



Kurzprotokoll der 7. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 24. September 2025, 07:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

BT-Drucksache 21/1495

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mithberatend:

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter:

Abg. Wolfgang Wiehle [AfD]

Tagesordnungspunkt 2

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Tras-
senentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes**

BT-Drucksache 21/1499

Federführend:

Verkehrsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Tagesordnungspunkt 3 **Seite 5**

Bericht des Bundesministers für Verkehr
auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

**Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene
(Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn)**

Selbstbefassung 21(15)SB-16

Tagesordnungspunkt 4*) **Seite 4**

Bericht der Bundesregierung
auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Finanzierung der Projekte des Bedarfsplans
Schiene und Zeitplan für die anstehenden Parla-
mentsbefassungen**

Selbstbefassung 21(15)SB-18

Der mit *) gekennzeichnete TOP wurde vertagt bzw. abgesetzt.

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Oßner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schwartz, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der **Vorsitzende** eröffnet die siebte Sitzung des Verkehrsausschusses und gratuliert Abg. Ulrich von Zons nachträglich zum Geburtstag sowie Abg. Victoria Broßart zu ihrem heutigen Geburtstag. Er weist darauf hin, dass an der heutigen Sitzung mehrere Vertreterinnen und Vertreter des Bundesrechnungshofs als Zuhörende teilnehmen und heißt diese willkommen.

Er stellt fest, dass Abg. von Zons digital zugeschaltet ist, obwohl an sich Ausschussmitglieder nur an Sitzungen digital teilnehmen können, die nach § 60 Absatz 4 GO-BT einberufen wurden. Er erklärt, dass man Abg. von Zons die digitale Teilnahme heute nicht verwehren wird, bittet aber, die Vereinbarungen für die Zukunft zu beachten.

Er führt aus, dass heute die Beschlussfassung zu zwei Anhörungen ansteht, aber noch kein Grundlagenbeschluss, wie die Anhörungen stattfinden sollen, gefasst wurde. Er verweist auf die zum Thema Anhörungen als Auszug aus den bisherigen Vereinbarungen der Obleute zu den Grundsatzbeschlüssen verteilte Ausschussdrucksache 21(15)23. Er stellt fest, dass der Ausschuss die darin enthaltenen Vorschläge billigt.

Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 21/1495

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1495 am Montag, 6. Oktober 2025, ab 11 Uhr.

Er bittet die Fraktionen, so schnell wie möglich die einzuladenden Auskunftspersonen im Rahmen des vereinbarten Verteilungsschlüssels mitzuteilen.

In Bezug auf die kommunalen Spitzenverbände stellt er nach Rückfrage fest, dass keine Fraktion hier einen Anwendungsfall von § 69a der Geschäftsordnung sieht. Er schlägt vor, wie in ähnlichen Fällen einen von den drei kommunalen Spitzenverbänden gemeinsam zu benennenden Vertre-

ter zusätzlich, also ohne Anrechnung auf die Benennungsquoten der Fraktionen, einzuladen und stellt fest, dass dagegen keine Fraktion Einwände hat.

Tagesordnungspunkt 2

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Abmilderung des Trassenentgeltanstiegs bei den Eisenbahnen des Bundes

BT-Drucksache 21/1499

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1499 am Montag, 13. Oktober 2025, ab 12.30 Uhr.

In Bezug auf die kommunalen Spitzenverbände stellt er nach Rückfrage fest, dass keine Fraktion hier einen Anwendungsfall von § 69a der Geschäftsordnung sieht.

Tagesordnungspunkt 4

Bericht der Bundesregierung

auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung der Projekte des Bedarfsplans Schiene und Zeitplan für die anstehenden Parlamentsbefassungen

Selbstbefassung 21(15)SB-18

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Tagesordnungspunkt 4 wird mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke vertagt.



Tagesordnungspunkt 3

Bericht des Bundesministers für Verkehr

auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene (Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn)

Selbstbefassung 21(15)SB-16

Ausschussdrucksache 21(15)24 (Anlage)

Der Vorsitzende schlägt zum Ablauf bei TOP 3 vor, nach einem Eingangsstatement des Ministers von zehn bis 15 Minuten zwei Frage- und Antwortrunden mit der üblichen Redezeit von drei Minuten je Fraktion vorzusehen und stellt das Einverständnis des Ausschusses mit diesen Vorschlägen fest.

Er weist hinsichtlich des Zeitrahmens auf den Beginn des Plenums um 9 Uhr hin.

Er begrüßt Bundeminister Patrick Schnieder im Ausschuss und weist darauf hin, dass die Eckpunkte der von Bundesminister Schnieder vorgestellten Agenda als Ausschussdrucksache 21(15)24 verteilt wurden (Anlage).

BM **Patrick Schnieder** (BMV) dankt für die Gelegenheit, im Verkehrsausschuss die Vorstellungen über die Zukunft und die zukünftige Ausrichtung der Bahn und der Schiene vorstellen zu können. Er geht sodann auf den Zustand der Bahn ein. In der angesprochenen Agenda habe er seine Vorstellungen niedergelegt, was man verändern müsse und wie mit den Problemen bei der Bahn umzugehen sei. Dazu habe er eine Reihe von Maßnahmen vorgestellt. Die Agenda basiere auf einer Drei-Säulen-Strategie. Die erste Säule betreffe Reformen bei der Bahn. Säule zwei betreffe Maßnahmen des Bundes, also das, was die Politik angehe. Die dritte Säule bildeten Maßnahmen, die man gemeinsam mit dem gesamten Sektor ergreifen müsse.

