



## Redigiertes Wortprotokoll der 44. Sitzung

### Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 13. Mai 2019, 14:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus  
Raum E 600

#### Vorsitz:

Veronika Bellmann, MdB (14.00 Uhr bis 15.07 Uhr)

Daniela Kluckert, MdB (15.07 Uhr bis Ende)

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Tagesordnungspunkt 1

Seite 5

- a) Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

#### Der Schiene höchste Priorität einräumen

**BT-Drucksache 19/9918**

#### Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

#### Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie  
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen  
Haushaltsausschuss

#### Berichterstatter/in:

Abg. Torsten Herbst [FDP]

- b) Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

#### Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen – Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO<sub>2</sub>-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter – Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus

**BT-Drucksache 19/7941**

#### Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

#### Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
Haushaltsausschuss

#### Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]



- c) Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

**Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben**

**BT-Drucksache 19/6284**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Finanzausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss Digitale Agenda

Haushaltsausschuss

**Berichterstatter/in:**

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

- d) Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

**Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen**

**BT-Drucksache 19/7024**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

**Berichterstatter/in:**

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

- e) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen**

**BT-Drucksache 19/7452**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Finanzausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Haushaltsausschuss

**Berichterstatter/in:**

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

**Anlage** Stellungnahmen A-Drs. 19(15)221-A-F **Seite 42**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



---

## Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Montag, 13. Mai 2019, 14.00 Uhr  
im Saal E 600 des Paul-Löbe-Hauses

---

**Prof. Dr. Alexander Eisenkopf**  
Zeppelin Universität

**Prof. Dr. Matthias Gather**  
Fachhochschule Erfurt

**Dr. Andreas Geißler**  
Allianz pro Schiene e. V.

**Prof. Dr. Justus Haucap**  
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

**Dr. jur. Martin Henke**  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

**Regula Herrmann**  
Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV)

**Alexander Kirchner**  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

**Claus Weselsky**  
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer



## Tagesordnungspunkt 1

a) Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

### **Der Schiene höchste Priorität einräumen**

#### **BT-Drucksache 19/9918**

b) Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

### **Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen – Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO<sub>2</sub>-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter – Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus**

#### **BT-Drucksache 19/7941**

c) Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

### **Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben**

#### **BT-Drucksache 19/6284**

d) Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

### **Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen**

#### **BT-Drucksache 19/7024**

e) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### **Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen**

#### **BT-Drucksache 19/7452**

**Amtierende Vorsitzende:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zu der 44. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung zu den fünf Anträgen zum Thema Bahn<sup>1</sup>. Zu unserer Anhörung darf ich alle Gäste und besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen:

Herrn **Prof. Dr. Alexander Eisenkopf** von der Zepelin Universität Friedrichshafen,

Herrn **Prof. Dr. Matthias Gather** von der Fachhochschule Erfurt,

Herrn **Dr. Andreas Geißler** von der Allianz pro Schiene e. V.,

Herr **Prof. Dr. Justus Haucap** von der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf hat seine Teilnahme leider kurzfristig absagen müssen.

Herrn **Dr. jur. Martin Henke** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV),

Frau **Regula Herrmann** vom Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV),

Herrn **Alexander Kirchner** von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und

Herrn **Claus Weselsky** von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksachen 19(15)221 A–F verteilt, liegen hier aus und sind im Internet abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung wir die abgelaufene Zeit auf der Deckenampel angezeigt. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken, damit möglichst viele Fragen gestellt und beantwortet werden können. Anschließend folgt der nächste Fragesteller. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa drei Stunden aus, also bis etwa 17.00 Uhr. Es sind heute bis zu drei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Die Obleute haben sich darauf verständigt, dass die erste Runde den Schwerpunkt „Infrastruktur“

<sup>1</sup> s. o.



und die zweite Runde den Schwerpunkt „Unternehmen“ haben soll. In einer dritten Runde sollen dann die ggf. noch offenen Fragen gestellt werden. Von der öffentlichen Anhörung werden wir – wie üblich bei öffentlichen Anhörungen – ein Wortprotokoll erstellen – das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Diese Anhörung wird zudem im parlamentsfernsehen live auf Kanal 1 übertragen und ist im Internet abrufbar.

Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Donth, Sie haben das Wort!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, liebe Frau Vorsitzende! Konzernstruktur war die erste Runde – oder doch Infrastruktur; Entschuldigung, dann bin ich doch richtig vorbereitet. Ich möchte mich zunächst auch bei unseren Sachverständigen bedanken: dass Sie gekommen sind, dass Sie sich auch schon so ausführlich schriftlich geäußert haben. Sie sehen, das Thema bewegt uns alle, schon aufgrund der schiereren Vielzahl der Anträge, die heute hier auf dem Tisch liegen.

Meine erste Frage geht an Professor Eisenkopf. In der Diskussion um die Zukunft der Deutschen Bahn wird immer wieder gefordert, und auch in den vorliegenden Anträgen ist das enthalten, die Bundesregierung solle darauf hinwirken, dass Unternehmensbeteiligungen wie Arriva oder Schenker verkauft werden und mit den Erlösen eine Digitalisierung der Schieneninfrastruktur oder Investitionen in das Wagenmaterial bei der DB-Fernverkehr finanziert wird. Wie schätzen Sie das rechtlich ein? Kann das die Bundesregierung? Kann der Eigentümer das einfach vorgeben? Oder würde er zu stark in das operative Geschäft eingreifen? Und wenn wir schon bei diesem Arriva-Thema sind: wie schätzen Sie das ein – gerade speziell diesen Verkauf – wenn man den aktuellen Kurs des Britischen Pfundes sieht, wenn man die derzeitige Situation sieht und auch, dass eventuell die Konkurrenz im Inland durch diesen dann nicht mehr der Bahn gehörenden Player wachsen könnte.

Die zweite Frage möchte ich an den Herrn Welsky richten. Struktur, Effizienz innerhalb des Konzerns – wie könnten aus Ihrer Sicht effizientere Strukturen bei der Bahn aussehen? Das ist eine sehr weit gefasste Frage. Dankeschön!

**Amtierende Vorsitzende:** Wir sammeln die Fragen und dann sind die Sachverständigen in ihrer Ant-

wortrunde dran. Als nächstes hat der Abg. Wiehle von der AfD-Fraktion das Wort!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD), Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, vielen Dank! Seit 2009 flossen 30 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt für Ersatzinvestitionen der Infrastruktur an die DB. Dabei stiegen die jährlichen Zuschüsse von 2009 mit 2,5 Milliarden Euro auf 2019 ca. 4,2 Milliarden Euro. Das reicht aber nicht. Die DB AG hat erklärt, sie will für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III noch mal über 1 Milliarde mehr vom Steuerzahler. Wir müssen feststellen, die öffentlichen Gelder für die Bahninfrastruktur sind stetig angewachsen. Der Zustand der Infrastruktur hat sich aber eher noch verschlechtert. Die DB begründet das damit, dass Schiene und Bauwerke jahrelang auf Verschleiß gefahren wurden. Wenn dies aber sehenden Auges geschah, liegen offensichtlich eklatante Pflichtverletzungen vor, bei führenden Bahnvorständen und Verkehrsministern.

Jetzt, nach dieser Vorrede, zu den Fragen. Zunächst an Professor Eisenkopf. Mit der Bahnreform sollte das System Schiene in die Lage versetzt werden, das Geld für die Infrastruktur selbst zu verdienen. Inzwischen ist klar, dass die DB-Netz AG nicht einmal die Instandhaltung selber finanzieren kann, Stichwort LuFV. Haben die Väter der Bahnreform sich also geirrt? Oder haben die Bahnvorstände die Bahnreform zur Lasten der Steuerzahler verdreht, in dem sie statt in die Infrastruktur zu investieren, weltweit auf Einkaufstour gegangen sind, also in Bezug auf Unternehmensbeteiligungen?

Nachfragen möchte ich außerdem: Sie haben ja in Ihrer Stellungnahme, Herr Professor Eisenkopf, dargestellt, dass es nicht darum gehen kann, die Bahn vor dem Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu schützen. Deshalb haben Sie sich auch dagegen ausgesprochen, ab 2025 den Fernstraßenbau einzustellen. Wie stellen Sie sich denn in Zukunft den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern vor?

Zur letzten Frage: Von Spediteuren ist zu hören, dass sie deshalb häufig lieber den LKW benutzen, weil für den Schienengüterverkehr gar nicht ausreichend Trassen zur Verfügung stehen, insbesondere auf den jeweils nachgefragten Strecken. Das Eisenbahntransitland Schweiz hat deshalb für



bestimmte Strecken Kontingente für den Schienengüterverkehr festgesetzt. Das ist gerade deshalb interessant, weil die Schweiz ja schon einen Taktverkehr im Personenverkehr hat, das, was wir in Deutschland mit dem Deutschlandtakt einführen wollen.

Deshalb meine Frage an Frau Herrmann: Kann das Beispiel Schweiz einer Kontingentierung von Schienentrassen für den Schienengüterverkehr erfolgreich sein? Kann dies auch ein Modell für Deutschland sein? Dankeschön!

**Amtierende Vorsitzende:** Die nächste Frage stellt Herr Burkert für die SPD-Fraktion. Bitteschön!

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Es ist heute etwas schwierig in den zwei Themenblöcken, aber wir haben derzeit die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die natürlich hier auch eine Rolle spielt.

Meine Fragen gehen an Alexander Kirchner und an Dr. Geißler.

Zum einen an Alexander Kirchner: Wie beurteilt denn derzeit die EVG die Finanzierungssituation? Hat die Schiene überhaupt wieder eine Chance, jünger zu werden? Derzeit altert sie noch. Auch die notwendige Digitalisierung spielt in der Finanzierung eine Rolle, der Deutschlandtakt.

An Herrn Dr. Geißler richte ich auch allgemein die Frage: wie schätzt die Allianz pro Schiene derzeit die Situation der Finanzierung ein? Was hält man davon, auf 10 Jahre Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu gehen? Viele Firmen wünschen das teilweise, weil sie dann länger Sicherheit und mehr Planungsmöglichkeiten hätten.

**Amtierende Vorsitzende:** Danke! Kollege Herbst von der FDP-Fraktion, Ihre Fragen bitte!

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Ich habe zwei Fragen an Professor Eisenkopf.

Die erste betrifft das Thema Netz und Betrieb. Wir haben ja immer wieder Diskussionen, was das optimale Organisationsmodell ist. Die Bundesregierung und auch die Deutsche Bahn AG selbst schwören auf den integrierten Konzern und sagen, das bringt wesentliche Vorteile. Andere Länder haben andere Modelle, die aus meiner Sicht auch nicht schlecht funktionieren. Deshalb meine Frage zum gegenwärtigen Stand der Organisation in Deutschland: Welche positiven Effekte würden

Sie von einer Trennung von Netz und Betrieb erwarten? Gibt es entsprechende Beispiele, vielleicht auch aus dem Ausland, die durchaus Vorbild für Deutschland sein könnten?

Meine zweite Frage betrifft das Thema Finanzierung bzw. Finanzierungskreislauf für die Schieneninfrastruktur. Wir haben auf der einen Seite Neubauvorhaben, die zu 100 Prozent vom Bund finanziert werden, und selbst bei Instandhaltung, bei Ersatzinvestitionen ist der Bund in hohem Maße beteiligt. Gibt es aus Ihrer Sicht überhaupt eine Chance, dass der Finanzierungskreislauf Schiene selbständig funktionieren kann, so wie man das im Bereich der Straße über die Maut plant? Oder ist es eigentlich illusorisch, zu glauben, dass die relativ hohen Systemkosten jemals durch die Nutzung wieder hereingespielt werden können?

**Amtierende Vorsitzende:** Danke! Jetzt ist Frau Leidig für die Fraktion DIE LINKE. an der Reihe. Ihre Fragen bitte!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Danke. Ich möchte zwei Fragen an Frau Herrmann stellen, weil die Schweizer Bahn in vielen Facetten vorbildhaft ist. Manche von den Vorhaben, die jetzt bei uns zur Weiterentwicklung der Deutschen Bahn auf der Tagesordnung stehen, sind in der Schweiz längst Realität. Wir haben es kürzlich in einem Gespräch mit Vertretern des Schweizer Verkehrsausschusses hier sehr plastisch erfahren.

Deshalb meine beiden Fragen: Die erste bezieht sich auf die Finanzierung der Infrastruktur. Wenn es stimmt, was die Allianz pro Schiene veröffentlicht, dann lässt sich die Schweiz die Schiene fünfmal mehr kosten als Deutschland, 362 Euro gegenüber 69 Euro pro Einwohner, pro Jahr sozusagen, die der Bahn zur Verfügung stehen. Da ist meine erste Frage: Wie machen sie das? Wie kommt es, dass in der Schweiz so viel mehr Geld ausgegeben wird? Welche Rolle spielt die Schwerlastabgabe, die Verkehrsabgabe, also die Verteilung zwischen den Verkehrsträgern, auch die Klimadiskussion? Welche Rolle spielen die direktdemokratischen Entscheidungen? Ist es die Bevölkerung, die dazu treibt? Oder wie kommt es, dass der Unterschied so gigantisch ist?

Die zweite Frage bezieht sich auf die Nutzung der Infrastruktur. Wir haben die Situation, dass an vielen Stellen im deutschen Bahnnetz jetzt schon



Engpässe bestehen, insbesondere im Güterverkehr, wo die Fachleute sagen, mehr geht da gar nicht durch. Zugleich ist es so, dass Deutschland auch auf europäischer Ebene auf immer weitere Liberalisierung drängt und sozusagen der Wettbewerb auf der Schiene als Erfolgsrezept für mehr und besseren Bahnverkehr gepriesen wird. In der Schweiz ist es so, dass die Bahnunternehmen als integrierte Unternehmen zusammenarbeiten. Mich würde jetzt interessieren, welche Rolle bei Ihnen Wettbewerb und Konkurrenz spielen. Und welche Erfahrung haben Sie mit der Kooperation von Eisenbahnunternehmen gemacht? Wie schätzen Sie die Rolle der Konkurrenz auf der Schiene für die Intensivierung des Bahnverkehrs ein?

**Amtierende Vorsitzende:** Die erste Runde wird der Kollege Gastel für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abschließen. Ihre Fragen bitte!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Ich möchte vorab mal sagen, wir haben ja sicherlich alle die Anträge der Fraktionen gelesen und es ist natürlich besonders interessant, zu schauen, als Oppositionspolitiker, was schreiben die Regierungsfaktionen in ihren gemeinsamen Antrag rein. Da ist ja schon mal vorab festzustellen, dass sie fehlende Kapazitäten auf der Schiene einräumen, dass sie anerkennen, dass es einen Nachholbedarf bei der Erhaltung der Schieneninfrastruktur gibt. Und sie sagen auch, dass sich der künftige Infrastrukturausbau am Deutschlandtakt zu orientieren hat. Das darf man ja ruhig auch mal feststellen: das sind Gemeinsamkeiten. Das ist gut und das ist richtig und das macht mir nochmal deutlich, dass es gar nicht so sehr um Erkenntnisdefizite geht, die wir haben im Bereich Bahn, sondern da haben wir inzwischen eine relativ gute Analyse, was die Ursachen für die Probleme sind, auch welche Probleme überhaupt bestehen. Und auch bei der Frage, was getan werden muss, gibt es eine verhältnismäßig große Übereinstimmung. Nicht überall, aber da gibt es viele Punkte, die man gemeinsam angehen könnte. Häufig hängt es eben an dem tatsächlichen Willen oder der Durchsetzungskraft, das tatsächlich auch anzugehen. Gerade beim Ziel „deutliche Zugewinne beim Verkehrsanteil sowohl im Personen- wie im Güterverkehr zu gewinnen“, geht es eben genau darum, diese Erkenntnisse auch umzusetzen.

Meine erste Frage ist an Herrn Dr. Gather gerichtet. Sie hat mit dem Ziel, höhere Verkehrsanteile für den Güter- und den Personenverkehr zu gewinnen, zu tun. Welche Bahninfrastruktur brauchen wir in Zukunft, um dieses Ziel der Verlagerung von Güter- und Personenverkehre auf die Schiene tatsächlich erreichen zu können und damit eine echte Verkehrswende erreichen zu können? Welche Vorkehrungen muss der Bund hierfür treffen, im Hinblick auf effiziente Planungsprozesse, im Hinblick auf die auskömmliche Finanzierung auch, auskömmlich natürlich auch mittelfristig, möglichst länger laufend, so dass sich alle Beteiligten darauf einstellen können, dass es hier nach oben geht, was die Investitionsmittel angeht?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Welsky von der GDL. Im Koalitionsvertrag und auch im Koalitionsantrag steht ja, und ich glaube, das haben Sie auch in Ihrer schriftlichen Stellungnahme stehen, dass in Zukunft nicht mehr die Maximierung des Gewinns im Vordergrund stehen darf. Es ist aber, wenn man heute sich das mal anschaut, genau so, dass die Deutsche Bahn aus der Infrastruktur die größten Gewinne herauszieht. Da würde ich gerne wissen, was ist aus Ihrer Sicht die Konsequenz daraus? Wie kann man das ändern, dass mit Infrastruktur Gewinne gemacht werden?

**Amtierende Vorsitzende:** Vielen Dank! Das war dann doch noch eine Punktlandung. Die erste Antwortrunde geht an Herrn Professor Eisenkopf, mit vier Fragen seitens der CDU, AfD und FDP. Bitteschön.

**Prof. Dr. Alexander Eisenkopf** (Zeppelin Universität Friedrichshafen): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Entschuldigen Sie mein Vorpreschen eben. Ich hatte noch nicht abschließend verstanden, wie das Prozedere abläuft.

Die erste Frage von Herrn Donth richtete sich auf die Thematik, ob der Bund als Eigentümer vorgeben kann, dass bestimmte Unternehmensbeteiligungen verkauft werden oder nicht. Ich bin jetzt kein Gesellschaftsrechtler und kann Ihnen kein juristisches Referat dazu halten. Aber nach meinem Verständnis geht das natürlich nicht, denn wir haben ja Institutionen in einer Kapitalgesellschaft mit Aufsichtsrat und Vorstand. Und der Eigentümer kann natürlich nicht im direkten Durchgriff



anordnen, dass ein bestimmtes Unternehmensteil verkauft wird. Aber sie können natürlich an der Stelle über die Vertreter der Kapitalseite darauf hinwirken, dass das passiert. Das ist ein ganz normaler Vorgang.

Das andere war die Frage, wie schätze ich die Sinnhaftigkeit dieses Verkaufs ein. Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass diese Beteiligungen, die in der Ära von Herrn Mehdorn erworben wurden, Arriva und insbesondere auch Schenker-Logistik, letztendlich nicht zum Kerngeschäft der Eisenbahn in Deutschland gehören, sondern dass das internationale Engagements sind – im Falle von Arriva – und im Falle von Schenker eben wesensfremde Engagements. Wir haben gerade am Freitag erlebt, dass man sich mit Platooning und anderen netten Dingen beschäftigt, die offensichtlich nicht zum Thema Eisenbahn gehören. Ich würde grundsätzlich dafür plädieren, dass man diese Teile verkauft. Jetzt fragen Sie nach dem Erlös. Wenn man aus einer Position der Schwäche heraus verkauft, wie das im Moment ist – jeder Investmentbanker weiß, dass die Deutsche Bahn in einer kritischen Situation ist, dass es hier durchaus auch um Fragen der mittelfristigen Finanzierung geht – ist der Kapitalmarkt in einer solchen Situation natürlich gnadenlos und wird wahrscheinlich nur einen Minimalerlös zugestehen.

Der zweite Aspekt, den Sie angesprochen haben, dass die Konkurrenz im Inland sich beleben würde: das finde ich sehr gut. Es wäre ja sehr gut, wenn im Nahverkehr die Konkurrenz und der Wettbewerb belebt werden.

Die zweite Frage von Herrn Wiehle: Ihnen ging es um die Frage, ob die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren wird. Ja, das wird sie, das habe ich in meinem Statement geschrieben. Sie haben das korrekt dargestellt. Es wird sich von Runde zu Runde die Summe, die wir für die LuFV brauchen, erhöhen. Denn wir haben letztendlich an der Stelle ein systematisches Problem bei der Finanzierung. Die Väter der Bahnreform – und damit beantworte ich jetzt, glaube ich, auch schon eine Frage – haben grundsätzlich gesagt: Infrastruktur wird finanziert über zinslose Darlehen. Das war die Idee. Die Bahn muss keine Zinsen verdienen, die Straße muss Zinsen verdienen. Das haben wir ja heute auch bei der LKW-Maut. Über die Hälfte der Maut sind Zinsen, kalkulatorische Zinsen, für die gebundene Infrastruktur. An der

Stelle ist es so, dass man gesagt hat, die Bahn bekommt zinslose Darlehen und nur in dem Fall, wo Investitionen, wo Infrastrukturmaßnahmen nicht im Interesse des Unternehmens sind, wird über Baukostenzuschüsse, also verlorene Zuschüsse, finanziert. Das hat man 1998 einfach mal umgedreht, weil man sich ständig nicht einigen konnte über die Finanzierungsmaßnahmen, und finanziert seitdem in der Regel die Neubauten mit Baukostenzuschüssen, d. h. mit verlorenen Zuschüssen. Diese dürfen in der Bilanz von DB Netz nicht aktiviert werden. D. h. die sind eigentlich irgendwo im Nirwana verschwunden und keiner der Wettbewerber oder der Deutschen Bahn Tochterunternehmen, die die Infrastruktur nutzen, zahlt Abschreibungen dafür. Das ist ein systematisches Problem der Finanzierung an der Stelle. Das kann man jetzt an der Stelle nicht dem Bahnmanagement ankreiden. Sie dürfen diese Investitionen ja nicht aktivieren. Dementsprechend habe ich einfach überschlagen, aus den Angaben, die öffentlich zur Verfügung stehen, dass da 100 Milliarden Differenz zwischen Brutto- und Netto-Investitionen vorhanden sind.

Wie stelle ich mir den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern vor?

Das ist ein komplexes Problem, über das man jetzt eine ganze Vorlesung halten könnte. Da ist in einer viertel Stunde auch ein bisschen wenig. Aber ich sehe an der Stelle, wie gesagt, nicht die Lösung darin, dass wir sagen, wir brauchen einen Druck seitens der Straße oder seitens anderer Verkehrsträger, auch der Binnenschifffahrt –, die müssen wir ja auch im Blick haben im Güterverkehr – und wir züchten dann sozusagen einen Eisenbahnsektor heran, der im Wettbewerb nicht konkurrenzfähig wäre. Sondern es sollte durchaus so sein, dass die Eisenbahn sich nach wie vor behaupten muss. Das war ja auch die Idee der Bahnreform. Sie muss selber besser werden, sie muss innovativer werden, sie muss wettbewerbsfähiger werden. Es macht keinen Sinn, das zu machen, was man zu Zeiten der Verkehrsmarktregulierung gemacht hat, nämlich die Konkurrenz-Verkehrsträger durch entsprechende Maßnahmen einhegen. Eine Sache, die angesprochen wurde, war z. B., man soll auf Investments in die Fernstraßen verzichten. Angesichts der Verteilung der Lasten und der Verkehrsleistungen finde ich es ein bisschen seltsam, eine solche politische Forderung zu



stellen. Selbstverständlich muss man die Schiene, wenn man eine Verkehrswende will, wenn man einen höheren Marktanteil will, mit entsprechend größeren Investitionen bedenken, mit größeren Mitteln bedenken, mit mehr Investitionsetat ausstatten. Aber das kann ja nicht heißen, dass ich die Straße komplett vernachlässige.

Ich würde weitergehen zur nächsten Frage. Auch wieder eine ganz grundsätzliche Frage: Trennung von Netz und Betrieb, das war Herr Herbst, glaube ich. Was verspreche ich mir von einer Trennung von Netz und Betrieb? Darüber sind viele Dissertationen und große Gutachten geschrieben worden. Letztendlich ist diese Frage heute auch nicht zu entscheiden. Offensichtlich nehme ich die politische Gemengelage so wahr, dass für die Forderung nach einer „Trennung von Netz und Transport“ – so muss man eigentlich sagen, denn das Netz wird betrieben – der politische Wille nicht da ist, hier zu dem zurückzukehren, was auch die Bahnreform seinerzeit aufgeschrieben hat.

Was würde ich mir Positives davon versprechen, wenn man das umsetzt? Wir reden immer über Diskriminierung und Diskriminierungspotenzial und seit vielen Jahren gibt es einen intensiven Austausch, eine intensive Diskussion oder auch entsprechende Verfahren, die betrieben werden, zwischen der Bundesnetzagentur und dem Unternehmen Deutsche Bahn. Die Regulierung hat sich hier auf einem Niveau eingependelt, wo ich sagen würde, das ist letztendlich eine Situation, wo man sagen muss: ja, damit muss man zufrieden sein, das ist erstmal auskömmlich. Dass man vielleicht immer noch dazu neigt, neue Wettbewerber in die Schranken zu weisen, sieht man vielleicht an dem Flixbus-Beispiel. Flixbus, also Flixtrain in dem Fall, will auf die Schiene oder ist auch schon auf der Schiene und möchte jetzt erweitern. Da liest man dann, dass das durchaus nicht immer Gefallen findet bei dem Incumbent<sup>2</sup> in diesem Markt.

Das zweite, was ich für sehr wichtig erachte, ist das Thema Finanzierungskreisläufe, Transparenz in der Finanzierung. Das ist ja heute letztendlich das Grundproblem, dass Sie sagen, es ist ein Konzern und an der Stelle tut es nicht weh, wenn z. B. Trassenpreise in einem bestimmten Rahmen oder in bestimmten Märkten höher oder niedriger sind, weil das intern verrechnet wird, und am Ende

stimmt die Kasse. Das wäre so ein Thema, was dann aufgehoben würde. Ganz grundsätzlich auch nochmal: man müsste das natürlich auf die europäische Ebene heben. Die Idee, die dahinter steckt, war ja, dass wir einen Wachstumsmarkt haben bei europäischen Verkehren. Also wieso fahren LKWs von Litauen bis nach Lissabon? Wieso wickelt man diese Verkehre nicht auf der Schiene ab? Und die Grundidee hinter dieser Trennung von Infrastruktur und Transport ist letztendlich, dass Sie sagen: wenn wir in allen europäischen Ländern unabhängige Infrastruktureinheiten hätten, gäbe es vielleicht größere Anreize oder mehr Möglichkeiten für Transportunternehmen, solche Verkehre zu organisieren und erfolgreich abzuwickeln. Das ist die grundsätzliche Idee. Da hilft uns aber ein nationales Vorgehen jetzt am Ende auch nicht weiter. In der Summe kann man natürlich jetzt viele Vor- und Nachteile im Detail aufzählen. Ich glaube, in der jetzigen Situation ganz aktuell zu fordern, wir müssen nächstes Jahr oder in fünf Jahren oder in zwei Jahren ein Trennungsverfahren vorbereiten, das ist kein Thema, weil wir dann zu viele Transaktionskosten, viele Irritationen, viel Durcheinander und viele Probleme produzieren. Aber als langfristiges Ziel möchte ich das nach wie vor verfolgen.

Gibt es eine Chance – jetzt bin ich unter meinem Zeitlimit, aber sie können mich ja noch was fragen –, dass der Finanzierungskreislauf Schiene funktioniert, dass also die Infrastrukturkosten auskömmlich funktionieren?

Nach dem, was ich vorhin gesagt habe, dass es also heute so ist, dass letztendlich alles was neu investiert wird, „À-fonds-perdu“<sup>3</sup> kommt und die Mittel nicht ausreichen, um die Abschreibungen dafür zu verdienen, glaube ich, dass es da keine großen Chancen gibt. Wenn wir in die Statistik reinschauen, gibt es ja dummerweise keine sogenannte Wegekostenrechnungen mehr oder keine aktuelle mehr für die Schiene. Die letzte datiert auf das Bezugsjahr 2007. Dort hatten wir im Durchschnitt einen Wegekostendeckungsgrad volkswirtschaftlich von 47 Prozent, zehn Jahre vorher noch 55 Prozent. Das heißt, man kann über den Daumen gepeilt sagen, dass es möglich ist, ungefähr die Hälfte der Infrastrukturkosten abzu-

<sup>2</sup> Hier: Etablierter Betreiber

<sup>3</sup> Verlorener Beitrag



bilden, wobei hier in dieser volkswirtschaftlichen Betrachtung dann auch kalkulatorische Zinsen mit drin sind, das muss man der Vollständigkeit halber sagen, aber mit einem sehr kleinen Prozentsatz, kleiner als in der Berechnung für die LKW-Maut. Also die Hälfte ungefähr schafft man vielleicht, vielleicht heute weniger, also ich würde schätzen, dass der Wegekostendeckungsgrad heute weiter abgesunken ist. Zehn Jahre später wird er weiter abgesunken sein. Das heißt, da muss man sich einfach ehrlich machen; ich würde dafür plädieren, das man sich hier ehrlich macht, dass man ganz offen und transparent darlegt, die Schiene schafft es an der Stelle nicht, ihre Infrastrukturkosten zu verdienen. D. h. es gibt hier, wenn man die Schiene weiter ausbauen will, wenn man die Marktanteile erhöhen will, einen erhöhten Finanzierungsbedarf. Das muss dann politisch entschieden werden, ob man das möchte oder nicht. Vielen Dank!

**Amtierende Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Professor Eisenkopf! Die Sachverständigen sind nicht gezwungen, das Zeitlimit auszuschöpfen. Wenn sie die Themen und Antworten in kürzerer Zeit hinbekommen, dann ist das natürlich sehr angenehm.

Die zweite Antwortrunde geht an Frau Herrmann. Sie haben drei Fragen von den Fraktionen der AfD und DIE LINKE. bekommen und Ihnen stehen 15 Minuten zur Verfügung.

**Regula Herrmann** (Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV)): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren!

Die erste Frage kommt von Herrn Wiehle und bezieht sich auf das Kontingent des Güterverkehrs. Hier ist zu sagen, dass es in der Schweiz einen Wechsel gab, zwischen der Prioritätensetzung der Eisenbahnverkehrsträger Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr. Wir haben festgestellt, dass unsere Infrastrukturausbauten, die wir gemacht haben, um den Güterverkehr zu stärken, nicht genügen, sondern es ist auch notwendig, die Prioritäten so zu setzen, dass der Güterverkehr auch eine Chance hat, diese Trassen zu kriegen. Vor einigen Jahren war es noch so, dass der Fernverkehr privilegiert war und als erstes die Trassen bestellen konnte, und dann kam der Güterverkehr immer zuletzt. In der Schweiz gibt es keine Wahr-

nehmung, dass eine Unterscheidung gemacht werden soll, in der Prioritätensetzung Güterverkehr, Fernverkehr. Das wird nicht gegeneinander ausgespielt, sondern es geht um ein Gesamtsystem öffentlicher Verkehre, und dort gehört der Güterverkehr dazu. Das heißt also, wir mussten Planungsinstrumente erarbeiten, welche diese Trassen sichern. Und dieses Planungsinstrument, das ist ein Netznutzungskonzept, das legt über sechs bis acht Jahre einen idealen Fahrplan für Güterverkehr und Fernverkehr – und abgestimmt auch mit dem Regionalverkehr – fest. Das wird verfeinert mit dem Netznutzungsplan, der legt dann die idealen Trassen für den Güterverkehr fest. Dann kommt noch das Instrument des Fahrplanes, das dann in Echtzeit festlegt, ob jetzt diese Trassen gesichert sind oder nicht. Wenn es zu Konflikten zwischen angekündigten Bestellungen von Fernverkehrstrassen und Güterverkehrstrassen kommt, wird das von einer unabhängigen Trassenvergabe-Organisation geprüft. Es werden Maßnahmen ergriffen, dass möglichst eben all diese Wünsche miteinander kooperieren und so auch umgesetzt werden können. Dank dieses Systems wird es uns auch gelingen, dass eben der Güterverkehr seine Verpflichtung der Verlagerung – Güter von der Straße auf die Schiene zu transportieren – nachkommen kann. Ob jetzt dieses System für Deutschland das richtige System ist, das überlasse ich jedem in der Beurteilung. Für uns stimmt es.

Die zwei Fragen von Frau Leidig:

Die erste war die nach der Finanzierung. Es ist so: die Schweiz finanziert sehr viel in den öffentlichen Verkehr. Doch die Schweiz benutzt diesen Verkehr auch. Die Bevölkerung fährt ungefähr 60-mal pro Jahr mit dem öffentlichen Verkehr, also Fernverkehrsstrecken. Pro Jahr sind es im Durchschnitt 2.300 Kilometer, welche eine Schweizerin oder ein Schweizer pro Jahr zurücklegt. Wir sind ein Vielfahrervolk und wir stehen von dort her schon hinter der Bahn. Das ist wie in der Schule. Jeder geht in die Schule, ist in die Schule gegangen, jeder kann mitreden. In der Schweiz ist es auch so, wir haben gute Erfahrungen gemacht, also liegt uns auch der ÖV am Herzen. Aber das reicht natürlich nicht, es braucht ein System, um die Finanzierung sicherzustellen. Seit Jahrzehnten bemühen sich das Parlament und der Bundesrat, die entsprechenden Instrumente bereitzustellen. Die letzte Abstimmung darüber war die so-



nannte FABI-Vorlage. Darin wurde festgehalten, dass es für die Infrastrukturfinanzierung einen Fonds braucht, um regelmäßig, langfristig die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs finanzieren zu können. Auch dort ist es wieder nicht ein Auseinandernehmen oder einer Auseinanderspielen von Verkehrsträgern Straße, Schiene, sondern der Fond wird auch gespeist mit Straßensteuern, das sind Mineralölsteuer oder die Schwerverkehrsabgaben. Die Sichtweise des Bundes liegt darin, dass die Straße auch davon profitiert, wenn die Straße entlastet wird, schneller quasi für den MIV zur Verfügung steht und dann die Gütertransporte über die Schiene gehen, oder auch die Massentransporte, weil die Bevölkerung eben den öffentlichen Verkehr nutzen kann. Von dort her spielen die Finanzierungsinstrumente ineinander und helfen sich gegenseitig.

Dann noch die dritte Frage nach Wettbewerb und Koordination. Es ist so, dass auch dort der Bund versucht, die richtige Balance zwischen Kooperation der Transportunternehmen und dem Wettbewerb zu finden. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist ein System mit sehr vielen Akteuren. Es gibt rund 60 Bahnunternehmen unterschiedlicher Größe. Es gibt X Transportunternehmen. Und von dort her gibt es eigentlich schon einen Ideenwettbewerb. Bei uns geht es also nicht um den Wettbewerb um die Schiene, sondern um den Wettbewerb der Ideen. Das zeigt sich vor allem jetzt in der letzten Zeit bei der Vergabe der Fernverkehrskonzession. Das ist das Transportrecht, welche Transportunternehmung das Recht kriegt, über das gesamte Fernverkehrsnetz zu fahren. Hier sind wir den Weg einer Mehrbahnenlösung gegangen. Für uns steht eben im Vordergrund, dass es nicht einen Monopolisten braucht, der alles aus seiner Hand erbringen muss, sondern wir wollen die Bahn zum Zug kommen lassen, die auch die beste Idee hat. Das kann man auch mit Direktvergaben erreichen, indem man das Fernverkehrsnetz so aufteilt, das gewisse Linien auch der BLS zur Verfügung gestellt werden. Bildlich gesprochen ist die BLS für uns der Stachel im Fleisch der SBB, also es braucht etwas, damit eine größere Bahn sich auch bewegt. Und mit diesem Austarieren, gewisse Bahnen auch noch im Spiel lassen zu können, erreichen wir das. Es gibt noch weitere Systeme oder Instrumente, die dem Bund zur Verfügung stehen, um diese Balance zwischen Wettbewerb und Kooperation sicherzustellen. Wir

haben ein Instrument, das heißt Systemführerschaft. Das ermöglicht dem Bund, einer Bahnunternehmung den Auftrag zu geben, ihre innovative Lösung für den Infrastruktur schweizweit ausrollen zu dürfen. Also auch hier steht wieder der Wettbewerb der Ideen im Vordergrund. Es muss nicht die SBB sein, die eben das macht, sondern wenn z. B. die Rhätische Bahn eine innovative Lösung hat, um eine günstige Infrastruktur herstellen zu können, dann können wir die RHB verpflichten und auch finanziell abgelden, dass sie ihre Idee konkretisiert, und das wird dann auch so auf das Gesamtsystem Schweizer Infrastruktur übertragen. Das wären meine Ausführungen!

**Amtierende Vorsitzende:** Vielen Dank, Frau Herrmann! Die nächste Beantwortung von Fragen gebe ich jetzt an Claus Weselsky. Es gibt dort zwei Fragen seitens der Fraktionen der CDU/CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

**Claus Weselsky** (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)): Recht herzlichen Dank, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte auf die Frage von Herrn MdB Donth wie folgt eingehen: Sie haben zurecht behauptet, es ist sehr weit gefasst und vielleicht in fünf Minuten nicht unbedingt zu erledigen. Ich möchte auch niemanden benachteiligen. Die Frage, wie könnte die Infrastruktur in der Zukunft organisiert sein und vor allen Dingen mit welcher Effizienz wäre bei einer anderen Form der Infrastruktur zu rechnen.

Ich möchte an der Stelle beginnen mit der Aussage, wir müssen zuerst mal schauen, wo stehen wir jetzt. Diejenigen, die Sachverstand in dem Segment haben, müssen feststellen, die Bahn steht infrastrukturell schlechter da als je zuvor. Von daher ist die Frage, was wir in der Vergangenheit falsch gemacht haben, mindestens ein Stück weit relevant für die Entscheidungen in der Zukunft. Mir ist sowohl der Koalitionsvertrag bekannt, als auch die Haltung des Konzerns selbst. Unabhängig davon ist bei der Analyse des Ist-Zustandes eine Reihe von verschiedenen Faktoren zu untersuchen und zu beachten, was uns zu der Schlussfolgerung bringt, es wäre notwendig, sich intensiver mit dem Ist-Zustand zu befassen und daraus Ableitungen zu treffen für den zukünftigen Zustand. Wir sehen die Diskussion um Trennung von Netz und Betrieb zwar als eine sehr lang angelegte, aber nicht unbedingt zwingend herbeizuführende Trennung von Netz und Betrieb.



