

Berlin, 28. Dezember 2023

## **Start der DB InfraGO AG: Fliegen ohne Flügel, Steuer, Ziel und Sicht**

### **Der Gesellschaft fehlt das Instrumentarium für eine Trendumkehr bei der maroden Schieneninfrastruktur**

Die Gründung der neuen Aktiengesellschaft DB InfraGO AG, die am 01. Januar die Schienennetz- und die Bahnhofstochter des DB-Konzerns in sich vereinen wird, ist aus Sicht der GÜTERBAHNEN konzeptlos und verfrüht.

GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger sagte in Berlin: „Verkehrsministerium und DB laufen 30 Jahre nach der teilhavarierten Bahnreform Gefahr, nur zu schminken, statt zu reparieren. Man kann das InfraGO-Projekt gar nicht recht als Neuigkeit verkaufen, denn es gibt praktisch keine Veränderungen. Es werden zwei DB-Aktiengesellschaften zu einer mit neuem Namen. Außerdem wird in § 2 der Satzung ein Absatz mit einer Liste von 18 richtigen, aber unbezifferten Gemeinwohlzielbegriffen ergänzt, die vom Ziel der gewinnorientierten „Führung als Wirtschaftsunternehmen“ gleich zweifach relativiert werden.“

DIE GÜTERBAHNEN haben auf ihrem Rechercheblog [DB-Watch.de](https://www.db-watch.de) insgesamt 15 weiterhin fehlende essenzielle Voraussetzungen für ein leistungsfähiges Schieneninfrastrukturunternehmen benannt. Westenberger: „Es geht nicht um Peanuts, sondern um die Basis: Von konkreten Zielen und einem Steuerungskennzahlenset über konzerninterne Unabhängigkeit und effektive Kontrolle bis zur stabilen Finanzierung reichen die Fehlanzeigen.“

Aus Sicht der GÜTERBAHNEN könnte es der Bund aus mehreren Gründen eilig mit der ohne das vorgeschriebene Gesetz, ohne öffentliche Debatte und trotz Protesten von Bundesrat und Branchenverbänden durchgezogenen Verschmelzung gehabt haben. Erstens hatten die Gewerkschaft EVG und Betriebsräte Proteste gegen quasi jegliche Änderung des Status quo angekündigt und selbst die jetzige Minimallösung politisch und in den Unternehmensgremien nur mit Veränderungssperren im neuen Unternehmen passieren lassen. Zum anderen möchten Teile der Bundesregierung weder von der Möglichkeit lassen, mit Gewinnen aus Trassen- und Stationsentgelten die Zahlungspflichten des Bundes zu verringern, noch eine verbindliche Ausbau- und Ersatzinvestitionsfinanzierung zusagen. Und schließlich konnte sich der Bundesrat bisher nicht dazu durchringen, gegen die Verletzung seiner Mitwirkungsrechte ernsthaft vorzugehen.

Westenberger abschließend: „Fehlsteuerung nach Konzerninteressen, zu wenig Investitionsmittel des Bundes bei gleichzeitiger Dividendenpflicht, ökonomische Fehlanreize und mangelhafte Kundenorientierung der Betreiberin sehen wir als

maßgebliche Faktoren des Niedergangs des deutschen Schienennetzes an. Die minimalinvasive Verschmelzung löst diese Probleme nicht. Der Auftrag des Koalitionsvertrages ist mit der aktuellen Unternehmensverschmelzung nicht abgearbeitet. Daran können auch die derzeit in Rede stehenden Zusatzmilliarden für die Infrastruktur bis 2027 allein nichts nachhaltig ändern. Durch die neu etablierte Aktiengesellschaft wird es schwerer, Nachbesserungen vorzunehmen. Sollten sich unsere Befürchtungen bewahrheiten, dass nun der Reformeifer erlahmt und zugleich das Gemeinwohl zur allgegenwärtigen Floskel wird, wird das Thema einer strukturellen Trennung von Netz und Betrieb mit deutlich mehr Nachdruck in die politische Diskussion zurückkehren.“