

InfraGO weiter im Ungefähren

Nach wie vor will das Bundesverkehrsministerium (BMDV) nicht recht damit herausrücken, wie die gemeinwohlorientierte DB-Infrastruktursparte (Arbeitstitel „InfraGO“) aufgestellt wird und welche Neuerungen sie für die Netznutzer mit sich bringt.



Corinna Salander, Leiterin der Eisenbahnabteilung im BMDV und ehemalige Direktorin des DZSF.

Bei einer Veranstaltung der Parlamentsgruppe Schienenverkehr und des Deutschen Verkehrsforums (DVF) Mitte Juni in Berlin beteuerte Corinna Salander, seit Februar 2023 Leiterin der Eisenbahnabteilung im BMDV und ehemalige Direktorin des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF), dass das Ministerium trotz der vielen offenen Fragen am Starttermin 1. Januar 2024 festhalte. Etwas Zeitdruck sei hilfreich, deutete sie unmissverständlich an. Im ersten Schritt sollen DB Netz und DB Station & Service zusammengelegt und vom Gewinndruck befreit werden. Vorerst vom Tisch sind anscheinend Überlegungen, auch DB Energie der neuen Infrastruktursparte zuzuschlagen.

Es bleibt bei einer AG

Fest steht inzwischen, dass das Unternehmen erneut als Aktiengesellschaft aufgestellt wird. Schuldig blieb Salander allerdings eine Erklärung, warum für die Eisenbahninfrastruktur eine AG richtig sein soll, während sich die Politik bei der Autobahngesellschaft nach langer Diskussion bewusst für eine GmbH entschieden hat. Sie betonte, auch eine AG könne man steuern – das sei

das Hauptargument gegen eine AG. Daran arbeite die zuständige Projektgruppe im BMDV. „Es wird ein ‚Steuerungsrucksack‘ entwickelt werden, der verschiedene Elemente enthält – von der Steuerung über Finanzierung bis zur Steuerung über Gremien.“

Gedanken mache sich das Ministerium auch über Schlüsselkennzahlen (KPI), mit denen man steuern könne, ebenso über eine Steuerungseinheit. Ob damit eine neue Behörde analog zum schweizerischen Bundesamt für Verkehr (BAV) gemeint ist, ließ sie allerdings offen. Die BAV-Lösung wird zum Beispiel vom Wettbewerbsbahn-Verband „Die Güterbahnen“ favorisiert. „Wir werden uns zurückhalten, zu früh zu viel zu erzählen“, betonte sie. „Sonst wird es zerfleddert oder die Deutsche Bahn will etwas anderes.“

Unklar ist, wie viel Abstand zwischen DB-Konzernholding und InfraGO die Partner der Ampelkoalition zulassen. Die traditionell der Bahngewerkschaft EVG verbundene SPD trägt das aktuelle Modell leise murrend mit. Die Grünen haben sich bisher für eine eher weitgehende Trennung eingesetzt, allerdings haben sich Mitte Juli die „Grünen EVG:lerinnen“ zu Wort gemeldet und gegen jegliche Trennung von Netz und Zugbetrieb opponiert. Die FDP ist zwar traditionell für eine Trennung, allerdings machen sich in der Wettbewerbsbahn-Szene Sorgen breit, dass sich Bundesverkehrsminister Volker Wissing von der DB-Führung in Richtung maximalen Erhalt des integrierten Konzerns drängen lässt.

Was heißt „gemeinwohlorientiert“?

Noch vager blieb Salander bei der Frage, was „Gemeinwohlorientierung“ bedeutet. Wichtig sei, dass die Gesellschaft nicht gewinnorientiert sein soll. „Eine schwarze Null genügt.“ Das bedeute aber nicht, dass man Verluste machen dürfe. Wie das bei einer mehrheitlich aus Steuermitteln finanzierten Gesellschaft abgegrenzt werden kann, ließ Salander offen. „Die Güterbahnen“ hatten vorgeschlagen, dass die Schieneninfrastruktur-Gesellschaft gemeinwohlorientiert agiere, wenn sie „effizient die finanziellen Ressourcen, die sie von der öffentlichen Hand und den Eisenbahnunternehmen erhält, für Topqualität im Alltagsbetrieb, schnelle Modernisierung der Anlagen und maximale Erweiterung der Kapazität einsetzt.“

Matthias Roeser

Anzeige



„Wer die Schiene liebt, verzweifelt an der Bahn.“

Die Grünen-Haushaltspolitikerin Paula Piechotta in einer Eisenbahn-Debatte Ende Juni im Bundestag



Bargelink.com
EASY BARGE LOGISTICS

Shipping Technics Logistics Kalkar | 26.+27.09.2023 | Stand 125