

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

Berlin, 12. Dezember 2023

## DB InfraGO AG

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

um die Kapazität und Qualität der deutschen Schieneninfrastruktur steht es weiter schlecht. Charakteristische Kennwerte haben sich in der jüngsten Vergangenheit nicht verbessert bzw. sogar weiter verschlechtert.

Sie haben einige der Ursachen benannt und sich dankenswerterweise für eine bessere Infrastrukturfinanzierung und eine gesetzliche Planungsbeschleunigung stark gemacht. Die massive Kommunikation der DB und Ihres Hauses hat die mehrmonatige Vollsperrung und Sanierung von 40 Teilstrecken bzw. 15 Prozent des Netzes in den kommenden sechs Jahren als die Antwort auf quasi alle Fragen zur Verbesserung der Qualität und Steigerung der Kapazität etabliert und die Finanzierungsfragen damit verknüpft.

Eine gründliche Diskussion über diese Themen mit dem Sektor hat nicht stattgefunden und nun droht das zentrale komplementäre Projekt, die Weiterentwicklung der Schieneninfrastrukturunternehmen, zu scheitern.

Der vor wenigen Tagen bekanntgewordene Verschmelzungsvertrag der DB Station & Service AG auf die DB Netz AG zeigt sehr deutlich, dass die beharrenden Kräfte trotz der schlechten Performance auch künftig das Sagen haben sollen.

Aus der vom DB-Konzern als Eigentümer in der Hauptversammlung beschlossenen Satzungsänderung geht hervor, dass eine Reihe von zustimmungsfähigen Gemeinwohlzielen (je nach Zählweise acht oder 18) neben oder unter dem derzeit einzigen Ziel, der Gewinnorientierung, stehen. Die Gemeinwohl-Ziele sind allerdings nicht quantifiziert und nicht ins Verhältnis zueinander gesetzt und sie sind relativiert durch Prämissen bzw. eine Art Mahnung, den doppelten Hinweis auf die Führung als Wirtschaftsunternehmen und eine unveränderte Satzungslage zur (nicht näher bestimmten) Gewinnerzielung.

Der DB-Konzern wird auch künftig allein die personelle Besetzung des Vorstands und die Unternehmensstrategie entscheiden. Für einen wie immer gestalteten direkten Durchgriff

des Bundes gibt es keinen regulären Ansatzpunkt. Der Bund kann lediglich zur Einhaltung von einem oder mehreren Gemeinwohlzielen mahnen, mit ultimativen personellen Konsequenzen drohen und über Vergabe und ggf. Entzug von Ressourcen steuern. Bekanntlich ist der DB-Konzern geübt, an gemeinwohlcharakterliche Ideen und Forderungen „Preis-schilder“ zu kleben und die Versuche von Effizienzvorgaben auszusetzen.

Die Arbeitsweise der vor eineinhalb Jahren aufgestellten Steuerungseinheit im Ministerium ist bisher nur schemenhaft bekannt. Konkrete Werkzeuge hat sie unseres Erachtens nicht in der Hand und es sind auch keine außer den o. g. in Sicht. Der Verschmelzungsvertrag macht es ganz konkret nachvollziehbar und ausnahmsweise öffentlich: In der Hauptversammlung der DB InfraGO AG vertreten Jurist:innen des Eigentümers der DB InfraGO AG, das ist die Deutsche Bahn AG, den zuständigen Konzernvorstand Infrastruktur, der auch künftig Aufsichtsratsvorsitzender der DB InfraGO AG ist. Auf ihn haben Sie auch als Bundesminister und Vertreter des Bundes in der Konzern-Hauptversammlung keine konkrete Durchgriffsmöglichkeit, selbst wenn die Steuerungseinheit sie bestens inhaltlich vorbereiten würde.