Unser Ansatz ist, die Konzernstrukturen nicht als solche in Frage zu stellen, sondern bezogen auf den infrastrukturellen Teil hier einen neuen Weg zu gehen. Das kann man allerdings nicht aus dem Stand und auch nicht, ohne sich vorher intensiver damit zu befassen, welches die bessere Lösung ist. Was wir allerdings mit ziemlicher Sicherheit von unserer Warte aus sehen, ist, dass die Fehler in der Vergangenheit eine Ursache haben. Die Ursache liegt unter anderem in den Zielsetzungen, mit denen die Bahnreform im Jahre 1994 ff. versehen worden ist. Wir haben eine Zielsetzung gehabt, die den Börsengang beinhaltete, und da bin ich weit davon entfernt, die Leistungen von Herrn Mehdorn an der Stelle zu kritisieren. Er hatte es geschafft. Politisch, parlamentarisch war der Börsengang beschlossen; was nicht zustande kam, durch die dann einsetzende Wirtschafts- und Finanzkrise, war die faktische Umsetzung, aber politisch war er durch.

Wenn wir also von der verkehrten Zielsetzung für einen Ausbau, für eine verbesserte Infrastruktur ausgehen, dann stelle ich mir die Frage, ob wir im Jahre 2019, womöglich auf zehn Jahre hinaus blickend, jetzt mit dem Vehikel, das wir damals geschaffen haben, eine neue Bahn umsetzen können, eine neue Bahn, mehr Verkehr auf der Schiene, wenn das die Zwecksetzung ist – und das kommt aus allen Bereichen als ein sinnvolles und notwendiges Instrument –, dann kann ich mir nicht vorstellen, dass wir das mit dieser Konstruktion in der Form ohne weiteres schaffen. Von daher kommen wir zu dem Entschluss, dass im Konzern eine innere Umstrukturierung sinnvoll und richtig ist, in dem man die drei bekannten und – warum auch immer – getrennten Struktureinheiten Netz, Station und Service und auch DB-Energie zusammenführt. Wir haben es mit einer Unmenge von Schnittstellen zu tun, die nicht funktionieren. Ich lasse mal an der Stelle den positiven Effekt von Synergien, wenn man nicht drei Vorstände hat, hinten anstehen. Aber wir erleben tatsächlich, dass es im täglichen Leben eben nicht funktioniert. Die Anzahl der Informationen hat zugenommen. Das wurde zuletzt von Herrn Grube sehr groß und sehr breit propagiert. Ich stelle mir immer die Frage, wenn ich auf den Bahnsteig komme, was nützt mir die Information, dass anderthalb Stunden später auf diesem Bahnsteig ein Zug nach nirgendwo oder irgendwo fährt. Das ist etwas, was ich auch insgesamt im weltweiten

Netz erlebe. Die Menge an Informationen ist utopisch. Man kann sie kaum verarbeiten, aber das, was wichtig ist, nämlich ob der Zug, in den ich einsteige, in der richtigen Reihenfolge kommt, fällt hinten runter. Er steht oftmals, nicht immer, genau verkehrt rum, und die Bewegung am Bahnsteig sorgt für weitere Verspätung. Von daher, meine Damen und Herren, ist die Frage, mit welcher Effizienz wir die Infrastruktur zukünftig betreiben, in direktem Zusammenhang mit der Art zu betrachten, wie wir sie betreiben.

Die Art, das haben wir vorgeschlagen, sollte nicht die einer Aktiengesellschaft sein, die systemisch im Gesetz verankert, die Gewinnerzielungsabsicht hinterlegt hat, sondern wir reden hier mit einer fast hundertprozentigen Wahrscheinlichkeit auf die Dauer von Steuermitteln, von Subventionen, die in die Infrastruktur fließen müssen, und deshalb ist die Erzielung von Gewinn in dem Segment, was ja auch klar erkennbar ist, verhältnismäßig niedrig. Insoweit ist die Zusammenführung in einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft oder in einer gemeinnützigen GmbH ein Weg, den man beschreiten kann.

Man muss die Gesellschafterverhältnisse nicht unbedingt ändern. Die DB kann als Konzern trotz alledem die Verbindung weiter aufrechterhalten, aber die innere Führung der Struktureinheit Infrastrukturgesellschaft insgesamt gesehen, ist mit Gewinnerzielungsabsicht nicht zielführend. Denn das, was in der Vergangenheit zum Abbau von Güterverkehrsstellen, zum Abbau von Streckenabschnitten, zum Abbau von Weichen, Gleisen usw. geführt hat, war unter anderem getrieben von der Gewinnerzielungsabsicht, die systemisch für die Vorstände zwingend vorgeschrieben ist. Von daher mache ich keinen Vorwurf.

Von daher komme ich zu der Schlussfolgerung, dass nicht der Vorstand der Deutschen Bahn AG allein schuld an der Entwicklung der DB und vor allen Dingen der Infrastruktur ist, sondern wir gemeinsam uns die Frage beantworten müssen, ob die Infrastruktur in der Vergangenheit richtig aufgestellt worden. Bezogen auf einen Börsengang glaube ich fest, dass die Aufstellung richtig war. Bezogen auf die Zielsetzung, den Verkehr zu verdoppeln, sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr, bin ich felsenfest davon überzeugt, dass das Vehikel nicht geeignet ist, um in die Zukunft hinein die Infrastruktur zu ertüchtigen.



Damit käme ich bei der zweiten Frage von Herrn Gastel zum ziemlich schnellen Schluss. Nämlich die Frage, ob es möglich ist, in der Infrastruktur Gewinne zu erzielen, beantworte ich mit einem klaren „Nein“. Ich sehe das weder heute, noch in der Zukunft. Weil wir bei alledem, was wir hier im Gemeinwohlauftrag betreiben, uns nicht einbilden sollten, dass wir sowohl von Güterverkehrsunternehmen, als auch von Personenverkehrsunternehmen jemals so viel Trassenentgelte nehmen können, um die Infrastruktur mit einem sogenannten Gewinn zu finanzieren. Wir machen uns an der Stelle nach meinem Dafürhalten bei der Finanzierung etwas vor.

Bei dem Finanzierungskreislauf wird in einem Teil zumindest darauf abgestellt, dass Gewinn bei der Unterhaltung möglich ist. Die Grenzen zwischen Unterhaltung und Erhaltung sind allerdings so nah beieinander oder so verschwommen, dass die Frage, ob man tatsächlich Gewinn macht, nicht unbedingt zu beantworten ist. Wenn man das konkret und besser überwachen könnte, wäre auch der Mittelfluss in eine Gesellschaft ein Stück weit transparenter, die nicht hinterher bei 3 Milliarden insgesamt Zufluss dann 500 oder 700 Millionen sogenannten Gewinn ausweisen muss. Wir haben hier auch eine gigantische Maschine aufgebaut, die dafür Sorge trägt, dass bestimmte Sachverhalte tatsächlich noch überprüfbar sind. Wir könnten uns nach unserem Verständnis einiges schenken, wenn wir die Mittelzuflüsse direkt unter der Überschrift „Hier fließen Steuergelder“ bereitstellen; als Baukostenzuschüsse, also zinslos, in eine Infrastruktur, die dem Gemeinwohl dient, die dem Versorgungsauftrag dient, Eisenbahnverkehr in höherer Menge und in wesentlich besserer Dichte. Dann wäre das nach unserem Dafürhalten innerhalb des DB-Konzerns anders zu gestalten. Recht herzlichen Dank!

**Amtierende Vorsitzende:** Dankeschön Claus, für deine, wie gewohnt, klare Antwort! Die nächste Frage vom Kollegen Burkert ging an Herrn Alexander Kirchner. Ich bitte Sie um Beantwortung der Frage!

**Alexander Kirchner** (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)): Vielen Dank auch für die Möglichkeit, hier eine Position abgeben zu können. Die Frage war: wie wird die Finanzierungssituation der Schiene eingeschätzt?

Vielleicht vorweg sage ich, dass die häufig zu sehenden Probleme, was Qualität und Pünktlichkeit anbelangt, mehrere Ursachen haben. Neben Struktur- und Managementfehlern sind es natürlich in erster Linie Kapazitätsprobleme, die sich auf den Bereich von fehlender und nicht ausreichend verfügbarer Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal aufteilt. Den Infrastrukturteil kann man – glaube ich – so bewerten, dass wir heute gegenüber der Situation zu Beginn der Bahnreform etwa 50 Prozent mehr Transportleistung auf einem geringeren Streckennetz, einem kürzeren Streckennetz und vor allen Dingen einem älteren Streckennetz fahren. Das heißt, die Strecken der Schiene werden heute wesentlich stärker belastet, als das früher der Fall war. Das bedeutet wiederum, dass die Instandhaltungsaufwendungen, die aus den reinen Trassenpreisen finanziert werden, in den letzten Jahren drastisch angestiegen sind. Das heißt, statt rund 1 Milliarde, werden heute fast schon 2 Milliarden pro Jahr aufgewandt, um überhaupt die klassische Instandhaltung machen zu können. Da reden wir noch nicht von Ersatzinvestitionen oder von Neu- und Ausbau.

Mit der LuFV I und der LuFV II ging es ja darum, die Ersatzinvestition zu erhöhen, um die Bestandsinfrastruktur zu erneuern. Ich möchte hier feststellen, dass bei der Bahnreform damals die Pällmann-Kommission errechnet hat, was man für die Bestandsinfrastruktur an Ersatzinvestition bräuchte. Dieses Geld ist nie in das System investiert worden. Auch in der LuFV II war unterstellt, dass die Mittel bis zum Jahr 2018/2019 reichen werden, um den Turnaround in der Altersentwicklung der Schiene zu erreichen. Auch das ist nicht gelungen, insbesondere deshalb, weil die Baukostensteigerungen so hoch waren, dass das Geld nicht ausgereicht hat, um tatsächlich die Altersentwicklung der Infrastruktur zu stoppen und wieder in ein vernünftiges Maß nach vorne zu bekommen. Dann reden wir noch nicht über Kapazitätssteigerungen. Wir reden jetzt nur mal über das Thema Bestandsinfrastruktur. Wenn es um Kapazitätssteigerungen geht, geht es natürlich weit darüber hinaus. Die Bestandsinfrastruktur muss aus unserer Sicht den Turnaround jetzt erreichen.

Das heißt, insbesondere in der LuFV III muss so viel Geld investiert werden, dass es gelingt, so schnell wie möglich die Bestandsinfrastruktur wieder aus dieser absinkenden Altersentwicklung



herauszubekommen. Und selbst wenn es gelingen würde, das sehr schnell – ich sage mal im Jahr 2020/2021 – zu schaffen, wird es noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, dauern, bis wir wieder eine ausreichend solide Infrastruktur haben werden. Damit sind natürlich nicht die guten und unterstützenswerten Ziele des Koalitionsvertrages zu mehr Verkehr auf der Schiene zu erreichen, sondern es ist bestenfalls im geringen Umfang mehr Verkehr noch auf der Schiene möglich. Das heißt, wenn es um das Thema 740-Meter-Netze geht, um Deutschlandtakt, Verdoppelung des Personenverkehrs oder Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr auf 25 Prozent Modal-split im Jahr 2030, ist das mit einer noch so guten Bestandsinfrastruktur nicht machbar, dazu bedarf es erheblicher weiterer Investitionen in das System Schiene.

Neben der Bestandsinfrastruktur brauchen wir natürlich insbesondere offene Knoten. Wir müssen investieren in den Ausbau der Knoten. Wir müssen investieren in Neu- und Ausbaustrecken, damit man mehr Kapazität auf dem System Schiene fahren kann.

Unterm Strich kann man sagen, dass das Fazit aus unserer Sicht ganz klar ist, dass der derzeitige Finanzierungsrahmen nicht ausreicht, um den Bestand wieder in Schuss zu bekommen und den jetzigen Verkehr wieder in Ordnung zu kriegen. Dafür braucht man mehr Geld. Und es reicht auf alle Fälle nicht aus, um tatsächlich die Ziele der Koalitionsvereinbarung zu erreichen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen. Hier bedarf es wesentlich mehr finanzielle Mittel als das, was uns bisher bekannt ist und auch in den Entwürfen zur Finanzierung für das Jahr 2020 und folgende vorgesehen ist.

**Amtierende Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Kirchner! Ich gebe jetzt das Wort Herrn Dr. Andreas Geißler für die Beantwortung der zweiten Frage vom Kollegen Burkert.

**Dr. Andreas Geißler** (Allianz pro Schiene e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Herr Burkert, Sie hatten grundsätzlich nach der Einschätzung der Finanzierungssituation gefragt. Beginnen möchte ich zunächst mit dem Positiven. Es ist tatsächlich so, dass in den vergangenen Jahren der Bund begonnen hat, deutlich mehr Geld in die Schieneninfrastruktur zu investieren. Das betrifft zwei

Bereiche. Es betrifft einmal den Bereich des Bestandsnetzes. Da haben wir seit einer Reihe von Jahren die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, inzwischen in der zweiten Periode. Da ist tatsächlich in den letzten Jahren deutlich mehr Geld geflossen. Es betrifft aber auch den zweiten Bereich, es betrifft auch den Aus- und Neubau. Auch hier sind die Investitionen in den letzten Jahren gestiegen. Das ist gut und richtig so. Aber, das muss man genauso klar und deutlich sagen, trotz der Aufwärtsbewegung, die wir da in den letzten Jahren schon gesehen haben, sind die Investitionsmittel, die wir heute haben, noch nicht auf einer ausreichenden Höhe. Das betrifft einmal die Mittel, die für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur vorgesehen sind. Wie Sie wissen, haben wir ja den Bundesverkehrswegeplan 2030. In diesem Bundesverkehrswegeplan stehen eine ganze Reihe von Aus- und Neubauprojekten Schiene drin. Die Zahl dieser Projekte ist auch im vergangenen Jahr noch einmal angestiegen, weil eine Reihe von Projekten aus dem Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen sind.

Wenn man diese Projekte, die das Label Vordringlicher Bedarf tragen, tatsächlich bis zum Jahre 2030 auf den Weg bringen will, dann brauchen wir gegenüber dem Status quo eine deutlich höhere Investitionslinie, was die Mittel für Neu- und Ausbau angeht.

Zum Thema Bestandsnetz hat ja mein Vorredner gerade schon einige Dinge gesagt, die ich hier noch einmal unterstreichen möchte. Auch im Bestandsnetz haben wir nach wie vor Nachholbedarf. Wir haben Nachholbedarf bei Investitionen. Und dieser Nachholbedarf sollte natürlich in den nächsten Jahren aufgeholt werden, um eine Qualität beim Netz zu erreichen, die den Ansprüchen der Nutzer tatsächlich entspricht. Es muss auch gelingen, in den nächsten Jahren die Alterung des Bestandsnetzes zu stoppen. Wenn man diese Dinge schon einmal betrachtet –, also einmal ein höherer Finanzbedarf bei Neu- und Ausbau, ein höherer Finanzbedarf auch bei den Bestandsnetzen – muss man dazu noch sagen, dass der Koalitionsvertrag sich weitere Dinge vorgenommen hat. Es gibt das Ziel, den Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes bis zum Jahr 2025 deutlich zu erhöhen. Es ist das Bekenntnis vorhanden, den Deutschlandtakt etappenweise umzusetzen. Aus



dem Deutschlandtakt werden sich auch weitere Infrastrukturmaßnahmen ableiten, die einen Finanzierungsbedarf haben. Wir haben es generell mit ambitionierteren Zielen zu tun, was den Güterverkehr auf der Schiene angeht, auch dafür werden wir zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene und auf der Infrastruktur benötigen. Das alles zusammen bedeutet in der Tat, wir brauchen ein weiteres Ansteigen der Investitionen in die Schieneninfrastruktur, und perspektivisch gehen wir davon aus, das wir ein Volumen erreichen müssen, was in Summe tatsächlich den Wert von 10 Milliarden Euro erreicht.

Wenn wir uns die Frage nochmal anschauen, wie sieht es im Bereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Vorschlag aus, diese nicht mehr für fünf Jahre, sondern für zehn Jahre abzuschließen, dann ist das auch ein ganz wichtiger Punkt. Das ist der Punkt der Planungssicherheit, sowohl für die Unternehmen als auch für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das diese Aufträge vergibt. Insofern ist langfristige Planungssicherheit sicherlich ein sinnvoller Punkt. Es betrifft meines Erachtens nicht nur die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Sie alle kennen die Probleme, die immer wieder entstanden sind beim Mittelabfluss für Neu- und Ausbauprojekte. Wenn wir also in Zukunft eine deutlich höhere Investitionslinie für die Schiene realisieren wollen, dann ist es ein ganz wichtiger Punkt, auch darauf zu achten, dass diese Mittel tatsächlich abfließen. Und diese Mittel werden besser und zuverlässiger abfließen, wenn es eine langfristige Planungssicherheit für alle Beteiligten im Sektor gibt. Das heißt, bei der Finanzplanung muss es auch im Bereich Neu- und Ausbau eine Perspektive geben, auf die sich die Akteure des Sektors einstellen können. Das hat dann natürlich auch konkrete Auswirkungen auf die Personalplanung, sowohl des Infrastrukturbetreibers als auch der Unternehmen, die das Baugeschäft betreiben. Vielen Dank!

**Prof. Dr. Matthias Gather** (Fachhochschule Erfurt): Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Ich freue mich, heute hier eingeladen worden zu sein. Die Frage, die an mich gerichtet war, war die Frage, welche Infrastruktur brauchen wir, damit das Wachstum auf der Schiene so, wie von allen (oder von vielen) hier im Raum vorgesehen, gelingen kann. Ich habe es gut, da meine bei-

den Vorredner schon eine ganze Menge dazu gesagt haben, dem ich mich weitgehend anschließen kann. Die elf Sekunden, die Sie überzogen haben, werde ich gerne wieder einholen.

Sowohl Herr Kirchner als auch Herr Geißler haben ausgeführt – und das ist ja hinlänglich bekannt in diesem Raum –, dass wir einen erheblichen Sanierungsstau haben. Wir haben im Bahnwesen ein Infrastrukturproblem. Wir haben kein Problem mit dem Betrieb auf der Infrastruktur, also seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern das Problem ist die Infrastruktur in ihrem beklagenswerten Zustand. Wenn man die verschiedenen Anträge der einzelnen Fraktionen hier liest, zuckt man erstmal zusammen und sagt, was ist das für ein „wünsch dir was“, also in welchem Umfang wird denn hier beabsichtigt, in die Schiene zu investieren.

Wenn wir uns anschauen, was in den letzten Jahren unterlassen wurde, ist es aber mehr als vernünftig, dass wir sagen, nun wirklich mal tief zugehen und sagen, wenn wir tatsächlich die Schiene fit machen wollen für dieses Wachstum, dann müssen wir auch erheblich investieren. Das ist angesprochen worden, Sanierungsstau, Ersatzinvestitionen, dazu hatten Sie etwas gesagt. Wir kennen die Probleme mit den ICE-Strecken, den Neubaustrecken, die in die Jahre kommen – Würzburg, Kassel – und grundlegend saniert werden müssen. Es ist einfach eine ganze Reihe von Maßnahmen, die anstehen. Man hat einfach sehenden Auges – es ist ja nicht so, dass die Finanzierungsvolumina nicht bekannt gewesen wären, die man für die Schiene gebraucht hätte – gesagt, „irgendwie wird es schon gehen“. Vielleicht haben wir jetzt die Rechnung auf dem Tisch. Was ich hier noch stehen habe, ist natürlich die Frage des Rückbaus. Herr Henke ist darauf eingegangen, zum Thema Schienengüterverkehr in die Fläche bringen, Anschlussgleisförderung etc. Also auch einiges von dem wieder rückgängig zu machen, was in den letzten Jahren geschehen ist und dann kommen die neuen Vorhaben dazu. Das Thema Deutschlandtakt haben Sie angesprochen. Es ist noch nicht ganz abzusehen, was da, wenn wir tatsächlich den Deutschlandtakt umsetzen wollen, dort noch an Investitionen erforderlich ist. Was ich auch nochmal ansprechen möchte, sind die europäischen Korridorprojekte, wo Deutschland nicht seinen Pflichten nachkommt. Da haben wir



Zulaufstrecken zum Gotthard, am Oberrhein, als auch nach Österreich, zum Brenner, als auch die Betuweroute zum Hafen Rotterdam. Das sind alles internationale Projekte, wo die Deutschen ihrer Verantwortung nicht gerecht werden. Und wenn wir von europäischem Schienengüterverkehr reden wollen, dann müssen natürlich gerade diese Lückenschlüsse möglich sein. Das Wachstum findet natürlich auch im Transitverkehr statt. Also insofern glaube ich, der Bedarf ist erstmal klar.

Die Frage ist, wer das bezahlen soll und wie man das finanzieren kann. Da bin ich auch beim Kollegen Eisenkopf ein bisschen hängen geblieben, am Ende. Das ist im Grunde erstmal eine politische Entscheidung, dass man sagt, wir stecken Geld in dieses System. Es gibt Länder – wir müssen ja nicht nur in die Schweiz schauen, wir können nach Großbritannien schauen, wir können nach Österreich schauen, diese wunderbare Grafik ist ja allen bekannt, wo man sieht wie wenig die Deutschen dazu beigetragen haben – wo das der Fall ist. Wir müssen uns dazu bekennen, Geld in das System Schiene zu stecken. Zum Thema Kostenwahrheit: wir haben zwei verschiedene Ebenen. Das eine ist die Gewinnerzielungsabsicht des Infrastrukturbetreibers. Die halte ich für sinnlos, für nicht zielführend für einen Monopolisten. Wir müssen regulieren. Es kann nicht das Ziel des Infrastrukturbetreibers sein, in irgendeiner Weise Gewinne zu erzielen. Trotzdem müssen wir natürlich langfristig einen volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen oder sollten zumindest in der Lage sein, den volkswirtschaftlichen Nutzen der Investition nachzuweisen. Da sind wir jetzt bei dem Thema der Disproportionalität des gesamten Gebührensystems. Da machen wir vielleicht nächster nochmal einen Punkt.

Zwei Punkte erwähne ich noch. Das Wachstum auf der Schiene ist das erste, das zweite ist die Verkehrsverlagerung. Die Verkehrsverlagerung wird nur gelingen, wenn wir uns das Gesamtverkehrssystem anschauen. Das heißt, wir müssen auch auf die Straße schauen. Das zweite Problem ist, wenn wir mehr Geld ins System stecken, haben wir das Problem der steigenden Preise, und das erleben wir im Augenblick bei der Bahn. Einfach zu sagen, jetzt geben wir hier eine Milliarde rein und dann nochmal etwas, könnte am Ende dazu führen, dass wir für mehr Geld dieselben Leistungen wie bisher bekommen. Wir haben also

eine gewisse Zwickmühle.

Die Stellv. Vorsitzende, Abg. **Daniela Kluckert** (FDP), übernimmt den Vorsitz.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Professor Gather, auch von mir noch einen guten Tag! Wir kommen in die zweite Runde. In der zweiten Runde, so hatten wir uns vereinbart, wollen wir im Schwerpunkt das Unternehmen besprechen. Aber ich habe gerade eben auch schon gehört, dass sich das schon in der ersten Runde ein bisschen vermischt hat. Ich gebe jetzt zur Beginn Herrn Kollegen Donth das Wort!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Ich glaube, so genau lässt sich das auch nicht trennen, alles hängt mit allem ein Stück weit zusammen.

Ich würde Frau Herrmann gerne nochmals fragen. Das war zwar schon Thema, aber möchte nochmal nachfragen: Trennung von Infrastruktur und Betrieb- bzw. Fahrbetrieb. Es kommt ja immer wieder der integrierte Konzern versus getrennte Konzerne. Haben Sie da in der Schweiz Erfahrung, Sie haben es ja schon angesprochen, haben Sie auch darüber hinausgehend Einblick, wie es in anderen europäischen Ländern ist und würden Sie so etwas bei sich in der Schweiz als Erfolgsmodell anschauen für die Zukunft?

Die zweite Frage hätte ich an den Herrn Dr. Geißler. Wir hatten letzte Woche einen schönen Termin im Verkehrsministerium. Das Zukunftsbündnis Schiene hat uns seine ersten Zwischenergebnisse vorgestellt und ein ganz entscheidendes Projekt dabei war, das kam heute auch schon zur Sprache, der Deutschlandtakt, der schon vorher bei der Frau Herrmann ein Thema war. Deutschlandtakt: da wollen wir versuchen, die drei verschiedenen Verkehrssysteme Fernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr ausgewogen in diesem Taktfahrplan unterzubringen. Halten Sie das für möglich oder meinen Sie, man muss – so die Auffassung von Schweizer Parlamentariern, die hier zu Gast waren, da waren auch Spediteure dabei vom Beruf her – einen Vorrang für den Güterverkehr einrichten? Sehen Sie die Möglichkeit, dass wir die Ausgewogenheit behalten, wie wir sie seither versuchen oder meinen Sie, wir müssen, um die Ziele zu verwirklichen, dem Güterverkehr oder dem Personennahverkehr oder gar dem Personenfernverkehr klaren Vorrang einräumen,



um hier voran zukommen? Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Donth. Als nächster Herr Wiehle, bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Stichwort Unternehmensstruktur der Bahn. Blick zurück: die Bahnreform 1994 hatte das Ziel, die Haushaltsbelastung des Bundes zu reduzieren und die Bahn wurde auch entschuldet und der Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Gesamtverkehr sollte gesteigert werden. Wir müssen feststellen, damit ist man gescheitert. Bund und Bahn haben diese Ziele nicht erreicht. Zwar wurde die Transportleistung erhöht, aber im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, die ja auch die Transportleistung erhöht haben, ist der Anteil bei der Bahn kaum gestiegen. Die AfD steht mit der Kritik nicht alleine, auch der Bundesrechnungshof hat dies in seinem Sondergutachten vom Januar 2019 attestiert. Ich zitiere nur einen Satz: Weder kam seit der Reform von anderen Verkehrsträgern mehr Verkehr auf die Schiene, noch wurde der Bundeshaushalt entlastet. Die Schulden der Bahn liegen inzwischen nach Presseberichten wieder bei 21 Milliarden Euro“.

Ich füge noch hinzu, die Gehälter der Bahnmanager wurden vervierfacht, das hat sich aber noch nicht in der Qualität niedergeschlagen.

Jetzt die Fragen an Herrn Professor Eisenkopf zur strategischen Ausrichtung des Konzerns.

Die DB AG hat sich international in verschiedenen Verkehrssegmenten engagiert. In 140 Ländern ist sie unternehmerisch tätig, nicht selten auch in bahnfremden Feldern. Die DB hat 700 Tochterunternehmen, in etwa 513 davon – 73 Prozent – haben ihren Sitz im Ausland. Fast die Hälfte des Umsatzes erzielt der Konzern im Ausland, Beispiel Schenker. Herr Professor Eisenkopf, wie sehen Sie das? Ergeben sich aus dieser globalen Geschäftstätigkeit positive Effekte für die Ertrags- und Finanzlage der Eisenbahn in Deutschland oder verbleiben die Gewinne im Ausland und werden dort in die weltweite Expansion des Konzerns investiert. Oder andersherum: profitiert das Kerngeschäft, nämlich der Bahnverkehr in Deutschland, von diesen globalen Aktivitäten?

Herrn Weselsky darf ich fragen. Die Qualität, insbesondere die Pünktlichkeit, hat sich ja eher verschlechtert. Verantwortungen werden innerhalb

des DB-Konzerns hin und her geschoben. Von Straffung der Strukturen wird gesprochen, aber es wird nicht umgesetzt. Niemand kann sagen, wer für Schlechtleistungen verantwortlich ist. Kann es Sinn machen, wenn wir die Verantwortungen stärker in die operativen Tochtergesellschaften verlagern, d. h. der Vorstand der DB-Netz AG wäre dann tatsächlich für die Infrastruktur verantwortlich, der Vorstand der DB-Fernverkehr tatsächlich für die ICE's, und kein Konzernvorstand greift andauernd in das Geschäft ein. Noch eine Kleinigkeit: Die LuFV ist laut Ihrer Stellungnahme ja intransparent und auch in der LuFV III sind keine Verbesserungen zu erkennen, sagen Sie. Können Sie das bitte genauer ausführen, an welchen Stellen Sie sehen, dass das Geld ineffizient ausgegeben wird und wo es intransparent ist?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank. Frau Kollegin Lühmann, bitte.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Dankeschön! Haben wir uns jetzt auf drei oder auf zwei Fragen geeinigt? Ich möchte es nur wissen!

**Stellv. Vorsitzende:** Auf zwei Fragen. Ich hatte es jetzt so verstanden, dass es eine Frage an Herrn Weselsky ist und eine an Herrn Prof. Eisenkopf.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Danke, Sie geben mir jetzt Möglichkeiten. Meine erste Frage geht an Herrn Henke. Sie haben in Ihrer Stellungnahme zum Thema ETCS ausgeführt, dass Sie das grundsätzlich befürworten. Wir haben ja schon darüber geredet, wir müssen eine Menge Geld investieren und da kann es Sinn ergeben, Prioritäten festzulegen. Wenn ich Ihre Stellungnahme richtig lese, sagen Sie: Priorität ETCS, mehr Kapazitäten, schneller. Könnten Sie das bitte noch ausführen und dabei auch den Punkt Ausrüstung von Fahrzeugen mit hineinnehmen.

Nun musste die Staatssekretärin aus dem Finanzministerium zu einem anderen Termin, aber wir wissen ja, das es sehr kritisch gesehen wird, dass – das ist ja auch hier mehrfach in den Antworten zum Tragen gekommen –, der Staat für die Infrastruktur zuständig ist, aber nicht für das rollende Material. Ihre Forderung ist, dass man auch die Ausrüstung der Züge, damit diese die neue Technik und damit die Kapazitätserhöhung nutzen können, einbeziehen soll. Wenn Sie uns das nochmal erklären könnten, warum man in diesem Fall von diesem Prinzip abweichen sollte.



Die zweite Frage geht an Alexander Kirchner. In der Stellungnahme der EVG gibt es einen Absatz zu dem Thema der inneren Verfassung oder Organisation des DB-Konzerns. Da ist vom schlankeren Management und von Entscheidungskulturen die Rede. Da hätte ich auch gerne noch einige Ausführungen, zumal auch Claus Weselsky in seiner Stellungnahme davon geredet hat, dass, immer wenn es eine Reform gab, diese immer nur was mit Sparen zu tun hatte und niemals mit Ertüchtigung des Konzerns. Und wir wissen ja auch aus anderen Stellungnahmen, dass kritisiert wurde, dass Reformen weiter geführt wurden, auch wenn z. B. von den Gewerkschaften Hinweise kamen, dass diese unpraktikabel sind. Wie kann man also durch eine Neuaufstellung des Konzerns solche Dinge verhindern und klare Verantwortlichkeiten feststellen? Danke!

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank. Torsten Herbst, bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Vielen Dank! Ich würde eine Frage an Professor Eisenkopf stellen und eine zweite Frage wird dann mein Kollege Christian Jung ergänzen. Hier schon mal als Stichwort das Thema Komplexität, Schnittstellen, Probleme.

Ich glaube, Herr Weselsky hat das aufgeworfen. Wir haben von einer komplizierten Konzernstruktur gehört, sowohl was das Auslandsengagement betrifft, als auch was die Zahl der Tochtergesellschaften im Inland betrifft. Meine Frage wäre angesichts dieser Komplexität, die eine Steuerung des Unternehmens unheimlich schwierig macht und natürlich zu Informationsreibungsverlusten führt: wie müsste eigentlich ein Konzern Deutsche Bahn aufgestellt werden, wenn er heute am Reisbrett neu geplant wird, um eine optimale Beförderungsleistung zu erreichen, wenn man mal vorwegnimmt, dass die Infrastruktursparte separat betrachtet wird.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank. Kollege Jung.

Abg. **Dr. Christian Jung** (FDP): Ich habe eine Frage an den Herrn Kirchner. Wir machen uns im Moment sehr große Sorgen um die DB-Cargo. Nach allem was wir wissen und auch sehen, läuft es da in keiner Weise. Wenn man das erste Quartal anguckt, dann wurden dort knapp 80 Millionen Euro minus gemacht. Und die Frage stellt sich tatsächlich, wenn man über Klimaschutz spricht, wenn

man darüber spricht, wie man mehr Güter auf die Schiene bekommt, dass ja die DB-Cargo hier ein wichtiger Baustein wäre, und ohne die DB-Cargo funktioniert auch in Europa der Schienengüterverkehr nicht. Deswegen die Frage an Sie: Aus Ihrer langjährigen Erfahrung, wie kann man es erreichen, dass diese DB-Cargo wieder funktioniert und auch insgesamt mehr Güter transportiert?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank. Frau Leidig, bitte.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte zwei Fragenkomplexe an zwei Sachverständige richten. Der erste Fragekomplex bezieht sich auf das Thema Unternehmen, Bahnunternehmen als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs und ich möchte Frau Herrmann dazu befragen. Sie haben vorhin mit einer großen Selbstverständlichkeit davon gesprochen, dass es der öffentliche Verkehr ist, die SBB. Bei uns heißt es, wenn über die Deutsche Bahn gesprochen wird, das ist ein eigenwirtschaftlicher Konzern und wir haben z. B. als Parlamentarierin und Parlamentarier immer wieder Schwierigkeiten, Informationen zu bekommen, weil die Bundesregierung sich sozusagen dahinter zurückzieht und sagt, darüber gibt es keine Auskunft, es ist ein wirtschaftlicher Konzern, da können wir nichts sagen. Was ist der Unterschied in der Betrachtung eines solchen Unternehmens, wenn es als öffentliches Unternehmen betrachtet wird, und wie organisieren Sie das? Sie haben eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Was heißt das konkret und wie bekommt die Schweizer Bahn ihre Unternehmensziele, wo kommen die her, wer beschließt sie und wie werden die Stakeholder eingebunden? Wir haben in unserem Antrag beispielsweise gesagt, es müssen die gesellschaftlichen Akteure, die geäußertes Interesse an einer guten Entwicklung der Bahn haben, auch irgendwie einbezogen werden. Also das möchte ich gerne wissen, wie Sie das in der Schweiz handhaben. Das auch nochmal bezogen auf die Kantonsbahnen, wie es bei Ihnen heißt, bei uns sind es die Regionalbahnen der Länder, wie da die Verknüpfung und die Übereinstimmung hergestellt wird.

Die zweite Frage richtet sich an Alexander Kirchner und bezieht sich auf den größten Schatz, den ein Unternehmen hat, nämlich die Beschäftigten. Da haben wir ja auf der einen Seite in der Vergangenheit einen wirklich drastischen Personalabbau



gehabt. Der ist inzwischen gestoppt und es werden Arbeitskräfte gesucht. Da habe ich zwei Fragen. Zum einen: was macht die Motivation aus?

**Stellv. Vorsitzende:** Frau Leidig, eine Frage war noch übrig.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Genau, ein Fragenkomplex, der sich auf die Beschäftigten bezieht.

**Stellv. Vorsitzende:** Es ist mir leider bei Herrn Wiehle vorhin durchgerutscht, dass noch eine Zusatzfrage kam. Jetzt machen wir es wie vorgesehen: eine Frage pro einen Sachverständigen. Wir haben ja noch eine Runde, wo wir noch die ganzen anderen Fragen klären können.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Dann formuliere ich die Frage jetzt so: wie kann es gelingen, motivierte Beschäftigte zur Bahn zu bekommen und gibt es da Gespräche zwischen den Gewerkschaften, weil es ja in anderen Bereichen des Verkehrs durchaus Veränderungen in Richtung Personalabbau geben kann?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Frau Leidig, Herr Gastel, bitte.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 25 Jahre nach der Bahnreform muss man feststellen, das einzige was weitestgehend als positiv gesehen wird und werden kann, ist die Regionalisierung. Ansonsten hat man die Problematik, dass die Infrastruktur schlechter geworden ist, sie ist unzureichend, ist älter geworden, störungsanfälliger geworden, die Verschuldung des Konzerns liegt bei 20 Milliarden Euro, nachdem man vor 25 Jahren schuldenfrei gestartet ist, die Pünktlichkeit lässt zu wünschen übrig. Die Zugewinne bei den Verkehrsanteilen im Personen- wie im Güterverkehr sind nicht gelungen, d. h. der LKW hat stärker zugelegt, das Auto, das Flugzeug, mehr, als die Bahn zulegen konnte. Und vor diesem Hintergrund stellen sich auch – die Deutsche Bahn ist ja nicht der einzige Akteur, aber der größte – Fragen zur Struktur der Deutschen Bahn.

Diese Frage stelle ich an Prof. Gather, und zwar bezogen auf die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn. Ich habe vorhin schon Herrn Welsky so eine Frage gestellt. Wie kann es gelingen, die Infrastruktur von dem Druck, Gewinne machen zu müssen, zu befreien? Was haben Sie für Ideen, wie die Struktur, was die Infrastruktur-

sparten angeht, in Zukunft aussehen kann?

Meine zweite Frage in dieser Runde geht an den Vertreter der Bundesregierung, damit er nicht nur zuhören darf, sondern auch einen aktiven Part bekommt.

**Stellv. Vorsitzende:** Herr Gastel, wir stellen die Fragen an die Sachverständigen. Wir können fragen, ob die Bundesregierung Fragen beantworten möchte, aber erstmal gehen die Fragen an die Sachverständigen. Wir stellen die Fragen an die Sachverständigen, und an dieser Regelung bitte ich festzuhalten.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann müsste ich jetzt überlegen, wie ich die Frage so formuliere, dass ich sie auch an Sachverständige hier in der Runde stellen kann.

Ich stelle diese Frage ebenfalls an Prof. Gather. In dem Antrag der Koalitionsparteien steht drin, dass die Eigentümerfunktion des Bundes bei der Steuerung und Kontrolle der Deutschen Bahn stärker wahrgenommen werden soll. Haben Sie Ideen dazu, wie das konkret aussehen soll, dass der Bund diese Rolle stärker gerecht wird, so wie es auch im Antrag der Koalitionsparteien steht?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank. Als erstes bitte ich mit drei Fragen Herrn Kirchner zur Beantwortung.

**Alexander Kirchner** (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)): Vielen Dank. Ich fange an mit der Frage nach schlankeren Strukturen und Management im Bereich der Bahn.

