

Berlin, 03. September 2024

Zwischenfazit zur DB InfraGO AG

Redemanuskript von Neele Wesseln (DIE GÜTERBAHNEN)

(Es gilt das gesprochene Wort.)

Ich habe die Freude, heute im Namen des Fahrgastverbandes ProBahn, der Verbände mofair, VPI und DIE GÜTERBAHNEN vor Ihnen zu sprechen. Denn es liegt heute genau 247 Tage zurück, dass die DB InfraGO AG am 1. Januar 2024 offiziell startete. Bevor ich Ihnen die Analyse der Verbände vorstelle, möchte ich aber noch weiter zurückschauen – nämlich 189 Jahre zurück: auf den 7. Dezember 1835.

Die echten Eisenbahnfans wissen genau wovon ich jetzt spreche: An diesem Tag fand die Fahrt des „Adler“ zwischen Nürnberg und Fürth statt. Diese Fahrt war möglich, weil private Unternehmen begonnen haben, Gleise zu verlegen, um darauf Eisenbahnbetrieb durchzuführen. „Integrierte“ Unternehmen bestimmten also den Beginn der Eisenbahn in Deutschland und wie wir wissen – oder in Geschichtsbüchern nachlesen können: nicht immer ökonomisch erfolgreich.

Die Eisenbahn revolutionierte den Verkehrsmarkt sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Doch trotz der Ausbreitung in ganz Europa wurde die Eisenbahn in den letzten 70 Jahren auf einen zweiten Platz verdrängt: Durch massive staatliche Unterstützung, aber auch zugegebenermaßen viel Innovationskraft und Flexibilität schritten der Kraftfahrzeug- und der Fernstraßenbau und damit der Straßenverkehr mit großem Tempo voran.

Zum Glück sind schon früh nicht nur Eisenbahnfreund:innen dafür eingetreten, dieses sichere und energieeffiziente Verkehrsmittel wieder zu stärken. Immer ganz vorne dabei: die Verkehrspolitik jeder parteipolitischer Couleur, die Reichs- und Bundesbahn bzw. die Deutsche Bahn AG.

Von der Mitte des letzten Jahrhunderts springe ich jetzt zum nahenden Ende des letzten Jahrhunderts: Mit dem Mauerfall stand schlagartig die Frage im Raum, wie zwei sehr unterschiedliche staatliche Eisenbahnen weiterbetrieben werden sollten. Und wenngleich die Unterschiede groß waren, gab es zwei herausragende Gemeinsamkeiten:

- 1) Es gab keinen Wettbewerb auf der Schiene. Bei der Infrastruktur ist das normal – das natürliche Monopol ist in aller Regel sinnvoll. Bei den Verkehrsunternehmen hat Deutschland jedoch erst nach der Bahnreform im Jahr 1994 die Vorteile eines wettbewerbsorientierten Angebots kennengelernt – jedenfalls im Personennah- und im Güterverkehr.

- 2) Eine weitere Gemeinsamkeit von Bundes- und Reichsbahn war, dass sie mehr oder minder offen Regierungspolitik umsetzen und rechtfertigen mussten. Die Eisenbahnen haben daraus das aus ihrer Sicht Beste gemacht: Sie haben Politik und Ministerien immer das Gefühl gegeben, dass es nicht erforderlich sei, eigene Expertise vorzuhalten. Damit erhielt die Reichsbahn im Osten das Nötigste und die Bundesbahn im Westen zunächst zwei große Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken (Mannheim-Stuttgart und Hannover-Göttingen-Kassel-Fulda-Würzburg) und einige S-Bahn-Systeme – während zugleich der Straßenausbau goldene Jahre feierte.

Auf dem Weg zur Wiedervereinigung dachte niemand bei der Gestaltung des neuen Eisenbahnsystems an eine Rückkehr zu Landesbahnen oder an eine vollständige Privatisierung, denn:

- 1) Im Westen gab es eine schnell wachsende Schuldenlast,
- 2) im Osten sorgte der Umbruch der Systeme für starke Disruptionen und
- 3) sowieso hatten beide Eisenbahnen nur eine geringe Innovationskraft und waren folglich kaum wettbewerbsfähig zur Straße.