Als ersten Schritt habe man fünf verbindliche Ziele für die Deutsche Bahn definiert. Das erste Ziel sei mehr Zuverlässigkeit. Die Zuverlässigkeit messe man an Pünktlichkeit, Kundenkommunikation und einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur. Man setze auf realistische Pünktlichkeitsziele und werde dafür sorgen, dass diese auch erreicht würden. Er habe die Zahl 70 Prozent für 2029 genannt, was er für ambitioniert, aber auch für realistisch halte. Wenn man betrachte, wo man heute stehe, bedeute es schon eine Herausforderung, das zu er-

reichen. Er halte nichts davon, überambitionierte Ziele vorzugeben, denn wenn man diese verfehle, sei die Enttäuschung bei den Kunden noch größer als zuvor. Mittelfristig wolle man 80 Prozent erreichen, ohne dass er dazu heute eine Jahreszahl hinterlegen könne. 2029 könne man das vielleicht konkretisieren. Es gebe eine Benchmark von 90 Prozent, was ein sehr ambitioniertes Ziel sei. Für die Zukunft müsse man sich aber ein solches ambitioniertes Ziel setzen. Kunden müssten zudem optimal informiert werden. Künftig solle auf allen Kanälen dieselbe Information abrufbar sein. Die Kunden sollten in dem Moment informiert werden, in dem die Deutsche Bahn oder die DB InfraGO von einer Änderung des Fahrplans erfahre. Zur Zuverlässigkeit gehöre auch eine widerstandsfähige, moderne und leistungsfähige Infrastruktur. Eine Sanierung aller 42 Hochleistungskorridore wolle man bis zum Jahr 2036 umsetzen, um wieder ein zuverlässigeres Netz zu erreichen. Auch die Bahnhöfe als Visitenkarte der Bahn müssten attraktiver gestaltet werden. In den kommenden fünf Jahren wolle man 500 Bahnhöfe und bis 2035 weitere 500 Bahnhöfe sanieren und barrierefrei machen, also insgesamt 1.000 Bahnhöfe. Ein weiteres Ziel sei dauerhafte Wirtschaftlichkeit. Alle drei Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB – Fernverkehr, Regio und Cargo – müssten sich bis spätestens 2028 finanziell selbst tragen und positive Ergebnisse erwirtschaften. Bei Regio sei das der Fall. Bei Cargo müsse das im Hinblick auf das Verfahren auf EU-Ebene noch schneller erfolgen und auch der Fernverkehr sei derzeit noch defizitär. Bei dem dritten Ziel gehe es um mehr Gemeinwohl. Bei der DB AG als einem Unternehmen des Bundes gebe es auch Gemeinwohlziele, die dort zu erreichen seien. Die stärkste Gemeinwohlorientierung gebe es bei der DB InfraGO. Bei dem vierten Ziel gehe es um eine schnellere Umsetzung von Bahnprojekten; diese dauerten einfach zu lange, was nicht nur Geld, sondern auch Vertrauen koste. In Zukunft müsse man die verfügbaren Mittel, auch über das Sondervermögen, möglichst schnell investieren. Das fünfte Ziel betreffe eine wirksame Steuerung, sowohl innerhalb der DB als auch durch den Bund.

Die Ziele werde man nur erreichen, wenn man sie mit entsprechenden Maßnahmen hinterlege. Er wolle hier auf die zehn Hauptmaßnahmen eingehen. Maßnahme 1 beinhalte, dass sich die DB AG künftig auf das Kerngeschäft mit klarem Fokus auf Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit kon-



zentrieren werde. Dazu gehöre auch der Verkauf von Beteiligungen. Es gebe nach wie vor etwa 280 Beteiligungen im In- und Ausland. Dazu erwarte man ein Konzept des Vorstands. Eine weitere Maßnahme sei, dass Doppelstrukturen konsequent abgebaut würden. Der Konzern müsse verschlankt werden, auch in den Verwaltungsstrukturen. Drittens wolle man drei Sofortprogramme aufsetzen, welche die genannten Ziele angehen sollten und die vor allem sehr schnell für ein besseres Reiserlebnis sorgen sollten. Das erste Sofortprogramm betreffe sichere und saubere Bahnhöfe, das zweite mehr Komfort in den Zügen des Fernverkehrs und das dritte Sofortprogramm eine bessere Kundenkommunikation. Mit der vierten Maßnahme treibe man die Entflechtung der DB InfraGO voran und stärke sie, damit auch wirklich alle Mittel zielgerichtet in eine bessere Infrastruktur flössen. Gleichzeitig sichere man aber auch die Vorteile im integrierten Konzern. Es gebe also keine komplette Entflechtung, sondern man habe im Koalitionsvertrag vereinbart, im integrierten Konzern zu verbleiben. Damit erhalte man etwa den konzerninternen Arbeitsmarkt. Die Bahnkunden werde freuen, dass der beliebte DB Navigator künftig als zentrale Plattform des gesamten Systems auf die DB InfraGO übertragen werde. Kunden könnten also in Zukunft im Navigator auch die Angebote der Wettbewerber abrufen, was die gesamte Reiseplanung erleichtere. Zudem sei die Botschaft, dass die Infrastruktur des Bundes allen Eisenbahnunternehmen gleichberechtigt offenstehe, was auch den Wettbewerb stärke. Im Rahmen der fünften Maßnahme wolle man die Vorstände verschlanken. Vorstände des Konzerns und der InfraGO würden auf sechs Ressorts verkleinert, von derzeit acht. Der Vorstand für Infrastruktur des Konzerns werde abgeschafft. Die Aufgaben des Technikvorstands würden auf andere Bereiche übertragen. Die Aufgaben des Konzernbeauftragten für Gemeinwohlorientierung würden auf den Vorstandsvorsitzenden der InfraGO übertragen. Im Rahmen der sechsten Maßnahme stelle man die Aufsichtsräte neu auf. Der Bund werde im Konzern und bei der DB InfraGO auch durch externe Besetzungen dafür sorgen, dass die Kompetenz steige. Die siebte Maßnahme beinhalte, dass man eine wirksame Steuerung der DB AG durch den Bund aufbaue, was vor allem durch die neue Infrastrukturfinanzierung gelingen werde. Zudem wolle man durch wirksame Boni steuern. Die Boni sollten sehr viel stärker als heute am Ziel der Pünktlichkeit aus-

gerichtet werden und es solle eine stärkere Kontrolle durch die Aufsichtsräte geben. Im Rahmen der achten Maßnahme wolle man die gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen verbessern. Das betreffe vor allem die Trassenpreise. Im kommenden Jahr werde man das System prüfen und mit Wirkung zum 1. Januar 2027 neu aufsetzen. Es gehe aber auch um Planungsbeschleunigung. Bei der Maßnahme 9 wolle man der Digitalisierung einen Schub geben. Bis zum Jahr 2029 habe man in dem Sondervermögen zehn Milliarden Euro für die Digitalisierung zur Verfügung. Unter anderem gehe es um das Projekt „5G am Gleis“, welches man auf der Strecke Hamburg-Berlin pilotiere, um es bei Erfolg auf andere Strecken auszuweiten. Bei der zehnten Maßnahme wolle man den gesamten Bahnsektor aktivieren, einschließlich der Länder, des EisenbahnBundesamts und der Bundesnetzagentur. Man wolle eine zeitlich befristete Taskforce „Zuverlässige Bahn“ ins Leben rufen, um dort Hebel für schnelle Verbesserungen festzulegen und umzusetzen.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) dankt dem Minister für die Vorstellung seiner Agenda. Es handle sich um ein gutes Papier, auf dessen Basis man die Schiene für die Zukunft weiterentwickeln könne. Auch in Verbindung mit der neuen Vorstandsvorsitzenden könne das einen Aufbruch zur Folge haben. Jetzt komme es auf die Umsetzung an. Der Minister habe in seiner Agenda eine Bestandsanalyse erwähnt. Für die Probleme bei der DB, vor allem in Bezug auf die Pünktlichkeit, seien zum einen Infrastrukturmängel ursächlich, aber auch weitere Faktoren, beispielsweise Personalmangel bei Stellwerken. Auch unzureichende oder verspätete Informationen über Baustellen führten zu vielen Zugausfällen und Belastungen. Er fragt, wie es dort zu Verbesserungen kommen solle. Die Zwangsgelder der Bundesnetzagentur reichten in dem Bereich offenbar nicht aus. Ein wichtiger Bereich sei auch der Schienengüterverkehr. Er erkundigt sich nach den diesbezüglichen Planungen.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD) dankt dem Minister, dass er sich Zeit für Antworten auf Fragen nehme. Die Aufgabe, vor der der Minister stehe, sei alles andere als einfach. Die Steuerungsmöglichkeiten seien wahrscheinlich begrenzt, weil die DB eben eine Aktiengesellschaft sei, was den Durchgriff für den Bund erheblich erschwere. Ob die Bahnstrategie dann tatsächlich ihren Namen verdiene, müsse



unter Beweis gestellt werden. Der Wechsel in den Vorständen sei ein Signal für einen Start mit klaren Veränderungen. Dass die Infrastruktur schlecht sei, sei allgemein bekannt, reiche aber an vielen Stellen auch nicht als Erklärung für vorhandene Defizite. Er verstehe die Ansätze des Ministers so, dass dieser das auch so sehe und dass man sich nicht nur auf die Infrastruktur fokussieren dürfe. Von seinen Fragen könne die eine oder andere gegebenenfalls nur schriftlich beantwortet werden.

Er wolle wissen, ob die geplante Finanzierung bei der Schieneninfrastruktur für die Maßnahmen ausreiche, die das BMV jetzt vorgeschlagen habe. Weiter fragt er, ob es nach Kenntnis des Ministers zu Ausdünnungen im Fahrplan kommen werde, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen. Fachleute äußerten bisweilen, das müsse sein. Weiter erkundigt er sich, wie die Sicherheit in Bahnhöfen und Zügen sowie Sauberkeit und Komfort in den Zügen konkret verbessert werden sollten. Zudem bittet er um eine Einschätzung zur Entwicklung der Trassenpreise, vor allem für das Jahr 2026. Wissen wolle er auch, wie der Minister sicherstellen wolle, dass zusätzliche Gelder für den Konzern effizient eingesetzt würden und nicht „versickerten“. Eine Aktiengesellschaft sei strategisch schwer zu steuern. Er fragt, wie BM Schnieder dieses Thema angehen wolle und wie die Bundesregierung die Frage bewerte, ob man die DB InfraGO AG in eine GmbH umwandeln solle.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD) dankt BM Schnieder für die Darstellung der Eckpunkte. Ihre Fraktion begrüße diese Strategie; sie sei dringend notwendig, um die Schiene wieder leistungsfähiger und das Bahnfahren attraktiver zu machen. Sie gratuliert der neuen Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu ihrer neuen Aufgabe. Sie betont, man halte deren Berufung zur Vorstandsvorsitzenden der DB AG für eine gute Wahl und freue sich auf die Zusammenarbeit. Sie führt aus, es seien nun eine Reihe von guten Maßnahmen angelegt. Hervorheben wolle sie Sofortprogramme für Bahnhöfe sowie Maßnahmen für Verbesserungen bei Komfort, Funktionsfähigkeit und Kundenkommunikation.

Sie stellt fest, aktuell gebe es sehr schlechte Pünktlichkeitswerte. Das sei auch in der öffentlichen Kommentierung der Eckpunkte das am kritischsten betrachtete Thema. Sie teile die Einschätzung des Ministers, dass es nicht sinnvoll sei, permanent

Ziele zu nennen, von denen man wisse, dass sie nicht zu erreichen seien. Die Menschen verglichen aber die aktuellen Pünktlichkeitsziele nicht mit dem Status quo, sondern mit früher genannten Pünktlichkeitszielen und fragten sich, warum es jetzt eine Korrektur nach unten gebe. Sie bittet um Ausführungen, wie der Minister zu dem Schluss gekommen sei, dass die hier bislang vom Konzern selbst genannten Ziele nicht erreichbar seien. Sie betont, man finde es wichtig, dass man ein hohes Ambitionsniveau habe und dass man sich möglicherweise Zwischenziele auf dem Weg bis 2029 geben solle, um auch die neue Konzernspitze daran messen zu können.

Beim DB Navigator finde man es richtig, für mehr Wettbewerb zu sorgen. Sie fragt nach finanziellen Auswirkungen der diesbezüglich vorgenommenen Veränderungen auf die DB InfraGO. Zudem wolle sie wissen, ob auch die Möglichkeiten verbessert würden, internationale Verbindungen über den Navigator zu buchen.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) stellt fest, das Papier des Ministers sei nicht wirklich ambitioniert, gerade in Bezug auf die Pünktlichkeitsziele. Natürlich müssten diese realistisch und erreichbar sein, aber dass ein Minister der Deutschen Bahn kommuniziere, dass sie nicht so gut sein müsse, wie sie es sich selbst vorgenommen habe, sei schon sehr ungewöhnlich. Das vorgelegte Papier sei in weiten Teilen wenig konkret und es enthalte ungewöhnlich viele Prüfaufträge. Er frage sich, warum man hier nicht an das anknüpfe, was die letzte Koalition bereits ausgearbeitet habe, etwa zu den Trassenpreissystemen. Auf einer solchen Grundlage hätte BM Schnieder deutlich konkreter werden können, etwa zum Thema „Pünktlichkeitsziele“. Die Ziele müssten zwar erreichbar sein, aber es gebe in diesem Bereich auch Maßnahmen, die schnell umsetzbar seien, wie etwa ein besseres Baustellenmanagement. Er erkundigt sich nach konkreten Maßnahmen des Ministers zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei der Bahn.

Bei dem Sofortprogramm gehe es um wichtige Handlungsfelder, aber es klinge so, als könne man politisch entscheiden, dass die Züge sauberer würden. Er fragt nach der konkreten Umsetzung und nach dem, was die DB unternehmen solle, um Verbesserungen zu erreichen. Dieser fehlten zum Teil die erforderlichen Einrichtungen und das erforder-



liche Personal. Er frage, was man unternehmen könne, um hier sofort Verbesserungen zu erreichen. Weiter erkundigt er sich, ob sich BM Schnieder dafür einsetze, dass der Einzelwagenverkehr erhalten bleibe.

Der Minister wolle die Zahl der Beteiligungen reduzieren; die Deutsche Bahn solle sich auf das Kerngeschäft konzentrieren. Das sei in Ordnung, aber während der Amtszeit der letzten Koalition seien hunderte von Konzerntöchtern abgestoßen worden oder in der DB InfraGO aufgegangen. Vor diesem Hintergrund bitte er den Minister, nur drei Unternehmenstöchter der DB zu nennen, die er abgeben wolle.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) dankt für die Vorstellung der Strategie. In der Agenda sei aber keine politische Linie zu erkennen, welche die Zufriedenheit mit der Bahn für die Fahrgäste und die Beschäftigten langfristig und nachhaltig verbessere. Widersprüche seien sowohl in dem Papier als auch in den Aussagen des Ministers festzustellen. Er frage, wie der Minister eigentlich zu einem Wert von 70 Prozent Pünktlichkeit gekommen sei. In der Strategie unerwähnt bleibe die Frage der Bezahlbarkeit der Bahn, die soziale Frage, die für viele Kundinnen und Kunden ein zentrales Thema sei. Ein Beispiel betreffe die Entwicklung der Trassenpreise und den dadurch bedingten Anstieg von Ticketpreisen. Er kritisiert, dass in der Strategie kein Wort zu möglichen Sozialtickets für Schülerinnen und Schüler, Rentnerinnen und Rentner oder andere Gruppen enthalten sei. Er fragt, ob dazu in der nächsten Zeit etwas zu erwarten sei.

Der Minister habe eben geäußert, dass zuerst die Inhalte kämen und dann die Personalentscheidungen. Im Sommer habe er aber genau andersherum agiert und habe die Entlassung von Herrn Dr. Lutz betrieben, bevor es die Inhalte gegeben habe. Er frage sich, welche Vorfälle den Minister zu diesem Schritt veranlasst hätten. Der Minister bekunde, keine „Luftschlösser“ zu wollen, setze aber das Ziel, dass die Bahnunternehmen sich bis 2028 selbst finanziell und wirtschaftlich tragen sollten. Es sei das größte „Luftschloss“ in der deutschen Politik, wenn man meine, dass die Bahn oder der Bahnverkehr gewinnorientiert arbeiten könnten. Er fragt nach konkreten Plänen der Bundesregierung, die Trassenpreise so zu reformieren, dass die Bahn die Ziele auch umsetzen könne, ohne dass weitere

Defizite entstünden.

BM **Patrick Schnieder** gibt Abg. Donth recht, dass die Pünktlichkeit mit dem Zustand der Infrastruktur und der mangelnden Zuverlässigkeit des Netzes zu tun habe. Das zu ändern sei Aufgabe der Politik und da habe man auch einiges vor. Die Pünktlichkeit hänge aber auch von betrieblichen Abläufen ab. Dafür seien die Vorstände zuständig. Der Bund gebe vor, wo man hinwolle, und im besten Fall werde das in einem engen, vertrauensvollen Austausch mit dem Vorstand und durch eine Steuerung über den Aufsichtsrat umgesetzt. Die Verantwortung für die Zielerreichung liege aber beim operativen Geschäft. Und auch da müsse man investieren. Das Stichwort „Stellwerk“ sei genannt worden. Wenn man moderne, funktionierende Stellwerke habe, mit weniger Personaleinsatz, sei das auch eine Maßnahme, die zu mehr Pünktlichkeit führe. Bezüglich der Infrastruktur werde man viel Geld in die Hand nehmen, um sie Schritt für Schritt zu verbessern.

Zu Güterverkehr und Cargo wolle er zwei Stichpunkte nennen. Zum einen habe die Frage der Trassenpreise deutliche Auswirkungen. Deshalb müsse man sich diesem Thema auch schnell zuwenden, um ein funktionierendes Trassenpreissystem zu bekommen. Im Koalitionsvertrag habe man zudem vereinbart, bei Cargo über Hub-Systeme und Logistik zu sprechen und zu schauen, wie man diese weiterentwickeln könne.

An Abg. Wiehle gewandt führt er aus, die Haushaltsmittel seien ausreichend. In dieser Legislaturperiode stünden 106 Milliarden Euro zur Verfügung, mit denen man die Infrastruktur verbessern wolle. Das sei ein gewaltiger Betrag. Damit werde man vor allem die Hochleistungskorridorsanierung vorantreiben. Aus heutiger Sicht seien die Mittel für Erhalt und die Modernisierung der Schiene ausreichend.

Zur Frage einer Ausdünnung im Fahrplan habe die DB selbst geäußert, dass das für sie im Moment kein Thema sei. Bei bestimmten Überlastungssituationen könne eine EVU das auch nicht allein hinbekommen. Wenn man dort einen Zug herausnehme, sei ein Güterzug oder ein Wettbewerber drin. Daher könne man in solchen Fällen nur im Sektor entscheiden. Aber es ergebe auch keinen Sinn, Züge, für die Bedarf bestehe, einfach herauszunehmen. Das Problem sei also komplexer, als man es mit



einem Schlagwort wie „Ausdünnung im Fahrplan“ hier klarmachen wolle.

Zum Thema „Sicherheit in Bahnhof und Zügen“ führt er aus, es gehe auch um das gesamte Umfeld, das man hell und freundlich gestalten könne. Auch mit Videoüberwachung könne man einiges erreichen. Das seien Ziele, die man insbesondere an den Bahnhöfen umsetzen wolle. In den Zügen sei auch die DB Sicherheit – ebenso wie die Bundespolizei – im Einsatz.

