Service eine Strategie der Datentransparenz und Datenunterstützung für ihre direkten und Endkunden verfolgen.

Unseres Erachtens die fehlende niedergelegte Eigentümerstrategie des Bundes für den DB-Konzern ein Mangel, der sich negativ in der aktuellen Diskussion über die Perspektive der Schieneninfrastruktur bemerkbar macht. Diese, auch aus anderen Gründen sinnvolle Strategiefestlegung sollte mindestens parallel angegangen werden.

Eine Umsetzung der oben genannten Maßnahmen erfordert unseres Erachtens neben gesellschaftsrechtlichen Beschlüssen auch Änderungen an verschiedenen Gesetzen. Ein Start einer neuen Gesellschaft zum angekündigten Termin 01. Januar 2024 ist allerdings für uns deutlich nachrangig im Vergleich zu einer gesamthaft, gründlich diskutierten und noch in dieser Legislaturperiode vollständig beschlossenen Transformation im obigen Sinne.

Die geeignete Rechtsform der neuen Gesellschaft ergibt sich unseres Erachtens aus der Debatte. Die Nachteile der Aktiengesellschaft insbesondere bezüglich der Transparenz und der unternehmerischen Ausrichtung wurden über lange Zeit deutlich, weswegen wir zurzeit ähnlich wie bei anderen Verkehrsträgern eine GmbH-Lösung für vorzugswürdig halten.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer