

Begrüßung durch Matthias Stoffregen

Bahnpolitik und Fußball haben eine große Gemeinsamkeit: Es gibt in Deutschland gute 82 Millionen Experten, die wissen, wie es besser ginge.

Einige davon hatten sich zwischen der Bundestagswahl 2021 und der Regierungsbildung zusammengesetzt und eine „Gemeinwohlorientierung“ der Schieneninfrastruktur gefordert.

Gemeint war damit vor allem eine Abkehr von der Gewinnorientierung der Infrastruktur des Bundes, von der Selbstoptimierung von Profit Centern auf Kosten des Gesamtsystems Schiene.

Der Begriff kam gut an – und schaffte es tatsächlich in den Text des Koalitionsvertrags. Das freute uns sehr, verbanden wir doch damit die Hoffnung, dass eine echte Reform des Schienengebäudes möglich sein würde.

Wie wird aus der InFrago eine InfraGO

Diskussionen mit Vertretern der Ampelparteien bestärkten uns darin, dass wir erst einmal ein ähnliches Verständnis von „Gemeinwohlorientierung“ hatten. Zum Beispiel, dass Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur in der neuen, einheitlichen Infrastrukturgesellschaft bleiben würden und eben nicht an die DB-Holding und von dort – mal mehr, mal weniger – an den Eigentümer ausgeschüttet werden würden.

Nach der Lektüre des Koalitionsvertrags war die DB zunächst auffällig ruhig. Nach einem knappen halben Jahr jedoch eröffnete sie ein kommunikatives Trommelfeuer, mit zum Teil ganz anderen Aussagen als bis dato gewohnt:

- Wo Verspätungen bisher angeblich zu weniger als 10 % durch die Infrastruktur bestimmt waren, hieß es nun plötzlich: „Die Qualität des Bahnbetriebs wird zu 80 % durch die Qualität der Infrastruktur bestimmt.“

Wie wird aus der InFrago eine InfraGO

- Wo die DB bisher bei der Infrastruktur immer „auf einem guten Weg“ gewesen war, hieß es nun: „Sie ist zu alt, zu voll und zu kaputt.“
- Wo bisher – nach dem gemeinsam am Runden Tisch Baustellenmanagement festgeschriebenen Willen der Bahnbranche - bei Sanierungsarbeiten Vollsperrungen vermieden werden sollten, hieß es nun: Wir machen Generalsanierungen wie das Brezelnbacken: Immer fünf Monate Vollsperrung, und währenddessen machen wir alles. 40 Korridore, sieben Jahre, aber dann ist alles neu.

Diesen totalen Schwenk um 180 Grad verkündeten indes aus der DB-Historie bekannte Gesichter. Bahnchef Richard Lutz bekannte freimütig:

„Früher war ich Teil des Problems, jetzt möchte ich Teil der Lösung sein.“

Und: merken Sie was? Es ist wieder passiert:

Wie wird aus der InFrago eine InfraGO

Aus „Gemeinwohlorientierung“ wurde „Generalsanierung“. Beginnt beides mit „G“, ist aber dennoch nicht dasselbe.

Und das BMDV spielte mit. Minister Wissing machte unter diesen Vorzeichen die Bahn im Juni 2022 zur „Chefsache“ und kündigte an, deutlich mehr als bisher bei der DB „steuern“ zu wollen. Richard Lutz erklärte Anfang dieses Jahres, er kenne niemanden, der damit ein Problem habe. Er vergaß seinen ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden, der einen Tag nach der markigen Ministerankündigung das Weite suchte.

Zur selben Zeit wurde der Jahreswechsel 2023/24 zum Startpunkt der neuen, gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft erklärt. Bis dahin werde vermutlich nicht alles fertig sein, hieß es, aber fast.

- Nun, es gibt eine im Handelsregister eingetragene Firma namens DB InFrago AG“.

Wie wird aus der InFrago eine InfraGO

- Es gibt eine gegenüber der alten Netz AG angepasste Satzung mit weitergehenden Zielen der Gesellschaft.
- Zwei bisherige Beiräte wurden durch einen neuen ersetzt.
- Es gibt ein paar weitere Gremien, wie etwa einen Infrastrukturausschuss auf der DB-Konzernebene,
- und ein Infraplan soll neben die bisherigen Plandokumente treten.

Und sonst? Oberflächlich betrachtet war die Krise der Schiene selten größer:

- Die Pünktlichkeit war nie so schlecht.
- Die Digitalisierung geht seit Jahren nicht voran.
- Finanzierungsbedarf und -möglichkeiten lagen nie so weit auseinander.
- Die Einhaltung der Schuldenbremse droht dafür zu sorgen, dass in den kommenden Jahren die Trassenpreise durch die Decke gehen werden.

Wie wird aus der InFrago eine InfraGO

Oder sehen wir viel zu schwarz?

- Gelingt mit der Generalsanierung die Trendwende?
- Macht die bundeseigene Infrastrukturgesellschaft, gesteuert vom BMDV und durch den Infraplan, beraten vom Sektorbeirat, künftig endlich, was sie soll?
- Gelingt die Quadratur des Kreises und wird eine Finanzierungsarchitektur entwickelt, die Mittel stetig, planbar und in ausreichender Höhe zur Verfügung stellt, und die nicht bei Gegenwind wie ein Kartenhaus in sich zusammenfällt?
- Wird also aus der InFrago am Ende doch noch eine InfraGO?

Das wollen wir heute gemeinsam mit ihnen zu klären versuchen.

Ich wünsche Ihnen allen eine erkenntnisreiche Veranstaltung!