Die Entwicklung der Trassenpreise könne er nicht vorhersehen. Man habe erste Maßnahmen ergriffen, um den Trassenpreisanstieg in diesem Jahr zu dämpfen. Zudem habe man entschieden, dass es keine Eigenkapitalerhöhungen mehr gebe, sondern man wieder zu dem Zuschusssystem übergehe. Es führe aber kein Weg daran vorbei, das Trassenpreissystem neu aufzusetzen. Darüber werde man sich sehr intensiv unterhalten müssen. Zum 1. Januar 2027 wolle man ein neues Trassenpreissystem aufsetzen. Die Sicherung der Sauberkeit und des Komforts in den Zügen müsse letztlich die operative Ebene regeln, aber man gebe doch die Ziele vor. Er finde es nicht akzeptabel, dass man in ein Bordbistro gehe, aber dort nichts zu essen und zu trinken bekomme. Er halte es auch nicht für akzeptabel, dass Toiletten nicht funktionierten. Natürlich seien die Probleme komplex. Das habe mit Umläufen zu tun und mit der Zeit, in eine Wartung zu kommen. So wie jetzt könne man es jedenfalls nicht belassen. Derartige Reiseerlebnisse schreckten Kunden ab und deshalb müsse es besser werden. Man werde zusammen mit der Bahn Vorstellungen entwickeln müssen, wie man dort nach vorne komme.

Was Gelder für die DB betreffe, sei es nicht seine Befürchtung, dass diese versickern könnten, sondern man wolle erreichen, dass diese so effizient wie möglich verwendet würden. Die Entflechtung diene auch der Stärkung der Umsetzung dieses Ziels. Man verfüge auch über Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten über den Aufsichtsrat, um die Erreichung dieses Ziels sicherzustellen. Die Steuerung in der Aktiengesellschaft erfolge im Wesentlichen über die Vorgabe der Ziele und über die Kontrolle im Aufsichtsrat.

Was die Frage einer Umwandlung des Konzerns in eine GmbH betreffe, sehe er im Moment nicht, wie man das sinnvoll umsetzen könne. Der Konzern

weise ganz andere Strukturen und Größenordnungen auf als andere GmbHs des Bundes, etwa die Autobahn GmbH.

An Abg. Cademartori gewandt führt er zur Ambitioniertheit der Pünktlichkeitsziele aus, die DB habe sich in der Vergangenheit Pünktlichkeitsziele gesetzt, die allesamt verfehlt worden seien. Das Ergebnis sei, dass man heute knappe 60 Prozent Pünktlichkeit aufweise. Das sei inakzeptabel, aber es zeige auch den Stand der Dinge. Mit bestimmten betrieblichen Maßnahmen könne man hier Verbesserungen erreichen. Man müsse aber auch viel bei der Infrastruktur verbessern, was nicht kurzfristig möglich sei. Er fände es fatal, ein Ziel anzugeben, obwohl er der festen Überzeugung sei, dass man dieses Ziel nicht erreichen werde. Es sei hier mehr Ehrlichkeit in der Debatte erforderlich. Ihm sei es lieber, ein ehrliches und erreichbares Ziel zu formulieren, als hier mit Illusionen zu arbeiten. Falls man Ziele doch früher erreiche oder übertreffe, sei das umso besser.

Zu finanziellen Auswirkungen in Bezug auf den DB Navigator führt er aus, dieser müsse sich selbst tragen. Welche Verbindungen im Einzelnen angezeigt würden, müsse man dann schauen. Aber es solle eigentlich möglich sein, auch ausländische Verbindungen mit aufzunehmen. Zu Details könne er nichts sagen.

Beim Baustellenmanagement gebe es Spielraum. Es könne schnell besser werden als das, was man derzeit erlebe, wenn man Baustellen im Fahrplan noch besser einarbeite. Das seien Faktoren auf der betrieblichen Ebene, die man in Angriff nehmen müsse.

Zum Thema „Sauberkeit“ erwarte er vom Bahnvorstand konkrete Schritte und ein Konzept. Man wolle, dass mehr Sauberkeit in den Zügen herrsche. Er halte das für essenziell, denn der Kunde stehe im Mittelpunkt.

Zum Thema „Neu- und Ausbau“ erklärt er, man habe sich bei der Bahn, wie auch bei anderen Verkehrsträgern das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ vorgenommen. Bei der Bahn gebe es einen großen Nachholbedarf. Deshalb würden in dieser Legislaturperiode 106 Milliarden Euro für den Erhalt vorgesehen. Was an Neu- und Ausbau nötig und möglich sei, werde man im Einzelnen prüfen. Es werde auch Neubaumaßnahmen geben, aber der Schwer-



punkt liege auf der Erhaltung.

In Bezug auf den Einzelwagenverkehr stellt er fest, es sei bekannt, dass sich dieser in einer Krise befinde. Bezüglich DB Cargo habe er bereits Hub-Systeme angesprochen. Heute sei es für ihn aber noch nicht möglich, Einzelheiten zu nennen.

Bei den Beteiligungen sei viel geschehen. Die großen Beteiligungen seien veräußert worden, aber es blieben nach wie vor 280 Beteiligungen im In- und Ausland. Von der neuen Bahnchefin erwarte er ein Konzept, von welchen Beteiligungen man sich noch trennen könne.

An Abg. Pantisano gewandt verweist er zum Thema „Pünktlichkeit“ auf seine bisherigen Ausführungen. Zum Thema „Bezahlbarkeit“ der Bahn und Sozialtickets geht er auf eine kürzlich geführte Diskussion zur Familienfreundlichkeit bei der Bahn ein. Dazu habe er eine Meinung, aber zu entscheiden sei die Ausgestaltung von Ticketpreisen im operativen Geschäft, nicht vom BMV.

Hinsichtlich des Themas „Personal“ erläutert er, man habe zunächst die Agenda entworfen und sich über die Eckpunkte verständigt und habe sich dann Personalfragen zugewandt, auch wenn die Agenda noch nicht veröffentlicht gewesen sei. Bei der Bahn könne es nicht so weitergehen wie bisher. Über die diesbezüglichen strukturellen Punkte spreche man heute. Erforderlich sei aber auch ein personeller Neuanfang, was er auch öffentlich geäußert habe. Ihm sei vorgeworfen worden, dass Herr Dr. Lutz gehen müsse, ohne dass ein Nachfolger feststehe. Die Suche nach einem Nachfolger bleibe aber nicht verborgen. Gegenüber Herrn Dr. Lutz halte er es für unfair, wenn dieser davon dann aus den Medien erfahren hätte. Das sei nicht seine Art und deshalb habe er ihn informiert. Dann habe man den Prozess der Personalsuche durchgeführt, dessen Ergebnis im Aufsichtsrat vollzogen worden sei.

