



Infrastrukturfinanzierung

**ARBEITSGRUPPE** & DB-Konzernstruktur

**Koalitionsvertrag**

# „Gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ – das fordert die EVG

In ihrem Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung zum **Integrierten DB-Konzern** bekannt. Das ist gut. Allerdings will sie auch eine „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ schaffen. Das wirft aus Sicht der EVG viele Fragen auf.

Sehr schnell hat daher die EVG eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich gut ein Jahr lang mit den schienenpolitischen Themen des Koalitionsvertrages befasst hat. Sie hat u. a. eine Positionierung der EVG zur „gemeinwohlorientierten Infrastruktur“ erarbeitet. Der Bundesvorstand der EVG hat diese Ende April offiziell beschlossen.

Klar ist eines: Die Eisenbahninfrastruktur ist seit Jahrzehnten hoffnungslos unterfinanziert. Sie ist überlastet und teilweise veraltet. Wenn sie jetzt auf das **Gemeinwohl** ausgerichtet sein soll anstatt Gewinne abzuwerfen, dann ist das eine Chance und eine Herausforderung zugleich. Denn es muss vor allem geklärt werden, wie eine **dauerhafte Finanzierung** der Anlagen und ihrer Instandhaltung aussieht.

Und ebenso müssen die Arbeitsplätze und die Rechte der Beschäftigten in den heutigen Infrastrukturunternehmen gesichert werden!

## Für die EVG sind 5 Punkte wichtig:

### 1. Die Schieneninfrastrukturfinanzierung muss auskömmlich und effektiv gestaltet werden.

Heißt konkret:

- Langfristig **mehr Mittel** für das gesamte System Schiene: Nur so sind Änderungen an der DB-Konzernstruktur überhaupt denkbar. Wenn die Finanzierungskreisläufe geändert werden, darf das nicht dazu führen, dass Mittel im Bundeshaushalt für das System Schiene gekürzt werden.
- Der **Sanierungsstau** bei der Infrastruktur muss abgebaut werden. Ja, es gibt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Darüber hinaus muss es möglich sein, alle zur Verfügung stehenden Mittel überjährig und verlässlich zu planen.
- Die Förderstruktur muss vereinfacht werden – damit Infrastrukturmaßnahmen effizienter und schneller umgesetzt werden können.

### 2. Die Auflösung der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge lehnen wir entschieden ab. Denn sie sichern den integrierten Konzern

Der Integrierte Konzern darf nicht „durch die Hintertür“ aufgelöst werden. Das wäre aber der Fall, wenn z.B. die **Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge** gekappt würden. Denn genau sie stellen sicher, dass der DB-Konzern tatsächlich integriert handeln kann: operativ und finanziell.

Der integrierte Konzern hat zahlreiche Vorteile für das System Schiene insgesamt. Er sichert aber auch den **konzernweiten Arbeitsmarkt**. Dieser sichert Beschäftigung und ist gerade in Zeiten des Fachkräftemangels immens wichtig.

### 3. Die Struktur der DB-Infrastrukturgesellschaften muss erhalten bleiben

Der Betrieb und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur ist hochkomplex. Die Infrastruktur-gesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG haben die Kompetenz dafür über Jahrzehnte aufgebaut. Das dürfen wir nicht aufs Spiel setzen. Deshalb müssen die beiden Gesellschaften in ihrer heutigen Struktur in die neue Infrastruktursparte übertragen werden. Dabei muss die **Eigenständigkeit** der beiden **Geschäftsbereiche** sichergestellt werden.

### 4. Die DB-Dienstleister und das Konzernprivileg erhalten

Die DB-Dienstleister sind unverzichtbar für den Eisenbahnbetrieb und für den Erhalt der Infrastruktur. Nur sie haben das entsprechende Know-How. Daher müssen das **Konzernprivileg** sowie das **Kontrahierungsgebot** verbindlich erhalten bleiben. Alle bestehenden Dienstleistungsgesellschaften müssen Teil des integrierten Konzerns bleiben. Darüberhinaus müssen die **infrastrukturaffinen Dienstleistungen** in die neue Infrastruktursparte integriert werden. Diese Leistungen gehören nicht dem Marktgeschehen ausgesetzt.

### 5. Betriebliche und unternehmerische Mitbestimmung ausbauen

Die Gründung einer neuen Infrastruktursparte darf in keinem der beiden bisherigen Geschäftsbereiche zu einer Einschränkung der betrieblichen Mitbestimmung führen. Deshalb muss auch die aktuelle Struktur der bestehenden **Betriebsräte** von DB Netz und DB Station&Service in die neue Sparte übertragen werden.

Hinsichtlich der unternehmerischen Mitbestimmung ist für die neue Sparte ein **paritätischer Aufsichtsrat** zu gründen, der auch die Arbeitnehmer:innen aus dem kleineren Geschäftsbereich der Bahnhöfe angemessen repräsentiert.

Im Umstrukturierungsprozess selbst müssen die betrieblichen **Mitbestimmungsgremien** ordentlich beteiligt werden. Eine Reduzierung der betrieblichen Mitbestimmung wird die EVG nicht hinnehmen!