Vielleicht als Bemerkung vorweg: ich bin Altbahnfahrer und kenne die Eisenbahn noch aus der Bundesbahnzeit heraus und kann sagen, dass die Bundesbahn in vielen Bereichen effektiver und schlanker aufgestellt war als die DB AG. Vor allen Dingen war Hierarchie auch in der Führung gewesen, so dass Entscheidungen auch sehr schnell nach unten durch gegangen sind. Operative Verantwortung lag in aller Regel auch unten vor Ort bei den Menschen, die operative Tätigkeiten gemacht haben. Die Bahnreform vor 25 Jahren hatte die Idee, die einzelnen Aktiengesellschaften auch an die Börse zu bringen und völlig eigenständig zu machen. Damit ist eine Struktur geschaffen worden, die in aller Regel zu den Problemen führt, die wir heute haben, nämlich dass in jedem einzelnen Geschäftsfeld Dinge gemacht werden,



die nicht unbedingt abgestimmt und koordiniert sind mit den anderen Geschäftsfeldern und der Vorstand es selbst es nicht hinkommt, diese Koordinierungsfunktion auszuüben. Herr Lutz hat das in seinem Brief im September selber eingestanden, dass der Vorstand das nicht kann. Von daher ist es unseres Erachtens sehr klar erforderlich, auch hier darüber nachzudenken, inwieweit diese Strukturen angepasst werden müssen. Das bedeutet nicht unbedingt, dass man immer Gesellschaften zusammenlegen muss, sondern das geht auch insgesamt in die jetzige Struktur hinein, dort effizienter und auch schlanker zu werden. Um das mal an Zahlen deutlich zu machen: gerade in den letzten Jahren hat sich der Anteil der Overheads in den zentralen Bereichen teilweise verdoppelt oder mehr als verdoppelt, kann man sagen. Im Bereich Personenverkehr sind heute in der Zentrale über 107 Prozent mehr Beschäftigte als es noch vor acht Jahren der Fall war. Genau so gilt es auch für andere Bereiche, ob das DB-Cargo oder Infrastruktur ist; der Anteil der Berater und Subunternehmer, die dort mit Beraterleistungen tätig sind, hat sich deutlich erhöht.

Wir müssen innerhalb des Konzerns sehen, dass es unterschiedliche Hierarchiestufen gibt.

Es gibt in einem Konzernbereich drei bis vier Hierarchiestufen, im anderen gibt es zehn Hierarchiestufen. Hierarchiestufen heißt, vom Vorstand oben bis zu dem Mitarbeiter, der unten in der operativen Verantwortung ist, gibt es zehn Ebenen, die überwunden werden müssen, bis man Entscheidungen nach unten gibt oder Informationen von unten nach oben gekommen sind. Das sind aus unserer Sicht die Dinge, die unbedingt angegangen werden müssen, d. h. man muss wieder erstens eine Struktur schaffen, die effizient und auch in der Lage ist, die unterschiedlichen Bereiche des Bahnkonzerns in einer vernünftigen Art und Weise zusammenarbeiten zu lassen. Das bedeutet, dass man auch die Hierarchiestufen reduzieren muss. Das bedeutet vor allen Dingen aber auch, wieder wirklich operative Verantwortung den Menschen unten zu geben, so dass derjenige, der unten fährt und entscheiden muss, wenn es Probleme gibt, auch Entscheidungen treffen darf und verantworten darf und nicht immer erst nach oben fragen muss.

Zweiter Punkt war das Thema DB-Cargo. DB-Cargo ist immer noch in Europa der größte Player

im Schienengüterverkehrsmarkt. Es gibt kein Unternehmen in Europa, das mehr Schienengüterverkehr betreibt als DB-Cargo. Wenn man sich dann anschaut, wie es in den letzten Jahren zu der Entwicklung gekommen ist, dass DB-Cargo heute roundabout nur noch 50 Prozent Marktanteil im deutschen Verkehr hat, dann hängt das ein Stück weit damit zusammen, dass es zwei Dinge gibt, die man berücksichtigen muss.

Das eine ist die Wettbewerbssituation, die sich insbesondere daraus ergibt, dass die neuen Player – oder die, die zusätzlich in den Schienengüterverkehr eingestiegen sind –, ein Stück weit natürlich sich auf die Geschäfte konzentriert haben, die hochlukrativ sind, wie Ganzzugverkehre. Andere Verkehre, wie beispielsweise Einzelwagenladungsverkehre, kommen natürlich damit unter Druck. Wenn ich in einem Segment, das hoch lukrativ ist, im Wettbewerb die Preise senken muss, kann ich natürlich keine Quersubventionierung anderer Verkehrsleistungen mehr machen. Ich glaube, das ist ein Thema, das man sich anschauen muss. Dauerhaft wird man den Einzelwagenladungsverkehr in irgendeiner Form unterstützen müssen, damit er gewinnbringend sein kann. Das kann mit einer Quersubventionierung aus den anderen Verkehren von DB-Cargo nicht gemacht werden. Ein weiterer, aber mindestens genauso wichtiger Teil oder eine Erklärung dafür, warum DB-Cargo so schwächelt und in die roten Zahlen gekommen ist und höchstwahrscheinlich dort weiter bleibt, ist, auch ganz klar: Missmanagement in dem Bereich.

Sie kennen vielleicht aus der Diskussion, dass es vor drei Jahren unter Bahnchef Grube ein Projekt „Zukunft Bahn“ gab, das auch für den Bereich DB-Cargo umgesetzt wurde. In diesem Projekt war das Ziel, die Effektivität, die Pünktlichkeit und die Qualität von Güterverkehr zu erhöhen und mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Das Gegenteil ist eingetreten. Die Effektivität ist gesunken. Heute, wenn ich auf meinen Kollegen Claus Weselsky gucke, ist die Produktivität der Lokführer geringer als die vor „Zukunft Bahn“ gewesen ist. Nicht, weil die Kollegen dort nicht fahren wollen, sondern weil das neue Produktionssystem überhaupt keine Möglichkeit gibt, effektiv als Lokführer eingesetzt zu werden.

Es wurde end-to-end-Verantwortung festgeschrieben, ohne die ausreichende IT im Hintergrund zu



haben. Es wurden strukturelle Umsetzungen vorgenommen, Verantwortungen umgesetzt, ohne dass die Mitarbeiter daraufhin geschult wurden. D. h., die jetzige Situation bei DB-Cargo ist weitgehend, neben den Wettbewerbsthemen, auf Missmanagement der letzten Jahre zurückzuführen. Wenn in einer Sparte über einen Zeitraum von rund 10 Jahren fast 30 Vorstände ausgetauscht werden, dann zeigt das, dass in dem Laden was schief läuft und dass leider Gottes auch der jetzige Vorstand es noch nicht in Griff bekommen hat, dort den Wandel so zu organisieren, dass DB-Cargo nach vorne kommt.

Leider müssen wir befürchten, dass der Abwärtstrend weiter zunimmt bzw. weitergehen wird. Die Anzahl der stehenden Züge hat sich zwar leicht reduziert, liegt aber immer noch deutlich über dem, was akzeptabel ist.

Dritter Punkt war die Frage nach den Beschäftigten: Ich hatte das in meinem ersten Statement schon dargestellt, dass eins der Kapazitätsprobleme, die wir haben im Bereich der Bahn – neben Infrastruktur und Fahrzeugen –, immer Personal ist. Da hat man die demographische Entwicklung verschlafen, viel zu spät umgesteuert und gesehen, dass die entsprechenden Altersabgänge zu erheblichen Problemen in der Nachführung führen werden. Das ist im Übrigen ein Problem, das nicht nur die Bahn AG hat, wenn man sich in der Branche umschaut. Fast alle Eisenbahnverkehrsunternehmen haben massive Personalrekrutierungsprobleme. Es ist im Übrigen auch ein strukturelles Problem. Wenn ich das hier einfügen darf, bei Ausschreibungen im Wettbewerb wurden in den letzten Jahren nie Personal- und Ausbildungsquoten vorgegeben, die man haben muss, wenn man sich bewirbt. Also stand derjenige, der sich bei einer Ausschreibung bewirbt und ohne Ausbildung kalkuliert, kostengünstiger da als der, der mit Ausbildung kalkuliert hat. Jeder hat darauf gehofft, Mitarbeiter irgendwo und vielleicht dann von seinem Mitkonkurrenten abwerben zu können, und das ist schief gegangen. Das ist völlig schief gegangen. Deshalb sind wir in einer sehr prekären Situation, dass Verkehrsleistungen nicht erbracht werden können, weil Lokführer, Fahrdienstleiter, Zugbegleiter oder andere Facharbeiter fehlen. Diese über Jahre entstandene Situation ist leider Gottes nicht durch Umlegung eines Schalters zu bereinigen. Im Gegenteil, ich glaube,

dass es noch Jahre dauern wird, um das zu erreichen. Sie müssen davon ausgehen, die Bahn AG hat allein im letzten Jahr rund 20.000 Mitarbeiter eingestellt, von denen die wenigsten bis heute natürlich effektiv eingesetzt werden können, weil entsprechende Vorläufe bei Ausbildungen und Qualifizierungen notwendig sind, bevor die Personen effektiv eingesetzt werden können.

Von daher gibt es neben dem klaren Ansatz, langfristige Personalplanung zu machen und mehr Menschen einzustellen, bei allen Bahnen, insbesondere auch die Frage, wie können wir den Bereich attraktiver gestalten? Herr Ferlemann hat in seinem Bereich ein Projekt aufgelegt, das sich mit dieser Frage der Personalgewinnung und Personalrekrutierung befasst. Es ist hoffentlich möglich, dass in diesem Projekt alle Beteiligten, also über einzelne Bahnen hinaus, mit den Gewerkschaften versuchen, hier mögliche gemeinsame Initiativen zu entwickeln, mehr Attraktivität in den Sektor zu bekommen. Neben guter Bezahlung – dafür sind die Gewerkschaften zuständig –, geht es natürlich auch um Perspektiven nach vorne, Perspektiven für einen langfristigen Arbeitsplatz zu haben. Das bedeutet, dass Diskussionen wie führerloses Fahren mal vom Tisch gehören und nicht die Leute, die man werben will, damit geschockt werden, dass sie in fünf Jahren nicht mehr gebraucht werden.

Und wir brauchen einheitliche gute Qualifizierungsstandards. Der Bereich ist heute noch so, dass es in vielen Bereichen, insbesondere bei den bahnspezifischen Berufen, keine gemeinsamen Qualifizierungsstandards hat, sondern jeder dort teilweise nach Gutdünken ausbildet. Das führt dazu, dass natürlich die Attraktivität in vielen Berufen, die wir hier haben, im Bereich der Bahn nicht unbedingt hoch ist, wenn es unterschiedliche Ausbildungen gibt und auch die Durchlässigkeit nicht da ist.

Nehmen wir an, ein Lokführer wird ausgebildet. Das ist unterschiedlich lang, von mehreren Monaten, sieben bis acht Monaten bis zu drei bis dreieinhalb Jahren, je nachdem, wo er ausgebildet wird. Dennoch ist es so, wenn er in einen anderen Bereich wechselt, muss der dortige Eisenbahnbetriebsleiter wieder erkennen, ob der weiter fahren kann. Es gibt dort keine einheitlichen Standards. Hier muss unbedingt nachgelegt werden, so dass wir hier eine gute qualifizierte Ausbildung mit



einheitlichen Standards über den gesamten Bereich bekommen. Ich glaube sehr wohl, dass die Attraktivität für diesen Sektor vorhanden ist, dass er bei vielen Menschen hohe Sympathie hat. Das sieht man an den Rückmeldungen bei den Bewerbungen, zigtausende Menschen bewerben sich jedes Jahr auf den Bereich Eisenbahn, aber das System selbst muss seinen Beitrag leisten, in dem es dort attraktiv wird und für diese Menschen auch Perspektiven für die Zukunft bietet.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Als nächstes Prof. Gather bitte!

**Prof. Dr. Matthias Gather** (Fachhochschule Erfurt): Ich hatte ja die Doppelfrage übernommen. Einmal die Frage, wie die Infrastruktursparten der Bahn künftig aufgestellt sein könnten und die Frage, wie denn eine Stärkung der Eigentümerfunktion oder das Mitspracherecht bei der Bundesregierung oder bei der Bahn gesehen wird.

Um mit dem ersten Punkt anzufangen: Ich hatte vorhin schon gesagt, das Netz eignet sich nicht, um Gewinne zu erzielen. Die Gewinnerzielungsabsicht ist sicherlich ein wesentlicher Webfehler, der bei der Bahnreform gemacht wurde, dass man gesagt hat, wir behandeln das wie einen Unternehmensteil, so wie andere Unternehmensteile auch. Das ist praktisch mittlerweile nicht mehr der Fall, so dass man das anerkannt hat. Aber von der Konstruktion her ist es immer noch so, dass die DB-Netz als AG firmiert und dementsprechend eigentlich auch gemessen wird. Wenn wir über die Infrastruktur reden, reden wir natürlich nicht über die DB-Netze, also nicht über die reine Schieneninfrastruktur, sondern wir müssen das als Paket sehen, genauso Station und Service und auch die Energieversorgung, also wir müssen das gemeinschaftlich fassen.

Die reine Lehre, das ist ja im Grunde die Stellungnahme vom Kollegen Haucap, der hier sagt, das muss eindeutig eine klare Trennung von Netz und Betrieb sein. Da spricht auch vieles dafür, dass man sagt: wenn wir Wettbewerb auf der Schiene haben wollen, müssen wir quasi dafür sorgen, dass das Netz von einer unabhängigen Institution bereitgestellt wird, ohne Gewinnerzielungsabsichten gegebenenfalls. Ich habe mich in der Vorbereitung auf den heutigen Tag damit befasst und auch mit meinen Studenten diskutiere ich das immer. Ich führe Debatten über Trennung von Netz und

Betrieb. Ich habe viele Studenten von der Deutschen Bahn. Die sitzen da und dann müssen sie quasi pro Trennung von Netz und Betrieb diskutieren, müssen mal in die andere Rolle rutschen. Es ist einfach eine offene Frage – und ich bin so ein bisschen bei der Stellungnahme von Herrn Henke und vielleicht auch bei der Stellungnahme vom Kollegen Eisenkopf –, dass wir vielleicht andere Probleme haben im Augenblick, als jetzt unbedingt eine eigene Institution dafür zu schaffen. Aber wenn, dann sollte das eine gemeinnützige GmbH sein oder irgendwas in der Art, wo jedenfalls ganz klar ist, es geht vor allem um die öffentliche Daseinsvorsorge, die dieser Infrastrukturbetreiber sicherzustellen hat. Und das möglichst unabhängig vom anderen Konzernteil, aber nicht unabhängig von der Politik, sondern eindeutig am längeren Arm der Politik, also ganz klar eine politisch geführte Institution, die Ausbauzustände herzustellen hat und sicherzustellen hat.

Ich halte die LuFV z. B. für ein sehr geeignetes Instrument, grundsätzlich, um auch Verfügbarkeiten zu haben, dass man sagt, das sollten wir nicht alles mit dem Bade ausschütten, sondern im Grunde vieles von dem retten, aber doch eine relativ große Unabhängigkeit dieser Institution schaffen, also Herauslösung aus der Holding im Prinzip.

Dann bleibt die Holding. Und jetzt ist die zweite Frage, die mir gestellt wurde, wie soll denn jetzt die Politik auf die Holding stärker einwirken? Ich habe nochmal gefunden, was hier steht im DB-Konzern. Das ist also dann von den Regierungsparteien. Hier steht, man will im DB-Konzern für effizientere Strukturen sorgen, sowie die Eigentümerfunktion des Bundes bei der Steuerungskontrolle stärker wahrnehmen. Dazu zählen insbesondere klare, schlanke und weniger Hierarchieebenen usw. Sicherlich kann der Eigentümer erstmal überlegen, ob man die Struktur der Holding ein bisschen verschlankt. Das ist bestimmt nicht verkehrt, das ist immer ein gutes Ziel.

Ansonsten bin ich mir nicht sicher, ob ich es für ein sinnvolles Modell halte, dass die Politik stärker in die Unternehmensteile hineinwirkt. Wenn wir eine klare Trennung von Netz und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben, ob man nicht sagen kann, dann sollen die halt auch agieren. Also im Thema DB-Regio sehe ich keinen großen Handlungsbedarf. Die sind im Wettbewerb, die müssen



agieren wie alle anderen Unternehmen auch, da sehe ich keinen Mangel, dass in irgendeiner Weise die Politik stärker Einfluss nehmen sollte.

DB Cargo, die Probleme sind angesprochen worden, gravierende Probleme. Das hängt aber damit zusammen, dass Cargo eben auch Leistungen übernimmt, die andere Marktteilnehmer nicht erbringen. Sie haben über Einzelwagenladungsverkehr gesprochen, solche Sachen, das ist so ein Hybrid. DB Cargo hat irgendwie noch eine öffentliche Funktion. Das müsste anders geregelt werden, das müsste in irgendeiner Weise staatlich bestellt werden. Ich weiß nicht, ich habe da noch keine Ideen dazu, aber ich glaube nicht, dass es dem Konzern hilft, wenn die Politik die ganze Zeit hineinregiert. Dann bräuchte man eine ganz andere Struktur und die halte ich nicht für sinnvoll, sondern ich glaube, wir brauchen tatsächlich für die transportierenden Tochterunternehmen, dass die relativ frei agieren können und die aber dann für gemeinwirtschaftliche Leistungen in irgendeiner Weise entlohnt werden. Das ist das eine, aber das wäre quasi auch wie eine „Repolitisierung“.

Das Problem ist ja im Augenblick, dass es wirkt wie ein Gemauschel und das wird irgendwie in der Bilanz versteckt und dann kriegt der hier ein bisschen was. Dass man sagt, eine Repolitisierung bedeutet: Die Politik sagt, so hätten wir es gerne. Wir bestellen bestimmte Sachen, regionalisieren nochmal, dann funktioniert das und das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann die Leistung im Wettbewerb erbringen. Da müssen wir schauen, inwieweit gemeinwirtschaftliche Leistungen, die die Deutsche Bahn im Augenblick noch erbringt, als solche kenntlich gemacht werden und auch getrennt vergütet werden und nicht irgendwie in den Bilanzen verschwinden. Das ist ein grundsätzliches Problem. Insofern würde ich an dem Punkt „der Eigentümerfunktion stärker gerecht werden“ eine klarere Trennung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen befürworten, dass man sagt, dass das auch in irgendeiner Weise vergütet wird. Aber man sollte sich aus dem anderen Geschäft möglichst raushalten, weil die Kenntnisse vielleicht doch nicht auf der politischen Ebene liegen, wie man Unternehmen zu führen hat.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Dann kommen wir zu Professor Eisenkopf. Bitte!

**Prof. Dr. Alexander Eisenkopf** (Zeppelin Universität Friedrichshafen): Vielen Dank! Mich haben zwei Fragen erreicht. Die erste von Herrn Abgeordneten Wiehle. Es ging um die strategische Ausrichtung der Deutschen Bahn, also insbesondere um die Frage der Internationalisierung. Ich sehe das sehr kritisch. An der Stelle hat seinerzeit die Bahnführung einen sehr mutigen Kurs verfolgt. Man sagt, man will ein Global Player werden. Man will international investieren. Man will auch in den Bereich der Logistik hinein. Der Kauf von DB- Schenker – damals Stinnes – und das Abstoßen der restlichen Beteiligung war davon geprägt, dass man gesagt hat, ja, da gibt es Synergieeffekte zwischen dem Transportgeschäft und der Logistik. Das war eigentlich eine gute Idee. Logistik ist ja ein Wachstumsmarkt. Supply-Chain-Management Logistik ist sehr dynamisch und wenn man davon was auf die Schiene lenken kann, dann ist das ja zunächst mal eine gute Idee. Letztendlich hat sich das nicht so bewahrheitet. Die Gesellschaften waren offensichtlich nicht zu integrieren. Wenn man mit Leuten spricht, die dort unterwegs sind, dann sagen die einem, das ist teilweise heute noch so, dass es also völlig separate Gedankenwelten sind, das Geschäft der international tätigen Spedition – Sie haben es ja erwähnt – mit vielen Beteiligungen im Ausland. Ich habe das einmal erlebt, als ich in Honkong war und sehe auf der anderen Seite des Wassers das DB-Schenker Logo. Da habe ich gedacht: was machen die denn eigentlich hier? Internationales Speditionsgeschäft, das hat mit Eisenbahn in Deutschland wenig zu tun. Hier haben wir noch andere Dinge beobachtet. Sie erinnern sich vielleicht, dass man Abschreibungen in der Größenordnung, wenn ich das Recht im Kopf habe, von 1,5 Milliarden Euro vornehmen musste auf das internationale Eisenbahngeschäft, speziell die Güterverkehrstochter in Osteuropa. Man hat dann, obwohl man immer wie der Teufel das Weihwasser die britische Bahnreform gemieden hat, dort eine Eisenbahn gekauft, die Güterverkehr betreibt. Das dürfte gar nicht funktionieren, da dürften die Züge eigentlich gar nicht vernünftig fahren, aber es hat trotzdem funktioniert. All diese Dinge dienten vor allen Dingen der Internationalisierung und der Verbreiterung des Geschäftes und sie sind im Endeffekt krachend gescheitert, außer Arriva vielleicht. Arriva ist ein sehr ertragreiches Unternehmen, wenn ich das richtig



verstehe, dass ein interessantes Geschäftsmodell hat. Schenker ist nach den Kennzahlen, die ich bewerten kann, eigentlich das am schlechtesten geführte Logistikunternehmen Deutschlands. Wenn man das rauslösen würde, würde man sich eigentlich einen Gefallen tun.

Bei der zweiten Frage kann ich an das anschließende, was der Kollege Gather gesagt hat. Vielleicht haben wir dadurch, dass wir mit der Bahnreform auf halbem Wege steckengeblieben sind, eigentlich die schlechtmöglichste Lösung. Wir haben eine Aktiengesellschaft, da führt der Vorstand sonst die Geschäfte frei, der wird eigentlich normalerweise nicht einbestellt in das Ministerium. Einen Vorstand eines Unternehmens ins Ministerium einzubestellen, ist von der Governance her eine ziemlich seltsame Geschichte, aber trotzdem wird es gemacht. Die Politik versucht Einfluss zu nehmen auf dieses Unternehmen, was privat-rechtlich ist, aber natürlich im öffentlichen Eigentum steht, und damit auch keiner Konkursdrohung unterliegt. Die Deutsche Bahn AG kann nicht vom Markt verschwinden. Da ist der Staat immer davor. Da gibt es quasi eine Ewigkeitsgarantie wie in der Steinkohle. Und wenn man das jetzt an der Stelle kritisch bewertet, dann war die Idee der Bahnreform eine andere. Man sagt, wir machen genau das, was Sie eben skizziert haben, Herr Gather, Sie haben im Prinzip ja für die Trennung plädiert. Sie haben gesagt, wir müssen die Infrastruktur rauslösen. Und das ist ja Thema, wenn wir sagen, wir brauchen mehr Infrastruktur, wir brauchen mehr Geld, wir brauchen hier weiteren Einfluss des Staates, dass die Infrastruktur aufgebaut wird, dann können wir das natürlich nicht in so einem Konstrukt machen. Eigentlich brauchen wir aus dem Grunde schon hier eine Separierung dieser Sphären. Ich kann mich erinnern, dass wir seinerzeit in diesem Primon-Projekt solche Varianten diskutiert haben, die Eigentümergeellschaft, wo also die Infrastruktur in einen Non-Profit-Bereich rausgelöst wird und der Rest geht an die Börse.

Aber da haben damals interessierte Kreise vehement dagegen gekämpft, so dass das ganz schlecht in den Bewertungen auch rauskam. Das war ein wunderbares Spektakel seinerzeit.

Die Frage war eigentlich, wie stelle ich die Bahn auf? Darauf komme ich jetzt. Wie stelle ich die Bahn auf. Ich habe Sie so verstanden, dass eigent-

lich diese Idee, dass man die Infrastruktur raus löst, ihre Ausgangsvoraussetzung war. Verstehe ich Sie richtig?

Dann haben wir wieder ein Konglomerat. Konglomerate sind typischerweise schwierig zu führen. Das ist auch das Problem gewesen etwa bei der ersten Frage der Führung von DB-Schenker. Das sind Konglomerate, das unterliegt typischerweise an der Börse einem Bewertungsabschlag, weil es eben schlecht zu führen ist und weil es im Zweifelsfall weniger marktfähig ist.

Was brauchen wir, wenn wir einen Konzern DB marktfähig aufstellen? Wir brauchen unbedingt eine Marktorientierung. Wir brauchen Innovation. Das wären eigentlich die wesentlichen Punkte. Sonst sind wir nicht erfolgreich. Es wurde schon mehrfach erwähnt: wir haben zu viele Häuptlinge und zu wenig Indianer, also die Strukturen sind offensichtlich aufgeblasen, wir haben zu viele selbständige Einheiten. Da verdienen sich die Berater dumm und dämlich dran. Wenn Sie das in der Presse lesen, hunderte von Millionen gehen an McKinsey & Co., die natürlich letztendlich nur das bestätigen, was die Führung an der Stelle sich schon so ausgedacht hat.

Der Mehrwert ist bedingt, d. h. ein sich selbst perpetuierendes System. Letztendlich haben Sie ja drei völlig unterschiedliche Geschäftsmodelle.

Im Schienenpersonennahverkehr sind sie im heftigen Wettbewerb, die DB Regio, die Tochter der Deutschen Bahn, mit anderen Unternehmen, sind in einem Wettbewerb um Verkehrsverträge. Sie haben einen ganz spezifischen Markt. Das ist ganz anders als wenn Sie sagen, ich muss um den Endkunden werben, der eine Bahnfahrkarte kauft. Der Schienenpersonenfernverkehr hat wieder eine ganz andere Story. Marktorientierung bedeutet was ganz anderes.

Die Probleme des Schienengüterverkehrs wurden ja auch schon angesprochen. Eigentlich ist das, was man sich Anfang der neunziger Jahre – oder Ende der achtziger Jahre ging das ja los – in der Regierungskommission Bahn überlegt hat, dass man sagt, die müssen eigentlich auseinander laufen, das sind eigentlich selbständige Unternehmen, das müsste wieder stärker in den Blickpunkt. Dieses im Konzern zu organisieren wird immer mit erheblichen Ineffizienzen verbunden sein. Das ist meine Erkenntnis an der Stelle. Und



vielleicht sollten wir uns nochmal ganz grundsätzlich die Frage stellen: ist dieser integrierte Konzern, auch mit den Transportparten, wirklich die richtige Lösung? Das müssten wir nochmal genauer anschauen. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzende:** Auch von mir vielen Dank, Professor Eisenkopf! Als nächstes bitte ich Frau Herrmann, die Fragen, die an Sie gerichtet worden sind, zu beantworten.

**Regula Herrmann** (Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV)): Die erste Frage habe ich von Herrn Donth erhalten. Es geht hier auch um die Frage der Zerschlagung oder Trennung, Infrastruktur und Betrieb, integrierte Bahn. Selbstverständlich hat sich die Schweiz dieser Frage auch angenommen. Doch die Antworten in den letzten Jahrzehnten waren immer so, dass sich der Bund für die integrierte Bahn entschieden hat. Die SBB in verschiedene Unternehmen zu zerschlagen, das kommt für den Bund nicht in Frage. Diese Frage wurde letztlich gerade letztes Jahr im Gesetzgebungspaket OBI<sup>4</sup> entschieden. Auch dort wurde entschieden, dass die SBB weiterhin als integrierte Bahn zu führen sei. Der Bund, wie ich ist es schon einmal angeht, nutzt das Instrument von Kooperation und Wettbewerb. Und es steht für ihn eben nicht eine Trennung des Verkehrs in rechtlich unabhängige Unternehmen im Vordergrund. Er will den Wettbewerb und die Effizienz mit anderen Mitteln zur Verfügung stellen. Aber es ist klar, dass es hier weitere Instrumente braucht. Und was ich natürlich auch offen legen muss: bei der SBB gab es schon bei ihrer Gründung, auch bei der Umwandlung in eine spezialgesetzliche AG, eine Trennung, eine rechtliche Trennung und finanzielle Trennung der Bereiche Betrieb und Unternehmen, aber unter einem Dach. Von dort her drängte es sich nicht auf, es wirklich zu zerschlagen. Der Bund konzentrierte sich darauf, Instrumente zu schaffen, um eben eine gewisse Unabhängigkeit im öffentlichen Verkehr zu haben. Ich habe das schon erwähnt. Das ist z. B. eine Trassenvergabestelle, die dazu notwendig wurde, um eine unparteiische Planung, Zuteilung und Optimierung von Nutzungsrechten auf dem Schienennetz sicherzustellen. Diese Trassenvergabestelle wurde von den Transportunterneh-

men, den Netzbetreibern, also Infrastrukturbetreibern SBB, SOB und die Branche VEV gegründet, auch hier eigentlich eine kooperativer Ansatz. Mit dem neuen Gesetzgebungspaket OBI wird die Trassenvergabestelle der Schweiz gestärkt. Sie wird in eine unabhängige, selbständige Unternehmung des Bundes umgewandelt, um eben noch mehr Transparenz in diese Bestellung der Trassen reinzubringen.

Der Bund sieht auf Grund des dichten Knotenprinzips und Taktfahrplans, welche grundlegende Pfeile des Schweizer Bahnsystems sind, folgende Vorteile für die integrierte Bahn. Wir sehen darin, dass es wenige Schnittstellen und Koordinationsaufwand zwischen Infrastrukturentwicklung und Betrieb gibt. Es gibt wenige administrative Kosten und Planungskosten, um das gesamte voranzutreiben und auch die Synergien des Mischverkehrs, die auf diesen Netzen fahren, sind für uns einfacher herzustellen, als wenn wir alles zerschlagene Unternehmen hätten.

Zudem gibt es für uns eben praktikablere Alternativen als diese Auftrennung der Bahnunternehmen. Wie erwähnt, die unabhängige Trassenvergabestelle und das andere Instrument, was wir sehen, ist ein Benchmark über Infrastruktur unterhalb, d. h. wir vergleichen die Transportunternehmen auch, ob sie ihre Infrastruktur effizient unterhalten. Dazu gibt es einen Benchmark. Wir machen einen Vergleich und es gibt einen intrinsischen Ansatz, dass sich die Unternehmen darum bemühen, effizient hier den Unterhalt voranzutreiben.

Wenn ich ein Fazit ziehen soll, ob es für die Schweiz in Frage kommt, eine zerschlagene SBB voranzutreiben oder zur organisieren, dann muss ich diese Frage so beantworten: Für das ÖV-System Schweiz ist das nicht die zentrale Frage. Es ist nicht zentral, wie ein Unternehmen organisiert ist, damit ein ÖV-System effizient ist. Aus Bundessicht ist es dagegen zentral, dass die Planungshoheit der Infrastruktur in einer Hand ist. Und die ist in der Schweiz eben beim Bund. Wir haben ein Planungsinstrument, es ist langfristig angelegt, über 30 Jahre, sage ich mal. Das sind die einzelnen Ausbauschritte, unterteilt in Fünf-, Zehnjahresschritte („Step-Schritte“); herunterge-

<sup>4</sup> Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)



brochen eben die Konzepte, wer diese Trassen erhalten soll, und am Schluss dann noch den Fahrplan. Wie gesagt, es ist für uns wirklich zentral, dass aus einer Hand gedacht wird und es eben längerfristig gedacht wird.

Zu der Frage, wie wir die Entwicklung in anderen EU-Ländern sehen, möchte ich mich nicht dazu äussern, denn hier bin ich nicht Spezialistin.

Ich würde dann zur Frage von Frau Leidig übergehen. Die SBB steht für ein öffentliches Verkehrsunternehmen, nicht eigenwirtschaftlich, und von dorthin stellen wir das schon gar nicht in Frage. Es gibt sicher Unterschiede in der Wahrnehmung, was ist ein öffentliches Verkehrsunternehmen und was muss ein Unternehmen erwirtschaften, wenn es wirklich dem freien Wettbewerb unterstellt ist.

Die SBB ist in der spezialgesetzlichen AG, das heißt, 100 Prozent der Aktien gehören dem Bund. Die Eigenrolle nimmt dabei der Bundesrat wahr. Er berücksichtigt dabei die unternehmerische Autonomie der SBB und anerkennt auch die Entscheidungsfreiheit des Verwaltungsrates in Bezug auf Geschäftsstrategien und Politik. Doch was der Bund eben dann macht, das Spezifische daran, er gibt zusätzlich alle vier Jahre strategische Zielvorgaben, und diese Zielvorgaben dienen der gesamtheitlichen Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Mit der Umsetzung dieser Ziele leistet die SBB einen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und zur Sicherstellung der Grundversorgung. Bei der Zielvorgabe wird eben auch dem Umstand Rechnung getragen, dass es innerhalb der SBB verschiedene Sparten gibt, die Subventionen erhalten und andere Sparten, die eigenwirtschaftlich zu betreiben sind, wie zum Beispiel der Fernverkehr.

So hat der Bundesrat für die Jahre 2019 bis 2022 für den gesamten Personenverkehr als erstes Ziel vorgegeben, dass die SBB für ihre Kundinnen und Kunden sichere, pünktliche und qualitativ hochwertige Mobilitätslösungen bereitzustellen habe. Weiter hat sie Konzepte zur integrierten Entwicklung der Mobilität und der Bahnareale zu erstellen. Dann kommt eine Präzisierung, jetzt wieder eben bezogen auf subventionierte oder nicht subventionierte Sparten. So sagt der Bundesrat: Beim nichtsubventionierten Fernverkehr wird präzi-

siert, dass dieses Angebot qualitativ hoch steht und profitabel sein muss. Im Geschäftsfeld Regionalverkehr erstellt die SBB das mit dem Bund und den Kantonen vereinbarte Angebot effizient und in hoher Qualität. Also die SBB erhält auch den Auftrag, sich kooperativ zu verhalten und den Regionalverkehr einzubinden.

Selbstverständlich macht der Bundesrat auch finanzielle Ziele. Dabei geht es aber immer um eine langfristige Sicht. Auch wird explizit festgehalten, dass in allen Geschäftsfeldern ein branchenübliches Ergebnis zu erzielen ist. Beim subventionierten Personenverkehr und bei der Infrastruktur ist es eben eine schwarze Null auch so. Es ist nicht ein Gewinnstreben, das erforderlich wird für die SBB. Beim nichtsubventionierten Fernverkehr, der eigenwirtschaftlich ist, geht es darum, dass er einen Beitrag zu einer finanziell gesunden Basis des gesamten Unternehmens leistet. Es wird aber nicht vorgeschrieben, wie hoch dieser Beitrag sein muss, sondern eben, was möglich ist.

Die SBB ist verpflichtet, im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten eine nachhaltige und ethischen Grundsätzen verpflichtete Unternehmensstrategie zu verfolgen. Das zeigt auch, dass eben Gewinnstreben per se nicht eines der strategischen Ziele des Bundesrates ist. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat qualitative Ziele in den Vordergrund stellt. Er verlangt von der SBB aber, dass sie eine Systemführerrolle im ÖV übernimmt, auch andere Transportunternehmen einbindet und die Koordination übernimmt. Dabei muss sie den anliegenden vier Städten/Regionen des Landes Rechnung tragen. Ein gesundes Unternehmen ist zwar gewollt, aber ...

**Stellv. Vorsitzende:** Frau Herrmann, schauen Sie ein bisschen auf die Uhr bitte.

**Regula Herrmann** (Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV)): Vielen Dank! Was mir noch zu erwähnen wichtig ist, ist, dass wir eine Kontinuität haben. Wir binden alle Stakeholder ein. Partizipation und auch die Qualität steht im Vordergrund, sowohl beim Bund, bei der Politik und auch beim Unternehmen selber.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Das war sehr spannend. Als nächstes bitte ich Herrn Dr. Henke!



**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Vielen Dank! Zum Thema ETCS: Dieses Thema ETCS als Technologie hat vor wenigen Jahren noch einhellige Ablehnung in der Branche gefunden, weil die damit durchzusetzenden Vorteile kaum zum Tragen gekommen sind. Man wollte damit ja erreichen, dass eine Durchgängigkeit über die Grenzen hinweg bei der Zugsicherungs- und Leitungssicherungstechnik durchgesetzt werden sollte. Das war nicht der Fall, weil es zahlreiche unterschiedliche Versionen gegeben hat, von Land zu Land unterschiedlich. Man hatte in Deutschland noch ein relativ neuzeitliches und den Anforderungen entsprechendes System mit PZB 90. Man hatte sich davon versprochen, dass man eine größere Vereinheitlichung hat, und damit auch eine größere Zuverlässigkeit. Das war aufgrund dieser vielen verschiedenen Versionen nicht gegeben. Auch Skaleneffekte wollte man erreichen, die zur Kostensenkung beitragen sollten. Alles das war seinerzeit noch weit entfernt. Mittlerweile ist man aber Gott sei Dank weitergekommen und die Einstellung der Branche hat sich zumindest teilweise geändert, denn man sieht jetzt erhebliche Chancen. Man hat jetzt abwärts kompatible Versionen dieser Technologie, oder zumindest ist das jetzt in Reichweite. Die neuen Versionen der ETCS Software – um es mal so auszudrücken – sind so gestrickt, dass man die älteren unterschiedlichen Systeme sozusagen mit drin hat und verstehen kann. Dieses führt dazu, dass eine stärkere Nutzbarkeit in den verschiedenen, verschiedenartig ausgestatteten Netzen bei einer entsprechend ausgerüsteten Lokomotive oder im Triebwagen gegeben ist. Die Vereinheitlichung kommt also voran. Gleichzeitig sieht man, dass man bei dieser Technologie erhebliche Nebenvorteile generieren kann, nämlich eine verstärkte Digitalisierung des gesamten Verkehrs. Es geht nicht darum, im Endeffekt in einer höheren Ausbaustufe von ETCS den Lokführer zu ersetzen. Im Prinzip kann man jedem sagen, der heute Lokführer, Triebfahrzeugführer werden will, dass er im Prinzip eine Beschäftigungsgarantie bis an sein Lebensende hat, weil wir solche Eisenbahnexperten auch in ferner Zukunft noch brauchen werden. Es geht nur darum, dann den Arbeitsplatz auch attraktiver zu gestalten und dabei auch die Effizienz der Infrastruktur zu heben. Denn im Endeffekt kann

man, wenn man das System ETCS ausrollt, die Effizienz auch insbesondere des Netzes ganz erheblich steigern, und das, ohne gleich sehr viel in Beton gießen zu müssen, was nicht heißt, dass man nicht auch Aus- und Neubaustrecken braucht, aber insgesamt ist es eine intelligente Art und Weise, die Effizienz des Netzes zu steigern. Wie gesagt, die Attraktivität dieses Systems für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist jetzt gestiegen. Sie ist auch für die Infrastrukturbetreiber gestiegen, weil man eben vorangekommen ist bei der Kompatibilität des gesamten Systems und bei dem Zustand von grenzüberschreitenden Netzen. Es gab einen intensiven Dialogprozess zwischen der DB Netz und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dem man zusammenhängende Netze definiert hat, die dann prioritär dem Bund zu Finanzierung vorgeschlagen werden sollten. Man hat an dieser Stelle auch ein gemeinsames Ziel definiert, gemeinsame Netzbezirke auf diese Technologie umzustellen. Das hat wiederum den Vorteil, dass von den so ungefähr 200 verschiedenen Zugsicherungstechniken, besser gesagt Stellwerkstechniken, im deutschen Netz einige dann obsolet geworden sind oder werden würden, wenn man das einführen würde, und damit dann natürlich auch die Ersatzteilhaltung für solche Systeme, womit die Zuverlässigkeit im Netz erheblich gesteigert werden könnte. Das Problem ist allerdings an der Stelle: selbst wenn der Staat bereit ist, wenn der Bund bereit ist, hier in den Infrastrukturausbau zu gehen, hängt der Erfolg des ETCS-Systems insgesamt davon ab, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Gegenstück auf der Lokomotive und den Triebwagen anschaffen. Das ist nach wie vor ein Problem, weil es sehr teuer ist. Sie haben Kosten in Höhe von mehreren hunderttausend Euro pro Lokomotive. Da bekommen sie für das gleiche Geld im Allgemeinen schon eine gebrauchte Lokomotive, die natürlich kein ETCS hat. Wir haben ja auf dem deutschen Netz viele hundert Unternehmen, die dort fahren, die teilweise nur Teile dieses Netzes befahren. Umso schwieriger wird es für sie dann, eine solche Investition zu refinanzieren. Ein weiterer Aspekt kommt hinzu, im Grunde ist bei dieser Technologie eine Verlagerung...

**Stellv. Vorsitzende:** Herr Dr. Henke, auch an Sie, denken Sie bitte an die Zeit!



**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Das ist mein letzter Satz. Man macht im Prinzip eine Verlagerung von Technologie von der Infrastruktur in die Lokomotive, das ist eigentlich der Hauptgrund. Deshalb fühlen wir uns auch gegenüber Finanz- und Haushaltspolitikern durchaus gewappnet, die sagen, man kann nur Infrastrukturthermen finanzieren. Denn es handelt sich hier um ein Infrastrukturtherma.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Herr Weselsky, bitte!

**Claus Weselsky** (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin recht dankbar, wenn wir den Gesamtkomplex betrachten, kommt eines zum Vorschein: Rad und Schiene, zumindest was den Eisenteil betrifft – und das ist die Eisenbahn –, gehören zusammen. Insoweit bitte ich auch, die Ausführungen, die wir zu dem Gesamtkomplex machen, nicht unter der Überschrift zu sehen, dass eine strikte Trennung – der in der Schweiz eine Absage erteilt wurden ist –, der richtige Weg ist. Wir haben deshalb versucht, einen Zwischenschritt zu beschreiben und bei den Ausführungen der einzelnen Experten kommt immer klarer zum Vorschein, dass genau das offensichtlich von Nöten ist, nämlich die Suche nach dem besten und dem sinnvollsten Weg.

Ich würde Herrn Dr. Henke noch unterstützen wollen und zur infrastrukturellen Frage an Fahrzeugen klar und deutlich sagen, das eine ist der Sender und das andere ist der Empfänger. Beides ist Infrastruktur. Die eine ist stationär verankert und die andere ist halt im Fahrzeug unterwegs. Ich sehe ohne eine Förderung durch den Eigentümer und den Gesetzgeber insgesamt, auch der Wettbewerbsunternehmen, eigentlich keine Zukunft für eine Digitalisierung der Schiene. Für uns ist das völlig unstrittig. Und wir würden ehrlicherweise auch nie sagen, dass jetzt Fahrzeuge gefördert werden, sondern nur, dass der Empfängerteil des infrastrukturellen Anteils, der an den Fahrzeugen nun mal montiert sein muss, mit zu fördern ist. Gesamthaft würde ich rückblickend betrachtet die Rechtsform, die uns Frau Herrmann hier skizziert hat, etwas näher untersuchen wollen. Die Frage, ob man eine Re-Verstaatlichung diskutiert, haben wir für uns mit „nein“ beantwortet. Wir kommen im Wettbewerb sehr gut klar.

Wir haben eine durchaus längere Zeit gebraucht, um in den wettbewerblichen Einzelheiten eine vernünftige Lohn- und Arbeitszeitstruktur zu schaffen, aber es ist heute gegeben. Deswegen ist auch Regionalverkehr mittlerweile in einem Einkommenslevel und das Verhältnis zwischen Zeit und Geld ist reguliert. Von daher ist auch der Wettbewerb im Güterverkehr und auch im Fernverkehr, wenn er denn tatsächlich zum Tragen kommt, für uns nicht das Problem. Allerdings im Güterverkehr kann man sehen, dass, wenn keine Rahmenbedingungen im Wettbewerb gesetzt werden, natürlich der Marktführer mit zusätzlichen Aufgaben ins Schlingern geraten muss. Ich bin Aufsichtsratsmitglied bei DB Cargo. Glauben Sie mir, das macht keinen Spaß, über die Jahre diese Entwicklung von mehreren hundert Millionen Euro negatives Ergebnis mitzumachen. Aber Fakt ist natürlich, wir verlangen vom Marktführer DB Cargo Einzelwagenverkehr. Wir haben übrigens zugelassen und selbst mitbestimmt, dass wir Güterverkehrsstellen in tausender Stückzahlen abgebaut haben, was ein immer dünneres Netz von Verladestellen betrifft und das ganze ineffizient macht. Von daher muss man immer beide Seiten betrachten. Es scheint so, als ob das Management in teilweise dreistufiger bis fünfstufiger Form immer weniger in der Lage ist, Eisenbahnverkehr zu organisieren – und hier spreche ich von Verkehr und das ist der andere Teil.

Beim infrastrukturellen Teil werde ich nach wie vor dafür, dass wir mit einer klaren Zielsetzung und direkten Geldkreisläufen im Subventionsbereich eine andere Form suchen müssen. Insoweit ist unsere Anmerkung zur LuFV III nicht dergestalt zu verstehen, dass sie intransparent ist, sondern das bestehende System ist aus unserer Sicht nicht geeignet, um die Infrastruktur gesamthaft nach vorne zu bringen. Vor allen Dingen sind wir nicht der Überzeugung, dass sie womöglich auf zehn Jahre verlängert werden muss. Wir sehen bei einer langfristigen Finanzierung etwas anderes. Und zwar ist zuerst die Frage zu beantworten, wie wir mit dem infrastrukturellen Teil gesellschaftsrechtlich umgehen und wie wir dann auch die Transportbereiche führen. Sie sehen im Augenblick oder in der jüngsten Vergangenheit Bestrebungen, z. B. die Transportbereiche dadurch zu stärken, dass man die Holding anders aufbaut. Ich könnte grundsätzlich sagen, das ist der richtige Weg, wenn man – da ja alles gewinnabgeführte



und beherrschte Töchter sind – in der Holding die drei Transportbereiche stärker verankert, in dem sie eben nicht mehr gewinnabgeführt und beherrscht sind, sondern eigene Entscheidungen treffen.

Ich tue mich nur im Augenblick schwer, wenn wir keine klare Entscheidung dazu haben, wie wir die Infrastruktur aufstellen. Stellen sie sich vor, wir haben nicht mehr gewinnabgeführte und beherrschte Unternehmen Fernverkehr, Güterverkehr und Regio. Ok, kann man mitgehen. Aber wir haben weiterhin eine gewinnabgeführte und beherrschte mehrstufige Infrastruktur in Netz, in Station und Service und in DB Energie. Das passt alles nicht zusammen. Hier kann man klar und deutlich sagen, das hängt alles an einem Faden. Die Entscheidung, das als Aktiengesellschaft zu führen, hatte eine andere Zielsetzung. Ich plädiere nicht für eine Rev-Verstaatlichung, aber ich plädiere dafür, dass wir die Zielsetzung für das Unternehmen anders in die Zukunft hinein wahrnehmen, als das im Moment der Fall ist. Denn sonst erleben wir weiterhin nur einzelne Aktionen, die darauf ausgerichtet sind, für einen Moment einen Effekt zu erzielen. Letzter Satz, die Frage einer Wertigkeit: Dass der Fernverkehr in der Geschwindigkeit die Nummer eins ist, ist völlig unbestritten. Auch, dass danach der Güterverkehr kommt und zum Schluss erst der Regionalverkehr. Wenn man das Deutschlandtaktsystem bewertet und die Frage der Wertigkeit von Trassenvergaben betrachtet, dann hängt es zusammen, aber der Ausbau der Infrastruktur nach dem Deutschlandtakt bedingt eine unglaubliche Menge an Investitionen, die wir am Ende des Tages nicht in das jetzt so bestehende Systeme tätigen sollten.

**Stellv. Vorsitzende:** Das war ein langer letzter Satz, aber es war ein Satz. Als nächstes bitte Herr Dr. Geißler!

**Dr. Andreas Geißler** (Allianz pro Schiene e. V.): Ja, vielen Dank Frau Vorsitzende! Herr Donth, Sie hatten vom Besuch der schweizerischen Delegation berichtet und dass aus diesem Kreis nochmal sehr vehement auf die Belange des Schienengüterverkehrs hingewiesen worden ist. Sie haben dann die Frage gestellt: Bekommen wir das denn unter einen Hut, diese verschiedene Belange, die Belange des Schienenpersonenfernverkehrs, die Belange des Personennahverkehrs und die Belange des Schienengüterverkehrs, wenn wir tat-

sächlich in die Richtung eines Deutschlandtaktes jetzt gehen wollen? Meine Antwort ist: ja, das ist möglich, das unter einem Hut zu bringen und zwar dann, wenn wir unsere Infrastruktur auch entsprechend dimensionieren. Insofern ist die Phase, die wir jetzt in der Diskussion und in der Arbeit am Deutschlandtakt haben, sehr wichtig. Die Phase besteht jetzt darin, dass bis zum Herbst dieses Jahres ein endgültiger Entwurf für den Zielfahrplan vorgelegt werden soll. Und jetzt ist es entscheidend, dass in diesem Zielfahrplan auch tatsächlich eine ausreichende Qualität und Menge von Kapazitäten für den Schienengüterverkehr berücksichtigt werden. Was wir bei dieser Aufstellung des Zielfahrplans jetzt nicht tun sollten, ist, diesen Zielfahrplan auf Kante zu nähern und damit im Endeffekt auch eine Schieneninfrastruktur abzuleiten, die auf Kante genäht ist. Wichtig wäre vielmehr, dass wir in diesem Zielfahrplan ausreichende Reserven für Wachstum auch im Schienengüterverkehr vorsehen, d. h. dass wir zusätzliche Kapazitäten von vornherein mitdenken für einen im Moment sehr stark wachsenden Schienengüterverkehr und für einen Schienengüterverkehr von dem in Zukunft, wenn wir das Thema Verlagerung uns noch einmal vor Augen führen, auch deutlich mehr erwartet wird. Also das ist der entscheidende Punkt. Wir müssen die Kapazitäten berücksichtigen, wir müssen uns vorbereiten auf einen wachsenden Güterverkehr.

Das ist beim Güterverkehr von dem Planungsvorgang etwas anders als beim Personenverkehr. Beim Personenverkehr ist das sehr viel stärker determiniert. Die Aufgabenträger haben jetzt schon ihre Planung vorliegen, welche Verkehre sie in den kommenden Jahren bestellen wollen, auch der Fernverkehr – oder inzwischen sind es ja mehrere Anbieter im Fernverkehr, ein großer und einige wenige kleine –, bereiten sich, auch was die Fahrzeuge angeht, auf zukünftige Verkehre und Dimensionen ihrer Verkehre vor und können das auch relativ genau beziffern. Beim Schienengüterverkehr ist das alles sehr viel kurzfristiger. Und weil es sehr viel kurzfristiger ist, ist es so wichtig, von vornherein das Wachstumspotential und ausreichende Reserven mitzudenken und mit einzuplanen. Wenn wir das tun, dann wird es auch tatsächlich möglich sein, diese unterschiedlichen Belange in einem Deutschlandtakt unter einen Hut zu bringen. Jetzt sehe ich, jetzt habe ich



sogar mehr als 11 Sekunden eingespart, dann habe ich vielleicht etwas Reserve für die nächste Runde.

**Stellv. Vorsitzende:** Genau, wir kommen jetzt in Runde 3. Jetzt stellt sich die Frage, machen wir eine ganze Runde, oder reicht vielleicht eine Frage pro Fraktion? Ich sehe schon ein Kopfschütteln. Insofern machen wir eine ganze Runde. Der Kollege Donth bitte! Aber nochmal, es muss ja nicht ausgeschöpft werden, wenn man keine Fragen mehr hat.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Ich möchte nochmal diese Thematik, die schon mehrfach heute eine Rolle gespielt hat, nämlich die organisatorische Aufstellung, Zersplitterung in zahlreiche verschiedene Tochterunternehmen und die daraus folgenden Punkte ansprechen. Herr Kirchner hat es vorher schon getan. Deshalb möchte ich mich jetzt an den Herrn Weselsky als zweiten Vertreter der Beschäftigten in unserer Runde wenden.

Mir ist ein Beispiel von Herrn Lutz und dem Minister, das bei der Veranstaltung hier in Berlin genannt wurde, sehr augenscheinlich. Und zwar die Abfahrtspünktlichkeit im Kölner Hauptbahnhof, die schwer im Argen lag, weit unter 60 Prozent. Und nachdem man alle an einen Tisch geholt hat, die mit der Organisation dieses Bahnhofes zu tun haben, aus den verschiedenen Bereichen, konnte man diese Abfahrtspünktlichkeit auf weit über 80 Prozent steigern, ohne einen Euro zu investieren, sondern rein durch organisatorische Mittel. Und da müssen Sie doch fragen: geht es nicht heute schon? Und deshalb die Frage, in dem Fall an Sie, Herr Weselsky: Sehen Sie dieses Potential in der Tat oder ist das ein singulärer Einzelfall?

Und das zweite dann an Herrn Professor Eisenkopf. Im Antrag der Linken wird von einer demokratischen Bahnreform gesprochen, wo man auch die Mitarbeiter, Umwelt- und Fahrgastverbände mit einbinden soll, dass die ihre Ideen entwickeln für eine neue, andere Bahn. Jetzt haben Sie ja einen gewissen Überblick. Halten Sie das für praktikabel und gibt es schon Beispiele dafür?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Donth! Herr Wiehle ist an der Reihe. Ich möchte nur nochmal für alle in dieser Runde ankündigen, dass ich es mit der Zeit sehr genau nehmen werde. Wir haben nämlich jetzt 16:17 Uhr. Um

17:00 Uhr wollen wir fertig sein. Insofern bitte ich alle direkt, wirklich auf die Zeit zu achten. Ich werde es dann dementsprechend auch umsetzen. Herr Wiehle, bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Danke, Frau Vorsitzende! Ich brauche keine drei Minuten mehr für meine zwei Fragen.

Zum einen möchte ich Dr. Henke fragen. Es gibt Bestrebungen im Deutschen Bundestag, die Verdoppelung der Verkehrsleistung auf der Schiene bis 2030 umzusetzen, binnen eines Jahrzehntes. Heute ist die Schieneninfrastruktur in vielen Bereichen schon komplett überlastet. Es müsste also an vielen Stellen ausgebaut werden, Knoten, zweigleisige Strecken auf drei oder vier Gleise. Meine Frage an Sie, sehr geehrter Herr Dr. Henke: Ist es aus Sicht des VDV denn auch nur ansatzweise realistisch, binnen 11 Jahren das deutsche Schienennetz so auszubauen, dass die Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr verdoppelt werden können und zudem die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppelt werden kann?

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Professor Dr. Eisenkopf richten. Mit speziellem Bezug auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, wo unter Punkt 2.5 verlangt wird, Vergünstigungen für Diesel abzuschaffen, sage ich, die AfD möchte eine faire Wettbewerbsbedingung zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen. Ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern muss aufrechterhalten und weiter entwickelt werden, sodass die Reisenden ihre Verkehrsmittelwahl auch als freie Bürger treffen können. Die Forderung der Fraktion der Grünen, den Steueranteil bei Diesel um 18 Cent pro Liter zu erhöhen und weitere 12 Cent pro Liter als CO<sub>2</sub> Abgabe, also insgesamt 30 Cent pro Liter, wird von uns abgelehnt. Das könnte prekäre Konsequenzen nach sich ziehen. Da möchte ich Sie fragen, haben Sie im Blick, wie könnte man das verhindern, dass eine solche Steuererhöhung zu einer neuen sozialen Frage werden kann? Also so, dass wichtige Teile der Bevölkerung an der individuellen Mobilität gar nicht mehr teilnehmen können und dass es in Deutschland zu Verwerfungen kommt. Ich denke erstmal an Proteste aus der Mittelschicht, die ausgelöst werden könnten, wie in Frankreich durch die Gelbwesten. Vielen Dank!



**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Sie wollen sich die Zeit teilen. Zuerst Herr Burkert!

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Ja, eine Frage kommt von mir und dann kommt die Kollegin Lühmann. Ich darf erstmal für die Koalition sagen, dass wir uns über die wohlwollenden Worte der Grünen freuen. Das hat man nicht jeden Tag. Im Übrigen verweise ich auf den Punkt 16, wo wir ja in die Richtung der Schweiz gehen, indem wir die Bundesregierung, wenn der Antrag beschlossen wird, bitten, auch bis Herbst 2020 den Masterplan Schienenverkehr als Grundlage für den Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene vorzulegen.

Meine Frage geht an Alexander Kirchner, weil Herr Professor Gather vorhin etwas gesagt hat, wo ich wissen möchte, ob es hier zutrifft. Professor Gather hat gesagt, dass es im Schienenpersonennahverkehr keine Probleme gibt, die Probleme da eigentlich gelöst sind. Jetzt frage ich Alexander Kirchner, ist denn das so? Haben wir im Schienenpersonennahverkehr das Beste erreicht? Ich denke an Personalübergänge und ähnliche Dinge. Wie bewertet die EVG die Situation?

**Stellv. Vorsitzende:** Frau Lühmann!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Meine Frage geht an Herrn Henke. Bevor ich die Frage stelle, nochmal zur Einordnung. Herr Wiehle hat etwas gesagt, was in dem Antrag nicht steht. Ich habe es jedenfalls nicht gefunden und ich weiß auch nicht, dass es jemals darin gestanden haben sollte. Da steht, dass wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkunden und Kundinnen gewonnen haben wollen und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen wollen. Also wir wollen nicht den Güterverkehr bis 2030 verdoppeln, sondern die Zahl der Kunden und Kundinnen. Vielleicht können Sie das in Ihrer Antwort mitnehmen, sonst würde Ihre Antwort falsch sein. Insofern hatte ich das nochmal klar gestellt.

Meine Frage bezieht sich auf den Deutschlandtakt. Ich hatte Sie eben nach Ihrer Einschätzung zu ETCS gefragt. Wir haben eine Studie, in der es heißt, wenn wir das so machen wollen, wie Sie es eben auch dargestellt haben, müssen wir bis 2035, glaube ich, 30 Milliarden Euro ausgeben. Der Deutschlandtakt, es wurde schon gesagt, gibt einen Zielfahrplan und der jetzige Zielfahrplan sieht ein 300 km/h Netz vor. Das haben wir jetzt

im Bundesverkehrswegeplan so nicht drin, d. h. wir haben dafür auch keine Finanzierung und wir wissen alle, dass die Kosten exponentiell ansteigen werden, von 250 auf 300 km/h. Also meine Frage: Wie sehen Sie das mit dem 300 km/h Netz im Deutschlandtakt? Können Sie sich einen Deutschlandtakt auch ohne das vorstellen und vor allen Dingen, wie sehen Sie das mit den Mischverkehren auf unseren Schienenwegen, wenn wir für den schnellen Verkehr 300 km/h haben, aber auf denselben Strecken den Nahverkehr und Güterverkehr fahren wollen?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Als nächstes Torsten Herbst, bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Vielen Dank! Wir teilen uns auch in die Fragen. Ich habe zunächst eine Frage an Dr. Henke, als Stichwort fiel vorhin das Wort Deutschlandtakt.

Derzeit haben wir eine sehr klare Abgrenzung, dass wir auszuschreibende Verkehre im Nahverkehrsbereich haben und eigenwirtschaftliche Verkehre im Fernverkehrsbereich, d. h. ein EVU wie die Deutsche Bahn AG bietet nur einen Verkehr im Fernverkehr an, wenn es sich für sie lohnt. Jetzt soll politisch ein Taktfahrplan vorgeschrieben werden, d. h. dann muss auch zu Zeiten gefahren werden, wo sich das vielleicht nicht ganz so lohnt. Wie verträgt sich das eigentlich mit dem bisherigen System der Eigenwirtschaftlichkeit und wie soll unter diesen Gegebenheiten eigentlich berücksichtigt werden, dass auch Wettbewerb stattfinden kann, wenn das Thema Taktfahrplan im Wesentlichen von der DB AG entwickelt werden soll?

**Stellv. Vorsitzende:** Herr Jung, bitte!

Abg. **Dr. Christian Jung** (FDP): Meine Frage geht an den Herrn Dr. Geißler. Wir haben die große Herausforderung, dass der Schienengüterverkehr besser klappen sollte und wir merken, dass uns zwischen Rhein-Ruhr und der Lombardei in Deutschland nicht nur die Zulaufstrecken ausgebaut fehlen, sondern dass uns im Ernstfall auch die funktionierenden Ausweichstrecken fehlen. Wir haben das z. B. bei der Tunnelhavarie 2017 in Raststatt gesehen. Deswegen die Frage, was Sie konkret für Vorschläge haben, dass auch diese Ausweichstrecken in einem absehbaren Zeitraum zur Verfügung stehen könnten.



**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Frau Leidig, bitte!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Eine Frage an Herrn Geißler würde ich gerne stellen. Die bezieht sich auf Ihre Aussage in der Stellungnahme, dass Sie diesen Finanzierungskreislauf Straße in Frage stellen, was ich für ausgesprochen richtig und notwendig halte, weil sonst die zunehmenden Mauteinnahmen immer nur der Straße zugutekommen und eben nicht für den Schienenausbau genutzt werden können.

Meine Frage bezieht sich darauf, dass aus den unterschiedlichen Verkehrsarten unterschiedliche externe Kosten entstehen und darauf, ob Sie als Allianz pro Schiene da auch nochmal einen stärkeren Ansatz haben, sozusagen eine volkswirtschaftliche Argumentation zu entwickeln und stark zu machen, die eben auch deutlich für eine Verkehrswende spricht, also nicht nur Ausbau der Bahn, sondern auch Reduzierung des Straßenverkehrs. Das wäre ja sozusagen die andere Seite der Medaille.

Die zweite Frage geht nochmal an Frau Herrmann. Die Nutzungsbegeisterung für die Schiene in der Schweiz hat ja auch etwas damit zu tun, dass das Angebot einfach total attraktiv ist, nicht nur was die Frequenz der Züge und die Vertakung angeht, sondern beispielsweise auch was den Zustand und den Komfort an den Bahnhöfen angeht. Da würde mich jetzt mal interessieren: wie kommt es zustande, dass es in der Schweiz so viele Bahnhöfe gibt und so viel Service an den Bahnhöfen? Wir haben ja inzwischen in Deutschland nur noch sehr wenige Bahnhöfe, die überhaupt mit Personal bestückt sind. Und viele sind eben auch wirklich in beklagenswertem Zustand. Die letzte Frage: Wie verhält es sich mit den Nachtzügen? Da wollte ich nur noch mal sagen, Sie haben, liebe große Koalition, Ende letzter Legislaturperiode einen Antrag gestellt, dass die Bahn doch nach Möglichkeit Nachtzugangebote prüfen soll. Was ist denn eigentlich daraus geworden? Also, ja, schade, schade.

**Stellv. Vorsitzende:** Frau Leidig, jetzt haben Sie auch eine dritte Frage reingeschmuggelt. Wir hatten genau gesagt, dass wir das nicht machen wollen, also wir nehmen die ersten zwei Fragen von Ihnen mit und kommen jetzt zu Herrn Gastel. Bitte!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage in dieser Runde bezieht sich darauf, dass mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 im Bereich der Schienenwege – die Frage richtet sich übrigens an Dr. Gather –, nur die Hauptstrecken überhaupt berücksichtigt wurden. Also zu den Strecken, auf denen überwiegend Regionalverkehr und wenig Fern- und wenig Güterverkehr fährt, hat der Bund erklärt, er fühlt sich gar nicht zuständig. Bei den Straßen ist es aber anders. Da sind jede Menge Umgehungsstraßen im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft wurden, also auch Straßen, die keine überregionale Bedeutung haben. Damit ist die Straße wesentlich höher gewichtet worden als die Schiene, und das ist ein Ungleichgewicht. Die Frage an Dr. Gather ist jetzt: Wie kann aus Ihrer Sicht kurzfristig nachgesteuert werden, ohne gleich einen komplett neuen Bundesverkehrswegeplan aufstellen zu müssen?

Die zweite Frage in dieser Runde richte ich an Herrn Dr. Henke vom VDV. Sie haben in Ihren schriftlichen Bericht, den Sie uns vorab haben zukommen lassen, die Aussage drin, dass die standardisierte Bewertung für den Ausbau von Schienenwegen überarbeitet werden soll. Die Frage ist, wie soll das genau aussehen und was ist da Ihres Wissens der Sachstand?

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Herr Dr. Henke hat jetzt als aller erstes das Wort zu vier Fragen.

**Dr. Martin Henke** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)): Das Thema Verdoppelung der Verkehrsleistung bzw. was man darunter zu verstehen hat, doppelt so viele Fahrgäste bzw. letztes ambitioniertes Ziele im Güterverkehr war 25 Prozent Marktanteil, die man anstreben wollte – als Alternative hat Herr Staatssekretär Ferlemann das in die Untersuchung mit eingebracht – es ist sehr anspruchsvoll. Das muss man ganz klar sagen, aber ich glaube, den Anspruch muss man sich auch setzen, weil die Gesellschaft es offensichtlich will und auch die Klimaziele nicht anders realisierbar sind. Aber es ist schwierig. Was kann man an der Stelle machen? Man kann insbesondere die Dinge vorziehen, die weniger auf Prestige, auf das „Glänzende“ und auf die, wie man heute so schön sagt, nice-to-have-Maßnahmen abzielen, sondern auf das, was betrieblich am schnellsten mehr Kapazität bringt. Das sind bei-



spielsweise die hocheffizienten und hochwirtschaftlichen Maßnahmen im Bereich der Überholgleise, längere Bahnsteige, mehr Doppelstockzüge, die Elektrifizierung von Umgehungsstrecken.

Eines der Probleme der Vergangenheit war, dass man insbesondere auf die ganz großen Projekte gesetzt hat. Wir werden im Rahmen der Transportlogistikmesse eine Maßnahmenliste für die Bundesschienenwege vorstellen, wo ganz viele kleine Maßnahmen drin sind, die hochwirtschaftlich sind. Einige davon sind auch bereits in der letzten Version des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden. Wir erhoffen uns, dass es noch mehr von diesen kleinen, aber trotzdem hochwirksamen Maßnahmen in Zukunft geben wird. Nochmal kurz zusammengefasst: es geht, aber man muss sich sehr zusammennehmen. Das erfordert von allen eine hohe Bereitschaft und auch durchaus eine ganze Menge Geld.

Das Thema Deutschlandtakt und die Kosten: das ist in der Tat, wenn man die Ziele, die Herr Dr. Geißler schon sehr richtig zusammen gefasst hat, wenn man sowohl den SPNV als auch den Schienenpersonenfernverkehr, einschließlich alternativer Anbieter und Sonderreizezugverkehre, sowie den Schienengüterverkehr befriedigen will, in dem komplexesten Eisenbahnsystem der Welt – was wir hier ja haben, was auch komplexer ist als in der Schweiz oder in Japan, die man immer als Vorbild darstellt –, sehr teuer.

300 Stundenkilometer ist ein hoch gestecktes Ziel. Es ist allerdings etwas, das – rein aus betrieblicher Sicht, wenn man es an Mischverkehrsstrecken denkt –, eine größere Geschwindigkeitsspreizung herstellt. Wenn man unterschiedlich schnelle Züge fahren lässt, müssen die sich gegenseitig schneller, häufiger überholen und das ist natürlich etwas, was Kapazität frisst. Wenn man also einen kapazitätsorientierten Ausbau oder mehr Kapazität will, muss man die Geschwindigkeiten eher harmonisieren. Das ist eine eisenbahnbetriebliche Erkenntnis, die an der Stelle unabweisbar ist. Und es gibt natürlich auch eine andere Möglichkeit, nämlich gar keine Mischverkehre zu haben.

Das berühmte Netz 21, was ja hier auch in diesem Ausschuss schon häufiger diskutiert wurde, die Trennung von verschiedenen Verkehrsarten, wäre

natürlich auch sinnvoll, aber sie ist eben die teurere Variante, das muss man an der Stelle zugeben.

Zum Thema, wie organisiert man das Marktmodell des Fernverkehrs, wenn im Deutschlandtakt eben bestimmte Leistungen nicht eigenwirtschaftlich fahrbar sind: das ist eine der schwierigsten Fragen, denen sich die Branche derzeit stellen muss, weil das ein Abgehen von dem lange Zeit bestehenden Lehrsatz war, das der Fernverkehr immer eigenwirtschaftlich und ohne Eingreifen des Staates oder einer Entscheidung des Staates gestaltet werden muss. Aus unserer Sicht – und darüber besteht auch Einigkeit zwischen den vielen Unternehmen des Personenverkehrs, worunter auch mittlerweile einige Fernverkehrsunternehmen sind –, wenn staatliche Gelder in dieses Netz fließen, sind auch entsprechende Vergabeentscheidungen notwendig. Wie die gestaltet werden, ob das analog zum Schienenpersonennahverkehr geht oder nach einem Konzessionsmodell, muss man sehen. Man muss auch sehen, wenn man das macht, wie man dort ggf. Lose schneidet, was eine große Rolle spielt. Aber eines ist klar, und das ist auch deutlich bei den Unternehmen feststellbar, dass ohne ein klar berechenbares Modell niemand im Bereich dieser am Rande der Wirtschaftlichkeit stehenden Leistungen investieren wird.

Die standardisierte Bewertung: ich bin der festen Auffassung, dass die so, wie sie derzeit berechnet wird, nicht mehr zeitgemäß ist. In unserem wissenschaftlichen Beirat, zu dem ja auch Professor Eisenkopf gehört, war man sich darüber schon vor vielen Jahren einig. Es hat in der Zwischenzeit zwar eine Überarbeitung der standardisierten Bewertung gegeben, die auch in die richtige Richtung führt, aber man sieht erstens eine unterschiedliche Behandlung gleicher Sachverhalte, ob sie bei der Straße oder bei der Schiene auftauchen, im allgemeinen zur Lasten der Schiene. Zweitens sieht man die nicht vollständige Einbeziehung von möglicherweise drohenden Folgen von Nichtinvestitionen, also beispielsweise von drohenden Strafzahlungen im Bereich des Klimaabkommens. Es wäre völlig unsinnig, jetzt auf eine Maßnahme zu verzichten, die notwendig ist, um diese Ziele zu erreichen, nur weil das nicht monetarisiert ist, was am Ende ggf. als Strafzahlung auf den Bund zukommen würde. Das muss



mit einbezogen werden, diese mögliche Folge, und sie würde dazu führen, dass dann die eine oder die andere Maßnahme, die derzeit unter den Tisch fällt – und da drohen auch einige wichtige Maßnahmen, insbesondere zum Beispiel bei der Elektrifizierung von Güterverkehrsstrecken unter den Tisch zu fallen, weil die es ganz schwer haben, über den Faktor 1<sup>5</sup> zu kommen. Dass man an dieser Stelle weiterkommt, wäre sicherlich ein wichtiges Ziel. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzende:** Ja, vielen Dank auch von meiner Seite! Professor Eisenkopf, bitte!

**Prof. Dr. Alexander Eisenkopf** (Zeppelin Universität Friedrichshafen): Ich hatte zwei Fragen. Das eine war die Frage nach der demokratischen Bahnreform, Herr Donth, ich gehe mal davon aus, dass wir uns hier alle auf der Basis der freiheitlich demokratischen Grundordnung bewegen und jetzt in einem demokratischen Diskussionsprozess heute auch über die Zukunft der Bahn diskutieren. Also es geht wohl konkret um die Frage der Besetzung einer möglichen Kommission. Wir hatten ja damals die Regierungskommission, Bundesbahn hieß sie damals. Jetzt gab es eine Kohlekommission. Ich bin da immer so ein bisschen skeptisch, ob die Verlagerung der Entscheidung über politische Maximen und die zukunftsorientierte Gestaltung eines solchen wichtigen Systems an so eine Kommission ausgelagert werden sollte.

Nichts desto trotz glaube ich, dass man – ja, das habe ich auch geschrieben in der Stellungnahme, – nach der letzten Bundestagswahl es ein bisschen versäumt hat, wirklich nochmal systematisch diese Themen aufzubereiten und sich Gedanken zu machen, wie die Rolle der Politik im Bahnsystem sein soll, welche Rolle das Bahnsystem in unserem Verkehrssystem spielen soll und wie dazu die Rahmenbedingungen zu setzen sind und insbesondere auch die Deutsche Bahn zu strukturieren und auszustatten ist. Wenn die Ziele jetzt schon vorgegeben sind, wie das jetzt im Antrag, den Sie ansprachen, der Fall ist, also flächendeckende Versorgung: dann entzieht sich das ja einer demokratischen Willensbildung. Das würde ich auch nicht gut finden. Natürlich muss man über die Ziele und die Rollen kontrovers diskutieren.

Der zweite Punkt, Erhöhung der Dieselsebesteuerung. Ich habe jetzt dem Antrag nicht entnehmen können, dass gefordert wird, dass die Dieselsebesteuerung über einen Ausgleich zur Benzinbesteuerung weiter zu erhöhen ist. Das sind ja rund 47 Cent für den Diesel heute und 64 für Benzin, Sie haben noch gesagt „18 Cent on top“. Das habe ich jetzt nicht gesehen.

Zunächst mal würde ich mich nicht dagegen sperren, die Dieselsebesteuerung anzupassen. Sie müsste sogar leicht über der Benzinbesteuerung liegen, weil der energetische Gehalt von Diesel größer ist als der von Benzin. Dann hätten wir, glaube ich, einfach mal eine klare Faktenlage und die Diskussion, dass der Straßengüterverkehr und der MIV bevorzugt sind, weil Diesel an der Stelle zu billig ist oder die Steuer zu niedrig ist, wäre vom Tisch.

Das zweite wäre ja die Frage, wie schaffen wir überhaupt eine vernünftige CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Das Problem ist ja, dass wir heute extrem unterschiedliche Preise haben. Im Immissionshandelssystem, in dem der Verkehr nicht einbezogen ist, liegt der aktuelle Zertifikatspreis glaube ich bei 25, 26 Euro je Tonne CO<sub>2</sub>. Der ist stark gestiegen, weil man eben hier verschiedene Änderungen am System vorgenommen hat. Wenn ich mir das anschau – Gas, Heizöl, Benzin und Diesel werden ganz unterschiedlich bepreist. Wir haben rein juristisch schon 1998 eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung eingeführt. Damals wurde die Erhöhung ja als CO<sub>2</sub>-Abgabe interpretiert. 6 Pfennig waren es damals, also 3,07 Cent. Ökonomisch ist das eigentlich völlig irrelevant, denn wenn Sie sagen, Sie nehmen die Energiesteuer plus die Mehrwertsteuer auf die Energiesteuer, dann ist das nichts anderes als ein Preis und dann kommt man auf 215 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> bei Diesel und über 300 bei Benzin und bei Heizöl oder Gas ist es ganz anders. Wir müssen letztendlich hier eine einheitliche Bepreisung haben, um das ökonomisch effizient hinzubekommen. Wenn wir mal von der anderen Seite kommen und sagen, die EU hat immer einen Preis von 30 Euro je Tonne als Zielpreis im ETS angestrebt. Wenn Sie Herrn Nordhaus nehmen, der sich beim Nobelpreis dann auch mit diesem Thema beschäftigt hat: er redet größenordnungs-

<sup>5</sup> der Kosten-Nutzen Bewertung



mäßig von 30 oder 25 Dollar je Tonne CO<sub>2</sub> weltweit als Bepreisung. Bei 30 Euro on top wären das 7 Cent pro Liter, die Sie draufschlagen müssten. Dann hätten sie eigentlich den gleichen Zielpreis, wie man ihn im ETS hat. Das heißt, wenn wir von allem anderen absehen, was ich erwähnt habe, was jetzt schon gemacht wird, hätten wir quasi das Niveau einer zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Steuer, so wie auch das ETS es momentan vorsieht. Meine Frage ist an der Stelle: führt das zur relevanten Verhaltensänderungen? Ich glaube eher nicht.

