

Berlin, 08. Juni 2023

Erwartungen für die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft

1. Eröffnungsbilanz

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. Definition „Gemeinwohl“ im eisenbahnspezifischen Sinn

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. (Öffentlich) gemonitorte Qualitätskennzahlen

Neben der Steuerung über Qualitätskennzahlen müssen weitere öffentlich gemonitorte 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. Gewinnfreiheit

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. Aufkündigung von Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen

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. Gremienzusammensetzung

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. Ziele der Gesellschaft

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. Bundesamt für Verkehr nach Schweizer Vorbild

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. Schutz vor intransparenter Einflussnahme

Das neue Unternehmen muss wirksam vor intransparenter Einflussnahme durch Regierung, Parlamentarier:innen, Länder oder Interessengruppen geschützt werden.

10. Finanzierungsarchitektur

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. Perspektive weiterer Infrastruktureinheiten der DB

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. Datentransparenz und Datenunterstützung

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.