Das Thema „Wirtschaftlichkeit bis 2028“ betreffe vor allem den Fernverkehr; Cargo habe ein eigenes Ziel. Er frage, warum das nicht möglich sein solle. Frau Palla habe DB Regio auch profitabel gemacht. Möglich sei das also. Es gehe nicht darum, die Rendite nach oben zu treiben, aber eine Aktiengesellschaft könne auf Dauer nicht überleben, wenn sie ständig defizitär sei. Trassenpreise spielten natürlich eine Rolle und deshalb nehme man eine Reform des Trassenpreissystems in Angriff. Das könne

aber nicht heißen, dass man dauerhaft „rote Zahlen“ schreibe.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) bekundet, es sei richtig, sich realistische Ziele zu setzen. Dass der Minister ein Pünktlichkeitsziel vorsehe, welches geringer sei als die Ziele der DB, sei nicht unambitioniert, sondern realistisch. Die DB habe mit ihrem Ziel von 75 bis 85 Prozent nur 60 Prozent erreicht.

Er erkundigt sich, was der Minister mit der neuen Vorstandsvorsitzenden schon vorbesprochen habe, zu Einsparzielen sowie zu Bestrebungen in Bezug auf Struktur und Personal innerhalb des Konzerns. Der Minister habe angesprochen, dass vier Vorstände in zwei Unternehmen wegfallen sollten. Er habe aber auch erwähnt, dass es innerhalb des DB-Konzerns und seiner vielen Töchter auch andere bürokratische und teure Ebenen gebe. Er frage, ob es da Einsparziele gebe, wie beim Bund mit den zwei Prozent Einsparvorgaben pro Jahr, und ob es Ziele gebe, in diesem Bereich zu verschlanken.

Der Zeitplan bei den Hochleistungskorridoren sei jetzt gestreckt und realistisch aufgestellt worden. Er erkundigt sich, ob der Minister Definitionen oder Standards erarbeiten wolle, was bei einer solchen Korridorsanierung typischerweise zu erfolgen habe. Bei der ersten Korridorsanierung habe es zunächst eine lange Liste von umzusetzenden Maßnahmen gegeben, welche dann aber erheblich geschrumpft sei. Er wolle wissen, ob es da mittlerweile Standards gebe oder ob man bei jeder Sanierung damit rechnen müsse, dass der Umfang der geplanten Maßnahmen wieder schrumpfe. Weiter wolle er wissen, welchen Stellenwert der Minister im Zusammenhang mit den Sanierungen der Digitalisierung beimesse.

Abg. **Lars Haise** (AfD) wünscht BM Schnieder mit seiner Personalentscheidung für Frau Palla viel Erfolg. In den letzten Tagen habe er viele Gespräche mit ehemaligen Kollegen bei der DB geführt und die Resonanz sei durchweg positiv gewesen. Hervorzuheben sei, dass Frau Palla auch Praxiserfahrungen mit in den Bahnvorstand bringe.

Für seine Fraktion seien neben den Qualitätskennzahlen, die sich deutlich verbessern sollten, strukturelle Fragen wichtig. Er bekundet, wenn die Politik für mehr Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr gesorgt hätte, wäre der Ärger über die Leistungsdefizite eines Anbieters nur halb so



groß, da es dann mindestens noch einen Anbieter gäbe. Es gebe auch Beispiele bei europäischen Nachbarn, wo das durchaus funktioniere. Die Erfahrungen dort zeigten, dass ehemalige Staatsbahnen, die sich im Wettbewerb behaupten müssten, Qualität und Effizienz steigerten.

In seiner Pressekonferenz habe der Minister geäußert, dass der DB Navigator zukünftig von der DB InfraGO als Mitteilungs-App für Zugverspätungen in Echtzeit betrieben werden solle. Fast zeitgleich habe die DB Fernverkehr AG mitgeteilt, dass der DB Navigator zur Ticketplattform für europäische Bahnangebote werden solle. Er fragt, ob dies bedeute, dass die Infrastruktursparte zukünftig den Vertrieb für die Transportsparten übernehmen und finanzieren solle und, wenn ja, ob das europarechtskonform sei. Die entsprechenden EU-Richtlinien untersagten eine Quersubventionierung.

Für viele überraschend sei die Nominierung von Prof. Rompf zum neuen Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG. Er fragt, was den Minister überzeuge, dass ein Vorstand, der für Instandhaltungsdefizite Mitverantwortung trage, die bei der DB InfraGO über Jahre aufgelaufen seien, in der Lage sein werde, diese Defizite nun abzubauen.

Abg. **Martin Kröber** (SPD) geht auf das Thema „Pünktlichkeitsziele“ ein und fordert, man müsse sich hier ehrlich machen. Die Infrastruktur sei in einem miserablen Zustand und die geplanten Baumaßnahmen würden einige Zeit in Anspruch nehmen, bevor man in Sachen Pünktlichkeit Ziele erreichen könne. Gerade Abg. Gastel habe genug Erfahrung, um zu wissen, dass die Baustellen erst einmal abgearbeitet werden müssten, um ernsthaft die Erreichung von Zielen angehen zu können. Der Minister habe aber eine Taskforce angesprochen, die insbesondere kurzfristig für Verbesserungen sorgen solle. Er fragt, ob geplant sei, dort an die erarbeiteten Maßnahmen der Beschleunigungskommission Schiene aus der letzten Legislaturperiode anzuknüpfen oder ob die Taskforce neue Überlegungen zu Maßnahmen und Zielen anstellen werde.

Bei Elektrifizierung und Digitalisierung müsse man die Prozesse noch einmal überdenken. Im Moment scheiterten hier viele Maßnahmen an der Frage der Kosten-Nutzen-Rechnung. Man gebe viel Zeit und Geld dafür aus, zu überlegen, wo das sinnvoll sei und wo nicht, statt einfach anzufangen. Letztlich

benötige man überall Digitalisierung und Elektrifizierung. Man solle darüber nachdenken, wo man am schnellsten das Ziel erreiche, hier etwas bauen zu können.

Der Minister habe heute häufig über Strukturen und über die Frage „GmbH/AG“ gesprochen. Er wolle wissen, wie sich BM Schnieder hier in Zukunft eine bessere Steuerung vorstelle.

