

Berlin, 03. September 2024

## **InfraGO: Bahnverbände halten die Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern für unverzichtbar**

**Zwischenbilanz: Bahn-Mini-Reform brachte keine nennenswerten Verbesserungen**

DIE GÜTERBAHNEN, mofair, VPI und der Fahrgastverband PRO BAHN haben acht Monate nach dem offiziellen Start der neuen, angeblich „gemeinwohlorientierten“ Schieneninfrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG auf einer gemeinsamen Veranstaltung in Berlin eine Zwischenbilanz gezogen.

Die Performance der InfraGO ist angesichts schlecht geplanter Baustellen, Unterfinanzierung und wachsender Frustration in den Reihen der nicht zu beneidenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter gesunken. In einem Forderungskatalog raten die vier Verbände zu einer großen Bahnreform, die unter anderem das natürliche Monopol der Infrastruktur aus dem auf Gewinne orientierten und gleichzeitig strauchelnden Gesamtkonzern der DB herauslöst.

Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN, bilanzierte in ihrer Gesamtanalyse für die einladenden Verbände: „DB und Verkehrsministerium hatten ihre Chance. Aber trotz vollmundiger Versprechen ist seit der Gründung der InfraGO nichts besser geworden, dafür vieles noch schlechter. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen arbeiten am Limit und die Kosten explodieren. Wir sind uns sicher: nur die Herauslösung der Schieneninfrastrukturen aus dem DB-Konzern löst nicht alle Probleme, aber die Trennung ist als Teil der Problemlösung unverzichtbar.“

Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair: „Die Ampelparteien waren im Koalitionsvertrag wie ein Tiger gestartet, haben sich dann aber vom kommunikativen Trommelfeuer des integrierten DB-Konzerns einschüchtern lassen. Am Ende sind sie als Bettvorleger gelandet. Aus ‚Gemeinwohlorientierung‘ wurde ‚Generalsanierung‘ – und nichts sonst. Als Branche sehen wir nur höhere Kosten für die Schieneninfrastruktur – ohne irgendwo nachweisbare bessere Qualität. Eine künftige Bundesregierung muss Monopol- und Wettbewerbsbereich endlich klar trennen. Nur so wird transparent, wo und wie genau die dringend benötigten zusätzlichen Mittel für die Infrastruktur am effizientesten eingesetzt werden müssen.“

Prof. Dr. Lukas Iffländer, stellvertretender Vorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN: „Mit der bisherigen InfraGO sind wir bestenfalls zu zehn Prozent am Ziel angekommen. Der Bund muss eine stärkere Verantwortung für unser aller Infrastruktur übernehmen, klare und verbindliche Ziele vorgeben sowie deutlich stärker deren Umsetzung direkt bei der InfraGO überwachen, statt einen Umweg über den DB-Konzern zu nehmen.“

Heiko Radke, Generalsekretär des Verbands der Güterwagenhalter VPI: „Der Bund muss endlich seine Aufgabe ausfüllen, die InfraGO so auszurichten, dass sie eine stabile Schieneninfrastruktur zu marktgerechten Konditionen zur Verfügung stellt. Die Wachstums- und Klimaziele erreichen wir nur, wenn die Basis stimmt, auf der der umweltverträglichste Verkehrsträger seine Stärken ausspielen kann. Eine funktionierende, am Gemeinwohl orientierte Infrastrukturgesellschaft für die Schiene ist dafür Voraussetzung. Wagenhalter investieren in langlebige Wirtschaftsgüter und müssen darauf vertrauen können, dass das System Schiene wettbewerbsfähig ist und bleibt.“

In einer vor der Veranstaltung durchgeführten Befragung im Personen- und Güterverkehr hat keines der Eisenbahnverkehrsunternehmen seit dem Start der InfraGO eine Verbesserung der Performance im Vergleich zur DB Netz zuvor erkennen können. Die Ergebnisse der Befragung finden Sie [hier](#).

Die Verbände haben auf ihrer Veranstaltung einen Forderungskatalog an den Bundestag im Gepäck, der die folgenden sechs Punkte enthält:

1. Die deutsche Schieneninfrastruktur von der Talsohle in die europäische Spitzengruppe der Schienennetze bringen
2. Versäumnisse aufarbeiten und Neuordnungsvorschläge durch Expert:innen einer Parlamentskommission bis 2025 ausarbeiten lassen
3. Verkehrsministerium und DB müssen dafür volle Transparenz schaffen
4. Alle Schieneninfrastrukturen aus dem Konzern herauslösen
5. Schieneninfrastruktur durch ein effizient gesteuertes Bundesunternehmen betreiben lassen
6. Eine grundrechtskonforme, stabile Finanzierung sowie wettbewerbsfähige Trassenpreise sicherstellen

Den ausführlichen Katalog der Forderungen finden Sie [hier](#).

In ihrer Analyse kommen die Verbände zum Ergebnis, dass in der Satzung der InfraGO zwar „gemeinwohlorientierte“ Ziele verankert wurden. Wie sie zum fortbestehenden Ziel der Gewinnerzielung stehen und wann sie ganz oder teilweise erreicht wurden, ist mangels konkreter Zielzahlen kaum nachprüfbar. Die den Eisenbahnverkehrsunternehmen besonders wichtige „Kundenorientierung“ des Infrastrukturmanagements taucht zwar mit einem dünnen Wort in den Gemeinwohlzielen auf, das der Branche besonders wichtige „Preis-Leistungs-Verhältnis“ allerdings nicht. Währenddessen beharrt die InfraGO auf einem Eigenkapitalzinssatz von 5,9 Prozent, während das eigene beteiligungsführende Ministerium einen deutlich niedrigeren Zinssatz einfordert, um die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entlasten. Wer steuert hier wen?

So hat die Aussage des Bundesverkehrsministers, die bundeseigene Infrastruktur als „Chefsache“ werde nun so straff gesteuert wie nie zuvor, für die Bahnverbände keine sichtbaren Spuren hinterlassen. Statt etwa den Aufsichtsrat der InfraGO mit Vertreter:innen des Marktes zu besetzen, wurden die bisher wenig effizienten Netz- und

Stationsbeiräte durch einen „Sektorbeirat“ ersetzt – der genauso wenige Kompetenzen hat wie seine Vorläufer. Von dem zu Beginn des Jahres als das neue Steuerungsinstrument gepriesenen „Infraplan“ hat die Branche seit März nichts Neues mehr gehört.

So ist das von Politik und DB gegebene Versprechen für mehr Qualität der Infrastruktur bisher ein Versprechen geblieben: Die Baustellenlast ist nicht nur gestiegen, die einzelnen Projekte sind immer schlechter geplant und koordiniert, werden kurzfristig verschoben oder dauern länger. Stellwerke sind oft kurzfristig nicht besetzt; Fahrten müssen ausfallen. Die steigende Zahl von Beschwerden und Verfahren bei der Bundesnetzagentur dokumentiert eindrücklich, dass die direkten Kunden der InfraGO, nämlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sich dies nicht mehr länger bieten lassen wollen und können. Sie wollen Fahrgäste und Güter zuverlässig von A nach B bringen, anstatt ihren Kunde:innen erklären zu müssen, warum es gerade wieder nicht geht.

Das gesamte Redemanuskript von Neele Wesseln als Analyse der vier Bahnverbände finden Sie [hier](#).

Ansprechpersonen für die Presse:

***Die GÜTERBAHNEN***

Daniela Morling  
Pressesprecherin  
+49 (0) 151 555 081 83  
[morling@netzwerk-bahnen.de](mailto:morling@netzwerk-bahnen.de)

***mofair***

Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer mofair  
+49 (0) 30 50 93 13 04 1  
+49 (0) 160 96 90 61 43  
[matthias.stoffregen@mofair.de](mailto:matthias.stoffregen@mofair.de)

***Fahrgastverband PRO BAHN***

Prof. Dr. Lukas Iffländer  
Stellvertretender Bundesvorsitzender  
+49 (0) 176 66 82 28 86  
[lukas.ifflaender@pro-bahn.de](mailto:lukas.ifflaender@pro-bahn.de)

***VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland***

Heiko Radke  
Generalsekretär  
+49 (0) 40 2265921-0  
[radke@vpihamburg.de](mailto:radke@vpihamburg.de)