

Berlin, 13. Dezember 2023

Der DB-Vorstand als Gemeinwohlbeauftragter?

Untergesetzliche DB InfraGO-Gründung verstößt gegen das Grundgesetz

Zum 01. Januar 2024 soll die DB InfraGO AG die bisherige DB Netz AG und die Bahnhofstochter der DB bündeln und künftig gemeinwohlorientiert arbeiten. Der Verkehrsminister will einen der wichtigsten Koalitionsaufträge „untergesetzlich“ umsetzen. Die GÜTERBAHNEN warnen vor Scheinaktivitäten und einer weiteren Verschlechterung der Qualität.

„Die Diskussion um die eine unternehmerische Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn AG wird durch die Gründung der DB InfraGO AG nicht verstummen, sondern wieder richtig an Fahrt gewinnen!“ prophezeit Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN.

Rechtzeitig zum 30. Jahrestag der großen Bahnreform will der Bundesverkehrsminister vermutlich Vollzug melden. Doch der nun bekanntgewordene Verschmelzungsvertrag der beiden DB-Gesellschaften und die Satzung der neuen DB InfraGO AG sind für die GÜTERBAHNEN schlicht ungeeignet, um in der Infrastrukturkrise wirksam umzusteuern.

Neben der bereits bekanntgewordenen Beibehaltung der prinzipiell gewinnorientierten Rechtsform als Aktiengesellschaft stehen in der Satzung je nach Zählweise acht bis 18 gemeinwohlorientierte Ziele unverbunden nebeneinander, aber alle unter dem Primat der Gewinnorientierung. Von einer gelegentlich im Umfeld des Ministeriums erwähnten Begrenzung des Gewinnanspruchs ist in der Satzung nichts zu sehen. Anders als zum Beispiel bei der Autobahn GmbH sollen mit der Schieneninfrastruktur auch in Zukunft Gewinne erwirtschaftet werden können, was in der Vergangenheit ein wesentlicher Treiber der heute beklagten Qualitätsprobleme war.

GÜTERBAHNEN-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling warnt in einem Brief an den Verkehrsminister davor, dass „das zentrale komplementäre Projekt (zur soliden Infrastrukturfinanzierung und Planungsbeschleunigung) zu scheitern droht und beharrende Kräfte trotz der schlechten Performance auch künftig das Sagen haben sollen.“

Der DB-Konzern wird nach der jetzt gewählten Konstruktion auch künftig allein über die personelle Besetzung des Vorstands und die Unternehmensstrategie bei der rechtlich nur ihm gehörenden Infrastrukturgesellschaft entscheiden. Damit ist auch weiterhin die Diskriminierung der nicht zur DB gehörenden Eisenbahnunternehmen durch konzerninterne Abstimmung möglich.

Für einen wie immer gestalteten direkten Durchgriff des Bundes gibt es keinen legalen Ansatzpunkt. Der Bund kann wie bisher lediglich zur Einhaltung von einem oder mehreren Gemeinwohlzielen mahnen sowie – eher theoretisch – mit ultimativen personellen

Konsequenzen drohen und über die Vergabe und ggf. Entzug von Ressourcen steuern.
„Kerkeling: „Gemeinwohlorientierung kommt so nicht zustande.“

Die in der Satzung nicht erwähnte, aber im Ministerium eingerichtete Steuerungseinheit hat, abgesehen von einem möglicherweise zu ändernden Vergütungssystem, keine Steuerungsinstrumente in der Hand, weswegen die GÜTERBAHNEN erneut fordern, dass ein Rahmen für Kapazitäts- und Qualitätsziele in der Schieneninfrastruktur gesetzlich geschaffen und dann behördlich kontrolliert werden muss.

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 Infraplans ist bisher nicht vorgesehen.

Die langjährig von Außenstehenden, Behörden und selbst ministerialen Mitarbeiter:innen beklagte Intransparenz soll offenbar bestehen bleiben. Ministerium und DB ziehen sich darauf zurück, nur „gesetzlich“ geforderte Datentransparenz herzustellen. Kerkeling: „Leicht sarkastisch gefragt: War wirklich in der Diskussion, weniger zu informieren, als es die Gesetze vorschreiben?“

Kerkeling warnt im Schreiben an den Minister, dass der Ansatz, die notwendigerweise unterschiedliche Steuerung des natürlichen Monopols der Schieneninfrastruktur und der im Wettbewerb befindlichen DB-Transport- und Beratungsgesellschaften unter dem Dach des DB-Konzerns zu organisieren, scheitern und eine weitere Runde in der Diskussion über die Trennung von Netz und Betrieb nach sich ziehen werde. Die beiden ersten normalen Schritte – Analyse und Debatte – wurden nach Kerkelings Worten „übersprungen und ein termingerechter 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.“

Und abschließend: „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 und einen politischen Dauerbrandherd zu löschen.“