Es gebe Regularien, wie man dazu komme, einen neuen Vorstand einzusetzen. Ihn interessiere, inwiefern diese Regularien seitens des Ministers eingehalten worden seien und welche Gespräche beispielsweise mit den Aufsichtsräten der DB InfraGO über deren zukünftigen neuen Vorstand geführt worden seien. Er bekundet, eine ganz entscheidende Rolle werde es spielen, wie man die Menschen in den nächsten Jahren mitnehme, die bei der Deutschen Bahn arbeiteten. Von BM Schnieder wolle er wissen, wie er bei den Menschen dort zur Motivation beitragen wolle. In dem Zusammenhang sei es eine wichtige Frage, wie man auch mit den Veränderungsprozessen beim Personal umgehe. Wissen wolle er daher, wie er die betroffenen Vorstände informiert habe, dass sie gehen müssten.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) geht auf das Thema „Schienenfonds“ ein. Dieser finde auch bei seiner Fraktion im Grundsatz Unterstützung. Er wolle wissen, wie weit dazu Gespräche mit dem BMF gediehen seien und ob dort im Grundsatz Einigkeit bestehe.

Zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag stehe in dem Papier des Ministers, es solle geprüft werden, ihn aufzulösen. Die Debatte über diesen Vertrag und dieses Finanzkonstrukt gebe es seit vielen Jahren. Daher frage er sich, warum man das immer noch prüfen müsse. Zudem frage er, von welchen Kriterien es der Minister abhängig machen wolle, wie er sich dazu verhalten werde.

Der Minister habe das Thema „Boni“ aufgegriffen und habe in dem Papier geschrieben, dass diese an Zielen ausgerichtet werden sollten. Das sei aber auch heute schon so. Er wolle daher wissen, was nun konkret anders gemacht werden solle. Wenn man die Infrastruktur künftig stärker vom Konzern entkoppeln wolle, müsse man immer auch schauen, welche Ziele in welchem Konzernteil überhaupt beeinflussbar seien. Dann sei es in der Holding schwieriger, zum Beispiel die Pünktlichkeits-



ziele zu verfolgen. Er wolle wissen, wie BM Schnieder das genau differenzieren wolle und was anders sein solle als bisher.

Auf seine Frage, warum noch so viel geprüft werden müsse, habe der Minister geantwortet, die Deutsche Bahn solle dazu etwas vorlegen. Wenn der Minister aber fordere, dass die DB etwas vorlegen solle, stelle sich die Frage, ob er dann mit seinen Leuten auch in der Lage sein werde, die Vorschläge der DB daraufhin zu bewerten, ob sie geeignet seien, die Ziele zu erreichen.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) dankt BM Schnieder für seine ersten Antworten. Er geht auf das vom Minister genannte Pünktlichkeitsziel von 70 Prozent ein. Wenn der Minister hier vor einem realistischen Ziel spreche, müsse dieses auf Daten beruhen. Oder man habe einfach irgendeine Zahl gesetzt. Wenn letzteres der Fall sei, würde es ihm lieber sein, gar keine Zahl zu setzen. Wenn irgendeine Zahl in den Raum gestellt werde, könne dies – wie in der Vergangenheit – zu problematischen Maßnahmen bzw. zur Unterlassung von sinnvollen Maßnahmen führen, um dieses politisch gesetzte Ziel irgendwie zu erreichen, auch wenn es nicht realistisch sei. In der Nennung solcher Zahlen liege daher eine Gefahr. Er bittet um eine Aussage, wie der Minister auf die Zahl von 70 Prozent gekommen sei.

In Bezug auf das Ziel sicherer und sauberer Bahnhöfe erwarte BM Schnieder jetzt von Frau Palla, dass sie diese umsetze. Hier setze die Politik also der Deutschen Bahn Ziele, während der Minister bei der Frage günstigerer Preise äußere, das betreffe das operative Geschäft und da halte man sich raus. Das sei ein Widerspruch. Die Menschen in diesem Land könnten sich teilweise die immer weiter steigenden Ticketpreise nicht leisten. Daher müsse man das Ziel setzen, zu günstigeren Preisen zu kommen. Dieses Ziel setze BM Schnieder aber nicht; das scheine ihm nicht so wichtig zu sein wie eine ausreichende Versorgung im Bordbistro. Im Übrigen koste im Bordbistro ein Sandwich mittlerweile acht Euro. Die Preise dort könnten sich bald auch nur noch wenige leisten. Er betont, die Frage der Fahrpreise sei eine viel wichtigere politische Frage als die Frage der Sauberkeit auf Bahnhöfen.

Zum Thema „Aufsichtsräte und Kontrolle der Aufsichtsräte“ fragt er, wie die Kontrolle aussehen solle, wenn im Aufsichtsrat nur Regierungsmit-

glieder säßen. Er wirft die Frage auf, ob nicht eine effektivere Aufsicht gegeben sein würde, wenn auch die Opposition in diesen Aufsichtsräten vertreten wäre.

BM **Patrick Schnieder** geht auf das Thema „Bürokratie und Personal“ im Konzern ein. Er verweise dazu auf Äußerungen von Frau Palla, die in diesem Bereich eine Straffung angekündigt habe. Gemäß ihren Aussagen wolle sie weniger Bürokratie, weniger komplizierte Personalstrukturen und weniger Ebenen.

Zu den Standards bei Hochleistungskorridoren führt er aus, dass man natürlich die Gleise, die Schwellen, die Stellwerke und die Oberleitungen angehe. Ansonsten differierten bei den verschiedenen Korridoren die Zustände der Infrastruktur; das müsse man sich dann im Einzelnen anschauen. Grundrichtung sei es, so viel wie möglich von dem zu erledigen, was man angehen müsse. Das, was in Ordnung sei, müsse man nicht in Angriff nehmen, aber das, was verbessert und erneuert werden müsse.

Digitalisierung spiele nach seiner Auffassung eine sehr große Rolle. Zehn Milliarden Euro würden für die Digitalisierung in dieser Legislaturperiode zur Verfügung stehen. ETCS und entsprechendes Wagenmaterial würden dazu führen, dass man auch ohne Ausbau einer Strecke Kapazitätssteigerungen erreiche. Es gebe noch andere Gründe für die Digitalisierung, aber schon allein deshalb müsse man sie vorantreiben.