Das waren unter anderem wichtige Faktoren, die vor exakt 30 Jahren zur Bahnreform führten. Damit einher gingen politische Versprechen und Programme zum Ausbau der Schieneninfrastruktur, die jedoch bis heute in viel zu großer Zahl nicht umgesetzt wurden.

Zudem erlagen die Verantwortlichen damals dem Irrglauben, dass sowohl der Neu- und Ausbau als auch der Erhalt der Infrastruktur durch Nutzerentgelte finanziert werden könnten. Die daraus resultierenden Probleme sind heute noch spürbar – darauf komme ich später noch zu sprechen.

Außerdem verpasste die Bahnreform die Möglichkeit einer organisatorischen Trennung der Infrastruktur von den neuen, absehbar im Wettbewerb stehenden DB-Transportgesellschaften. Fairer Wettbewerb war daher in den 1990er-Jahren eher eine schöne Utopie. Doch warum gab es keine Trennung von Netz und Betrieb, über die heute noch immer diskutiert wird?

- 1) Widerstand der Arbeitnehmervertretungen gegen eine vermeintliche Schwächung der neuen – immer noch staatlichen – Eisenbahn und
- 2) die Sicherung des Kapitalstocks der Infrastruktur für den Konzern, der damit auch – und das ist nicht unwichtig – für seine Transportgesellschaften beste Kreditkonditionen gesichert bekam und gegen kapitalschwache Investoren immunisiert wurde.

Die Rolle der Gewerkschaften ist bis heute nicht zu vernachlässigen in dieser Diskussion: Man schaue nur auf die Forderungen und Sorgen rund um den „konzerninternen Arbeitsmarkt“. Um das kurz abzuräumen: Seit vielen Jahren geht es definitiv nicht mehr nur um

„zu viele“ Mitarbeiter:innen, die untergebracht werden müssten, sondern um zwei verschiedene Grundeinstellungen:

Zum einen das „System Deutsche Bahn“ und zum anderen das „System Eisenbahn“. Dass auch konzernexterne Unternehmen Eisenbahn beherrschen, zeigt die Praxis seit mehr als 20 Jahren.

Immer noch geleitet von diesen Überzeugungen und Gegenüberzeugungen wurde die Forderung nach Trennung von Netz und Betrieb in den letzten Jahrzehnten schon fast zu einem politischen Ritual – mit zahlreichen Argumenten des Für und Wider. Vermutlich werden wir bei der später folgenden Podiumsdiskussion noch einige davon hören.

Und damit Sprung in die Gegenwart – ins Jahr 2021: Koalitionsverhandlungen der Ampel-Parteien. FDP und Grüne kündigten in ihren Wahlprogrammen eine „organisatorische Trennung“ bzw. „Effizienz und Transparenz“ an. Die SPD stand – nicht überraschend – zum integrierten Konzern. Heraus kam am 8. Dezember 2021 eine kurze Passage im Koalitionsvertrag, der die Mitwirkung unterschiedlicher Autor:innen anzumerken ist:

Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.

Es folgte überraschenderweise keine kontroverse Debatte, ob in diesen Zeilen alles enthalten sind, was notwendig ist. Alle Energie in der Branche richtete sich ab sofort auf die „neue, gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“.

Und während die neuen Regierungsfraktionen im Bundestag das Thema zunächst nicht mehr erwähnten, ließ sich auch das Bundesverkehrsministerium erstaunlich viel Zeit, bevor ein millionenschwerer, mehrjähriger Beratungsauftrag ausgeschrieben und erteilt wurde.

Bis heute ist uns nicht klar, auf welcher Grundlage beraten wurde. Eine Ausgangs- oder Problemanalyse nach drei Jahrzehnten Bahnreform wurde nie erstellt – oder zumindest nie mit den Verbänden geteilt.

Überraschend – zumindest für uns – traf Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Juni 2022 die Aussage, dass die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft zum 1. Januar 2024 starten werde. Hinweise auf die Ausgestaltung gab es weder in der Öffentlichkeit noch für die Verbände.

Währenddessen schickte die Deutsche Bahn ihr internes und vor allem nicht-kleines Team bereits im Frühjahr 2022 auf den Weg, denn der Konzern ist es nicht gewohnt, abzuwarten, bis mit ihm etwas gemacht wird. Im Verlauf zeigte sich, dass DB und BMDV nicht gleich schnell unterwegs waren. Mit halbgaren Ansätzen und Fragen führten die Berater:innen des BMDV in mehreren Runden – getrennt voneinander – Gespräche mit den Verbänden der Branche, den Gewerkschaften und den Ländern. Vielleicht auch, weil das Ministerium selbst nicht wusste, wo es hinwill.