**Stellv. Vorsitzende:** Gut! Dann Herr Weselsky, bitte!

**Claus Weselsky** (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)): Herr Abgeordneter Donth, Sie hatten die Frage nach solchen positiven Effekten wie am Bahnhof Köln gestellt. Leider muss ich mit der von mir gemachten Erfahrung, der Erfahrung meiner Kolleginnen und Kollegen, sagen, dass diese Effekte oder Erscheinungen zwar vorhanden sind und auch immer wieder auftreten. Sie werden aber mit einem ungeheuren Aufwand erzeugt. Wenn Sie das Management in solchen Momenten erleben, sehen Sie die Einsetzung einer wesentlich höheren Personenzahl, um bestimmte Effekte zu erzielen. Wir haben Pünktlichkeitsmanager, wir haben Weichenversteher. Wir haben fast alles neu eingestellte dynamische und auch sehr engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen allerdings eins fehlt, nämlich Eisenbahnsachverstand. Und – das kommt noch dazu – es gibt nicht eine einzige Stelle, zumindest ist das meine feste Überzeugung, die einen kompletten Überblick über die gesamten Aktionen hat. Das Einbinden von mehr Personal an einer bestimmten Stelle, um einen bestimmten Effekt zu erzeugen, heißt nicht gleichzeitig, dass es effizient ist, sondern es erzeugt eben genau diesen Effekt. Da kann man auch klar und deutlich sagen: punktuell gelingt es, damit einen bestimmten Effekt zu erreichen, aber strukturell haben sie leider keinen dauerhaften Effekt. Bei solchen Aktionen werden übrigens interessanterweise die verkrusteten Strukturen kurzzeitig durchbrochen und es wird etwas erreicht, was wir eigentlich auf Dauer als zielführend und notwendig sehen, nämlich die Strukturen neu zu sortieren und weniger Schnittstellen in dem Gesamtgefüge zu haben. Wenn Sie sich die Abstimmungsprozesse anschauen, ist Ihnen auch klar, dass am Bahnsteig die Informati-

onen eben zu spät ankommen, dass der Zug wieder ausgefahren ist, ehe Sie wissen, dass er andersrum einfährt und Sie stehen dann wieder an der falschen Stelle. Das heißt, wir haben dauerhaft keine effizienten Strukturen. Und man kann klar und deutlich an der Stelle sagen, dass die Lehmschicht, wie sie Herr Staatssekretär mal bezeichnet hat, auf langer Strecke sofort wieder einbremst. Also Aktionismus wird mitgegangen, er führt übrigens in der Verwaltung im Overhead zu einer Personalmehrung. Wenn ich allein an DB Cargo denke und das Wort „operative Exzellenz“ (OPEX abgekürzt) betrachte, da kann Ihnen jeder Eisenbahner nur sagen „lieber Himmel, was hier abgeht, ist nicht mehr nachvollziehbar“. Massenweise Leute, die sich eigentlich mit nichts anderem befassen, als das, was unser Tagesgeschäft sein sollte, eine ordnungsgemäß organisierte Durchführung von Eisenbahnverkehr. Von daher ist es auch nicht verwunderlich, bei diesem Beratungssyndrom, was wir in allen Ebenen vorfinden, aufgrund einer großen Menge an Vorständen, die alle sehr verantwortungsvoll handeln und sich auch sehr stark absichern, die Anzahl der Berater exponentiell zu nimmt. Das hat in den vergangenen Jahren eine Zahl erreicht, die schlicht und ergreifend grauenvoll ist. Und wenn man die letzte große Aktion des Unternehmens McKinsey im Jahre 2017 betrachtet, die den wunderschönen Begriff „Zukunft Bahn“ hatte, haben wir am Ende des Tages ein Millionen-Sparprogramm vorgefunden, wo Güterverkehrsstellen abgebaut wurden sind, und wo – ich mache es an der Stelle am Lokführer fest –, allein bei Cargo im Jahr 2017 propagiert wurde, dass insgesamt 367 Lokführer abzubauen sind. Nachdem wir das durchbrochen haben – das war im Herbst 2017 – wechselte die Zahl auf einmal auf 460 Bedarfe. Das heißt, wir haben quasi über Nacht ein Delta oberhalb von 700 Lokführern, und keiner kann Ihnen erklären wie das entsteht. Aber wir wissen, wie es entsteht: nämlich eine völlig unrealistische Budgetplanung, die darauf abzielt, allein dem Sparansatz zu dienen und nicht auf die real zu erbringenden Verkehre abzielen und die dabei aber eine große Menge Geld in der permanenten Untersuchung des direkten Bereiches verbraucht. Das führt dazu, meine sehr verehrten Damen und Herren, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und da fange ich mal bei den Fahrdienstleitern an, bei Werkstattmitarbeitern, bei Zugbegleitern



und bei Lokführern, für diese Aktionen in den letzten Jahren nichts anderes mehr übrig haben als ein müdes Lächeln. Die sind felsenfest davon überzeugt, wenn sie nicht täglich ihr Geschäft machen würden und den Eisenbahnverkehr am Leben erhalten, mit Bereitschaft zu Mehrleistung, mit Bereitschaft zum Verzicht auf Pausen, mit Bereitschaft, zusätzliche Dienste ad hoc zu machen, dann würde diese Eisenbahn noch viel schlechter aussehen. Letzter Satz: Der warnt sie vor Pünktlichkeitsavancen von 80 Prozent. Ich habe das vorige Woche erlebt beim Schienengipfel. Ich kann Ihnen eines sagen, wenn Sie ausschließlich eine Strecke nehmen wie Frankfurt-Köln, wo nur der Fernverkehr unterwegs ist, dann können Sie das erzeugen; auch auf der Strecke München-Berlin können Sie so eine Pünktlichkeit erzeugen. Da ist allerdings aus Sicht eines Lokführers und eines Menschen im direkten Bereich 80 Prozent ein Offenbarungseid. Dort werden Sie durch nichts gestört, durch keinen Güterverkehr, durch keinen Personenverkehr aufgehalten und haben trotzdem ein Defizit von 20 Prozent, übrigens mit ETCS Level 2, dem neuesten Stand. Danke!

**Stellv. Vorsitzende:** Herr Weselsky, vielen Dank! Vielen Dank, das war sehr anschaulich, so von der neutralen Stelle hier vorne. Herr Kirchner, bitte.

**Alexander Kirchner** (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)): Ich mache dann nahtlos weiter. Nicht, was die Dinge anbelangt, sondern nur was Inhaltliches anbelangt. Das, was Sie dargestellt haben in Köln, ist das Projekt PlanStart. Da hat man wirklich Leute hingesetzt, die das Ziel haben, dafür zu sorgen, dass planmäßig die Züge abfahren. Früher haben wir das mit Aufsichten gemacht. Da waren Aufsichten in den Bahnhöfen, die das gemacht haben. Wir haben jahrelang dafür gekämpft, dass diese Aufsichten nicht weggamen. Aber weil man den Laden auftrennen wollte, hat die Infrastruktur gesagt, wir brauchen die nicht, wir geben nur ein Abfahrtsignal. Wir brauchen dort keine Aufsichten. Der Fernverkehr hat gesagt, mich interessiert der Kunde erst, wenn er im Zug drin ist; so lange er auf dem Bahnsteig ist, ist es nicht mein Thema, das bezahle ich nicht. Und Station und Service hat gesagt, wenn wir das nicht bezahlt bekommen, von Netz oder von Fernverkehr oder von Regio, dann schaffen wir sie ab. Das heißt, dort haben wir ein gutes Beispiel, dass

wir schon zu viel Trennung haben und im Kastendenken sind. Das, was sich über Jahrzehnte, man kann sagen, über 100 Jahre, bewährt hat, nämlich dass am Bahnsteig einer da ist, der koordiniert und dafür sorgt, dass die Leute fahren – meistens schlecht bezahlt, das waren Beamte, die in A6, A7 waren –, hat man weggenommen. Jetzt wird teuer bezahlt, um Leute dort hinzusetzen, die in Büros dafür sorgen sollen, dass die Züge abfahren. Das ist wiederum so ein typisches Beispiel für Missmanagement bzw. für zu viel Trennung.

Der Regionalverkehr ist eine Erfolgsgeschichte, das sehe ich auch so. Mit der Bahnreform oder ohne die Bahnreform hätten wir einen solchen Regionalverkehr, wie wir ihn heute haben, nicht. Ich kann mich an Bundesbahnzeiten erinnern, wo Jahr für Jahr Strecken stillgelegt worden sind, der Verkehr ausgedünnt wurde. Die Erfolgsgeschichte sind die Regionalisierung und die Regionalisierungsmittel. Das bedeutet noch lange nicht, dass dort alles in Ordnung ist. Morgen sind Sie höchstwahrscheinlich alle eingeladen zur 20-Jahr-Feier BAG-SPNV. Wir haben 27 Aufgabenträger, in Sachsen haben wir 5, in Bayern nur 1. Wir haben eine BAG, die eigentlich keine klaren Vorgaben machen kann, die verbindlich für die Aufgabenträger sind. Jeder hat seine eigenen Konzepte, 27 Konzepte, die jeweils ihre eigene Eisenbahn entwickeln, anstatt dort klar zuzusagen, nein diese BAG-SPNV gibt einheitliche Standards bei den Fragen, wie ausgeschrieben wird, im Übrigen auch bei den Vorgaben für Fahrzeugbeschaffung. Wir haben keine Lösung, wie wir ökologisch nachhaltig für das Jahr 2050, für das wir heute schon Fahrzeuge kaufen, fahren wollen, weil die sich nicht auf einheitliche Standards verständigen, keine einheitlichen Lösungen haben in der Frage von Ticketing, von Betriebsstrukturen, bei dem Thema Ausbildung, Ausbildungsstandards oder auch Innovation. Das Unternehmen, das Innovation betreibt, wird bestraft, weil es aus dem Markt rausfliegt.

Regionalverkehr ist eine positive Geschichte, aber das heißt noch lange nicht, dass alles so bleiben muss. Wenn es zu einer Evaluierung kommen sollte und man darüber redet, dann soll man nicht nur über das Bahnunternehmen Bahn AG reden, sondern man muss über das Gesamtsystem reden. Da gehört auch das mit dazu. Und es ist



festzustellen, dass dort einiges im Argen ist. Leider Gottes haben wir es vor zwei Jahren, als die Regionalisierungsmittel beschlossen worden sind, ein Stück weit vielleicht verschlafen, diese Themen auch zu platzieren und die Länder und die Aufgabenträger zu zwingen, sich auf einheitliche Standards dort zu verpflichten.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank! Frau Herrmann, bitte!

**Regula Herrmann** (Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BAV)): Ja, ich hatte die Frage von Frau Leidig, warum wir so nutzungsbegeistert sind in der Schweiz. Das hat für mich zwei Elemente, die das fördern.

Es ist einerseits der Taktfahrplan. Wir haben einen Stundentakt, einen Halbstundentakt und sind jetzt daran, auch einen Viertelstundentakt schweizweit auszurollen. Für den Kunden heißt es, dass eben regelmäßig eine Verbindung von jedem Ort in der Schweiz ausgeht und jeder Ort in der Schweiz kann so auch erreicht werden. Die Integration von Busleistungen und Fernverkehr sind in diesen Taktplan eingebunden. Wir haben also ein Konzept Bahn und Bus. Der Fernverkehr, der muss auch sich diesem Taktfahrplan unterordnen. Das wird mittels einer Konzession verfügt, darin werden eben diese Mindeststandards festgehalten. Und wenn die SBB, oder dann vielleicht zukünftig auch die BLS, dieses Konzept nicht mittragen würden, dann könnten wir sie büßen oder ihnen eben dieses Transportrecht entziehen. Dann ist für den Kunden dieser Taktfahrplan interessant, weil er eine kurze Umsteigezeit mit sich bringt und es sind einfach zu merkende Fahrpläne.

Man geht zum Perron, also zum Bahnsteig, und es kommt immer wieder ein Zug oder ein Bus. Bei Anschlussbrüchen wegen Verspätungen muss in der Schweiz nicht lange gewartet werden, wegen dem Viertelstundentakt. Die Reise geht gleich weiter. Selbstverständlich kostet das auch was.

Das zweite Element ist eigentlich der direkte Verkehr. Das haben wir hier auch schon gehört. Ein Ticket über alle Verkehrsträger hinweg. Eine Reise, ein Ticket. Es gibt nationalen direkten Verkehr und es gibt auch die Tarifverbände in der Schweiz, wir haben achtzehn. In jedem Tarifverbund gibt es auch direkten Verkehr und übergelagert eben den nationalen Personenverkehr. Es ist

nicht immer alles so rosig in der Schweiz. Wir kennen das auch, die Abstimmungsprobleme zwischen Tarifverbänden und dem nationalen Verkehr. Hier hat der Bund wiederum die Möglichkeit, integrierend einzuwirken und mit Druck die Branche dazu zu bringen, sich zu harmonisieren. Das macht sie jetzt auch. Es geht etwas langsam, aber sie sehen, dass es notwendig ist für den Kunden, eben die Tarife auch zu harmonisieren und günstige und einfach zu verstehende Tarife zu offerieren.

Die zweite Frage bezüglich Komfort an den Bahnhöfen. Dort ist es sicher das Knotensystem, das dazu, führt dass wir Bahnhöfe offen haben. Wir haben Bahnhöfe, die bilden einen Knoten, das sind Hubs. Und diese Hubs sind eigentlich auch Entwicklungschancen für eine wirtschaftliche Entwicklung um diesen Hub herum. Ein Interesse, einen lebhaften Bahnhof zu haben, ist eigentlich auch schon wieder ein intrinsischer Anreiz für die SBB z. B. ihre S-Bahnhöfe kundenfreundlich auszugestalten.

Daneben ist auch klar, wir haben ein Qualitätssystem, mit dem wir eine gewisse Qualität in diesen Bahnhöfen einfordern. Die Finanzierung der Infrastruktur erleichtert es natürlich. In den Leistungsvereinbarungen wird festgehalten, dass die Infrastruktur unterhalb dieser Bahnhöfe vom Bund mit finanziert wird. Abschließend zu der „nicht dritten“ Frage: Ich kam mit dem Nachtzug hierher, aber ich hatte nur das Angebot der ÖBB.

**Stellv. Vorsitzende:** Jetzt Herr Dr. Geißler bitte, mit zwei Fragen.

**Dr. Andreas Geißler** (Allianz pro Schiene e. V.): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Herr Jung, Sie hatten das Thema Ausweichstrecken und Redundanzen im Schienennetz angesprochen und konkret gefragt, welche Vorschläge gibt es denn, um das Netz in der Beziehung flexibler zu machen. Ich will drei Stichworte nennen, was man in der Beziehung tun kann und was man tun sollte. Das eine ist das Schließen von Elektrifizierungslücken im Netz, gerade wenn es darum geht, dass wir das Netz für den Güterverkehr flexibler machen wollen. Wenn der Güterverkehr ausweichen soll, dann braucht er eine durchgehende Elektrifizierung – und die fehlt an bestimmten Stellen im Netz immer noch. Wir haben das sehr schmerzhaft gespürt, als tatsächlich die Streckenunterbre-



chung in Rastatt war. Die einzige Umleitungsstrecke, die zu dem Zeitpunkt noch offen war, führte durch das Neckartal zwischen Horb und Tübingen, und dort fehlte die Fahrleitung. Also das ist ein Punkt, der wichtig ist, der im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie, die angekündigt ist, seitens des Bundes auch adressiert werden soll, Lückenschlüsse für den Güterverkehr, um mehr Flexibilität und Umleitungsmöglichkeiten im Netz zu bekommen.

Dann gibt es aber noch weitere Möglichkeiten, mehr Flexibilität zu erreichen. Das ist das Stichwort Verbindungskurven. Der Güterverkehr ist immer dann ausgebremst, wenn er in einer bestimmten Relation die Fahrtrichtung wechseln muss. Verbindungskurven können das vermeiden. Da geht es aber auch nicht nur um den Neubau von Verbindungskurven, sondern an vielen Stellen geht es auch um die Reaktivierung von Infrastruktur, die es schon einmal gab und die in den früheren Jahren irgendwann aufgegeben worden ist. Ganz kurz zum Thema Reaktivierung vielleicht noch der Hinweis: wir werden Anfang der kommenden Woche eine kleine Bestandsaufnahme vorstellen, was schon an Strecken reaktiviert worden ist seit der Bahnreform. Wir werden das gemeinsam machen mit den Kollegen vom VDV und natürlich auch Vorschläge präsentieren, was zukünftig noch reaktiviert werden sollte, und auch unter anderem mit Blick auf den Schienengüterverkehr, allerdings nicht nur.

Drittes Stichwort zum Thema Ausweichstrecken und Redundanzen im Netz. Das sind abstrakt formuliert Gleiskapazitäten, um Verkehre auch puffern zu können, gerade, wenn wir auf Umleitungsstrecken unterwegs sind. Wir tun uns keinen Gefallen, wenn wir die Infrastruktur so auf Kante nähern, dass eine Infrastruktur zwar da ist, aber im Umleitungsfall gar keine umgeleiteten Züge mehr da durch passen, weil die Strecke komplett durch den Regelverkehr belegt ist. Also: Puffergleise, Ausweichgleise, Überholgleise, Überholgleise, natürlich auch in ausreichender Länge.

Das Thema 740-Meter-Güterzüge ist das dritte Stichwort, was wir vorschlagen, um aus dem Schienennetz, was wir haben und was relativ engmaschig ist in Deutschland, mehr zu machen und mehr Flexibilität im Umleitungs- und Störfall zu bekommen.

Letzter Satz zu dem Aspekt: Wenn wir solche Dinge realisieren wollen, Elektrifizierung, Verbindungskurven, Puffergleise, dann kostet das natürlich Geld, das ist heute schon mehrfach angesprochen worden. Ich will noch einen anderen Aspekt kurz erwähnen. Wir sollten auch schauen, wie wir solche Dinge vielleicht von den Prozessen auch etwas schlanker her realisieren können als bisher. Gerade wenn wir über das Thema Streckenelektrifizierung reden, bekommen wir immer das komplette Planfeststellungsverfahren, mit dem zeitlichen Ablauf, der damit nun mal verbunden ist.

Auch beim Thema Reaktivierung sind die Planungsaufwände sehr hoch, wenn die Infrastruktur einmal weg gewesen ist. Also auch da ist noch Potenzial, um schneller voranzukommen, in dem wir die Prozesse dort zukünftig vielleicht etwas verschlanken.

Dann komme ich jetzt noch zur Frage von Ihnen, Frau Leidig. Sie hatten angesprochen, dass wir uns in unserer Stellungnahme dafür aussprechen, den geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße insofern zu ändern, dass wir vorschlagen, sowie es ja früher schon der Fall gewesen ist, dass die Einnahmen aus der Fernstraßenmaut nicht nur für die bundeseigene Straßeninfrastruktur verwendet werden können, sondern für alle Verkehrsinfrastrukturen des Bundes.

Warum schlagen wir das vor? Dieser Vorschlag hat natürlich was zu tun mit den Zielen, die heute auch in dieser Anhörung diskutiert worden sind. Wenn wir tatsächlich mehr Kapazitäten auf der Schiene erreichen wollen, wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene verlagern wollen, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen und dazu eine Mobilitätswende oder eine Verkehrswende wollen, dann stellt sich natürlich auch die Frage wie finanzieren wir denn das. Unser Plädoyer, die Flexibilität bei der Verwendung der Fernstraßenmaut wieder zur erlangen, hat nichts damit zu tun, dass wir irgendjemandem etwas wegnehmen wollen, sondern es hat damit zu tun, dass wir tatsächlich die Flexibilität bekommen, in die Verkehrsinfrastrukturen zu investieren, die wir zukünftig stärker und intensiver nutzen wollen. Und das Argument, das Frau Herrmann aus der Schweiz berichtet hat, das gilt natürlich auch in Deutschland. Natürlich kommt es auch den Nutzern der Straße zugute, wenn Alternativen zur



Straße infrastrukturell geschaffen werden und damit die Straßen von Verkehren entlastet werden. Das betrifft natürlich vor allem auch den Güterverkehr und ich glaube, auch in Deutschland wären die meisten PKW-Fahrer sehr damit zufrieden, wenn die LKW-Flut auf der Straße abnehmen würde und ein größerer Teil dieses Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden würde. Das sind also die Gründe, warum wir diese Wiedereinführung einer verkehrsträgerübergreifenden Verwendungsmöglichkeit befürworten.

Letzter Satz: Sie, Frau Leidig, hatten noch den Aspekt „externe Kosten des Verkehrs“ angesprochen. In der Tat ist es so, dass Verkehr externe Kosten verursacht. Das bedeutet Kosten, die nicht unmittelbar von den Nutzern getragen werden. Das betrifft alle Verkehrsträger. Auch der Schienenverkehr verursacht natürlich externe Kosten, aber bezogen auf die gleiche Verkehrsleistung, die gleiche Menge Tonnenkilometer, die gleiche Menge Personenkilometer verursacht der Schienenverkehr eben wesentlich weniger externe Kosten als die konkurrierenden Verkehrsträger, weil er eine so gute Umweltbilanz, eine so gute Klimabilanz und so eine gute Sicherheitsbilanz hat. Auch vor diesem Hintergrund macht natürlich die angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene Sinn, weil sich dadurch natürlich auch ein Payback ergibt. Wenn es tatsächlich gelingt, den Verkehr in größerem Maß auf einen solchen Verkehrsträger zu verlagern, bedeutet das natürlich automatisch, dass insgesamt die externen Kosten des Verkehrs sinken, weil der Verkehrsträger zum Einsatz kommt, der für die gleiche Verkehrsleistung eine geringere Last an externen Kosten mitbringt. Insofern ist das natürlich auch volkswirtschaftlich ausgesprochen sinnvoll. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Dr. Geißler. Professor Gather bitte, zu ihren Fragen!

**Prof. Dr. Matthias Gather** (Fachhochschule Erfurt). Ja, jetzt haben wir 17:02 Uhr. Die Frage, die ich hier noch offen habe, ist die Ungleichbehandlung von Schiene und Straße im Bundesverkehrswegeplan und ob da ggf. kurzfristig auch noch nachgesteuert werden könnte.

Sie alle wissen, der Bundesverkehrswegeplan ist Kabinettsbeschluss, also das ist eigentlich ein internes Papierdokument. Entscheidend ist aber,

was der Bundestag daraus macht, was beschlossen wird, um zu dem Ergebnis am Ende zu kommen. Natürlich kann der Bundestag auch jenseits des Bundesverkehrswegeplans irgendwelche Maßnahmen beschließen, die er finanziert haben möchte. Zu der systematischen Ungleichbehandlung, es ist so : im Bundesverkehrswegeplan sind die Infrastrukturen des Bundes drin oder die von bundesweiter Bedeutung, d. h. wenn wir von Ortsumfahrungen in dem Bereich Straße reden, dann geht es um Bundesstraßen, die in der Baulast des Bundes sind, wo der Bund sagt, ich bin für die Straße zuständig und deswegen baue ich eine Bundesstraße, eine Ortsumgehung, auch wenn es vielleicht nur in Thüringen relevant ist.

Der Bund ist Eigentümer der Schienenwege des Bundes. Er sagt aber für einzelne Netzelemente, das ist nicht im Bundesinteresse und insofern ist das schon eine Ungleichbehandlung, wenn man so möchte, dass man sagen kann, Beispiel Höllentalbahn – das ist so ein Thema aus Thüringen wo man sagt, da haben wir einen Lückenschluss zwischen Bayern und zwischen Thüringen –, da sagt der Bund, das ist nicht im Bundesinteresse, aber es ist im Prinzip eine Infrastruktur des Bundes. Also hier haben wir eine systematische Ungerechtigkeit oder eine Lücke, dass man sagt, der Bund ist zwar Eigentümer, aber er sagt, ich bin dafür nicht zuständig für potenzielle Sachen. Das ist ein grundsätzliches Problem, was wir dort haben.

Die Finanzierung der gesamten Regionalnetze, die wir eigentlich haben, geschieht über den Regionalverkehr. Wir hatten eben das Thema SPNV als Erfolgsgeschichte, natürlich gibt es auch vieles, was noch im Argen liegt, aber immerhin vieles funktioniert. Ein wesentlicher Effekt der Regionalisierung ist, dass die Länder über die Regionalisierungsmittel beschließen, welche Netze sie erhalten wollen. Das heißt, obwohl eigentlich der Bund Eigentümer der Infrastruktur ist und hier in einer Finanzierungsverantwortung steht, müssen die Länder über ihre Regionalisierungsmittel die Infrastruktur finanzieren. Und wenn wir sehen, dass also einige Milliarden in die Regionalisierung fließen, dann sieht alles schön aus, aber die Hälfte der Regionalisierungsmittel fließt in die Infrastruktur, quasi zurück an den Bund als Eigentümer. Auch das ist ein systematisches Problem, was wir haben und da denke ich, könnte man perspektivisch auch mal dran gehen und



sich überlegen, ist das denn richtig. Also entweder kriegen die Länder eigene Mittel für die Infrastruktur und können beschließen, aber auch wieder –, das ist jetzt eine Thüringer Froschperspektive –, die Thüringer bestellen SPNV-Leistungen, weil sie Güterverkehr auf der Strecke haben wollen und wenn dort kein Zug mehr fährt mit Personen drin, kein roter Zug in dem Fall sogar, dann kann auch kein Güterverkehr mehr dort verkehren, weil nämlich DB-Netz sagt: na ja, wenn ich nicht eine Refinanzierung über den SPNV bekomme, dann kann ich auch keinen Güterverkehr dort fahren lassen.

Das ist ein komplexes Thema, was wir dort haben, wo man eben sieht, dass der Bund hier eigentlich der Verantwortung der Infrastrukturbereitstellung im Bereich der Regionalnetze nicht unbedingt gerecht wird. Das ist eine Sache, die dauert sicherlich länger, aber ich glaube, wenn

man für einzelne Strecken nachsteuern möchte, wäre es auch sicherlich möglich, jenseits des Bundesverkehrswegeplans noch das eine oder andere Vorhaben in die Ausbaugesetze zu bekommen; das wäre möglich. Aber wir haben ein größeres, komplexeres Problem, was sich wohl nicht so handstreichartig lösen lässt.

**Stellv. Vorsitzende:** Vielen Dank, Herr Professor Gather! Ich bedanke mich bei Ihnen allen sehr herzlich! Das war sehr informativ und für uns als Ausschuss sehr bedeutsam und wichtig. Wir nehmen die Sachen mit für unsere Arbeit. Ich schließe die Anhörung und wir treffen uns am Mittwoch zur Sitzung um 9:00 Uhr wieder!

Schluss der Sitzung: 17:00 Uhr

Daniela Kluckert, MdB  
**Stellvertretende Vorsitzende**

Veronika Bellmann, MdB  
**Amtierende Vorsitzende**



---

## **Zusammenfassung der Stellungnahmen**

Öffentliche Anhörung am Montag, 13. Mai 2019, 14.00 Uhr  
im Saal E 600 des Paul-Löbe-Hauses

---

**A-Drs. 19(15)221-A**

**Seite 1**

**Prof. Dr. Alexander Eisenkopf**  
Zeppelin Universität

**A-Drs. 19(15)221-B**

**Seite 10**

**Dr. jur. Martin Henke**  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

**A-Drs. 19(15)221-C**

**Seite 14**

**Alexander Kirchner**  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

**A-Drs. 19(15)221-D**

**Seite 44**

**Claus Weselsky**  
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

**A-Drs. 19(15)221-E**

**Seite 50**

**Prof. Dr. Justus Haucap**  
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

**A-Drs. 19(15)221-F**

**Seite 54**

**Dr. Andreas Geißler**  
Allianz pro Schiene e. V.

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen | Unsere Nachricht vom

Datum

|

05.05.2019

## **Gutachtliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 13.05.2019**

Für die Sachverständigenanhörung im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages am 13.05.2019 wurden Anträge der Fraktion der AfD ("Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen - Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO2-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter - Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus" - Drucksache 19/7941), der Fraktion der FDP ("Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben" - Drucksache 19/6284), der Fraktion DIE LINKE. ("Drohenden Kollaps verhindern - Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen" Drucksache 19/7024) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ("Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen" - Drucksache 19/7452) vorgelegt. Allen Anträgen gemein ist auch das grundsätzliche Anliegen einer Stärkung des Schienenverkehrs; die erörterten Maßnahmen zur Verfolgung dieses Ziels unterscheiden sich jedoch in den einzelnen Papieren nach Wirkungsrichtung, Ausmaß und Granularität in erheblicher Weise. Die nachfolgenden Anmerkungen nehmen eine Bewertung und Einordnung der zentralen aus einer Gegenüberstellung der Papiere erwachsenden Diskussionspunkte vor.

1. Zunächst ist festzuhalten, dass der kritische Zustand des Systems Schienenverkehr und der Deutschen Bahn AG von der Politik offensichtlich wahrgenommen wird. Verspätungen, ausfallende Züge, Zug- und Personalmangel beim Schienenpersonenfernverkehr sind jedoch nur die

Zeppelin Universität gemeinnützige GmbH | Bodensee  
Am Seemooser Horn 20 | 88045 Friedrichshafen

Präsidentin Prof Dr Insa Sjurts  
Geschäftsführung Prof Dr Insa Sjurts (Sprecherin) | Matthias Schmolz  
Präsidium Prof Dr Insa Sjurts (Vorsitzende) | Matthias Schmolz  
Prof Dr Jan Söffner | Prof Dr Josef Wieland | Said D. Werner

Sitz der Gesellschaft Friedrichshafen | Amtsgericht Ulm HRB 632002  
Bankverbindung IBAN DE79 6905 0001 0023 6085 08 SWIFT-BIC SOLADES1KNZ

**Alexander Eisenkopf**

Prof Dr rer pol  
ZEPPELIN-Lehrstuhl für  
Wirtschafts- und Verkehrspolitik

Fon +49 7541 6009 1211  
Fax +49 7541 6009 1199

alexander.eisenkopf@zu.de

Oberfläche der Probleme des deutschen Bahnsystems. Ein Vierteljahrhundert nach der immer wieder als Erfolgsmodell zitierten Bahnreform befindet sich das System in einem beklagenswerten Zustand. Wegen schlechender Substanzaushöhlung fährt die Eisenbahn am Limit und soll doch gleichzeitig einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Ihre Stellung im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern ist geschwächt. Den Innovations- und Modernisierungsschüben im Straßenverkehr hat sie wenig entgegenzusetzen. Zudem entspricht die Governance der Deutschen Bahn AG nicht den Anforderungen an eine unternehmerisch geführte und im Wettbewerb erfolgreiche Eisenbahn. Und zu guter Letzt ist sie mittlerweile wieder massiv verschuldet.

2. Trotz der ständigen Wiederholung des verkehrspolitischen Mantras einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn, dümpelt der Modal Share des Schienenpersonenverkehrs bei unter 8% dahin und der Schienengüterverkehr erreicht nur einen Marktanteil von derzeit knapp 19 %. Entsprechend sieht es in den einzelnen Transportsparten der DB AG nicht gut aus. DB Cargo hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich Marktanteile verloren. Dem Niedergang des Einzelwagenverkehrs hat die Bahntochter nichts entgegenzusetzen. Unternehmensinterne Querelen und Strategiediskussionen sowie Probleme im internationalen Geschäft beschäftigen das Management; allein die Wettbewerbsbahnen sorgen mit ihrem Wachstum vor allem in Ganzzugverkehr für eine gewisse Dynamik. Im Personenfernverkehr stagnierte die Verkehrsleistung über lange Jahre und erst der intensive Wettbewerb durch den neuen Konkurrenten Fernbus hat die Bahn aus ihrer Lethargie aufgeweckt. Ob allerdings die angekündigte Fernverkehrsinitiative mit milliardenschweren Investitionen in neues Rollmaterial und neue Angebote überhaupt finanzierbar ist, muss sich erst noch zeigen. Der jüngste angebliche Fahrgastrekord im Schienenpersonenfernverkehr ist nicht wirklich einer, wie der Blick auf die ersten Jahre nach der Bahnreform zeigt. Auch im Nahverkehr, der dank üppig fließender Subventionen zumindest Verkehrswachstum und sprudelnde Gewinne beschert, lässt eine wirkliche Verkehrswende noch etwas auf sich warten. In jedem Fall sind die Wachstumschancen im Rahmen der jährlichen Dynamisierung der Zuschüsse um 1,8% und der absehbaren Kostensteigerungen begrenzt.

3. Insgesamt ist die Deutsche Bahn AG deutlich schlechter aufgestellt, als es die offizielle Kommunikation der Politik und den Menschen im Lande gerne verkaufen möchte. Die milliardenschweren Abschreibungen des Jahres 2015 und die vorgenommene Eigenkapitalerhöhung seitens des Bundes sind praktisch vergessen, der Sprengstoff der Kostenentwicklung bei Stuttgart 21 wird weggenickt und die Brisanz der Entwicklung im intermodalen Wettbewerb ausgeblendet. Stattdessen hofft man auf die Wirkungen der Trassenpreishalbierung im Schienengüterverkehr und die weiteren Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr sowie den Deutschlandtakt. Die gerade vom Bundesamt für Güterverkehr vorgelegte Mittelfristprognose zeigt allerdings, dass die Trassenpreishalbierung im SGV wie auch die drastische Erhöhung der Lkw-Maut einen positiven Einmaleffekt für den Schienengüterverkehr darstellt, der mittelfristig verpufft. Die Konkretisierung von Maßnahmen wird jedoch vom zuständigen Ministerium an ein Zukunftsbündnis Schiene mit sechs Arbeitsgruppen ausgelagert. Dies ist besonders kritisch, weil der Schienenverkehr dringend gebraucht wird, um den drohenden Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Das Verkehrssystem Straße ist bereits heute so überlastet, dass bei anhaltendem Verkehrswachstum ein Kollaps nur durch die verstärkte Nutzung der Schiene abgewendet werden kann. Um das zu nachzuvollziehen, muss man noch nicht einmal eine sogenannte „Verkehrswende“ propagieren und im Zuge der geplanten Dekarbonisierung eine umfassende Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene fordern.
4. Die Diskussion um die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems in Deutschland ist allerdings derzeit geprägt durch diese „Verkehrswende“, die im Zuge einer umfassenden Dekarbonisierung des Verkehrs dem Schienenverkehr eine wesentlich höhere Relevanz zuweist. Um das politische Sektorziel des Verkehrs von 95 bis 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahre 2030 zu erreichen, reicht es nicht aus, in diesem Zeithorizont bis zu 10 Mio. Pkw auf elektrische Antriebe umzustellen und die Effizienz von Verbrennungsmotoren weiter stark zu erhöhen, wie die Nationale Plattform Mobilität in ihrem Zwischenbericht der AG Klimaschutz vorgerechnet hat. Neben einem Einspar-Zielkorridor durch regenerative Kraftstoffe sollen bis 2030 auch die Anteile am Schienenpersonenverkehr (Verkehrsleistung plus 53 Prozent gegenüber 2015), am Bus-, U- und Straßenbahnverkehr (plus 17 Prozent) und am Fuß und Radverkehr (plus 45

Prozent) deutlich steigen. Die Güterverkehrsleistung soll gegenüber 2015 um 70 Prozent auf der Schiene und 50 Prozent bei Binnenschiffen zunehmen.

5. Die derzeit diskutierten Verlagerungsszenarien auf die Schiene bis zum Jahre 2030 scheinen bei realistischer Betrachtung wenig belastbar. Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenpersonenfernverkehr bis 2030, wie im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung formuliert und teilweise auch als Ziel für den Güterverkehr diskutiert, dürfte angesichts der bereits heute zu beobachtenden Überlastungserscheinungen von Infrastruktur (Streckennetz und Bahnhöfe) sowie des rollendem Material reines Wunschenken sein. Eine entsprechende Ausrichtung der Angebotsplanung im Fernverkehr ist schlechterdings unmöglich und sollte des Weiteren nicht politisch im Sinne planwirtschaftlicher Vorgaben verordnet werden wie im Beschlussantrag der grünen Bundestagsfraktion angeführt. Hinzuweisen ist zudem auf die anhaltende Diskussion über die Finanzierung der Expansionsstrategie im SPFV. Die absehbare Entwicklung der Schienenwegeinvestitionen in der mittelfristigen Haushaltsplanung dürfte nicht ausreichen, um eine wirkliche Verkehrswende bis 2030 zu bewirken. Zu bedenken sind auch auf Engpässe bei den Planungskapazitäten, massive Preissteigerungen in der Zuliefer- und Bauindustrie und absehbare erhebliche Widerstände z.B. gegen neue Güterverkehrstrassen, die trotz des neuen Planungsbeschleunigungsgesetzes nicht zu vernachlässigen sind.
6. Kritische Anmerkungen sind auch zu machen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Effizienz einer solchen umfassenden Verlagerungsstrategie. So rechnet die Nationale Plattform Mobilität (NPM), dass durch den Modal Shift im Schienenverkehr (Marktanteil dann 10,5 -12% (!)) zusammen mit der angenommenen Verlagerung zum Fußgänger-, Fahrrad und Busverkehr 6,7-10,3 Mio. t CO<sub>2</sub> gegenüber 2015 eingespart werden können. Eine Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 23-25% (heute knapp 19%) und der Binnenschifffahrt auf 8,5 bis 9,5% würde zusammen jedoch nur CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 3-5 Mio. Tonnen gegenüber 2015 bringen. Über den für eine solche Verlagerung erforderlichen Infrastrukturausbau und sonstige Investitionen wird keine Aussage gemacht, so dass eine Nutzen-Kosten-Abwägung dieser Ziele nicht vorgenommen

werden kann. Es ist jedoch zu vermuten, dass die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten einer solchen Politik speziell im Güterverkehr extrem hoch sind.

7. Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist sicherlich die Achillesferse des Systems. Da Investitionen in das Schienennetz seit Langem fast ausschließlich vom Bund über Baukostenzuschüsse finanziert werden, hat sich seit 1994 ein sogenannter Shadow Asset Value von mehr als 100 Milliarden Euro im Bahnsystem aufgebaut. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Infrastruktur, die von der Deutschen Bahn und ihren Wettbewerbern genutzt wird, aber nicht in der Bilanz der Infrastrukturgesellschaft auftaucht, da sie über verlorene Zuschüsse finanziert wurde, die nicht aktiviert werden dürfen. Da im operativen Geschäft der Transportdienstleister hierfür keine Abschreibungen (und Zinsen) verdient werden, wird die Schieneninfrastruktur systematisch auf Verschleiß gefahren. Man muss kein Hellseher sein, um zu prognostizieren, dass sich die im Rahmen der derzeit gültigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vom Bund jährlich gezahlte Summe vom 3,9 Milliarden Euro in den nächsten Runden weiter drastisch erhöhen wird. Ein Großteil der eingeplanten Haushaltsmittel für die Schiene wird damit in den Substanzerhalt fließen. Anstehende Investitionen im Rahmen der Digitalisierung des Schienennetzes werden zudem erst mittel- bis langfristig kapazitätswirksam werden und in der nächsten Dekade nur sehr eingeschränkt für Abhilfe sorgen.
8. Einen ähnlichen Zeithorizont hinsichtlich der Nutzenstiftungen dürfte die Realisierung des Projektes „Deutschlandtakt“ aufweisen. Es ist misslich, dass in politischen Verlautbarungen der Eindruck erweckt werden, hierdurch wären schon in wenigen Jahren spürbare Verbesserungen insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr realisierbar. Die Ausrichtung der Investitionsprogramme an einem politisch definierten Zielfahrplan, der kurze Fahrzeiten und bessere Umsteigeoptionen im Rahmen eines leicht merkbaren Taktes ermöglicht, erfordert eine wesentlich längerfristige Perspektive, wie auch das Beispiel des Nachbarlandes Schweiz zeigt. Außerdem sind zentrale Fragen der Governance eines solchen Systems noch nicht abschließend geklärt (Rolle der Politik bei der Fahrplandefinition, Organisation des Marktes, Einbindung des Güterverkehrs).