Die jüngst vorgestellten Überlegungen für einen „Infraplan“ laufen auf eine Bündelung von politischen Zielen und Strategien ohne weitergehende Bindungswirkung für die DB InfraGO oder den Konzern hinaus. Eine gesetzliche Verankerung des Plans ist nicht vorgesehen, auch kein Ersatz vorhandener Instrumente (wie beispielsweise die – ebenfalls unverbindlich gehaltenen – Fünf-Jahres-Pläne des BSWAG) oder eine verbindliche Vorgabe für Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen.

Der guten Ordnung halber möchten wir darauf hinweisen, dass ein wie auch immer im Detail ausgestalteter Sektorbeirat keinen Ersatz für eine wirksame Steuerung darstellen kann und auch nicht als Antwort auf die Frage nach Funktion und Zusammensetzung des Aufsichtsrates der DB InfraGO AG taugt. Aufsichtsräte haben im Übrigen die Geschäftsführung nur zu überwachen (§ 111 AktG) und nicht in ihren Rechten zu beschneiden. Wesentliche Ziele des Gemeinwohls können unseres Erachtens nur durch gesetzliche Rahmensetzung für eine Schieneninfrastrukturgesellschaft – in- oder außerhalb des Konzerns – verbindlich vorgegeben werden.

Die langjährig von Außenstehenden, Behörden und selbst ministerialen Mitarbeiter:innen beklagte Intransparenz soll mit Ansage bestehen bleiben. Bereits in den Unterlagen des Ministeriums und nun explizit nach § 5 der Satzung darf sich die DB InfraGO AG auf die „gesetzlichen“ Transparenzvorschriften zurückziehen und – neu – ausdrücklich ihre Geschäftsberichte nach fünf Jahren im Netz löschen.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing, an diesem kleinen Detail wird symbolisch deutlich, dass sich der DB-Komplex der staatlichen Einflussnahme – abgesehen von der Erwartung einer „auskömmlichen“ Finanzierung – komplett entziehen will.

Der Ansatz, unter dem Dach des Konzerns eine unterschiedliche Steuerung des natürlichen Monopols der Schieneninfrastruktur und der im Wettbewerb befindlichen Transport- und Beratungsgesellschaften zu etablieren, wird so an der wohlverstandenen Gemeinwohlaufgabe scheitern und dies wird binnen kürzester Zeit sichtbar werden.

Neben einer zu gering dimensionierten Finanzierung staatlicher Infrastrukturaufgaben und der fehlleitenden bisherigen Dividendenpolitik von Bund und Konzern sehen wir die seit Jahren sinkende Produktivität des Unternehmens und die damit eng verbundene mangelnde Kunden- und Wachstumsorientierung als maßgebliche Misserfolgskriterien des DB-Infrastrukturkonstrukts an.

Sie haben die beiden ersten Schritte, Analyse und Debatte, übersprungen und einen termingerechten Start eines, wie sich nun zeigt, nur an der Hülle veränderten Unternehmens in den Vordergrund gestellt. Sie haben sogar mit der Entscheidung, den Auftrag aus dem Koalitionsvertrag „untergesetzlich“ umzusetzen, die Vorschrift des Artikel 87 e Absatz 5 Satz 2 des Grundgesetzes unterlaufen, der zufolge eine Verschmelzung vorhandener Eisenbahnen des Bundes einer ausdrücklichen gesetzlichen Grundlage bedarf.

In unserem noch einmal beigefügten Schreiben vom 24. Mai des Jahres hatten wir bereits die Voraussetzungen genannt, die für eine erfolgreiche Tätigkeit der InfraGO unter dem Dach des Konzerns umgesetzt werden müssten – die Mehrzahl sind unabhängig von den vorigen Ausführungen nicht erfüllt. Eine offene politische Diskussion über Grundsatzfragen der Eisenbahnorganisation wird daher auch nach der zu erwartenden Vollzugsmeldung über den Start der DB InfraGO AG erforderlich sein, um die Schieneninfrastruktur wieder zu Qualität und Wachstum zu führen.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger  
Geschäftsführer