Trotzdem – und ich hoffe ich trete jetzt niemanden zu nahe, wenn ich sage, dass im berühmten „Steuerungsrucksack“, bzw. auf den Folien des Verkehrsministeriums, am Schluss kein Thema der Verbände von Belang auftauchte. Und auch die Länder zeigten sich unzufrieden. Vermutlich mit dem Vorsatz der Beschwichtigung wies der Verkehrsminister in einem Interview darauf hin, dass man nichts gegen die Interessen der Arbeitnehmer:innen unternehmen dürfe. Was damit genau gemeint war, blieb unklar.

Auch Bundestagsfraktionen auch der Regierungskoalition beklagten sich mehrfach, nicht eingebunden zu sein, unternahmen aber selbst auch nicht genug, um die Diskussion ins Parlament zu bringen.

So wurde also im Bundesverkehrsministerium entschieden.

Und es wurde unvollständig entschieden und auf Nachlieferungen vertröstet, um den pünktlichen Start – um den niemand außer dem Bundesverkehrsminister gebeten hatte – zu sichern.

Doch was wurde überhaupt beschlossen?

- 1) Die DB Station & Service und die DB Netz AG sollen miteinander verschmolzen werden,
- 2) den Bahnhöfen soll ein eigenes Geschäftsfeld samt zusätzlichem Vorstandssitz eingeräumt werden,
- 3) es wurde ein neuer Name gefunden,
- 4) die kaum politisch steuerbare und intransparente Rechtsform der AG soll beibehalten werden,
- 5) ebenso der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit dem Konzern,
- 6) und in den Aufsichtsrat von DB InfraGO und Konzern soll mehr Bundestag, aber nicht mehr Branche entsendet werden.

Diese Beschlüsse wurden in der Satzung der DB InfraGO AG verschriftlicht, dessen Entwurf auf den letzten Metern im Herbst 2023 aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen öffentlich geworden. Und mit „öffentlich“ meine ich: Auf der Website des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg eingestellt – ohne weitere Mitteilung an die Verbände.

Die Detektivarbeit – so würde ich es beschreiben – ging also los: Wie wird der rechtlich nicht definierte Begriff „Gemeinwohl“ umgesetzt? Die Auflösung: In acht Spiegelstrichen und bei genauer Zählung mit 18 Einzelzielen. Und dabei blieb es auch: Die DB InfraGO wurde entgegen der ausdrücklichen Festlegung im Grundgesetz, dass Änderungen bei der Schieneninfrastruktur des Bundes einer gesetzlichen Regelung bedürfen, „untergesetzlich“ gegründet.

Ich berichte hierüber so ausführlich, damit die Konsequenz klar wird:

Eine Unternehmenssatzung bindet das Management und ist Maßstab für niemand anderes als den Aufsichtsrat, der das Management kontrolliert und beruft bzw. abberuft. Aus diesem Grund ist es für uns bis heute mindestens irritierend, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats der DB InfraGO AG, in Person Berthold Huber, gleichzeitig das Infrastruktur-Vorstandsmitglied des DB-Konzerns ist:

- Und im DB-Konzernvorstand werden ohne Öffentlichkeit und Branchenbeteiligung und auch ohne politischen Zugriff unter anderem die Interessen der Konzerngesellschaften mit denen des Infrastrukturbetreibers abgeglichen.
- Der DB-Konzernvorstand bestimmt als Eigentümer faktisch die Investitions- und Finanzpolitik seines Unternehmens.

Also alles ganz genau wie es vor 248 Tagen war, als es noch die DB Netz AG gab – trotz Gemeinwohl-Zielen.

Zurück ins Bundesverkehrsministerium:

Ohne gesetzliche Leitlinie muss das BMDV nun die Orientierung behalten: Jeweils rechts und links: das Bundesfinanzministerium und der DB-Konzernvorstand.

Ein Beispiel: Das KTF-Urteil hat zu seiner anhaltenden Haushaltsskrise geführt. Nicht erst seitdem, aber vor allem seitdem wird ohne jegliche Beteiligung der Branche über die Zukunft und über die Gegenwart des Aus- und Neubaus der Schiene gerungen. Die DB war schon immer zögerlich und hat den Neubau nun komplett der Sanierung untergeordnet – entgegen der Stimmung im Markt, wonach eine Aufgabe nicht gegen die andere ausgespielt werden darf.

Um besser steuern zu können, wurde bereits im September 2022 im BMDV die „Steuergesetzheit Transformation DB AG“ gebildet, die wahrlich keinen einfachen Job hat: Ein Blick in das Organigramm des BMDV zeigt, dass die Einheit sowohl die Infrastruktursteuerung als auch die Beteiligungsverwaltung bündelt, die für den ökonomischen Erfolg der DB-Transportgesellschaften zuständig ist. Im Ergebnis werden nun also im Ministerium die Interessen der Infrastruktur und der Verkehrsunternehmen in einer Hand gebündelt, während das Ministerium naturgemäß neutral sein muss, aber eben auch DB-unternehmensorientiert denken und handeln muss.

Das sind also die Voraussetzungen, mit der die DB InfraGO am 1. Januar 2024 startete. Der knappen Zeit geschuldet sollten so einige Dinge durch das BMDV nachgeliefert werden:

- 1) Steuerungskennzahlen,
- 2) der sog. „Infraplan“ als ein weiterer Plan des Bundes,
- 3) ein Sektorbeirat als Teil der Steuerung,
- 4) die Weiterentwicklung des Vergütungssystems bei der DB,
- 5) eine Neujustierung des Gewinnanspruchs des Bundes bei der Infrastruktur,
- 6) und last but not least: sogar eine neue Finanzierungsarchitektur.

Ich habe die Eisenbahnbranche in den letzten Jahren leider zu selten in Einigkeit erlebt, aber bei letzterem sind sich alle sehr nah. Und dennoch scheut sich die Politik aufzuräumen. Allen voran das Bundesfinanzministerium, dessen Hausleitung die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen milde gesagt „stiefmütterlich“ behandelt.

Aber auch von den anderen Ankündigungen ging es bisher lediglich in Sachen Sektorbeirat voran. Jedoch naht die bereits dritte Sitzung dieses Gremiums und es befindet sich noch immer in einer Findungsphase. Außerdem erleben wir, dass es eine Tendenz gibt, statt einen offenen Diskurs mit der Branche eher einen Geheimbund zu erschaffen.

Nehmen wir also das, was wir haben: Was hat die DB InfraGO AG selbst unter der Ägide der neuen Gemeinwohlziele tatsächlich verändert? Schauen wir in die schon angesprochene Satzung.

Wichtiges Detail zuerst: Zuvor war das einzige Unternehmensziel „unternehmerisches Handeln“. Das heißt: Nach geltendem Aktienrecht gewinnorientiert zu arbeiten. Die DB InfraGO AG muss seit dem 1. Januar jedoch gleichzeitig „gemeinwohlorientiert“ handeln.

Das Verhältnis zwischen „Gewinnorientierung“ und „Gemeinwohlorientierung“ muss der Vorstand selbst herausarbeiten und ist um diese Aufgabe wahrlich nicht zu beneiden. Dr. Philipp Nagl wird hierzu sicher später auch noch einige Ausführungen machen.

Zurück zur Satzung: Ich erwähnte schon die acht Spiegelstriche bzw. 18 Einzelziele, die ich in den nächsten Minuten kurz einordnen möchte.

3	Die Spiegelstriche 3 und 5 beschreiben Ziele, die nur geltendes Recht wiederholen, nämlich diskriminierungsfreier Betrieb.
5	<u>3. Schaffung eines effizienten, gesamtnetzbezogenen, nutzerorientierten und diskriminierungsfreien Eisenbahninfrastrukturmanagements</u> <u>5. Ermöglichung des diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere durch Gleichbehandlung beim Zugang und bei Entgelten</u>