9. Eine Revitalisierung und das gewünschte Wachstum des Bahnsystems bedürfen nicht nur zusätzlichen Geldes, sondern auch deutlich mehr Effizienz und Innovation. Die Produktivität des Systems muss massiv steigen, damit es auf Dauer im intermodalen Wettbewerb erfolgreich sein kann, auch wenn dies gegebenenfalls harte Entscheidungen mit sich bringt. Nur ein unternehmerischer Antritt – nicht aber der Staat und politische Programme für den Schienenverkehrssektor – schaffen Wachstum und Innovation auch im Schienenverkehr. Die Politik muss daher weiterhin auf Wettbewerb auf den Schienenverkehrsmärkten setzen und nicht auf mehr Staatsnähe, was derzeit die Leitlinie der Eisenbahnpolitik zu sein scheint. Über den intramodalen Wettbewerb auf den Schienenverkehrsmärkten, einem der zentralen Leitgedanken der Bahnreform, liest man in den vorliegenden Stellungnahmen zur Eisenbahnpolitik allerdings wenig. Die Idee einer Trennung von Infrastruktur und Transportsparten der Deutschen Bahn, ebenfalls eine der Zielmarken der Bahnreform von 1994 wird aktuell nur noch von der grünen Fraktion verfolgt. Die Bundesregierung hält dagegen explizit am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Dies ist ein Manko für eine langfristig erfolgreiche Eisenbahnpolitik. Eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen des Schienenverkehrs mit besonderem Blick auf die Interessen des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG wird nicht ausreichen, um den Schienenverkehrssektor in Deutschland zukunftsorientiert aufzustellen.
10. Es ist zudem ein Irrweg zu glauben, die Politik wäre über mit den betroffenen Branchen abgestimmte Masterpläne und die Installation von Lenkungs- und Arbeitskreisen in der Lage, Innovation und Wachstum in der Schienenverkehrsbranche nachhaltig zu fördern. Vielmehr zeigt der Innovationsrückstand der Schiene gegenüber der Straße, das ein von einem in Staatsbesitz befindlichen Unternehmen mit erheblichem politischem Einfluss dominierter Sektor nur bedingt geeignet ist, die Herausforderungen der Verkehrsmärkte zu meistern. Die Politik sollte sich auf Ihre Kernaufgabe fokussieren, für eine auskömmlichen Finanzierung der Infrastruktur zu sorgen, die offensichtlich im Wettbewerb der Verkehrsträger nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben ist und daher als Daseinsvorsorgeaufgabe akzeptiert werden muss. Weiterhin sollte sie Grundlagenforschung auch im Schienenverkehrssektor fördern; Das Management von Innovationen und die Entwicklung von Geschäftsmodellen ist dagegen eine genuin

unternehmerische Aufgabe, die insbesondere vom Wettbewerb incentiviert wird.

11. Dazu gehört auch der Wettbewerb zum Straßen- und Luftverkehr. Eine zentrale Erkenntnis der Bahnreform von 1994 war, dass für den Erfolg des Bahnsystems die interne Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsystems entscheidend ist und nicht der (vermeintliche) Schutz vor der Konkurrenz der anderen Verkehrsträger durch eine restriktive Regulierung der Wettbewerber. Insofern ist zwar die Forderung nach einer Festsetzung der Trassenpreise für den Schienenverkehr nach Grenzkosten nachvollziehbar, da, wie bereits ausgeführt wurde, der Schienenverkehr faktisch nicht in der Lage ist, seine vollen Wegekosten zu decken. Dies gelingt heute nur dort, wo ergänzend öffentliche Mittel eingesetzt werden wie im Schienenpersonennahverkehr. Der aus Grenzkostenpreisen resultierende Subventionsbedarf ist allerdings transparent zu machen und öffentlich zu diskutieren. Nicht sachgerecht erscheint jedoch eine Anrechnung sogenannter externer Kosten des Lkws über die Lkw-Maut oder die Besteuerung des Kerosins für den innerdeutschen Flugverkehr. Bereits heute führt die Methodik der Wegekostenrechnung zu einer unverhältnismäßigen Belastung des Straßengüterverkehrs, die sich etwa darin äußert, dass über 50% der angelasteten Kosten auf kalkulatorische Zinsen zurückzuführen sind. Angesichts der Einbeziehung des innereuropäischen Flugverkehrs in den Emissionshandel und der Wegekostendeckung über Flughafengebühren besteht auch kein Anlass für eine zusätzliche Kerosinbesteuerung. Ab 2025 generell keine neuen Fernstraßenbauvorhaben in Angriff nehmen zu wollen, um alle Mittel auf die Schiene zu konzentrieren, geht wohl ebenso an der Realität der Verkehrsmärkte vorbei. Desungeachtet sind selbstverständlich adäquate Benutzungsabgabensysteme für alle Straßennutzer (einschließlich, Pkw, Bussen und Fahrzeugen zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen) zu entwickeln und einzuführen, deren Zweck allerdings nicht der Schutz der Eisenbahn vor dem Wettbewerb durch den Straßenverkehr sein sollte, sondern die Finanzierung und wohlfahrtsökonomisch optimale Nutzung des Straßenverkehrssystems. Die demnächst zur Einführung anstehende Infrastrukturabgabe für Pkw liefert dazu bedauerlicherweise keinen relevanten Beitrag.

12. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen stellt sich auch die Frage nach der Rolle des Schienenverkehrsunternehmens Deutsche Bahn AG im bundesdeutschen Verkehrssystem. Diese ist politisch zu diskutieren, zu klären und zu präzisieren, was derzeit allerdings nicht wirklich erfolgt. Die Definition der Rolle der Deutschen Bahn AG ist keine einfache Fragestellung. Geht es darum, in Deutschland pünktlich und effizient Schienenverkehr zu betreiben oder um einen global diversifizierten Mobilitäts- und Logistikkonzern? Will die Politik tatsächlich im Sinne der propagierten Verkehrswende den Marktanteil des Schienenverkehrs spürbar erhöhen und wenn ja mit welchen Mitteln jenseits von auskömmlichen Infrastrukturinvestitionen? Welche Rolle spielt dabei das Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG? Kann und soll es tatsächlich wie eine nachgeordnete Verwaltung oder eine GmbH auf das Ziel der Maximierung des Verkehrs auf der Schiene verpflichtet werden? Sollten Politiker oder Ex-Politiker in den Leitungsgremien der Gesellschaft (Aufsichtsrat, Vorstand) vertreten sein? Wie ist es um die gesamtwirtschaftliche Effizienz eines solchem dank politischen Flankenschutzes stark wachsenden und über größere Marktanteile verfügenden Schienenverkehrsanbieters bestellt? Und wird letztlich ein solches durch den Begriff der „Verkehrswende“ zu beschreibendes Verkehrsangebot noch den Herausforderungen eines wettbewerbs- und effizienzorientierten Wirtschaftssystems für das 21. Jahrhundert gerecht?
13. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Governance der Deutschen Bahn AG. Ein von der Politik dominierter Aufsichtsrat, die Präsenz einflussreicher Ex-Politiker im Vorstand sowie die direkte Vorgabe von Mengenzielen und Quoten an den Vorstand und kontinuierliche Einmischungen in das operative Geschäft (Einbestellen des Vorstands im Verkehrsministerium) entsprechen nicht den Grundsätzen ordnungsgemäßer Unternehmensführung für ein privatwirtschaftlich agierendes Unternehmen und tragen nicht dazu bei, die Deutsche Bahn AG im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten erfolgreicher zu machen. Dies heißt allerdings nicht, dass Milliarden öffentlicher Mittel für die Infrastruktur wie bisher ohne wirklich sanktionsbewehrte Kontrollen und Effizienznachweise vergeben werden. Die Entwicklung eines adäquaten Anreizsystems für ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen in öffentlichem Eigentum ist eine nicht-triviale Aufgabe, der die Politik sich stellen muss, was sie derzeit allerdings (noch) nicht tut.

14. Wenn es beim Geschäftsmodell der Deutschen Bahn um effizienten und marktorientierten Schienenverkehr in Deutschland geht, ist insbesondere die Existenzberechtigung der Geschäftsbereiche DB Schenker und DB Arriva im DB-Konzern zu hinterfragen. Es besteht hinreichend betriebswirtschaftliche Evidenz dafür, dass solche Konglomerate eher Werte vernichten als Mehrwert schaffen. Die im Branchenvergleich eher schwache Performance von DB Schenker bestätigt dies eindrucksvoll. Eine Veräußerung dieser Tochtergesellschaften sollte jedoch aus einer Position der Stärke heraus und nicht mit dem Rücken zur Wand erfolgen, um kurzfristig Finanzlöcher zu stopfen. Ob mit den Privatisierungserlösen anschließend eine Entschuldung stattfindet oder diese Mittel in die Digitalisierung der Schiene fließen, sollte dagegen primär eine unternehmerische Entscheidung des Bahn-Konzerns sein.
15. Abschließend ist festzuhalten, dass auf die Verkehrspolitik gravierende Richtungserscheinungen bezüglich der Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland und der Rolle der Deutschen Bahn AG in diesem Markt zukommen. Diesen sollte eine intensive gesellschaftliche und politische Diskussion der Handlungsoptionen und der damit verbundenen gesamtwirtschaftlichen Kosten und Nutzen vorangehen. Dies gilt insbesondere auch für die extrem ambitionierten Ziele einer fundamentalen „Verkehrswende“ für die Zeit nach 2030. Es rächt sich, dass man das Zeitfenster für eine Bahnreform 2.0 nach der letzten Bundestagswahl hat verstreichen lassen, um angemessene Lösungen zu diskutieren. In keinem Fall sollte der hektische Aktionismus der Bahnpolitik der letzten Wochen perpetuiert werden, um kurzfristige Erfolgsmeldungen verbreiten zu können. Nur eine konzeptionell fundierte und langfristig angelegte bahnpolitische Strategie kann eine positive Entwicklung in der Zukunft sicherstellen.

---

## VDV-Stellungnahme

---

### Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 13. Mai 2019

Aus Sicht des Eisenbahnsektors ist zu begrüßen, dass nahezu alle politischen und gesellschaftlichen Kräfte eine wesentlich größere Rolle der Eisenbahnen im Verkehrsmarkt fordern und unterstützen. Den Eisenbahnen kommt zugute, dass sie besonders geeignet sind, Klimafolgen und Flächenverbrauch der Mobilität zu minimieren und Staus zu umgehen. Dabei handelt es sich nicht nur um ideelle, sondern eindeutig auch volkswirtschaftliche Ziele: Eine Verfehlung der Klimaziele würde erhebliche Kosten für die Bundesrepublik mit sich bringen; eine ineffiziente Flächennutzung gefährdet die Standortqualität und Staus verursachen enorme volkswirtschaftliche Kosten.

An die Eisenbahnen werden daher wesentlich größere Anforderungen gestellt als bisher. Die Bewältigung dieser Aufgabe wird erhebliche Anstrengungen sowohl der Branche selbst als auch der Politik auf allen Ebenen erfordern. Dabei geht es zum einen um erhöhte quantitative Anforderungen, zum anderen um einen gesteigerten Qualitätsanspruch.

Die im Eisenbahnbetrieb in Deutschland gebotene Leistungsqualität ist derzeit sowohl aus Kundensicht als auch aus Sicht des Sektors unbefriedigend. Dies betrifft die Ausfallsicherheit, die Einhaltung des Fahrplanes und die Zeit zur Wiederherstellung des Regelverkehrs nach Störungen. Dies hat wiederum negative Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnunternehmen. Um die berechtigten Erwartungen der heutigen Kunden zu erfüllen und erst recht, um weitere Kunden zu gewinnen, muss ein erheblich höheres Qualitätsniveau erreicht werden. Dass dies möglich ist, zeigt das Beispiel der Schweiz. Allerdings lehrt dieses Beispiel auch, dass die Schlüsselfaktoren hierfür finanzieller Einsatz und gesellschaftliche Akzeptanz sind.

Der Eisenbahnsektor hat im Dialog mit der Politik viele Maßnahmen für mehr und besseren Verkehr auf der Schiene bereits benannt. Zu nennen sind hier insbesondere der **Masterplan Schienengüterverkehr** sowie das **Zukunftsbündnis Schiene**, das zwar noch nicht zum Abschluss gebracht wurde, aber bereits eine Zwischenbilanz vorgelegt hat. Aus unserer Sicht ist vorrangig, die dort aufgeführten Maßnahmen zügig umzusetzen.

Was den Masterplan Schienengüterverkehr betrifft, ist dies zum Teil bereits geschehen, insbesondere bei der Trassenpreisförderung im Güterverkehr und bei der Hochstufung der Schaffung zusätzlicher Überholmöglichkeiten für 740 m lange Güterzüge. Andere Maßnahmen, für die der Bund verantwortlich ist, wie die Finanzierung des **Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“** stehen noch aus. Im Rahmen der im Masterplan verankerten Selbstverpflichtungen der Branche zur Realisierung zahlreicher zukunftsgerichteter Maßnahmen wird derzeit u. a. die „VDV-Arbeitgeberkampagne“ für die Rekrutierung von Fachkräften gestartet, an der sich hunderte von Unternehmen beteiligen.

Die Inhalte des Zukunftsbündnisses Schiene sind noch nicht abschließend festgelegt. Die bisherige Zwischenbilanz aus Sicht der Branche gibt zu Hoffnung Anlass, da eine Vielzahl von Vorschlägen aufgegriffen wurden, die über die Eisenbahnpolitik früherer Bundesregierungen hinausgehen. Allerdings bleibt neben einer möglichst konkreten Festlegung der Inhalte deren – insbesondere finanzielle – Umsetzung eine Herausforderung.

Um die Eisenbahnen für die Ihnen zugedachte Rolle in der Zukunft zu ertüchtigen, sind aus unserer Sicht folgende Gesichtspunkte wichtig:

### **Deutschlandtakt**

- Die Einführung des Deutschlandtaktes in Etappen ist sinnvoll, um durch langfristige Koordination von Trassen für alle Verkehrsarten möglichst viel Kapazität aus dem Netz zu gewinnen und eine dauerhaft verlässliche Netzplanung zu ermöglichen; ohne eine Überlastung zu riskieren.
- Eine zentrale Koordinierung durch den Bund unter Einbeziehung aller potenzieller Besteller ist sinnvoll.
- Der Bedarfsplan für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes muss an die Anforderungen des Deutschlandtakts zeitnah angepasst werden.
- In diesen Anforderungen muss sowohl für ein starkes, d.h. überproportionales Wachstum des Schienengüterverkehrs als auch für alternative Angebote des Personenfernverkehrs einschließlich des Nachtzugverkehrs hinreichend Raum gelassen werden. Die Kapazitäten müssen auch bei größeren Baumaßnahmen oder Havarien einen geordneten Bahnbetrieb zulassen.
- Sofern im Fernverkehr auch nicht eigenwirtschaftlich zu erbringender Verkehr gewollt ist, ist insoweit die Marktordnung (Bestellung bzw. Konzessionierung) zu bestimmen.

### **Investitionen**

- Die Umsetzung der Maßnahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (einschließlich der durch den Deutschlandtakt zu ergänzenden) muss dauerhaft auskömmlich gewährleistet werden. Dies setzt eine erhebliche, zeitlich gestaffelte Steigerung der Mittelansätze voraus. Eine Investitionslinie von 3 Mrd. Euro für Neu- und Ausbauprojekten muss in den frühen 2020er Jahren erreicht werden.
- Die Investitionen müssen am Bedarf der Praxis (Verkehrsunternehmen und deren Kunden) ausgerichtet werden; für Prestigeprojekte ist kein Platz. Kleinmaßnahmen, die hohen Nutzen mit geringem Aufwand erzielen, sind vorrangig zu behandeln. Der VDV wird vsl. in Kürze die Ergebnisse der Befragung seiner Mitgliedsunternehmen unter Mitarbeit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) zu sinnvollen Investitionsprojekten vorlegen.
- Die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen muss so überarbeitet werden, dass sie den ökonomischen Nutzen der Vermeidung von Strafzahlungen aufgrund Verletzung von Klimazielen in die Bewertung mit einbezieht.
- Über die Maßnahmen des Bedarfsplans hinaus sollte ein zusätzliches Elektrifizierungsprogramm für Eisenbahnen aufgelegt werden, das auch alternative Lösungen wie elektrische Antriebe unter Nutzung von Batterien und Brennstoffzellen sowie dieselektrischer Lokomotiven mit alternativer Speisung aus der Oberleitung oder Batterie fördert. Der VDV hat zur Ausgestaltung in seinem Programm „Voll elektrisch!“ von 2017 Vorschläge gemacht.
- Bei der Renaissance der Eisenbahnen darf der ländliche Raum nicht abgekoppelt werden. Unter- und Mittelzentren im ländlichen Raum müssen wieder Anschluss an das Streckennetz finden. Konkrete Vorschläge hierzu wird der VDV am 20. Mai dieses Jahres veröffentlichen und die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur umgehend darüber informieren.
- Die Gleisanschlussförderung des Bundes hat derzeit sehr restriktive Kriterien, die zwar zu einer hohen Hebelwirkung der Förderung führen, gleichzeitig aber den Anwendungsbereich über Gebühr einschränken. Die Kriterien sollten mit dem Ziel überarbeitet werden, die Bilanzen der anschlusswilligen Unternehmen nicht übermäßig zu belasten, was die Unternehmen häufig abschreckt. Die gesamten Kosten von Anschlussweichen (auch die für die Leit- und Sicherungstechnik) sollten durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bestritten werden. Der VDV und zahlreiche Industrie- und Logistikverbände arbeiten derzeit gemeinsam an einer „Gleisanschluss-Charta der Deutschen Wirtschaft“, mit der im Rahmen des Masterplans weitere Vorschläge zu einem zukunftsfähigen Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr vorgelegt werden.
- Bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten sollte in Zukunft die Prüfung der Anbindung an das Eisenbahnnetz als notwendiger Planungsschritt verbindlich gemacht werden.

- Über den Kombinierten Verkehr hinaus sollten auch multimodale Anlagen als Zugangspunkte zum System Schiene (Speditionsanlagen mit Gleisanschluss, Umschlaganlagen in Rangierbahnhöfen) gefördert werden.
- Die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (nach Bedarfsplan und Förderlinie Kombiniertes Verkehr) sollte fortgesetzt und weiterentwickelt werden.
- Die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind integraler Bestandteil des Eisenbahnnetzes (insbesondere eine wesentliche Quelle des Verkehrsaufkommens) und sollten daher analog zu den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes gefördert werden. Die Förderung über das SGFFG sollte ausgebaut und auf Ausbauinvestitionen erstreckt werden.
- Über das Planungsbeschleunigungsgesetz sollten weitere Maßnahmen zur raschen Umsetzung der Projekte ergriffen werden. Für die zügige Durchführung der Verfahren benötigt das Eisenbahn-Bundesamt mehr Personal. Eine Privilegierung von besonders förderungswürdigen Maßnahmen wie der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken, von Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen sollte erwogen werden.

### **Technisch-betriebliche Innovation / Digitalisierung**

- Trotz seines Status als führendes Industrieland hat die Bundesrepublik die Forschung – insbesondere die Anwendungsforschung – im Bereich des Eisenbahnwesens vernachlässigt und damit Chancen vertan. Dieser Zustand sollte umgehend geändert werden.
- Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) sollte möglichst rasch zu einer leistungsfähigen Ressortforschungsorganisation ausgebaut werden.
- Das Bundesforschungsprogramm Schiene ist als strategischer „Forschungsfahrplan“ für den Schienenverkehr weiter zu entwickeln.
- Unabhängig davon ist die Finanzierung des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ erforderlich, um als sinnvoll identifizierte Innovationen praxisreif zu entwickeln und den unverzichtbaren Modernisierungsprozess der Branche zu unterstützen.
- Die Digitalisierung ist ein zentraler Schlüsselfaktor für die Zukunftsfähigkeit der Branche in allen ihren Bereichen von der Infrastruktur über den Eisenbahnbetrieb und die Fahrzeugtechnik bis hin zum Vertrieb. Dies gilt sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr. Sie muss daher im Brennpunkt der vereinten Bemühungen der Eisenbahnbranche wie der staatlichen Institutionen stehen und sollte zügig und koordiniert vorangetrieben werden.
- Ein wesentlicher Bestandteil der Digitalisierungsstrategie sollte die Entlastung der Triebfahrzeugführer bzw. Lokrangierführer von leicht automatisierbaren Vorgängen wie der Bremsprobe bzw. Wagenprüfung sein. Dies dient auch der Attraktivitätssteigerung des Berufsbildes.
- Das European Train Control System (ETCS) ist ein Kernbestandteil dieser Digitalisierungsstrategie. Eine Einführung setzt einen in Zukunft gesichert abwärtskompatiblen Standard voraus. Bei der Ausrüstung der Infrastruktur sollte auf kommerziell durchgängig nutzbare Korridore bzw. Netzbezirke geachtet werden. Da bei ETCS ein Teil des Aufwandes funktional von der Infrastruktur ins Fahrzeug verlagert wird, sollte die sehr teure Fahrzeugausrüstung (On Board Units) analog zur Infrastruktur öffentlich finanziert werden.
- Die Einführung der automatischen Kupplung im Schienengüterverkehr ist seit langem überfällig und würde große Effizienzgewinne ermöglichen. Die Umstellung setzt einen Kraftakt aller Beteiligten bei Verkehrsunternehmen und Wagenhaltern voraus. Um den Wagenladungs- und Wagengruppenverkehr nicht noch weiter zu schädigen, ist auch hier eine staatliche Unterstützung der Einführung erforderlich.

### **Ordnungspolitik / Rahmenbedingungen**

- Die Reduzierung der Nutzungsentgelte für Infrastruktur auf die Grenzkosten könnte einen erheblichen Beitrag für die Attraktivitätssteigerung der Nutzung des Verkehrsträgers Schiene darstellen und wird daher befürwortet. Mit der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr wurde bereits ein großer Schritt in diese Richtung gemacht, der konsequent auch auf andere Bereiche ausgedehnt werden könnte.
- Solange kein branchenübergreifender neuer Ansatz für eine Energie- und CO<sub>2</sub>-Besteuerung durchgesetzt werden kann, sollte der Schienenverkehr konsequent von Abgaben und Steuern auf

Energielieferungen entlastet werden. Dies beinhaltet die Stromsteuer, die Mineralölsteuer und die EEG-Abgabe.

- Die unterschiedlichen Umsatzsteuersätze im Personenfern- und Nahverkehr führen zu Verwirrung beim Fahrgast und Bürokratie bei der Abrechnung. Sie sollten auf niedrigem Niveau vereinheitlicht werden.
- Die Maßnahmen zur Personalgewinnung der Eisenbahnunternehmen sollten analog zum Straßen-güterverkehr und zur Binnenschifffahrt vom Bund unterstützt werden.
- Der Eisenbahnverkehr unterliegt weit höheren bürokratischen Lasten als der Straßenverkehr. Eine Initiative des Bundes, ggf. in Zusammenarbeit mit den Bundesländern, zur Entbürokratisierung der Eisenbahngesetze und -verwaltungsvorschriften könnte die Unternehmen von überflüssigem und teurem Verwaltungsballast befreien.
- Die Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften sollten im gesamten Verkehrssektor harmonisiert werden. Das Bundesamt für Güterverkehr muss personell so ausgestattet werden, dass es seinen Kontrollaufgaben gerecht werden kann. Die Überladung von Fahrzeugen im Straßenverkehr sollte ständig durch in den Fahrweg integrierte dynamische Fahrzeugwaagen kontrolliert werden, auch um unnötigen Verschleiß von Straßen und Brücken zu vermeiden.

### **Organisation der Eisenbahnunternehmen**

- Die Bahnreform von 1994 hat sich grundsätzlich bewährt. Die Eisenbahnen haben seitdem den Rückgang ihres Marktanteils stoppen können. Durch den stetig zunehmenden Wettbewerb insbesondere im SPNV und Schienengüterverkehr wurde die Kundenorientierung und in vielen Bereichen auch die Qualität gesteigert. Ferner wurde finanzielle Transparenz geschaffen. Der freie Netzzugang als zentraler Aspekt der Bahnreform funktioniert im Wesentlichen reibungslos. Restliche Probleme in diesem Bereich haben in der mittlerweile gut eingespielten Bundesnetzagentur eine akzeptierte Regulierungsbehörde.
- Allerdings war die Bahnreform von 1994 nur ein notwendiger und kein hinreichender Schritt für die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahnen. Sie sollte auch keine Denkverbote für sinnvolle Weiterentwicklungen bieten. Allerdings sehen wir die Herausforderungen der Branche derzeit weniger in den Strukturen einzelner oder mehrerer Unternehmen, sondern in jahrzehntelang vernachlässigten Investitionen und Innovationen sowie mangelndem Personal nicht nur an der Basis, sondern auch bei branchenerfahrenen Führungskräften.
- Eine Rückkehr zur Staatsbahn kommt für die Eisenbahnbranche nicht in Frage. Die Staatsbahnverwaltungen in beiden Teilen Deutschlands haben viele Probleme, vor denen die deutschen Eisenbahnen heute stehen, mitverursacht; insbesondere wurden keine nachhaltige Erneuerung der Infrastruktur durchgeführt und extrem ineffiziente Strukturen konserviert. Die Erfahrungen mit anderen staatlichen Verkehrsverwaltungen wie der Straßen- und Wasserstraßenverwaltung sprechen gegen ein Management der Eisenbahnen unmittelbar durch den Staat.
- Sinnvoll und zu befürworten ist allerdings die Koppelung der Gewährung staatlicher Hilfen an klare Vorgaben und Kontrollmechanismen, die das öffentliche Interesse im Blick haben. Zu nennen ist hier z.B. die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die stetig weiterentwickelt wurde und auch weiterhin fortentwickelt werden muss. Sie stellt ein wirksames Instrument staatlicher Anreize dar, das mit seinen vertraglichen Strukturen keinen Fremdkörper in neuzeitlichen Wirtschaftsstrukturen darstellt.
- Erwägungen zu Organisationsänderungen bei Eisenbahnunternehmen sollten die Erfahrung berücksichtigen, dass Umorganisationen in Unternehmen notwendigerweise zu Kosten, Friktionen und anfänglich auch Ineffizienzen führen. Ob die mit der Umorganisation erzielbaren Vorteile diese Nachteile in für die Unternehmen sehr fordernden Zeiten aufwiegen, sollte zuvor gewissenhaft geprüft werden.



# Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zur öffentlichen Anhörung am 13. Mai 2019  
des Ausschusses für Verkehr und digitale  
Infrastruktur des Deutschen Bundestages

## zu den Anträgen

- a) Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD  
*Der Schiene höchste Priorität einräumen*  
(Drucksache 19/9918)
- b) Antrag Fraktion der AfD  
*Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen –  
Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO<sub>2</sub>-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter –  
Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus*  
(Drucksache 19/7941)
- c) Antrag der Fraktion der FDP  
*Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG  
vorantreiben*  
(Drucksache 19/6284)
- d) Antrag der Fraktion DIE LINKE  
*Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen*  
(Drucksache 19/7024)
- e) Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
*Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen*  
(Drucksache 19/7452)



## ***Koalitionsvertrag: ambitioniertes Programm für Schiene und klimafreundlichen Verkehr, aber Fragezeichen bei der Umsetzung.***

Der Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungskoalition ist ein ambitioniertes, aber in dieser Form, auch notwendiges Programm zum Ausbau des Schienenverkehrs in Deutschland. Die Ziele – Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs bis 2030, Ausrichtung des Infrastrukturausbaus am Deutschlandtakt, deutliche Steigerung des Schienengüterverkehrs, beschleunigte Elektrifizierung (70 % des Netzes bis 2025) – müssen zwingend erreicht werden, damit Deutschland seine klimapolitischen Verpflichtungen erfüllen kann. Es reicht nicht, wenn der Verkehrssektor irgendwann in den nächsten hundert Jahren CO<sub>2</sub>-frei wird. Vielmehr müssen die Emissionen real und schnell reduziert werden um den Temperaturanstieg auf der Erde zu begrenzen. Im Entwurf des Klimaschutzgesetzes aus dem Bundesumweltministerium, den wir sehr begrüßen, werden verbindliche Reduktionsziele für den Verkehrssektor vorgeschlagen. Mindestens 20 % dieses Zieles ließen sich allein durch die Verlagerung vom Straßen- auf den Schienenverkehr erreichen. Dabei sind die Verbesserungen der Energieeffizienz und die weitgehende Umstellung auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebstechnologien noch gar nicht berücksichtigt, die beim Schienenverkehr sehr viel schneller und einfacher möglich sind als beim Straßen- oder gar dem Luftverkehr.

Wir sehen jedoch mit großer Sorge, dass konkrete und verbindliche Schritte zur Umsetzung bislang kaum erkennbar sind. Die Forderungen im Abschnitt III des Antrages der Regierungsfractionen (Drucksache 19/9918) unterstützt die EVG. Sie gehen alle in die richtige Richtung. Die meisten Maßnahmen müssen aber noch in diesem Jahr begonnen werden, und bereits im Bundeshaushalt für 2020 sollten die dafür notwendigen Haushaltsmittel verfügbar gemacht werden. Wenn „der Schiene höchste Priorität“ eingeräumt werden soll, dann müssen auch beim Bundeshaushalt die Prioritäten entsprechend gesetzt und verbindlich für die Folgejahre fortgeschrieben werden.

## ***Die Eisenbahninfrastruktur veraltet weiter, die Baukosten steigen, und beim Ausbau wird gespart.***

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II (Laufzeit 2015 bis 2019) wurde es nicht erreicht, das durchschnittliche Alter der Sachanlagen der Eisenbahninfrastruktur zu senken. Das lag an der unzureichenden Dotierung, an den im Vergleich zur Gesamtwirtschaft überproportionalen Steigerungen der Baukosten und auch an der zum Teil problematischen Schwerpunktsetzung (Brückenbau). Um den Turnaround zu einem Verjüngungsprozess zu schaffen, muss nach unseren Informationen die für Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen zur Verfügung stehende Summe auf zirka 6,7 Mrd. Euro im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 2024 erreicht werden.

Um die eingangs genannten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, müssen die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 vorgesehenen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und ggf. weitere Vorhaben im Rahmen des Deutschlandtaktes konsequent verwirklicht werden. Ggf. müssen auch weitere Projekte in den Vordringlichen



Bedarf aufgenommen werden, um Engpässe aufzulösen und Ausbaulücken zu schließen. Die derzeit vorgesehenen 1,6 bis 1,7 Mrd. Euro pro Jahr reichen dafür bei Weitem nicht aus. Vielmehr werden bis 2030 durchschnittlich bis zu 7 Mrd. Euro pro Jahr dafür notwendig sein. Ein zeitnaher Hochlauf ist aus unserer Sicht zwingend notwendig. Damit die Deutsche Bahn (DB) AG, die Bau- und Bahnindustrie sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) die erforderlichen Kapazitäten aufbauen können, dürfen die Haushaltsmittel nicht mehr von Jahr zu Jahr zur Disposition stehen, sondern es ist eine verlässliche, mehrjährige Haushaltsplanung erforderlich.

Die Kapazitätsengpässe beim Bahnbau werden auch dadurch verschärft, dass trotz der Klima- und Verlagerungsziele die Investitionen des Bundes in den Fernstraßenbau weiterhin überproportional gestiegen sind. Die EVG begrüßt daher die Vorschläge im vorliegenden Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 19/7452, Seite 4, Ziffer 3), den „Finanzierungskreislauf Straße“ aufzulösen und die freiwerdenden Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu verwenden.

Wir begrüßen zudem, dass der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, auf dem „Schienengipfel“ am 7. Mai angekündigt hat, ein Finanzierungsinstrument zu entwickeln, mit dem diejenigen Ausbaumaßnahmen finanziert werden können, die weder die Kriterien der LuFV noch des Schienenwegeausbaugesetzes erfüllen. Mit der Umsetzung dieser relativ kleinteiligen Maßnahmen können verhältnismäßig schnell relevante Verbesserungen bei der Kapazität und der Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs erreicht werden. Es trifft leider zu, dass damit auch Rückbaumaßnahmen korrigiert werden müssen, die von den Infrastrukturunternehmen der DB AG vorgenommen wurden. Die politische Verantwortung dafür sehen wir bei den Bundesregierungen in einer ganzen Reihe von Legislaturperioden seit der Bahnreform, indem Gewinnmaximierung und Börsengang als Unternehmensziele für die DB AG gesetzt wurden. Es ist daher richtig, dass sich die Regierungsfractionen in ihrem Antrag dazu bekennen, dass für den Bund als Eigentümer der DB AG „nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund“ stehen soll.

Wichtig sind zudem verbindliche und ambitionierte Entscheidungen für ein Sonderprogramm zur Elektrifizierung weiterer Strecken, damit das Ziel „70 % bis 2025“ erreicht werden kann. Mit den im BVWP vorgesehenen Maßnahmen kann nur ein Elektrifizierungsgrad von rund 63 % bis 2025 erreicht werden. Trotz der vorgesehenen und notwendigen Aufstockung der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mittel, sollten diese im Wesentlichen nicht als Finanzierungsinstrument für die Streckenelektrifizierung herangezogen werden, da damit der notwendige Ausbau von ÖPNV und SPNV gebremst würde.

Die EVG begrüßt die Planungen zur Digitalisierung (ETCS-Ausbau), weist aber darauf hin, dass allein durch Digitalisierung ohne Streckenausbau keine ausreichenden Kapazitätseffekte erreicht werden können. Die dafür notwendige Umrüstung der Triebfahrzeuge kann nicht durch die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) geleistet werden. Hier handelt es sich um ein Projekt zur Verbesserung und Rationalisierung bei der Infrastruktur, von dem auch die EVUs profitieren und keine Nachteile haben sollten. Wichtig sind auch sinnvolle Rückfallebenen und Redundanzen, um bei Systemausfällen den Betrieb aufrechterhalten bzw. sicherstellen zu können.



## ***Strukturdebatte Deutsche Bahn AG: Viele Vorschläge gehen am Problem vorbei!***

Aus Sicht der EVG stehen die DB AG, aber auch der Schienenverkehr insgesamt, vor strukturellen Problemen, die sich weder durch Austausch von Führungspersonal noch durch den Verkauf von Tochterunternehmen oder durch eine noch weitergehende institutionelle Trennung von Netz und Betrieb lösen lassen. Daher begrüßen wir, dass sich die Regierungsfractionen sowohl im Koalitionsvertrag als auch im vorliegenden Antrag (Drucksache 19/9918, S. 3) ausdrücklich zum „integrierten Konzern Deutsche Bahn AG“ bekennen und eine „Trennung von Netz und Betrieb, sowie eine Privatisierung der DB AG“ ablehnen. Wir stimmen der Aussage der Fraktion DIE LINKE im vorliegenden Antrag (Drucksache 19/7024, S. 1) zu, dass „die kooperative Verzahnung von Netz und Betrieb [die] Voraussetzung für Innovationen und Zuverlässigkeit“ ist. Eine Trennung von Netz und Betrieb löst keines der aktuellen Probleme des Schienenverkehrs in Deutschland.

Ebenso wenig halten wir die Debatte über den Verkauf der Beteiligungen DB Arriva oder DB Schenker für hilfreich. Ein Verkauf von DB Arriva würde aller Voraussicht nach die wirtschaftliche Situation der DB AG längerfristig eher verschlechtern als verbessern. Mit DB Schenker steht dem Güterverkehrsbereich der DB AG ein Instrument zur Verfügung, um den Kontakt zu Verladern auszubauen und Synergieeffekte zu nutzen. Dass dies bisher nicht gelungen ist, liegt neben den Benachteiligungen im intermodalen Wettbewerb vor allem an der Defensivausrichtung und zum Teil auch Planlosigkeit des Managements von DB Cargo in der Vergangenheit.

Die EVG hält es für notwendig, im Konzern DB AG schlankere Management- und Entscheidungsstrukturen zu schaffen, statt auf externe Consultants lieber auf das eigene Personal, die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, zu hören und offensive Strategien zu entwickeln, die den Herausforderungen und Aufgaben der Eisenbahnen im kommenden Jahrzehnt gerecht werden. Das Unternehmen DB AG braucht mehr Verantwortung in den operativen Bereichen und weniger Hierarchieebenen.

## ***Ausbildung, gute Beschäftigungsbedingungen und sichere Perspektiven – für die Verkehrswende werden viele engagierte Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gebraucht!***

Für ein gut funktionierendes System Schiene bedarf es ausreichend und gut qualifizierter Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit guten Arbeits- und Sozialbedingungen. Um die Attraktivität des Sektors für die Beschäftigten zu verbessern und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, müssen die Beschäftigungsbedingungen verbessert werden. Dazu gehören unter anderem auch die folgenden Rahmenbedingungen im Einflussbereich gesetzgeberischen Handelns:



Beschäftigte bei Betreiberwechsel besser absichern: Die EVG setzt sich für faire Bedingungen im Wettbewerb ein – dieser darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Wir fordern daher im gesamten Nahverkehr, also bei Bahn und Bus, eine gesetzliche „Muss“-Regelung für den Personalübergang. Damit die Beschäftigten eines Unternehmens, das im Ausschreibungswettbewerb unterlegen ist, vom neuen Betreiber weiterbeschäftigt werden müssen – und dies mindestens zu den gleichen Bedingungen wie beim bisherigen Arbeitgeber. Die jetzige „Soll“-Regelung im Vergaberecht (§ 131 (3) Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)) muss durch eine „Muss“-Regelung ersetzt werden – und die muss auch für den Busverkehr gelten (alternativ kann dies auch im Personenbeförderungsgesetz für den Busbereich geregelt werden). Diese verbindliche Regelung zum Personalübergang darf zudem nicht auf bestimmte Beschäftigten- bzw. Tätigkeitsgruppen begrenzt sein, sondern muss für alle Beschäftigten eines Unternehmens gelten. Zudem müssen Vorgaben für Sozialstandards und zum Beschäftigtenübergang auch für eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste gelten (Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Bei den im Koalitionsvertrag vereinbarten Novellierungen des PBefG und des GWB ist dies zu berücksichtigen.

Die Digitalisierung mit ihrer hohen Komplexität bringt entsprechende Anforderungen an die Ausbildung mit sich, nicht nur bei Triebfahrzeugführer/innen und Fahrdienstleiter/innen. Fast alle Eisenbahnbeschäftigte tragen eine hohe Verantwortung. Nur durch umfassende und fundierte Ausbildung für alle diese Tätigkeiten können Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kundenfreundlichkeit des Schienenverkehrs erreicht werden. Die EVG fordert: Die Bundesregierung muss für einheitliche Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards sowie effektive Kontrollen sorgen. Es muss bei der grundsätzlichen Ausbildungsform von drei Jahren in allen eisenbahnspezifischen Berufen bleiben. Die sog. Funktionsausbildungen müssen mindestens 12 Monate dauern und in verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsverordnungen inkl. Rahmenlehrplänen gegossen werden. Die Prüfungen sollten ausschließlich von neutralen, zertifizierten Stellen abgenommen werden.

Für eine effektive Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten bei den Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern brauchen wir die Einführung einer digitalen Fahrerkarte. Die Kontrolle muss dem Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen werden, analog der Rolle des Kraftfahrbundesamtes. Dafür braucht es auch beim EBA ausreichendes und dafür qualifiziertes Personal.

Die EVG fordert eine echte Ausbildungsoffensive in allen eisenbahnspezifischen Berufen. Eine Konzentration nur auf Triebfahrzeugführer/innen und Zugbegleiter/innen würde zu kurz greifen, denn Mangel herrscht mittlerweile in allen Berufen: im Service, der Fahrdienstleitung, im Rangierdienst, bei den Wagenmeistern, in den Werken und der Instandhaltung, im Gleisbau, in Ingenieursberufen. Die Aufgabenträger des SPNV müssen Quoten für qualifizierte Ausbildungen in den Ausschreibungen verbindlich vorsehen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Es sollten nur noch Unternehmen am Wettbewerb teilnehmen dürfen, die eigene Nachwuchskräfte ausbilden.