Forderungen nach mehr Wettbewerb im Fernverkehr könne er grundsätzlich zustimmen. Als die Firma FlixTrain den Erwerb von 64 Zügen für den Fernverkehr angekündigt habe, sei das ein gutes Signal für den Standort Deutschland gewesen, auch weil es zeige, dass hier jemand an die Schiene glaube. Er bekundet, Wettbewerb sei an sich etwas Positives. Zum Thema „Navigator“ äußert er, er gehe nicht davon aus, dass die DB InfraGO mit dem Navigator auch den Vertrieb übernehme.

Zu Vorwürfen, Prof. Rompf trage für Defizite bei der Instandhaltung der Bahninfrastruktur Mitverantwortung, erwidert er, dass der Bund in den letzten Jahren und Jahrzehnten zu wenig in die Infrastruktur investiert habe, was zunächst die Politik angehe. Deshalb müsse man jetzt so viel nachholen, was zum Beispiel mit dem Sondervermögen ge-



schehe. Den Hinweis auf die Bedeutung der Infrastruktur für die Pünktlichkeit könne er nur unterstreichen. Deshalb werde die Behebung der Probleme auch ein Stück länger dauern, aber mit jeder abgeschlossenen Baustelle werde der Zustand des Netzes besser.

In der Taskforce wolle man die Fragen behandeln, die man nur im Sektor insgesamt regeln könne. Dabei könnten auch Themen einbezogen werden, die die Beschleunigungskommission aufgegriffen habe. Es gehe vor allem um kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen.

Die Bestellung des Vorstands sei Sache des Aufsichtsrats, aber der Eigentümer könne natürlich einen Kandidatenvorschlag unterbreiten, was er in zwei Fällen getan habe. Dann liege die Bestellung beim jeweiligen Aufsichtsrat. Auch für die Abberufung von Vorständen sei der Aufsichtsrat zuständig. Wenn er aber einen Vorschlag unterbreite, der dazu führe, dass jemand bei dessen Umsetzung nicht mehr dem Vorstand angehören würde, sei es angebracht, die betroffene Person vorab zumindest darüber zu informieren, damit sie nicht erst aus der Presse von diesem Vorschlag erfahre.

Die Kultur im Unternehmen sei ein ganz wichtiger Punkt, auch aus Sicht von Frau Palla. Der Konzern habe über 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich jeden Tag viel Mühe gäben und die im Moment viel abbekämen für etwas, wofür sie nichts könnten. Es sei ein ganz wesentliches Element, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in dem Prozess der Umgestaltung insgesamt mitzunehmen. Deshalb sei die Kultur im Unternehmen ein wichtiger Punkt und diesen habe Frau Palla auf der Agenda.

Zum Infrastrukturfonds gebe es noch keine konkreten Schritte zur Umsetzung. Im Moment liefen die Arbeiten für einen Nachtrag zur LuFV, dann gehe es um den Infraplan und dann wolle man die LV InfraGO zum 1. Juli 2027 aufsetzen. Der nächste Schritt sei es, einen Infrastrukturfonds, so wie man es im Koalitionsvertrag vorgesehen habe, einzurichten. Die Arbeiten würden dann anlaufen. Er könne aber nichts zu Einzelheiten sagen, in welche Richtung dies gehen werde. Da werde man miteinander noch viele Gespräche zu führen haben.

Die Diskussion zum Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag sei alt. Man sei in Bezug auf die Entflechtung im Koalitionsvertrag und mit den

Maßnahmen, die man vorschlage, ein Stück weitergegangen. Es habe Vor- und Nachteile, ob man den Vertrag behalte, ob man ihn nicht behalte oder ob man ihn umstelle. Das habe Auswirkungen auf die Finanzierung im Gesamtkonzern. Das müsse man beachten, wenn man einen solchen Schritt gehen oder nicht gehen wolle. Man habe in der Koalition vereinbart, dass genau zu prüfen und abzuwägen. Dann werde man dazu sicher Entscheidungen treffen.

In Bezug auf Boni führt er aus, dort seien Pünktlichkeitsziele auch immer mit verankert gewesen, aber entscheidend sei die Gewichtung. Es gehe also um die Gewichtung dieser Zuverlässigkeitsparameter und die müsse etwas stärker und höher sein.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erläutere eine seiner Fragen. BM Schnieder habe geäußert, dass das BMV nicht alles selbst bewerten bzw. konkretisieren könne; das müsse die DB leisten. Wenn die DB aber jetzt etwas vorlege, stelle sich die Frage, wie das BMV das dann bewerten könne.

BM **Patrick Schnieder** antworte, wenn die DB etwas vorlege, könne er es bewerten. Zum Beispiel wenn die DB mitteile, auf welche Beteiligungen sie gut verzichten könne, lasse sich unabhängig von der Anzahl bewerten, ob man dadurch einen Schritt nach vorne mache. Dann könne er eine Bewertung abgeben, ob das aus Sicht des BMV sinnvoll sei oder nicht.

Ein Pünktlichkeitswert von 70 Prozent sei realistisch. Diese Zahl beruhe auf einer Prognose. Wie bei allen Prognoseentscheidungen liege eine Einschätzung zugrunde. Zu dieser sei man aufgrund der heutigen Situation, der Entwicklung in der Vergangenheit und aufgrund dessen, was vor einem liege, gelangt. Wenn er sehe, wo man im Moment stehe, habe man noch ein Stück des Weges zu gehen. Die Zuverlässigkeit nehme aber mit dem Fortschreiten der Sanierung der Infrastruktur zu. Aufgrund dieser Umstände sei seine Prognose, dass man 70 Prozent im Jahr 2029 erreichen könne. Dazu müsse man sich anstrengen, aber das sei realistisch. Seine Einschätzung sei es aber auch, dass man 75 bis 85 Prozent 2027 nicht erreichen könne. Man werde es 2027 erleben, ob das so sei.

Zum Thema „Ticketpreise“ führt er aus, zugespitzt formuliert sei es nicht die Aufgabe der Bahn, das



Sozialamt zu ersetzen. Der Bund lege die Fahrpreise nicht fest.

Zu der Kritik an der Besetzung der Aufsichtsräte führt er aus, natürlich seien Häuser vertreten und natürlich wollten die Fraktionen dort Aufsichtsratsmitglieder entsenden. Es blieben aber fünf Aufsichtsratsmitglieder auf eigener Seite übrig, die man nach anderen Kriterien besetzen könne, näm-

lich nach Wirtschaftlichkeitskriterien. Genau das wolle man tun und die Aufsichtsräte neu aufstellen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Minister und schließt die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 8:54 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender