

PRESSEINFORMATION

Berlin, 16.10.2025

Entflechtung der gemeinwohlorientierten DB InfraGO starten und Aufsichtsrat mit Fachkompetenz stärken

Branchenverbände fordern ein gesamthaftes Steuerungskonzept für die Schieneninfrastruktur und eine angemessene Beteiligung von Zugangsberechtigten im Aufsichtsrat der DB InfraGO.

DIE GÜTERBAHNEN, der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) sowie mofair fordern den Bund und den aktuellen Aufsichtsrat der DB InfraGO auf, die vom Bundesverkehrsministerium (BMV) in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ beschriebenen Schritte der Entflechtung konsequent weiterzugehen und die Weichen für eine Neuaufstellung der DB InfraGO mit der dazu notwendigen Fachkompetenz der Branche zu stellen.

Strukturelle Entflechtung der DB InfraGO

Die DB InfraGO ist heute strukturell, finanziell und personell in den DB-Konzern integriert. Das hemmt ihre Unabhängigkeit. Bundesverkehrsminister Schnieder verfolgt den nachvollziehbaren Ansatz, die Beziehungen zwischen der DB AG und der DB InfraGO zu „entflechten“ und hat mit der Ankündigung, das Konzernvorstandsressort Infrastruktur abzuschaffen, einen ersten wichtigen Schritt getan. So soll zukünftig eine stärkere organisatorische Eigenständigkeit der DB InfraGO vom restlichen Teil des DB-Konzerns sichergestellt sein.

„Wir erwarten, dass die DB InfraGO eine führende und kundenorientierte Rolle im Entflechtungsprozess übernimmt und gemeinsam mit dem BMV die Einbindung der gesamten Eisenbahnbranche sicherstellt“, sagt Thorsten Müller, Vize-Präsident des BSN. „Anstelle einer Selbst-Optimierung der DB InfraGO muss durch ein Steuerungskonzept und eine konsequente Einbindung der Zugangsberechtigten eine Schiene für zufriedene Kunden geschaffen werden.“

Bis Ende 2026 müssen alle relevanten Entflechtungsdiskussionen abgeschlossen sein, sodass ab 2027 die DB InfraGO eigenständiger am Markt agieren kann. Für die DB InfraGO gibt es fünf zentrale Herausforderungen:

1. Herstellen einer wirklichen und nachhaltigen Kundenperspektive
2. Sinnvolles Synchronisieren von „Bauen“ und „Fahren“ auch im tagtäglichen Betrieb
3. Zügige Digitalisierung des Streckennetzes
4. Erarbeitung eines neuen Preissystems für die Schiennutzung, das die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und den Wettbewerb auf dem Schienennetz fördert
5. Entflechtung von der DB und personelle Neuaufstellung des Aufsichtsrats der DB InfraGO

Neuaufstellung Aufsichtsrat

Henrik Würdemann, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN, ergänzt: „Die Diskussion um die Entflechtung von DB AG und DB InfraGO AG braucht den offenen Dialog aller Beteiligten. Die bisherige Praxis, dass nur der Bund und DB-Manager als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat entsendet werden, muss ein Ende haben. Aber die Diskussion um die Besetzung des Vorsitzes des Aufsichtsrats ist nur ein Teil der Lösung. Der gesamte Aufsichtsrat muss unter Beteiligung aller Zugangsberechtigten neu aufgestellt und im Anschluss daran der Vorstand neu besetzt werden. Dabei muss – als Pilot für eine generelle Regelung – konzerninterner Personalaustausch mit der DB InfraGO AG beendet werden.“

Im paritätisch besetzten Gremium sollte das BMV den Vorsitz stellen und damit der Forderung des Bundesrechnungshofes zur stärkeren Begleitung der Infrastrukturentwicklung entsprechen. Die zehn Mandate der Anteilseignerseite sollten nach einem neuen Schlüssel verteilt werden: Bundesfinanzministerium (BMF) und BMV sollten mit je einem Mandat vertreten sein. Die Zahl der Bundestagsabgeordneten sollte künftig bei zwei liegen. Die verbleibenden fünf Mandate sollen mit Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Personen- und Güterverkehrs und SPNV-Aufgabenträgern besetzt werden. Dies stellt sicher, dass die gewünschte Fachkompetenz im Gremium vertreten ist und drängende Themen zum Infrastrukturausbau, der Baustellenplanung und -kommunikation sowie der Digitalisierung und Elektrifizierung zielführend thematisiert werden.

Einbindung bei den anstehenden Prüfungen

Die drei Verbände fordern bei der Erarbeitung der vom BMV genannten Prüfschritte eine aktive Einbindung:

- Aufstellung des neuen Vorstands der DB InfraGO – Dazu gehört insbesondere eine grundlegende Kundensicht im tagtäglichen operativen Betrieb. Der Fahrplan als Arbeitsvorbereitung und der Betrieb als Durchführung gehören zusammen mit den Bahnhöfen und dem Betrieb der Güterverkehrsanlagen in eine Hand.
- Prüfung und finale Entscheidung über die Aufhebung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags (BEAV) der DB InfraGO AG in der ersten Jahreshälfte 2026 inkl. Prüfung der Verantwortlichkeiten von Konzernvorstand und Vorstand der DB InfraGO AG sowie des Governance-Konzepts
- Übertragung aller infrastrukturbezogenen Aktivitäten des Konzerns auf die DB InfraGO AG (bspw. Einkauf, politische Kommunikation, Recht und Governance)
- Prüfung der kundenorientierten Kommunikation mithilfe des DB Navigator und bahn.de; diskriminierungsfreier Ausbau des wichtigsten Vertriebskanäle für Fern- und Nahverkehr.

Martin Becker-Rethmann, Präsident mofair: „Bisher waren Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger nur in beratenden Gremien vertreten. Dabei darf es nicht bleiben, denn sie sind es, die die alltäglichen Schlechtleistungen des bundeseigenen Infrastrukturunternehmens den Endkunden – Fahrgästen und Verladern im Güterverkehr – erklären müssen. Als vollwertige Mitglieder des InfraGO-Aufsichtsrats könnten sie stattdessen den Finger in die Wunden legen und eine deutlich größere Kundenorientierung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erzwingen.“

Pressekontakte:

Marie Godemann, Tel +49 151 42 08 00 46, godemann@schienennahverkehr.de

Daniela Morling, Tel +49 151 555 081 83, Morling@netzwerk-bahnen.de

Dr. Matthias Stoffregen, Tel +49 160 96 90 61 43, matthias.stoffregen@mofair.de