Im Antrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD (Drucksache 19/9918) finden sich hinsichtlich der beschriebenen Thematik im Abschnitt III mit den Punkten 17 und 19 Forderungen an die Bundesregierung, die wir unterstützen, jedoch nicht ausreichend sind.



## Zusammenfassung

Die EVG sieht es als gute Voraussetzung für den Ausbau des Eisenbahnverkehrs in Deutschland an, dass sich, ausgewiesen durch die hier vorliegenden Anträge, mit den Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE eine große Mehrheit im Deutschen Bundestag zum ambitionierten Ausbau des Schienenverkehrs bekennt und die Deutsche Bahn AG als wesentlichen Akteur dafür ansieht. Daher sollte die realistische Möglichkeit bestehen, auch mehrjährige, verlässliche Ausbaustrategien für die Eisenbahn-Infrastruktur zu entwickeln. Auch das Ziel „Deutschlandtakt“ wird von den genannten Fraktionen geteilt.

Aus unserer Sicht ist vordringlich, dass die Bekenntnisse jetzt auch zügig in reale Politik umgesetzt werden. Die EVG hält insbesondere für vordringlich:

- Investitionsoffensive für die Eisenbahn-Infrastruktur;
- Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen;
- Ausbildungsoffensive, gute Bedingungen und sichere Perspektiven für die Beschäftigten;
- offensive Unternehmensstrategie für die Deutsche Bahn AG.

***Der Bundesvorstand der EVG hat zu den Themen der hier vorliegenden Anträge kürzlich ein ausführliches Positionspapier mit dem Titel „Mehr Bahn für die Menschen - Künftige Anforderungen an das System Schiene“ beschlossen. Es ist dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt.***



## **Mehr Bahn für die Menschen**

### **Künftige Anforderungen an das System Schiene –**

#### **Positionspapier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft**

25 Jahre nach der Bahnreform ist das System Schiene in Deutschland in keinem guten Zustand. Die mangelnde Qualität des Dienstleistungsangebots auf der Schiene verärgert die Kund/innen und empört die Öffentlichkeit – und auch die Beschäftigten leiden darunter: Sie arbeiten für einen guten Schienenverkehr und wollen eine vernünftige Qualität abliefern. Die EVG nimmt dies zum Anlass für eine kritische Bestandsaufnahme. Daneben beschreiben wir auch Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Eisenbahn in Deutschland insgesamt wieder aufs richtige Gleis zu setzen.

Dabei geht es uns nicht nur um die DB AG oder gar die Frage, wer „Bahn-Chef“ sein sollte. Sondern es geht uns um eine gesamthafte Betrachtung des Systems Schiene in Deutschland als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Derzeit sind die Chancen für die Schiene so gut wie lange nicht. Diese müssen dringend erkannt und genutzt werden.

So finden sich im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD eine Reihe positiver Elemente. Zum Beispiel sollen mit dem „Schienenpakt“ die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt und die Gütermengen auf der Schiene deutlich gesteigert werden. Mit der Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“ soll die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dauerhaft gesteigert werden. Und mit der bereits erfolgten Berufung eines „Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr“ wird der Schiene ein neuer politischer Stellenwert eingeräumt.

Die Bundesregierung hat sich zu ehrgeizigen Klimaschutzziele verpflichtet und in diesem Rahmen auch Ziele für den Verkehrssektor festgelegt. Um diese zu erreichen, bedarf es einer massiven Förderung der umweltfreundlichen Schiene, die heute schon über 90 % ihrer Transportleistung elektrisch erbringt. Im Jahr 2017 wurden 44 % des Bahnstroms in Deutschland



aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt. Für 2018 wird ein Wert von 57 % erwartet. Nur so kann die ökologische Verkehrswende gelingen.

Überall dort, wo die Eisenbahn Angebote macht, werden sie vom Kunden angenommen. Das zeigt: **Die Menschen wollen mehr Bahn.**

Die Bahnreform 1994 verfolgte im Wesentlichen zwei Ziele: zum einen die Entschuldung der damaligen Staatsbahnen, um diese wirtschaftlich in die Lage zu versetzen, in den gewollten Wettbewerb mit anderen Bahnen und Verkehrsträgern eintreten zu können; und zum anderen mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die Jahre vor der Bahnreform waren geprägt von zunehmender Verschuldung und einem Schrumpfkurs, der im Schienenpersonenverkehr (SPV) und im Schienengüterverkehr (SGV) zu immer weniger Angebot und Qualität führte. Dennoch war noch in den 1980er Jahren die Zuverlässigkeit, insbesondere die Pünktlichkeit, hoch. „Alle reden vom Wetter, wir nicht“, war ein zugkräftiger, in der Öffentlichkeit wirkender, Werbeslogan der damaligen Bundesbahn. Meistens traf er auch zu. Heute dient der Slogan nur noch als Anlass zu Spott und Hohn. Aber nicht nur bei Wetterereignissen kommt die Bahn aus dem Fahrplan. Schon der Verkehr unter „normalen Bedingungen“ kann, was Pünktlichkeit und Qualität angeht, nicht mehr ordentlich erbracht werden.

Die Ursachen hierfür sind vielschichtig und haben sich über Jahre zu dem heutigen Zustand summiert. Im Kern sind es **Kapazitäts- und Strukturprobleme (1. und 2.)**, verbunden mit **falschen Rahmenbedingungen (3.)** für die Eisenbahn in Deutschland.

## 1. Die Kapazitätsprobleme haben drei Dimensionen:

1.1. zu wenig und zu alte Infrastruktur,

1.2. zu wenig Fahrzeuge,

1.3. zu wenig Personal.



## 1.1. Zu wenig und zu alte Infrastruktur

Zwar ist die Transportleistung der Schiene nach der Bahnreform gestiegen, jedoch wird sie auf weniger Anlagen (Infrastruktur) erbracht. Neben tausenden Kilometern Strecken und Bahnhofsgleisen sind seit 1994 auch fast 9.000 Gleisanschlüsse zurückgebaut worden. Noch gravierender ist, dass die Infrastruktur durch zu geringe Ersatzinvestitionen Tag für Tag älter wird und an Leistungsfähigkeit verliert. Der Rückstau von Ersatzinvestitionen ist auf mittlerweile rund 50 Mrd. € bei der DB Netz AG und etwa 7 Mrd. € bei den Bahnhöfen angewachsen. Dabei umfasst der Rückstau in der DB Netz AG alle Gewerke von Fahrbahn über den konstruktiven Ingenieurbau (Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme) bis hin zur Leit- und Sicherungstechnik einschließlich Bahnübergängen. Die Überalterung führt zu ständig steigenden Kosten für laufende Instandhaltung (statt unter 1 Mrd. € zu Beginn der Bahnreform betragen sie heute etwa 2 Mrd. € im Jahr). Auch haben die damit verbundenen Bautätigkeiten, insbesondere ungeplante Sofortmaßnahmen, zunehmend negativen Einfluss auf Pünktlichkeit und Qualität.

Im Bereich der Personenbahnhöfe findet eine strikte Trennung zwischen bahnbetrieblich notwendigen (somit LuFV-förderfähigen) und anderen Anlagen statt. Gleichzeitig besteht für die DB Station&Service AG eine Verpflichtung, ein sogenanntes „Kernportfolio“ von über 500 Empfangsgebäuden dauerhaft zu betreiben. Die überwiegende Anzahl dieser baulichen Anlagen kann nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden. Deshalb wird die Vorhaltung dieser Empfangsgebäude seit 1994 mit einem Pauschalbetrag abgegolten, er aber viel zu gering ist. Nicht nur bei der chronisch unterfinanzierten, betriebsnotwendigen Infrastruktur, sondern auch bei den Empfangsgebäuden hat damit ein signifikanter Substanzverlust stattgefunden. Der öffentlich wahrgenommene Verfall der Empfangsgebäude trägt maßgeblich zum schlechten Gesamtbild der DB AG und des Schienenverkehrs insgesamt bei. Wenn der Betrieb der unwirtschaftlichen Empfangsgebäude weiterhin politisch gefordert ist, z. B. um ländliche Regionen infrastrukturell nicht weiter zu schwächen, muss die Instandhaltung der Anlagen bzw. Ersatzinvestitionen angemessen finanziert werden.

Dies alles liegt im Versagen der Politik begründet, die seit der Bahnreform nicht die nötigen Mittel zum qualitativen Erhalt der Infrastruktur bereitgestellt hat (dies hat auch die sog. Pällmann-Kommission zum Investitionsbedarf der Schienen-Bestandsinfrastruktur festgestellt). Auch bei Neu- und Ausbau geht es sehr langsam vorwärts, da die Bedarfsplanmaßnahmen deutlich unterfinanziert sind und bei der Umsetzung der Bundesverkehrswegepläne der Straßenbau seit vielen Jahren bevorzugt wird.



## Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen / Instandhaltung der Schienen-Infrastruktur: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die derzeitige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II 2015 bis 2019) sollte den „Turnaround“ schaffen und über die nächsten Jahrzehnte wieder zu einer leistungsfähigen Infrastruktur führen. Baukostensteigerungen, die durch mehrere Faktoren verursacht sind, führen jedoch dazu, dass auch in 2019 – wie in den Jahren davor – dieses Ziel verfehlt wird und die Schieneninfrastruktur am 31.12.2019 im Durchschnitt noch älter und damit noch störanfälliger sein wird.

Eine intakte und bedarfsgerechte Infrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass weiterer Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Bereits jetzt machen sich Kapazitätsengpässe schmerzhaft bemerkbar – auch mit negativen Auswirkungen auf Qualität und Pünktlichkeit. Die LuFV II hat sich im Grundsatz bewährt. Das Instrument muss aber weiterentwickelt werden. Denn es ist bisher weder gelungen, den Investitionsrückstand aufzuholen, noch sind die notwendigen Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen auskömmlich, also unter Einbeziehung von Baupreissteigerungen, finanziert. Dies ist bei den derzeitigen Verhandlungen zur LuFV III (2020 bis 2024) zu berücksichtigen. Zudem müssen Sonderprogramme des Bundes für die Infrastruktur<sup>1</sup> unabhängig von der LuFV finanziert werden. Denn dabei geht es um die Erweiterung der Kapazität sowie um die strukturelle Weiterentwicklung des Netzes und nicht um Ersatz und Modernisierung. Darüber hinaus müssen die Finanzierungskreisläufe transparent dargestellt werden: Im Rahmen der LuFV II erhalten die Infrastrukturunternehmen der DB AG Zahlungen aus dem Bundeshaushalt. Diese werden allerdings zu einem erheblichen Teil durch Dividenden der DB AG (Bereiche Verkehr und Infrastruktur) gegenfinanziert, so dass der Nettobeitrag des Bundes deutlich geringer ist als im Haushaltsplan ausgewiesen. Dabei wurden Einnahmen aus dem Verkehrsmarkt und Steigerungen bei den Trassenpreisen angenommen, die nicht realisiert werden konnten. Gleichzeitig hat der Bund Dividendenzahlungen verlangt, obwohl die Mittel für die Entwicklung der Schiene erforderlich gewesen wären. Der derzeitige Finanzierungsmodus ist nicht verlässlich genug, um den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) und der Bauwirtschaft den Aufbau der notwendigen (Bau-)Kapazitäten zu ermöglichen. Die Qualifizierungszeiten für spezialisierte Fachkräfte und die Abschreibungszeiten für Großmaschinen erfordern einen längeren verlässlichen Planungshorizont; dieser ist im aktuellen fünfjährigen Rhythmus der LuFV-Neuverhandlungen nicht abgebildet.

<sup>1</sup> Im aktuellen Koalitionsvertrag sind beispielsweise vorgesehen: 740-Meter-Netz, Elektrifizierung von 70 Prozent des Schienennetzes, Maßnahmen zur Verwirklichung des Deutschland-Taktes, Einführung ETCS.



### Die EVG fordert:

- **Die Politik muss endlich beschreiben, welchen Zielzustand der Eisenbahn-Infrastruktur sie erreichen will und bis wann. Zudem muss die wirtschaftlich gesunde Ertragskraft der Schieneninfrastruktur thematisiert werden.**
- **Der Rückbau von Infrastruktur muss gestoppt werden. Derzeit betrieblich nicht benötigtes Bahngelände muss für künftiges Verkehrswachstum und neue bahngestützte Logistiksysteme gesichert werden.**
- **Die LuFV III muss so dotiert werden, dass unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte bereits 2020 der „Turnaround“ hin zu einer Verjüngung und damit geringeren Störanfälligkeit der Infrastruktur erreicht werden und der Investitionsrückstau vollständig in allen Gewerken abgebaut werden kann.**
- **Preissteigerungen im Baubereich müssen bei der Finanzierung der nächsten Jahre vollständig berücksichtigt werden.**
- **Baustellen müssen nutzer- und kapazitätsfreundlich geplant werden - so dass sie möglichst geringen Einfluss auf den laufenden Betrieb haben. Auch die dafür notwendigen Mehrkosten müssen durch die LuFV III abgedeckt werden.**
- **EIUs, EVUs, Bauwirtschaft und Politik müssen nach Lösungen suchen, um den Zielkonflikt zwischen kapazitätsschonendem Bauen (häufig nachts und am Wochenende) und dem Fachkräftemangel, der auch durch die ungünstigen Arbeitszeiten entsteht, zu entschärfen.**
- **Die Finanzierungskreisläufe in der LuFV III müssen transparent dargestellt und realistisch kalkuliert werden.**
- **Planungsabläufe müssen vereinfacht und beschleunigt werden.**

### Finanzierungslücke Schiene

Wir wollen aus klima-, verkehrs-, wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen, dass der Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 verdoppelt wird (z. B. durch den „Deutschland-Takt“) und der Schienengüterverkehr im gleichen Zeitraum deutlich ansteigt. Neben Substanzerhalt und Modernisierung des vorhandenen Netzes müssen die begonnenen Neubau-, Ausbau- und



Elektrifizierungsprojekte sowie die 29 Projekte des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan zügig verwirklicht werden. Daneben ist eine Reihe von Zusatzmaßnahmen und Sonderprogrammen notwendig.

Unter Berücksichtigung des Zustandes der Bestandsinfrastruktur und der notwendigen Investitionen in Neu- und Ausbau zur Erreichung der Klimaziele und der im Koalitionsvertrag angestrebten Verkehrsverlagerungsziele auf die Schiene ergibt sich nachfolgender Finanzierungsbedarf (Berechnungen auf heutiger Grundlage; inflationsbedingte Mehrkosten sind ggf. zusätzlich zu berücksichtigen):

Thema	Grund	bisheriges Finanzvolumen pro Jahr	zusätzlicher Finanzbedarf pro Jahr	Dauer / Erläuterungen
Ersatzinvestitionen	bisherige Mittel konnten den Alterungsprozesses nicht abfangen; Baukostensteigerungen sind bisher nicht eingeplant	im 5-Jahreszeitraum der LuFV II durchschnittlich 4 Mrd.€; für 2019 4,25 Mrd. €	mind. 2,7 Mrd.€	2020 bis 2024; dann weiter wachsend mit dem Ziel, mittelfristig zu einem „normalen“ Durchschnittsalter zu kommen
kapazitätsschonendes Bauen	negative Einflüsse der Bautätigkeit auf Pünktlichkeit und Qualität des Regelbetriebs müssen reduziert werden	0 €	0,2 bis 0,5 Mrd. €	für die Dauer der erhöhten Bautätigkeit im Bestandsnetz
Ausfinanzierung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des BVWP	Voraussetzung zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten zur Erreichung der Verlagerungsziele	1,6 Mrd. €	im Durchschnitt 5-5,5 Mrd. €	mindestens bis 2030
Ausbau Gleise auf 740-Meter-Züge	im Koalitionsvertrag beschlossen (ist inzwischen in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen worden)	0 €	in vorheriger Zeile enthalten	Gesamtkosten 680 Mio. € (im Rahmen des BVWP vorrangig umzusetzen); siehe vorherige Zeile
Digitalisierungsinitiative (ETCS – netzseitige Ausstattung)	Modernisierung und Kapazitätserweiterung	0 €	1,4 Mrd. €	Durchschnittswert bis 2030, danach steigender Finanzbedarf für netzweite Umsetzung
Digitalisierungsinitiative (ETCS – Fahrzeugausstattung)	Voraussetzung für flächendeckende ETCS-Anwendung; muss als Teil der Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden)	0 €	0,4 Mrd. €	geschätzt bis 2029
„Tausend-Bahnhöfe“-Programm	im Koalitionsvertrag beschlossen (nicht dotiert)	0 €	0,2 Mrd. €	angenommene Gesamtkosten 2 Mrd. € (2 Mio. € pro Bahnhof; einschließlich Barrierefreiheit, WLAN etc. (ebenfalls im KoA v vorgesehen); weitere Annahme: Hochlauf ab 2021; Vollendung bis 2030



Thema	Grund	bisheriges Finanzvolumen pro Jahr	zusätzlicher Finanzbedarf pro Jahr	Dauer / Erläuterungen
Elektrifizierung auf 70 % erhöhen (bis 2025); Fortführung auf 75 % (bis 2030)	bis 2025 im Koalitionsvertrag beschlossen	0 €	0,5 Mrd. € <sup>2</sup>	zusätzlich zum BVWP, um 70 % bis 2025 zu erreichen; ggf. Fortführung in ähnlicher Größenordnung bis 2030 (dann 75 % Elektrifizierungsgrad)
kleininvestive Maßnahmen (weder Instandhaltung noch LuFV noch BVWP)	gemeinsames Interesse der Bahnbranche; bisher durch kein Finanzierungsinstrument abgedeckt, aber dringend notwendig, auch für den Deutschland-Takt	0 €	0,1 Mrd. €	zunächst bis 2030
Investitionsförderung von Infrastruktur bei NE Bahnen; muss auf Ausbaumaßnahmen ausgeweitet werden (insbesondere auch Elektrifizierung)	SGFFG (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz; nur SGV, Ersatzinvestitionen)	0,02 Mrd. €	0,03 Mrd. €	zunächst bis 2030

Um das System Schiene wieder in einen soliden Zustand zu bringen und die im Koalitionsvertrag vorgegebenen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene realisieren zu können, ergibt sich insgesamt ein zusätzlicher Finanzbedarf bis 2030 von jährlich durchschnittlich fast 10 Mrd. Euro.

Auf Grund fehlender Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen kommt es, wie oben beschrieben, zu einer zunehmenden Überalterung der Schieneninfrastruktur. Die dadurch zusätzlich entstehenden erhöhten Wartungs- und Instandhaltungsinvestitionen schlagen mit ca. 1 Mrd. Euro im Jahr zu Buche und müssen vom Infrastrukturbetreiber aufgebracht werden. Die DB Netz AG müsste diesen zusätzlichen Betrag eigentlich über höhere Trassenpreise finanzieren. Dem sind aber durch das Eisenbahnregulierungsgesetz und durch die Marktsituation im intermodalen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene Grenzen gesetzt.

Zusätzlich kommt noch die Unterdeckung des Wirtschaftsplans der DB AG hinzu: Im Zeitraum der Mittelfrist-Planung für die nächsten 5 Jahre sind dies rund 4 Mrd. € (davon allein 2,2 Mrd. € in 2019) zur Kapazitätsanpassung und Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität, die nicht durch Maßnahmen der DB AG abgedeckt sind.

<sup>2</sup>Mit den begonnenen sowie den in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommenen Projekten ergibt sich ein Elektrifizierungsgrad von ca. 67 %. Oben genannter Beträge ergeben sich, wenn davon die Hälfte bis 2025 umgesetzt wird und die durchschnittlichen Kosten je Streckenkilometer 1,5 Mio. € betragen.



## 1.2. Zu wenig Fahrzeuge

An Fahrzeugen mangelt es in allen drei Transportbereichen (SPNV, SPFV und SGV) – auch wenn die Ursachen unterschiedliche sind.

### Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Im SPNV sind im Wesentlichen zwei Themenkomplexe ursächlich, die beide mit der Ausschreibungspraxis der Aufgabenträger (vertiefend S. 14 ff.) verbunden sind: Zum einen verfolgt jeder Aufgabenträger eine eigenständige Fahrzeugstrategie, wodurch eine Kompatibilität und damit ein übergreifender Einsatz der Fahrzeuge kaum möglich ist. Zum anderen ist im Preiswettbewerb unter den Bietern bei Ausschreibungen in der Vergangenheit eine zu geringe Einsatzreserve eingeplant worden. Da es im Wettbewerb auf jeden Cent ankommt, wird an allen Stellen versucht zu sparen, um den Zuschlag zu bekommen.

### Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)

Im SPFV liegen die Ursachen in den zu spät und in ungenügender Qualität gelieferten Fahrzeugen, die mit der steigenden Nachfrage an Zugleistungen nicht Schritt halten. Auch hier führt dies zu geringen Einsatzreserven; daraus resultieren erhebliche Qualitätsprobleme, die durch das gleichzeitige Ausdünnen der Instandhaltung in den letzten Jahren verschärft werden. Zudem wurden in der jüngeren Vergangenheit Fahrzeuge vorschnell verkauft oder verschrottet, die als Reserve hätten dienen können.

Die DB AG hat im Fernverkehr jahrelang auf Schrumpfkurs gesetzt: Das InterRegio-Netz wurde abgeschafft, die Nachtzüge wurden lange Zeit vernachlässigt und dann eingestellt sowie InterCity-Linien ausgedünnt. Inzwischen spricht die DB AG im Fernverkehr wieder vom Ausbau des Fahrplanangebotes. Erstmals seit der Bahnreform beginnt auch die Bundesregierung, Verantwortung für den SPFV zu übernehmen. Mit dem Deutschland-Takt, der Brüche in der Reisekette minimieren und damit die Attraktivität erhöhen soll, sollen sich die aktuellen Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln. Die zur Umsetzung des integrierten Taktfahrplans notwendigen qualitativ hochwertigen Fahrzeugkapazitäten müssen durch rechtzeitigen Kauf und rechtzeitige Bestellung sichergestellt, Aus- und Neubaumaßnahmen bei der Infrastruktur frühzeitig geplant und schnellstmöglich realisiert werden. Um die zusätzliche Fahrzeugkapazität nutzen zu können, müssen ferner Bahnsteige verlängert und verbreitert werden. Dabei müssen auch Rückbaumaßnahmen der Vergangenheit rückgängig gemacht werden.



## Schienengüterverkehr (SGV)

Ähnlich wie im SPFV wurden auch im SGV die Instandhaltungskapazitäten zu stark abgebaut. Verschärfend kommt hinzu, dass bei der DB Cargo AG mehrere Zehntausend Wagen aus dem Verkehr genommen und verschrottet wurden – sie fehlen heute, um bestehende Aufträge abzuwickeln und neue zu akquirieren. Auch bei den Triebfahrzeugen wurde es versäumt, rechtzeitig zu investieren und sich strategisch auf eine Volumensteigerung des SGV vorzubereiten.

Neben dem mangelnden rollenden Material wirkt sich das Fehlen einer ganzheitlichen Strategie für die schwere und die betriebsnahe Instandhaltung (ganzheitliches Werkekonzept) in allen drei Transportbereichen negativ aus.

### **Die EVG fordert:**

- **Es muss eine innovative branchenbezogene Fahrzeugstrategie entwickelt werden, mit der leistungsfähige Fahrzeuge für den Verkehr der Zukunft zur Verfügung gestellt werden können. Dafür brauchen wir eine massive Steigerung der Investitionen in Forschung und Entwicklung.**
- **Die EVUs müssen stärker als bisher Instandhaltungskapazitäten vorhalten und in rollendes Material investieren.**
- **Ein ganzheitliches Werkekonzept muss sowohl die schwere als auch die betriebsnahe Instandhaltung umfassen und auch die zu erwartenden Verkehrssteigerungen berücksichtigen.**
- **Im SPNV sollten die Aufgabenträger gemeinsam mit den EVUs und der Bahnindustrie eine kompatible Fahrzeugstrategie entwickeln und in den Ausschreibungsbedingungen eine größere Anzahl von Triebfahrzeugen sowie Wagen vorsehen, auch wenn dies in der Konsequenz teurere Verkehrsverträge bedeutet. Die Reisenden, vor allem die PendlerInnen, werden dies eher akzeptieren als Verspätungen und Zugausfälle.**



### 1.3. Zu wenig Personal

Auch bei der Einsparung von Personal ist im Wettbewerb innerhalb der Branche in den letzten Jahren die Schraube überdreht worden. Im Kampf um die Ausschreibungen im SPNV und um den Kunden im SGV und SPFV stellt Personal zu oft nur einen Kostenfaktor dar. Ausbildung und Qualifizierung wurden vollkommen vernachlässigt, die demografische Herausforderung unterschätzt. Viel zu spät wurde der drohende Knowhow-Verlust erkannt. Auch dies ist kein spezielles Problem bei der DB AG, sondern charakterisiert das Handeln in der gesamten Branche. Der aktuelle Fachkräftemangel verschärft die Krise überall.

Leider gibt das Betriebsverfassungsgesetz den Betriebsräten nur unzureichenden Einfluss auf die Personalplanung. So wären beispielhaft die Vorgänge rund um Mainz im Sommer 2013 (massive Zugausfälle aufgrund von Personalmangel auf Stellwerken) vermeidbar gewesen. Sie waren zwar ein Weckruf, der die Branche jedoch nicht schnell genug zum Handeln veranlasst hat. Gleiches kann nun im SPNV und im SGV beobachtet werden: auch hier kommt es aufgrund von Personalmangel immer häufiger zu Zugausfällen und Qualitätsmängeln. DB-Konzerngesellschaften und die EVUs werben sich gegenseitig die qualifizierten Personale ab.

#### Die EVG fordert:

- **Eine Abkehr von budgetierten Personalplanungen hin zu einer langfristigen Personalplanung, die mit den Interessenvertretungen abgestimmt ist und die demografischen Entwicklungen berücksichtigt.**
- **Personalplanung, Ausbildung und Weiterqualifizierung dürfen sich nicht nur auf Teilbereiche beziehen: die Beschäftigten müssen das System Eisenbahn kennen und übergreifend einsetzbar sein.**
- **Nachqualifizierung, insbesondere von kurzfristig eingestelltem Personal, um das Qualifizierungsniveau im System zu erhalten; sowie systematische Weiterbildung während des gesamten Berufslebens.**
- **Attraktivere Arbeitsbedingungen: verlässliche Dienstpläne, Abbau von Überstunden; eine Bezahlung, die der hohen Verantwortung, der Qualifikation und der Belastung durch Schichtdienst angemessen ist (auch die Digitalisierung wird vielfach zu höherer Belastung führen).**
- **Der Qualifizierungsbedarf für den digitalisierten Schienenverkehr muss systematisch**



**analysiert und abgedeckt werden. Dies gilt z. B. für den Betrieb digitalisierter Stellwerke, die Nutzung des ETCS, für die Produktionssteuerung und -überwachung.**

- **Entwicklung von Führungskräften aus den eigenen Reihen.**

Aufgabenträger und EVUs im SPNV denken derzeit über eine Attraktivitäts-Offensive nach, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Die EVG ist bereit, sich hierbei einzubringen, warnt jedoch vor einer substanzlosen Imagekampagne. In allen operativen Bereichen sehen wir einen dringenden Personalnachführungsbedarf. In manchen Bereichen findet die Branche nur schwer Nachwuchs, zudem herrscht eine teilweise hohe Fluktuation. Ihr kann der am besten mit langfristigen Beschäftigungsaussichten, einer qualitativ hochwertigen Ausbildung sowie guten und attraktiven Arbeits- und Sozialbedingungen begegnet werden.

#### **Die EVG fordert:**

- **Die Aufgabenträger müssen Quoten für qualifizierte Ausbildungen in den Ausschreibungen verbindlich vorsehen, um dem Personalmangel entgegenzuwirken. Es dürfen nur noch Unternehmen am Wettbewerb teilnehmen, die eigene Nachwuchskräfte ausbilden.**
- **Eine echte Ausbildungs-offensive in allen eisenbahnspezifischen Berufen. Eine Konzentration nur auf Triebfahrzeugführer/innen und Zugbegleiter/innen würde zu kurz greifen, denn Mangel herrscht mittlerweile in allen Berufen: im Service, der Fahrdienstleitung, im Rangierdienst, bei den Wagenmeistern, in den Werken und der Instandhaltung.**
- **Die Bundesregierung muss für einheitliche Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards sorgen.**



## 2. Strukturprobleme

Das System Schiene besteht nicht nur aus der DB AG, daher muss auch eine Strukturdebatte breiter ansetzen. Wir fordern Änderungen bei der DB AG, aber auch bei den Aufgabenträgern im Nahverkehr, an der Wettbewerbsstruktur im SGV sowie im Hinblick auf Forschung und Entwicklung im Eisenbahnbereich.

### Deutsche Bahn AG

Mit der Bahnreform wurden den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern schlankere und effektivere Unternehmensstrukturen versprochen. Das Gegenteil ist jedoch eingetreten. Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die Deutsche Reichsbahn waren in vielen Bereichen der Steuerung und Führung schlanker und effektiver als die DB AG.

„Zu viele Häuptlinge, zu wenig Indianer“ - so lautet der Befund. Heute arbeiten so wenig Beschäftigte wie noch nie direkt am Produkt. Mit der Bahnreform war in der 3. Stufe eine völlige Auflösung der Holdingstruktur und der Verkauf aller Transportbereiche als Option vorgesehen. Dass dies der falsche Weg ist, stellte sich schon in den ersten Jahren heraus und wurde in der Ära Mehdorn stückweise korrigiert. Stückweise nur deshalb, weil zwar der Konzerngedanke wieder stärker ausgeprägt und entwickelt wurde, jedoch ohne den Unterbau anzupassen. Als Folge davon wurden den operativen Bereichen immer mehr Kompetenzen entzogen und zusätzliche Hierarchien eingeführt. In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Beschäftigten in den Zentralen drastisch erhöht, allein in der Zentrale Personenverkehr von 2011 bis 2018 mehr als verdoppelt. Parallel dazu hat die Anzahl von externen Beratern und Beraterfirmen deutlich zugenommen. Ebenfalls in der Zentrale Personenverkehr werden ca. 500 Berater eingesetzt. In vielen anderen Geschäftsfeldern und in der Konzernzentrale gilt Vergleichbares, was den Konzern finanziell mit mindestens 240 Mio. Euro pro Jahr belastet. Die Anzahl von Projektgruppen im Konzern geht in die Hunderte. Die Situation für die operativen Bereiche wurde dadurch jedoch nicht einfacher und besser, sondern eher schwieriger – insbesondere, wenn Personal aus den operativen Bereichen für Projekt- und Beratungsarbeit abgezogen wurde.

Im Konzernvorstand gibt es niemanden mit direkter operativer Verantwortung. Immer wenn es schwierig wird, werden Personen in den Gesellschaften ausgetauscht, beispielsweise bei DB Cargo AG in den letzten 20 Jahren fast 30 Vorstände und bei der DB Netz AG 32 Vorstände.



Keine Lösung ist es daher, nur die Anzahl der Mitglieder im Konzernvorstand zu erhöhen oder Personen auszutauschen. Es bedarf tiefgreifender struktureller Maßnahmen.

### Trennung von Netz und Betrieb löst keine Probleme, sondern vergrößert sie

Immer wieder wird in diesem Zusammenhang die angeblich nötige Trennung von Netz und Betrieb in die Diskussion eingebracht. Interessant ist, dass diejenigen Vertreter/innen von NE-Bahnen, die diese Diskussion forcieren, oft ausländische Bahnunternehmen (Mutterkonzerne) repräsentieren, die in ihren Heimatländern selbst integrierte Strukturen besitzen und verteidigen. Ein Teil der Probleme des Eisenbahnsystems in Deutschland ist jedoch auf eine heute schon zu starke Trennung und zu viele Schnittstellen zurückzuführen. Schaut man sich die Eisenbahnlandkarte an, zeigt sich, dass integrierte Bahnstrukturen oftmals die wesentlich besseren Ergebnisse auch in Punkto Pünktlichkeit und Qualität erbringen. Wir haben also nicht zu wenig, sondern zu viel Trennung. Internationale Erfahrungen bestätigen dies. In der Schweiz oder Österreich werden in integrierten Strukturen gute Leistungen erbracht. In Frankreich hat man nach leidvollen Erfahrungen einer Trennung den Weg zurück in integrierte Strukturen gewählt.

Verfechter der „Trennung von Netz und Betrieb“ haben zudem oft nur die DB AG im Blick. Sie übersehen, dass es neben der DB AG in Deutschland noch über 30 Eisenbahnunternehmen gibt, die ebenfalls integrierte Unternehmen von Infrastruktur und Betrieb darstellen. Viele würden bei einer Trennung vor dem Aus stehen.

### Verkauf DB Schenker Logistik und DB Arriva

In der Diskussion ist, dass sich die DB AG (zumindest teilweise) von ihren Töchtern DB Schenker Logistik sowie DB Arriva trennen und sich auf ihr „Kerngeschäft“ konzentrieren sollte. Dadurch seien sowohl finanzielle als auch Qualitätsprobleme unter Kontrolle zu bringen.

Dieser Sichtweise kann sich die EVG nicht anschließen. DB Arriva würde nach einem Verkauf mit hoher Wahrscheinlichkeit in den Nahverkehrswettbewerb in Deutschland einsteigen. Eine Veräußerung würde kurzfristige finanzielle Einmaleffekten bringen – ihnen stünden mittelfristig Verschlechterungen im SPNV-Wettbewerb sowie sinkende Gewinne und damit ein schlechteres EBIT des Konzerns entgegen. Anstelle eines Verkaufs sollte DB Schenker Logistik enger mit DB Cargo verzahnt werden, um mit einem Gesamtkonzept Systemvorteile mit Bezug auf die „letzte Meile“ zu schaffen und zu nutzen.



## Konzernstruktur

Richtig ist, dass der Konzern in den bestehenden Strukturen nicht zukunftsfähig ist. 25 Jahre nach der Bahnreform ist es an der Zeit, grundlegend über die Fehlentwicklung von Strukturen im Bahnkonzern nachzudenken, damit dieses Unternehmen die Herausforderungen der Zukunft bewältigen kann.

Hierbei bedarf es auch in der bestehenden Konzernstruktur klarer Entscheidungen, welche Aufgaben der Konzern und die einzelnen Unternehmen wahrnehmen sollen. Mit dem Programm „Zukunft Bahn“ hat die Durchmischung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten drastisch zugenommen. Dies muss unbedingt wieder in geordnete Bahnen gelenkt werden.

Es ist nicht unsere Aufgabe, Unternehmensstrukturen vorzugeben, dennoch fordern wir eine Kurskorrektur. Dabei gelten für uns folgende Prämissen:

- **Klare, schlanke Strukturen mit wieder mehr Verantwortung in den operativen Bereichen; Abbau von Hierarchieebenen.**
- **Abbau der nicht mehr beherrschbaren und vor allem Kapazitäten bindenden Projekt- und Prozessvielfalt; Fokussierung auf das operative Geschäft; massive Reduzierung externer Beratungsleistungen.**
- **Ausrichtung der Geschäftsfeldplanung und -steuerung am operativ Notwendigen - statt vornehmlich an übersteigerten EBIT-Planvorgaben des Konzerns.**
- **Schaffung von organisatorischen Strukturen im Konzern, die das Silodenken der Geschäftsfelder reduzieren; Nutzung der vorhandenen Synergieeffekte im integrierten Konzernverbund.**
- **Implementierung einer geschäftsfeldübergreifenden, mit den Arbeitnehmervertretungen abgestimmten Personalplanung zur Stärkung des operativen Betriebs.**

## Strukturelle Veränderungen im Nahverkehr: Ausschreibungen im SPNV

Im Zuge der Bahnreform wurden die Länder ab 1996 zuständig für den in ihren Ländern fahrenden SPNV. Grundsätzlich war das eine richtige Entscheidung. Denn seit 1996 hat sich der SPNV-Markt in Deutschland zu einem der attraktivsten in ganz Europa entwickelt. Das Zugangebot haben um 40 % und die Reisendenzahlen um etwa 80 % zugelegt. Positiv können wir an dieser Stelle auch bemerken: Nachdem lange Zeit in „strukturschwachen Regionen“



Strecken stillgelegt und Gleisanlagen abgebaut wurden, beginnt sich dies in letzter Zeit umzukehren.

Mit der jüngsten Reform des Regionalisierungsgesetzes haben Bund und Länder indes die Chance auf die klimapolitisch gebotene Verdoppelung der Fahrgastzahlen vertan. Insbesondere seien hier zwei Fehler erwähnt: die Verteilung der Mittel auf die Bundesländer (gerade in Ostdeutschland gibt es mindestens zeitweise deutliche Kürzungen) sowie die zu geringe Höhe und Dynamisierung von 1,8 % der Mittel gerade auch im Hinblick auf Personalkosten und Trassenpreise. In der Debatte um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hat das Bundesverkehrsministerium konsequent alle Ausbauprojekte, die reine SPNV-Strecken betrafen, gestrichen, um sie den Bundesländern zu überlassen.

Trotz dieser Punkte stehen die Länder nun auch in der Pflicht, diese Mittel dem Zweck entsprechend zu verwenden und die positive Entwicklung des SPNV fortzuschreiben. Denn leider wird ein zunehmender Teil der Gelder gar nicht ausgegeben sondern „angespart“ für künftige Projekte oder für andere Zwecke als den SPNV verwendet.

Die gelegentlich vertretene Meinung, es gebe keinen Wettbewerb auf der Schiene, lässt sich durch einen Blick auf den SPNV leicht entkräften: Der Marktanteil der nicht-bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) beträgt zurzeit ca. 40 %. Dies ist auch dadurch begünstigt worden, dass die Aufgabenträger ausgeschriebene Strecken auf Basis der finanziell günstigsten Angebote vergeben. Unternehmen mit schlankeren Kostenstrukturen als DB Regio waren dadurch lange Zeit klar bevorteilt. Im Klartext ist dieser Wettbewerb über die Lohnkosten und damit zu Lasten der Beschäftigten geführt worden. Es ist ein langfristiges tarif- und verkehrspolitisches Projekt der EVG, die Beschäftigten in diesem Wettbewerb zu schützen und abzusichern.