	<p>An dieser Stelle möchte ich noch eine Sache betonen: Die den Eisenbahnkund:innen der DB InfraGO AG wichtige „Nutzerorientierung“ des Infrastrukturmanagements taucht hier mit einem Wort auf, das der Branche besonders wichtige „Preis-Leistungs-Verhältnis“ jedoch nicht.</p>
1	<p><u>Spiegelstrich 1: Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz</u></p> <p>Natürlich kann dieses Ziel nicht innerhalb von 247 Tagen realisiert werden. Seit der offiziellen Ankündigung im Juni 2022 wird die „Generalsanierung“ ins Schaufenster gestellt. Es hat lange gedauert, bis auch die DB sich öffentlich positionieren musste, dass dieses Baukonzept eben keine zusätzliche Kapazität schafft. Während vor allem der Nahverkehr immer wieder die „Angebotsoffensive“ betont, frage ich mich, wo die Konzepte für die „bedarfsgerechte“ Infrastruktur sind?</p> <p>Positiv ist jedoch zu bemerken, dass seitens der DB InfraGO einige neue Überleitstellen in Betrieb genommen wurden, und das Thema „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ eine hohe Aufmerksamkeit genießt. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der Bund schon Eigenkapitalzuführungen seit 2019 hierfür überwiesen hat, ist der Baufortschritt aber bisher gering. Leider ist es auch nicht gesichert, dass diese Maßnahmen oder die lange geplanten 740 Meter-Überholgleise während der bevorstehenden Korridor-Vollsperrungen mit-realisiert werden. Und wegen der angekündigten Baufreiheit würden sie es dann auch mindestens fünf Jahre danach nicht.</p> <p>Auch positiv hervorzuheben: Im Frühjahr wurden das schon früher vorgesehene zweite Gleis der Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Braunschweig und zusätzliche Gleise für die S-Bahn-Linie 6 in Frankfurt in Betrieb genommen. Sehr gut.</p> <p>Allerdings ist dieser Ausbau auch schon der größte Teil von etwa 60 Kilometern neuer Gleise, die 2024 in Betrieb gehen werden. Zum Vergleich: der Straßenbau in Deutschland bringt es jedes Jahr auf 10.000 Kilometer Zubau.</p>
2	<p><u>Spiegelstrich 2 – „Schaffung einer hohen Qualität im Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie bei Ausbau und Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur“</u></p> <p>Ich weiß, dass hier viele EVU-Vertreter:innen anwesend sind und ich weiß auch, dass bei einer Abfrage hier ein eindeutiges Ergebnis deutlich würde. Woher ich das weiß? Mofair und wir haben vorab 20 Verkehrsunternehmen um eine Einschätzung gebeten und ein paar Ergebnisse möchte ich hier zeigen.</p> <p>Ich erspare Ihnen eine endlose Aufzählung von Qualitätsmängeln – von fehlenden Stellwerksbesetzungen über Signal- und Weichenstörungen, fehlgeplanten Baustellen bis hin zu fehlenden Fahrplanunterlagen und Abrechnungen, die nach unserem Eindruck in den ersten Monaten der DB InfraGO nicht weniger, sondern mehr geworden sind.</p>

	<p>Bitte verstehen Sie mich nicht falsch: Wir sehen viele äußerst engagierte Mitarbeiter:innen, deren Eigenmotivation auch durch die Dauerkritik auf eine schwere Probe gestellt wird. Fakt ist aber, dass der Anspruch, Gemeinwohl zu produzieren, bislang nicht eingelöst wird.</p> <p>Dabei klingt es fast wie Hohn, wenn der Bundesverkehrsminister erst vor wenigen Tagen im SPIEGEL zitiert wird, dass es „gerade richtig gut läuft bei der DB“.</p>
4	<p>Noch größeres Kopfschütteln – oder besser gesagt Enttäuschung – ernte ich, wenn ich mit unseren Mitgliedern über den Spiegelstrich 4 spreche:</p> <p><u>Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an Transparenz und Beteiligung der Nutzer und sonstiger Dritter in Bezug auf das Infrastrukturangebot sowie bei Planungen und Entscheidungen des Unternehmens in möglichst wirksamer Art und Weise</u></p> <p>Wachsendes Vertrauen und Partizipation auf Augenhöhe ist nicht ohne breite Transparenz denkbar. Immer wieder – zuletzt bei der Stellwerksunterbesetzung – glaubt die DB InfraGO AG offenbar, dass sie Probleme rechtzeitig und unbemerkt gelöst bekommt oder sie nicht als solche wahrgenommen werden, wenn sie nur darüber schweigt. Wo wir eine breitere Konsultation im Vorfeld von Programmen und Vorhaben wahrnehmen, wenn auch weiterhin mit überschaubarem Erfolg unserer Rückmeldungen, gilt für intern schon absehbare oder überraschende Probleme weiterhin weitgehend das Prinzip Verschweigen-Relativieren-Ankündigen.</p>
6	<p><u>Spiegelstrich 6 – „Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs“</u></p> <p>Lassen Sie mich positiv beginnen: Die letzte Woche zu Ende gegangene, insgesamt positiv verlaufene, Umleitung von Güterzügen über das besonders anspruchsvolle französische Netz während der dreiwöchigen Rastatt-Sperre der Rheintalbahn zeigte, dass die DB InfraGO auch Neues angeht.</p> <p>Gleichzeitig musste aber bei der Planung der Korridorsanierungen in Bayern erst der österreichische Schieneninfraukturbetreiber und der ÖBB-Konzern der DB klarmachen, dass die ersten Sanierungsplan-Varianten der DB nicht nur unwirtschaftlich sind, sondern die Verkehrsachsen nach Österreich stilllegen würden.</p> <p>In vielen Details des deutschen Infrastrukturmanagements sehen wir auch 2024 keinen beschleunigten Fortschritt – sei es beim Betriebssprachenthema, der Abstimmung von Baumaßnahmen oder der ETCS-Streckenzertifizierungen.</p>
7	<p><u>Auch im Zielblock 7 – „Förderung von Innovationen im Rahmen des Unternehmensgegenstandes“</u> sehen wir im Wesentlichen Business-as-usual. Eine Strategie, die die nächste ablöst und meist von den angekündigten Teilmaßnahmen einen großen Teil zeitverzögert und abgespeckt umsetzt und einen Teil aufgibt. Digitalisierung ist deutlich mehr als ETCS. Gerade weil die Schiene anders als die Straße auf einen hohen Datenfluss zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. deren Betreiber:innen angewiesen ist, fehlt hier das Umsetzungstempo.</p> <p>So ist das unionsrechtlich geforderte digitale Infrastrukturregister bei weitem nicht vollständig; die InfraGO-interne Projektorganisation scheint chaotisch. Und im Zweifel geht die InfraGO auch immer noch davon aus, dass viele Daten als „Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse“ zu qualifizieren seien und behindert so aktiv Innovationen. Um Fahrerassistenzsysteme kalibrieren zu können, müssen EVU und IT-</p>

	<p>Dienstleister zum Teil eigene Messfahrten unternehmen, weil die InfraGO die fraglichen Daten entweder gar nicht hat oder nicht rausrückt. Ähnlich unerfreulich der bisherige Umgang mit Echtzeitdaten gegenüber anderen EVU und Mobilitätsdienstleistern: Erst nachdem das Bundeskartellamt nach fast vierjährigem Verfahren ein Machtwort sprach, verstand die InfraGO, dass Verspätungsdaten nicht ihr allein gehören. Und auch dagegen wehrt sie sich vor Gericht noch immer.</p> <p>Bei der Digitalen Schiene herrscht weitgehend Stillstand. Die digitalen Stellwerke kommen nicht so schnell, wie geplant, der ETCS-Rollout stagniert. Dies wird eine Stiftungsprofessur in Dresden alleine nicht retten können. Immerhin hat man die Umsetzungsunfähigkeit der Digitalen Schiene Deutschland nun erkannt und plant große Teile wieder in die klassischen Strukturen zurückzuentegrieren. Es besteht also Hoffnung auf mehr Umsetzung statt nur PowerPoint-Folien. Doch auch hier fehlt noch eine Strategie, was man bis wann erreichen will, die nicht in regelmäßigen Abständen wieder überworfen wird.</p>
8	<p>Schließlich der besonders anspruchsvolle Zielblock 8 – „Förderung des Klimaschutzes durch Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs“. Die aktuelle Betriebssituation und die Perspektiven auf die Entwicklung der Kapazität dürften zusammen mit der Preisentwicklung schlicht und einfach dazu führen, dass die Schiene Marktanteile verliert und nicht gewinnt – auch wenn die Straße als Hauptwettbewerber natürlich ihre eigenen Kapazitätsprobleme hat.</p> <p>Und hier komme ich um ein Thema nicht drumherum, dass die Branche so stark belastet, dass ich mir nicht sicher bin, wie viel Eisenbahn in den nächsten Jahren noch bleibt, wenn jetzt nicht gehandelt wird: Trassenpreise. Die Verbände haben früh eine schwarze Null als Ziel der InfraGO gefordert. Der DB InfraGO-Vorstand beschließt bekanntermaßen Ziele, die dann in die Trassenpreisanträge einfließen. So auch das beabsichtigte Erlös- und ein zugehöriges Gewinnziel. Es ist mehr als irritierend, wenn Vertreter:innen der DB InfraGO gegenüber den Branche bestätigen, die Trassenpreise nicht stärker als etwa 2 Prozent pro Jahr steigern bzw. auch langfristig im Bereich der Inflationsrate mitlaufen zu wollen und dann im aktuellen Trassenpreisverfahren bei der Bundesnetzagentur trotzdem auf 5,9 Prozent Gewinn bezogen auf das gerade massiv steigende Eigenkapital beharrt wird. Auch wenn der Begriff „Gemeinwohl“ noch immer nicht offiziell definiert ist: In welcher Art können niedagewesene-Trassenpreisseigerungen mit diesem Ziel vereinbar sein?</p>

Ich möchte noch eine Sache ergänzen zu dieser Aufzählung:

Ohne zahlenbasierte Konkretisierung, zum Beispiel in dem jährlich zu erstellenden „Geschäftsplan“ oder dem vorgesehenen „Infraplan“ fehlt natürlich die Möglichkeit, allgemeine Zielsetzung und reale Ambition und Leistung miteinander zu vergleichen.

Nach 247 Tagen DB InfraGO AG stellen wir fest: Es hat sich spürbar nichts verändert – jedenfalls nicht zum Besseren.

Lassen Sie mich zum Abschluss dieser Analyse nochmal ein paar Gedanken zur politischen Steuerung verlieren:

Klar ist, dass der Bund den politischen und rechtlichen Rahmen vorgibt. Ebenso klar ist, dass die DB kontinuierlich dem Bund versucht zu vermitteln, wie sie an seiner Stelle diesen Rahmen definieren würde. Das ist ja auch Job der Politik-Abteilung der DB. Dabei dürfen wir nicht erwarten, dass die DB es darauf anlegt, es sich selbst besonders schwer zu machen.

Dennoch: Die aktuellen Zustände im Eisenbahnverkehr und die wachsende Unzufriedenheit der Kunden, die ich vertrete, hat den Ruf nach einem stärkeren Engagement des Bundes bei der DB InfraGO AG wachsen lassen. Welche konkrete Rolle die bereits erwähnte Steuerungseinheit im BMDV bisher hatte, ist für uns nicht nachvollziehbar. Dabei bestätigt sogar der Bundesverkehrsminister kürzlich per Interview, noch nie sei die DB so stark gesteuert worden wie heute.

Wieso verbinden wir trotzdem so viel Hoffnung mit einer effizienten Steuerung?

- Seit Jahrzehnten sind wir mit einem Auf und Ab in der Finanzierung nach Kassenslage konfrontiert,
- weiterhin fehlt die Eigentümerstrategie,
- das lapidare Copy & Paste von DB-Antworten auf kritische Bundestagsanfragen,
- das Vakuum des Bundes bei der Etablierung von ETCS,
- den Gewerkschaften und Betriebsräten wurde ein drei- bzw. fünfjähriges internes Veränderungsverbot versprochen,
- und das große Informationsgefälle zwischen DB und BMDV und Kunden.

Und ja: In der Zwischenzeit ist die „Generalsanierung“ gestartet, der Sanierungsaufwand wird weiter hochgefahren, die Betriebsqualität wird gefühlt täglich schlechter. Sicher: Nicht alles ist der Organisationsform anzulasten und auch der Bund muss hier benannt werden, denn es fehlt nach wie vor auch viel Geld.

Aber über eine „gute Organisation“ zu sprechen ist Bestandteil einer viel größeren, unter Schlagworten wie „Generalsanierung“ oder „Starke Schiene“ verloren gegangenen Diskussion, wie die Eisenbahn ihre Kund:innen im Personen- und Güterverkehr zufriedenstellt und wieder spürbar an Bedeutung gewinnt.

Und wir sind uns nach acht Monaten DB InfraGO AG sicher: Es wird gewiss nicht reichen, allein über die „Trennung von Netz und Betrieb“ zu sprechen. Aber die Problemlösung wird ohne die „Trennung von Netz und Betrieb“ nicht funktionieren.