Wir sehen hier aber noch weitere kritische Punkte:

**Neue unseriöse Geschäftsmodelle:** Viele NE-Bahnen weisen inzwischen Entgeltstrukturen und Sozialstandards auf, die denen der DB in nichts nachstehen bzw. sie sogar übertreffen. Solange die Aufgabenträger jedoch weiter die Kosten als Hauptkriterium heranziehen, ist dies eine Einladung an die Unternehmen, neue unseriöse Geschäftsmodelle zu Lasten der Beschäftigten zu entwickeln. So hat es bereits erste Ausschreibungsgewinner gegeben, die über kein eigenes Personal verfügten und so „freihändig“ Personalkosten kalkulieren konnten. Personal wird dann entweder zu fragwürdigen Löhnen eingestellt oder über Leiharbeitsfirmen akquiriert; eine eigene Ausbildung im Unternehmen erfolgt nicht. Das können und wollen wir nicht akzeptieren. Die Unternehmen der SPNV-Branche und ihre Beschäftigten



müssen vor solcherart Dumping-Konkurrenz geschützt werden. Hier sind die Aufgabenträger gefordert, dies über entsprechende Ausschreibungsbedingungen sicherzustellen.

**Struktur der Aufgabenträger:** Derzeit kümmern sich bundesweit 27 Aufgabenträger um die Bestellung des SPNV (allein in Sachsen z. B. arbeiten fünf Aufgabenträger, und dies relativ unkoordiniert nebeneinander). Das heißt leider auch: Es existieren nahezu 27 verschiedene SPNV-Philosophien. Die Folge ist ein Flickenteppich unterschiedlicher Ausschreibungskonzepte mit negativen Folgen für Reisende und Beschäftigte. Den Kundinnen und Kunden werden zusätzlich komplizierte Tarifsysteme und unterschiedliche Vertriebswege zugemutet. Fahrpläne werden unzureichend koordiniert und Reiseketten unterbrochen, weil – um Pönalen zu vermeiden – Anschlüsse bei Verspätungen nicht abgewartet werden, um Pönalen zu vermeiden. Die rechtlichen Möglichkeiten zum Personalübergang bei einem Betreiberwechsel werden nicht einheitlich angewendet.

**Mangelnde Koordination:** Synergien werden zu wenig genutzt; es gibt Doppelarbeit von verschiedenen Aufgabenträgern, z. T. sogar in benachbarten oder sich überlappenden Netzen. Besonders eklatant und kostenträchtig ist dies bei den Fahrzeugen, die oft nicht miteinander einsetzbar sind. Dadurch wird der SPNV teurer als notwendig und unflexibel bei Engpässen.

**Bund, Länder, Kommunen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) sind daher gefordert, verbindliche Standards zu entwickeln.**

Ziel einer guten Eisenbahnpolitik muss sein, einen Wettbewerb um die besten Konzepte zu entfachen, um einen guten, pünktlichen, für die Kundinnen und Kunden attraktiven SPNV zu garantieren.

Dazu gehören auch gute Arbeitsbedingungen. Durch eine Reihe von gesetzgeberischen Akten auf europäischer und Bundes-Ebene (die zum Teil durch massiven Druck der EVG zustande gekommen sind) sowie durch tarifpolitische Maßnahmen besteht heute die Möglichkeit, die Beschäftigten in diesem Wettbewerb abzusichern. Diese Möglichkeiten (beispielsweise die „Soll“-Regelung im Wettbewerbsrecht (GWB)) müssen nun aber auch angewendet werden.

Darüber hinaus sind manche Aufgabenträger in den letzten Jahren dazu übergegangen, ihre Ausschreibungen schrittweise weiter aufzufächern - beispielsweise indem sie den Vertrieb sowie die Instandhaltung des rollenden Materials separat zum eigentlichen Verkehrsvertrag ausschreiben. Dies muss beendet werden, da hier Schnittstellen geschaffen werden, die zu Lasten der Qualität gehen und damit diametral dem Wunsch der Reisenden nach einem



zuverlässigen, pünktlichen Verkehr entgegenstehen.

**Die EVG fordert:**

- **Einen Wettbewerb um die besten Angebote im SPNV (und nicht die billigsten).**
- **Den Stopp der Segmentierung des SPNV.**
- **Langfristig eine stärkere Vereinheitlichung der Ausschreibungskonzepte.**
- **Eine einheitliche, am Schutz der Beschäftigten orientierte Anwendung der Regelungen zum Personalübergang.**
- **Verpflichtende Vorgaben zur Ausbildung des eigenen Personals in den Ausschreibungen.**

So können auch die Aufgabenträger ihren Beitrag dafür leisten, dass Eisenbahnberufe weiter nachgefragt werden und der Fachkräftemangel beseitigt wird.

Wettbewerbsstruktur im SGV

In der Güterverkehrsbranche ist das Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, klar verfehlt worden. Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr liegt bei 18,6 % (Stand 2017) und ist damit seit 1995 (16,4 %) nur geringfügig gestiegen. Zwar hat der Gütertransport auf der Schiene in absoluten Zahlen seit 1994 deutlich zugenommen – aber auch der Lkw-Verkehr ist in diesem Zeitraum gewachsen.

Ursächlich dafür sind aus Sicht der EVG vor allem zwei Faktoren: Zum einen die verzerrten Wettbewerbsbedingungen. Die Schiene wird mit Kostenfaktoren belastet (Trassenpreise, Stromsteuer, EEG-Umlage), von denen andere Verkehrsträger befreit sind. So wird sie daran gehindert, ihre Vorteile auszuspielen. Denn im Güterverkehr herrscht Marktwirtschaft pur: Die Verloader suchen sich den Anbieter aus, der ihnen den attraktivsten Preis macht. Mit der (von der EVG geforderten und nunmehr durchgesetzten) Halbierung der Trassenpreise gibt es für die EVUs im Güterverkehr nun endlich die erste Entlastung, die aber zeitlich verstetigt werden muss.

Der zweite Faktor ist aber die Schwäche der größten Güterbahn in Deutschland, DB Cargo AG. Im Gegensatz zu anderen EVUs hat es das Unternehmen nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 über Jahre hinweg nicht vermocht, eine Strategie zu entwickeln, um mehr Aufträge zu akquirieren und somit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Beispielhaft zeigt sich dies



am Programm „Zukunft Bahn“ (ZuBa), mit dem 2016 DB-konzernweit Kundenzufriedenheit und Qualität bei gleichzeitigem Abbau von mehr als 3.000 Arbeitsplätzen allein im SGV gesteigert werden sollten. Doch ZuBa ist bei der DB Cargo AG gescheitert. Die Veränderungen innerhalb der Produktion haben nicht zu einer Verbesserung der Produktivität und Qualität bei der DB Cargo AG geführt. Im Gegenteil: Die Kundenzufriedenheit ist 2018 im Vergleich zu 2017 erneut gesunken und die Zahl der gefahrenen Züge geht weiterhin kontinuierlich von Jahr zu Jahr zurück. Die fatale Folge: Der Marktanteil der DB Cargo AG ist seit der Einführung von ZuBa noch weiter zurückgegangen und liegt aktuell nur noch bei knapp über 50 %, bei gleichzeitig steigendem SGV-Marktvolumen.

Erst in den letzten ein bis zwei Jahren und nachdem die EVG mit ihren Betriebsräten massiven Druck ausgeübt hat, ist allmählich ein Umsteuern zu erkennen. Wachstum statt Stagnation lautet die Devise. Dass mehr Personal eingestellt und zusätzliche Triebfahrzeuge sowie Güterwaggons beschafft werden, ist der richtige Weg.

Um wirklich wettbewerbsfähig zu werden, braucht der Schienengüterverkehr Innovationen. Dabei geht es sowohl um technische Innovationen (z. B. bei den Güterwagen) als auch um ganzheitliche logistische Konzepte. Nur mit einem ganzheitlichen Ansatz sind Kunden für das System Schiene zurückzugewinnen. Dabei sind alle Marktteilnehmer/innen gefordert. Der Schienengüterverkehr könnte damit zu einem Lösungsanbieter auch für schwierige logistische Probleme werden. Ein beispielhafter Ansatz dafür ist z. B. die Green City Logistics, die in hochbelasteten Innenstädten durch den Einsatz von Bahnverkehren und elektrischen Lieferfahrzeugen eine Lösung für viel diskutierte Immissionsprobleme in Ballungszentren darstellen könnte. Insgesamt müssen die Verkehre im Güterverkehr (Einzelwagen, Ganzzüge, Kombiniertes Verkehr) deutlich besser miteinander verzahnt werden, um die Leistung für den Kunden zu optimieren.

Besondere Bedeutung für den SGV haben die Zugangsmöglichkeiten zum System Schiene. Für eine Ausweitung von Bahnverkehren muss der Rückbau von Güterverkehrsstellen aufhören und die Gleisanschlussförderung komplett neu aufgestellt werden. Die heutige Gleisanschlussförderung wird von den verladenden Unternehmen als zu kompliziert und als zu langsam wahrgenommen. Die für die Förderung notwendigen Garantiemengen über viele Jahre sind in der volatilen Wirtschaftswelt nicht mehr zeitgemäß und hindern viele Unternehmen daran, sich mit einem eigenen Gleisanschluss zu beschäftigen.



### Die EVG fordert:

- **Die DB Cargo AG muss den eingeschlagenen Weg verstetigen; sie muss Korrekturen am Produktionssystem vornehmen, um bessere Pünktlichkeit und Qualität zu erreichen, und ein eigenes unternehmerisches Konzept für mehr Güterverkehr auf der Schiene entwickeln. Hierzu gehören u. a. logistische Gesamtlösungen für eine Green-City-Logistik, neue strategische Ansätze für den Kombinierten Verkehr sowie eine Weiterentwicklung und Förderung des Einzelwagenverkehrs.**
- **Die nicht-bundeseigenen EVUs müssen ebenfalls innovative Konzepte entwickeln und umsetzen.**
- **Die Politik muss alles tun, damit die Rahmenbedingungen für den SGV europaweit endlich verbessert werden. Die angesprochene Trassenpreissenkung war ein wichtiger erster Schritt, der aber über die bisher vorgesehene 5-Jahres-Frist hinaus dauerhaft beibehalten werden sollte.**
- **Die Investitionen des Bundes für das Schienennetz müssen wieder stärker den Kapazitäts- und Qualitätsbedarf des SGV berücksichtigen.**
- **Die Förderung des Gleisanschlussverkehrs muss verbessert werden.**
- **Die europaweite Einführung der automatischen Kupplung muss endlich wieder vorangetrieben werden.**

### Forschung und Entwicklung

Die Branche investiert auch zu wenig in Forschung und Entwicklung und wird hier zunehmend von anderen Verkehrsträgern abgehängt. Schätzungen zufolge investiert die Automobilindustrie (bezogen auf den Umsatz) 8-mal mehr Geld in die Zukunftsfähigkeit als die Schiene.

### Die EVG fordert:

- **Eine gemeinsame Investitionsstrategie von Eisenbahnunternehmen, Bahnindustrie und Bund.**
- **Schnellstmögliche Einrichtung des im Masterplan Schienengüterverkehr vorgesehenen Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ nebst entsprechender Berücksichtigung im Bundeshaushalt.**



## Chancen der Digitalisierung sinnvoll nutzen

Generell muss die Mobilität ohne - oder ohne eigenes - Auto umfassend weiterentwickelt werden: einerseits, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen; andererseits, um Menschen, die nicht selbst Auto fahren können (aus finanziellen, gesundheitlichen oder Altersgründen) oder dies schlichtweg nicht wollen, eine gleichberechtigte Mobilität zu ermöglichen.

Die Digitalisierung verspricht neue Möglichkeiten, um die Dienstleistungen von Bahn, Bus und anderen Anbietern besser zu vernetzen und insbesondere in Relationen oder Bereichen mit geringer Verkehrsdichte neue, bedarfsorientierte Angebote zu entwickeln.

Dabei ist jedoch wichtig, dass diese neuen Angebote in das bestehende Bahn- und ÖPNV-Angebot integriert werden und dieses sinnvoll ergänzen. Eine Kannibalisierung von Verkehrsdiensten, die auf Daseinsvorsorge und flächendeckende Bedienung ausgerichtet sind und durch tarifgebundene Unternehmen erbracht werden, wäre weder im Sinne der Kunden noch der Beschäftigten und muss in jedem Falle verhindert werden.

Die neuen Möglichkeiten sollten genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlusssicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen. Dies sollte weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden, profitorientierten (Plattform-) Unternehmen überlassen werden. Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass neue Hürden eingeführt werden und Reisen ohne Auto vom Besitz eines Mobiltelefons, Internetzugangs oder einer Kreditkarte abhängig gemacht werden!

Es muss weiterhin die Möglichkeit geben, gegen Bargeld spontan zu günstigen Preisen und flexibel mit dem Öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein – und dies, ohne dass Mobilitätsdaten erfasst bzw. gespeichert werden.

Die Verkehrsunternehmen sollten gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiterentwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang lehnen wir separate Ausschreibungen des Vertriebs grundsätzlich ab.



### 3. Rahmenbedingungen

#### Koalitionsvertrag 2018

Der Koalitionsvertrag zeigt deutlich die Bereitschaft der Politik, das System Schiene voranzubringen. Als Ziel ist dort festgeschrieben, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln und die Gütermengen auf der Schiene zu erhöhen. Aber es kommt auf die konkrete Umsetzung und ausreichende Finanzierung der dafür notwendigen Maßnahmen an. Die Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr ist ein erster wichtiger Schritt für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Die Umsetzung der weiteren konkreten Maßnahmen des Koalitionsvertrags muss schnellstmöglich folgen und insbesondere im Bundeshaushalt hinterlegt werden: Beispielsweise Schaffung eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge, Elektrifizierung von 70 % des Netzes bis 2025, Umsetzung des „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramms, Digitalisierung der Schiene durch Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS.

#### Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Positiv ist, dass Ende 2018 29 Schienenprojekte des „potentiellen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) in den „vordringlichen Bedarf“ und damit in die höchste Dringlichkeit hochgestuft worden sind. Darin enthalten sind auch die Ausbautvorhaben von sechs Eisenbahnknoten sowie das 740-Meter-Netz, wodurch wichtige Netzkapazitätserweiterungen erzielt werden können. Umso wichtiger ist es auch hier, die Finanzierung und zügige Umsetzung sicherzustellen.

Das Verkehrsministerium hat dem BVWP eine Steigerung des Schienengüterverkehrs um rund 40 % zu Grunde gelegt. Klimapolitisch reicht das bei Weitem nicht aus. Es ist fraglich, ob selbst dieses unzureichende Ziel mit den bisher geplanten Maßnahmen erreicht werden kann.

Die „Förderung der Schiene“ wird als politisches Ziel schon seit langem gerne und oft beschworen. Die Praxis sieht dann oft anders aus. Laut Berechnungen der Allianz pro Schiene stiegen die Verkehrswegeinvestitionen in den letzten zwei Jahren bei der Schiene um etwa 4 %, bei der Straße jedoch um etwa 45 %. Wir sind aber nunmehr an einem Punkt angekommen, an dem sich ein solches schlichtes „Weitermachen“ in der Verkehrspolitik verbietet.

**Die Schiene muss politisch endlich Vorrang vor der Straße bekommen – mit den entsprechenden Haushaltsentscheidungen pro Schiene.**



## Intermodaler Wettbewerb

Die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zu Lasten der Schiene stellen ein Entwicklungshemmnis dar, besonders – aber nicht nur – im Güterverkehr. Damit die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern eine bessere Wettbewerbsposition erlangen kann, sind weitere Maßnahmen des Bundes notwendig.

### **Die EVG fordert:**

- **Ein Abrücken von der bisherigen Finanzierungslogik „Straße finanziert Straße“ bzw. „Schiene finanziert Schiene“ hin zu „Verkehr finanziert Verkehr“.**
- **Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen sowie auch auf Fahrzeuge unterhalb von 7,5 Tonnen. Bei den künftigen Mauthöhen müssen zudem die anfallenden Umweltkosten viel stärker berücksichtigt werden.**
- **Das Absenken der Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr.**
- **Ein Ende der Mautbefreiung für Fernbusse.**
- **Die Abschaffung der Stromsteuer im Schienenverkehr.**
- **Die Streichung oder drastische Reduzierung der EEG-Umlage für den Schienenverkehr.**
- **Anreize für die verladenden Unternehmen zu schaffen, die sie zur Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene veranlassen.**
- **Die Förderung des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr.**
- **Bei Rückbau von Schieneninfrastrukturflächen sind Ersatzflächen an anderen Stellen in dem Bundesland zu schaffen, in dem der Rückbau erfolgt.**

### „Zukunftsbündnis Schiene“ (ZBS)

Mit dem „Zukunftsbündnis Schiene“ (ZBS) wird die Förderung des Schienenverkehrs endlich umfassend und systematisch angegangen. Das begrüßen wir ausdrücklich und engagieren uns dabei sehr für das ambitionierte Vorhaben, bis März 2019 die dringendsten Maßnahmen zu identifizieren, damit diese bereits im Bundeshaushalt 2020 berücksichtigt werden können. Positiv ist zudem, dass die konkrete Planung des Deutschland-Takts Teil des ZBS ist. Denn es ist wichtig, ihn jetzt konkret zu planen und die Infrastruktur dafür entsprechend gezielt



auszubauen. Auch hier fehlt es jedoch noch an der Hinterlegung der benötigten Finanzmittel.

### „Nationale Plattform Mobilität“ (NPM)

Für eine abschließende Bewertung ist es noch zu früh, dennoch müssen wir zum jetzigen Zeitpunkt bereits deutliche Kritik an der Arbeit der „Nationalen Plattform Mobilität“ (NPM) üben: Die Debatte ist sehr automobilorientiert. Es ist aber eine Illusion zu glauben, dass der Straßen- und Luftverkehr durch Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien künftig so aufrechterhalten werden kann wie bisher.

### Für qualifiziertes Personal braucht es die richtigen Rahmenbedingungen

Die Liberalisierung auf der Schiene führte auch zu einer Liberalisierung des Arbeitsmarktes. Heute gibt es weit mehr als 100 Unternehmen, die Triebfahrzeugführer/innen und anderes Eisenbahnpersonal verleihen. Es existieren immer mehr Firmen, die Geld mit der Ausbildung der Fahrpersonale verdienen, jedoch keine qualitativ hochwertige Leistung erbringen. Die Folge ist ein stetiger Anstieg bei den Signalverfehlungen und eine hohe Fluktuation.

Die Digitalisierung mit ihrer hohen Komplexität bringt entsprechende Anforderungen an die Ausbildung mit sich, nicht nur bei Triebfahrzeugführer/innen und Fahrdienstleiter/innen. Fast alle Eisenbahnbeschäftigte tragen eine hohe Verantwortung. Nur durch umfassende und fundierte Ausbildung für alle diese Tätigkeiten können Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kundenfreundlichkeit des Schienenverkehrs erreicht werden

#### **Die EVG fordert:**

- **Es muss bei der grundsätzlichen Ausbildungsform von drei Jahren in allen eisenbahnspezifischen Berufen bleiben.**
- **Die sog. Funktionsausbildungen müssen mindestens 12 Monate dauern und in verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsverordnungen inklusive Rahmenlehrplänen gegossen werden.**
- **Im Bereich der Prüfungen sollte diese ausschließlich von neutralen, zertifizierten Stellen abgenommen werden.**
- **Für eine effektive Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten bei den Triebfahrzeugführer/innen brauchen wir die Einführung einer digitalen Fahrerkarte. Die Kontrolle muss dem EBA übertragen werden, analog der Rolle des Kraftfahrbundesamtes. Dafür braucht es auch beim EBA ausreichendes und dafür qualifiziertes Personal.**



## Fazit

Aus Sicht der EVG weist die aktuelle Krise des Schienenverkehrs weit über den Tag hinaus. Ein noch weiteres Abdriften des Schienenverkehrs muss verhindert werden, damit die Mobilität in Deutschland nicht gefährdet wird. Wir haben in diesem Papier die wesentlichen Schwachpunkte benannt, aber auch Perspektiven und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Derzeit haben alle beteiligten Akteure lange Aufgabenlisten abuarbeiten: Die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen, die Bahnindustrie, die Aufgabenträger. Allen voran aber der Bund und die heute handelnden Politiker/innen.

Die Fahrverbote für Diesel-Pkw und die Diskussionen um einen kostenlosen ÖPNV sind deutliche Indikatoren: Eine Verkehrspolitik nach dem Motto der vergangenen Jahrzehnte, in den Sonntagsreden die Schiene zu loben, von Montag bis Freitag aber faktisch die Straße zu fördern, wird nicht mehr funktionieren.

Die Politik hat es in der Hand, als Eigentümer nicht nur die DB AG als das größte Eisenbahnunternehmen in Deutschland wieder auf richtigen Kurs zu bringen – sondern auch die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Schiene ihre Vorteile in einem fairen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern endlich ausspielen kann.

Alle Prognosen gehen von einer weiteren Zunahme der Verkehrsströme aus, insbesondere im Güterverkehr. Wenn wir den Verkehrskollaps vermeiden wollen, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen, dann geht das nur mit mehr Schienenverkehr. Dafür zu sorgen, ist das Gebot der Stunde.

Die EVG ist überzeugt: Mehr Schienenverkehr ist möglich.

Und: Ein besserer Schienenverkehr ist möglich.

**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
**Ausschussdrucksache**

**19(15)221-D**

Stellungnahme zur 44. Sitzung -  
Öffentl. Anhörung am 13.05.2019



**GEWERKSCHAFT  
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER  
– HAUPTVORSTAND –**

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und  
Digitale Infrastruktur  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum und Zeichen: 13. Mai 2019/CW-cs  
Rufnummer: (0 69) 40 57 09-203  
E-Mail: christopher.schoene@gdl.de

**Stellungnahme der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am Montag, dem 13. Mai 2019, zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU und SPD "Der Schiene höchste Priorität einräumen" (Drucksache 19/9918), Antrag der Fraktion der AfD "Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen - Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO2-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter - Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus" (Drucksache 19/7941), Antrag der Fraktion der FDP "Digitalisierung der Schiene durch Verkauf von Beteiligungen der Deutschen Bahn AG vorantreiben" (Drucksache 19/6284), Antrag der Fraktion DIE LINKE. "Drohenden Kollaps verhindern - Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen" (Drucksache 19/7024) und zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen" (Drucksache 19/7452)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die GDL tritt für eine grundlegende Wende in der bisherigen Verkehrspolitik ein. Nur wenn gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene geschaffen werden, ist der drohende Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Die GDL fordert daher den Gesetzgeber auf, die strukturellen Benachteiligungen der Bahn aufzuheben.

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat Zukunft, allerdings müssen hierfür die richtigen Weichen gestellt werden. Alleine zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris muss die seit Jahrzehnten stattfindende Verlagerung des Verkehrs auf die Straße beendet werden. Die Losung dabei kann nur „Mehr Verkehr auf die Schiene“ lauten. Der Bund als Eigentümer der DB AG und als die für das Allgemeinwohl zuständige Staats-

ebene muss seiner Verantwortung für die Schiene stärker als in der Vergangenheit gerecht werden.

Aus diesem Grund begrüßt die GDL nochmals ausdrücklich das vom Eigentümer Bund ins Leben gerufene Zukunftsbündnis Schiene. Die GDL ist Teil dieser Initiative, bringt ihre Ideen ein und begleitet den Prozess, den Schienenverkehr zukunftsfähig zu gestalten, konstruktiv wie kritisch. Wir werben deshalb zusätzlich beim Eigentümer um eine Überprüfung der seit dem vom Eigentümer beauftragten Börsengang bestehenden gesellschaftsrechtlichen Struktur des DB Konzerns. In erster Linie muss dies für alle Gesellschaften der Eisenbahninfrastruktur (EIU) gelten, denn hier liegt die Ursache für die Fehlentwicklung der Vergangenheit.

### **Hausgemachte Probleme**

Nie waren im DB-Fernverkehr mehr Fahrgäste unterwegs. 148 Millionen Passagiere haben 2018 ICE, IC und Eurocityzüge genutzt, vier Prozent mehr als im Jahr zuvor. Auch DB Regio (Schiene) hat mehr Fahrgäste transportiert: 1,94 Milliarden, ein Plus von 0,5 Prozent! Einzig bei DB Cargo sieht es finster aus. Die Zahl der beförderten Güter ist um 5,7 Prozent auf 255,5 Millionen Tonnen gesunken. Der Verlust beträgt 190 Millionen Euro.

Im Koalitionsvertrag vom März 2018 erklären die Koalitionspartner, dass sie die Klimaziele von Paris erreichen, soziale Belange berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherstellen wollen. Dazu soll der Schienenverkehr ausgebaut, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 verdoppelt und der Marktanteil des Schienengüterverkehrs erhöht werden. Die GDL begrüßt die Zielvorgaben, weist aber auch ausdrücklich darauf hin, dass die Erreichung dieser Ziele mehr als anspruchsvoll und durch die bisherigen Maßnahmen, vor allem im Güterverkehr, nicht gedeckt ist. Das gilt auch für die fehlenden Investitionsmittel.

Es wird immer enger auf der Schiene, es rächen sich die Versäumnisse der Vergangenheit und die Schwächen der DB werden immer offensichtlicher. Züge funktionieren nicht, verspäten sich oder fallen ganz aus. Die Knoten sind überlastet, das Netz sanierungsbedürftig. Zugpersonal fehlt. Die Verschuldung übertrifft die selbstgesteckte Marge.

Mit der Bahnreform 1994 sollte die DB „börsenfein“ gemacht werden und Gewinne abwerfen. Das war die Vorgabe der Politik. DB-Vorstände und Verkehrsminister kamen und gingen. Selbst nach der Absage an den Aktienmarkt drehte sich alles um die Gewinnmaximierung. So wurden mehr als 1.500 Bahnhöfe und die zugehörigen Gleise abgebaut, jede zweite Weiche eingespart. Das DB-Netz ist seit 1994 um rund 7.000 auf 33.400 Kilometer geschrumpft. Hinzu kommt ein milliardenschwerer Sanierungsbedarf der maroden Brücken, Gleise und Züge. Nicht zuletzt wurde das Personal in Deutschland auf 200.000 fast halbiert. Nun fehlen allein 1.200 Lokomotivführer, die 11.000, die in den kommenden zehn Jahren in Ruhestand gehen, noch nicht eingerechnet. Passiert ist das alles unter Anleitung von sündhaft teuren Beratern. Die DB hat mit McKinsey und Co eine Vielzahl an Sanierungsprogrammen wie z. B. RZ 2000, RZ 2000+, Mora C und nicht zuletzt ZuBa 2017 durchgezogen. Eine Ausnahme vom Sparzwang bildeten lediglich Hochgeschwindigkeitsstrecken und Luxusbahnhöfe. Die

Kosten dieser „Leuchttürme“ sind ohne Ausnahme aus dem Ruder gelaufen. Die DB wurde fast kaputtgespart. Nur noch 70 Prozent der Fernverkehrszüge sind pünktlich, die ausgefallenen Verbindungen werden dabei noch nicht einmal eingerechnet.

Hinzu kommen defekte Türen, verstopfte Toiletten und Kaffeemaschinen, die nicht funktionieren. Gleichzeitig nimmt die Konkurrenz der Busse zu. Auch bei Cargo werden Züge nicht abgefahren. In den ersten drei Quartalen 2018 kamen fast 3.000 Zugtransporte nicht zustande, weil Lokomotivführer fehlten. Aus dem gleichen Grund standen im Schnitt 40 Züge pro Tag still, Lieferungen verzögerten sich. Überhaupt macht der Güterverkehr seit Jahren Verluste – und das in einer boomenden Wirtschaft und bei wachsendem Schienengüterverkehr. Die Konkurrenz zieht davon – auf der Schiene und auch im intermodalen Wettbewerb. Auf der Schiene hat sich der Marktanteil von DB Cargo seit der Privatisierung fast halbiert. DB Regio kämpft mit dem von der Politik gewollten Wettbewerb bei Ausschreibungen und hat einen Marktanteil von nur noch knapp 60 Prozent. Dass die Misere nicht noch größer ist, lag maßgeblich daran, dass Fahrdienstleiter, Stationsmitarbeiter, Lokomotivführer und Zugbegleiter den Eisenbahnverkehr flexibel und mit Überstunden aufrechterhalten haben. Es hat sich gezeigt, die Probleme sind durch Bahn und Politik hausgemacht sind.

### **Was das System Eisenbahn jetzt braucht**

Ein System, das jahrzehntelang vernachlässigt wurde, floriert jedoch nicht von heute auf morgen. Schon gar nicht durch permanentes Herumdoktern an den Symptomen. Auch an Ratschlägen von Bahnexperten, insbesondere von selbst ernannten, mangelt es derzeit nicht. Die einen rufen nach Verstaatlichung, andere wollen Arriva und DB Schenker verkaufen, wieder andere sehen das Heil in autonomen Zügen. Die einen wollen Stuttgart 21, die anderen nicht. Kürzlich propagierten die McKinseys sogar noch Personalabbau und die Vorstände der DB setzten auftragsgemäß um. Masterpläne werden geschmiedet und verworfen, es fehlt also nicht an Superlativen. Hinzu kommt, dass entgegen der Sonntagsreden, in denen parteiübergreifend von der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gepredigt wird, in Deutschland immer noch Politik für die Autoindustrie gemacht wird. So fließen seit Jahren mehr Infrastrukturmittel in die Straße als in die Schiene, obwohl genau dort ein riesengroßer Sanierungsbedarf besteht.

Alles das ist nicht zielführend. Steuer- und Nutzungsbedingungen und -entgeltssysteme aller Verkehrsträger sollten keine wettbewerbsverzerrenden Elemente beinhalten. Das System Schiene muss von Grund auf saniert werden, wenn es für die naheliegende Zukunft mit ansteigendem Verkehrsvolumen tatsächlich einen wesentlich größeren Anteil übernehmen soll. Es braucht somit nicht nur kluge Ideen und Aktivismus. Es braucht eine realistische Analyse des Ist-Zustandes, eine engagierte Planung der zukünftigen Grundlagen des Eisenbahnsystems und eine effizient arbeitende Infrastruktur. Alles in allem klare Vorgaben des Eigentümers, die dann nachhaltig abgearbeitet werden. Es muss sichergestellt werden, dass ausreichend zur Verfügung gestellte Mittel dem Zweck entsprechend verwandt werden. Jetzt müssen alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um die Schiene wieder fit zu machen und es muss alles dafür getan werden, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dazu dürfen die erforderlichen Entscheidungen keinesfalls nur den Vorständen einer Aktiengesellschaft überlassen werden, welche nach dem Aktienrecht zuallererst der Gewinnerzielung und nicht dem Gemeinwohl verpflichtet sind. Der Eigentümer ist hier in der Verantwortung

und muss die im Koalitionsvertrag formulierten Zielstellungen mit konkreten Maßnahmen für den DB Konzern selbst unterfüttern. Ansonsten besteht die realistische Gefahr, dass wir die Zukunft des Eisenbahnsystems bis zum Jahre 2030 jetzt mit dem ausgedienten Vehikel des Börsengangs aus dem Jahre 1994 starten.

Die Grundforderungen der GDL sind deshalb:

### **1. Personalmangel beseitigen und Digitalisierung begleiten**

Der chronische Personalmangel muss beseitigt werden. Die GDL fordert deshalb, dass konsequent nur qualifiziertes Personal eingestellt wird – und zwar so lange, bis das Plansoll de facto erfüllt ist. Als einen richtigen Schritt will die DB in diesem Jahr 22.000 neue Mitarbeiter einstellen. Das ist allerdings leichter gesagt als getan, denn der Stellenmarkt für die 1.200 fehlenden Lokomotivführer und die vielen Zugbegleiter ist leergefegt. Zu lange wurde Zugpersonal abgebaut, zu wenig ausgebildet und die Arbeitsbedingungen verschlechtert. Es gibt nur einen Weg, Zugpersonal zu gewinnen: attraktive Ausbildungsberufe anbieten, gute Entgelt- und Arbeitsbedingungen anwenden und auch entsprechend vermarkten. Nur wenn die Qualität der Ausbildung sowie die Entgelt- und Arbeitsbedingungen stimmen, bleiben die derzeit stark beanspruchten Eisenbahnmitarbeiter im System und es kommen weitere qualifizierte Mitarbeiter hinzu.

Mit der Ankündigung, Züge autonom fahren zu lassen, schreckte die DB und auch die Politik zusätzlich noch reihenweise potenzielle Lokomotivführer ab. Die Züge des Fern-, Güter- und Regionalverkehr fahren auf knapp 34.000 in einem offenen System. Am Ende müssten alle Züge in einem vollautomatischen System unterwegs sein. Die Frage hierbei ist nicht ob das möglich ist, sondern ob das, was technisch möglich erscheint, auch volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Es geht um einen Markt von insgesamt 30.000 Lokomotivführern. Bei der DB sind es 22.000, von denen die Hälfte in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand wechselt. Eine entsprechende Nachwuchsgenerierung ist hier noch nicht abzusehen. Fakt ist aber, dass diese Nachwuchsgewinnung nicht durch gleichzeitiges Propagieren eines vollautomatischen Zugbetriebes geschehen wird.

Und selbst wenn die Lokomotivführer einmal nicht mehr in den Führerständen sitzen, müssen die Züge dennoch gesteuert werden. Mit dem Leit- und Sicherungssystem ETCS haben Lokomotivführer schon heute ein europaweites Sicherungssystem. Diese technische Unterstützung ist richtig, sinnvoll und erhöht zudem die Sicherheit im gesamten Schienenverkehr. Ein einheitlicher europäischer Standarte z. B. ETCS Level 2 wäre hier ein anzustrebendes Ziel. Die dazugehörige Digitalisierung von Stellwerken, von Streckennetzen und auch von Fahrzeugeinrichtungen stellt eine sehr hohe Herausforderung dar. Die Diskussion über eine mögliche Einführung des ETCS Levels 4 ist deshalb nicht zielführend. Hier müsste etwa der dreifache Geldeinsatz investiert werden, nur um anschließend sagen zu können, es bedarf jetzt keiner Lokführer im Führerstand mehr. Auf ausgebildetes Fachpersonal im Zug, welches im Notfall den Zug fährt und technisch betreut, wird man sicher nicht verzichten können und wollen.

Anstatt hier die Fehler der Vergangenheit zu wiederholen und in Leuchtturmprojekte zu investieren, muss zuerst das System Eisenbahn in einen akzeptablen Zustand ge-

bracht und gleichzeitig durch permanente Sicherheit sowie nachweisbar zunehmende Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bewiesen werden, dass die Eisenbahn das Transportmittel der Zukunft ist. Auf diesem Weg ist ETCS Neu- und Ausbau ohne autonomes Fahren zur Kapazitätssteigerung im offenen Netz völlig ausreichend, um das System von 1950 erst einmal ins Jahr 2020 zu bringen.

Ungeachtet dieser Forderung sind autonome Prozesse in abgeschlossenen Bereichen sicher sinnvoll und dem Grunde nach schon heute umgesetzt. Eine reine Fokussierung auf autonomes Fahren auf der Schiene führt auf das Abstellgleis, denn die Effizienz des Systems ist durch einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor schon heute gegeben. Die Ergebnisse einer Konzentration auf autonomes Fahren wären unangemessen hohe Investitionen auf Kosten der Steuerzahler, das Fehlen notwendiger Mittel für die Sanierung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur insgesamt und die Ausweitung/Verstärkung des derzeitigen Personal- und Fachkräftemangels.

## **2. Mit dem „Deutschlandtakt“ pünktlich ans Ziel**

Deutschlandweit gibt es noch keine einheitlich aufeinander abgestimmte Fahrpläne. Das bedeutet, dass die Fahrgäste zum Teil lange Umsteigezeiten in Kauf nehmen müssen, weil eine durchgehende Reisekette fehlt. Die GDL befürwortet die Einführung des Deutschlandtaktes. Dafür müssen dringend die Systemfehler beim Netzausbau beseitigt und das Schienennetz für den Güter- und den Personenverkehr konsequent nach einem kapazitätsorientierten Deutschlandtakt ausgebaut werden. Bereits vor der Bundestagswahl 2017 forderte die GDL die sofortige Umsetzung des Vorhabens Deutschlandtakt und gab als realistischen Startpunkt das Jahr 2018 an. Mit dem durch den Bundesverkehrsminister verkündeten Start und der schrittweisen Einführung des Deutschlandtaktes für das Jahr 2021 sieht sich die GDL in ihrer Einschätzung durchaus bestätigt. Fakt ist, der Fahrgast will bei jedem Wetter sicher, zuverlässig und pünktlich ans Ziel. Was in der Schweiz schon lange mit einer nach den Regularien des Taktfahrplanes ausgebauten Infrastruktur klappt, kann in der nahen Zukunft auch in Deutschland funktionieren.

## **3. Bahnreform II**

Damit das auch in Deutschland funktioniert, muss die ursprüngliche Ausrichtung auf einen Börsengang beendet werden, einschließlich der damals dafür vorgesehenen inneren Struktur des DB Konzerns. Anschließend hat die Neuausrichtung der Konzernstruktur im Wege einer Bahnreform II zu erfolgen. Die vorgenannten Fehler in der Entwicklung seit der Bahnreform im Jahre 1994 sowie das zunehmend zu Tage tretende Versagen in der Eisenbahninfrastruktur unterstreichen diese Forderung. Das Eisenbahnsystem ist in erster Linie abhängig von der Infrastrukturqualität. Doch weil das System in der Vergangenheit vernachlässigt und immer wieder Sparzwängen unterworfen wurde, ist ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb nicht mehr gewährleistet.

Mehr noch: Durch Schrumpfung der Einzelelemente innerhalb der Infrastruktur sind Systemvorteile der Schiene, wie pünktliches Fahren bei Wind und Wetter, verlorengegangen. Wichtiger als die Systemvorteile der Schiene zu erhalten war stattdessen, dass die Eisenbahninfrastruktur des Bundes als Wirtschaftsbetrieb mit Gewinnerorientie-

rung geführt und zur Abgabe einer Dividende verpflichtet wurde. Doch das gesamte Eisenbahnsystem und alle Transportsparten sind abhängig von der Infrastrukturqualität und diese ist mittlerweile mehr als unzureichend. Um dabei wieder in die Spur zu kommen müssen die Organisationseinheiten der Infrastruktur, die unabdingbar zusammengehören, also DB Netz, DB Energie und DB Station & Service, in einer EINZIGEN Organisationseinheit zusammengeführt werden. Die gesamte Infrastruktur darf nicht mehr als gewinnabführendes und beherrschtes Unternehmen des DB-Konzerns aufgestellt werden, sondern muss in einer gemeinnützigen Gesellschaft ohne Verpflichtung zur Gewinnmaximierung zusammengeführt werden.

Der GDL geht es dabei nicht um eine Heraustrennung aus dem Konzern, denn ein Verbleib der Infrastruktur innerhalb des Konzerns ermöglicht auch weiterhin eine Vielzahl von Vorteilen. Zu nennen wären hier die Transparenz der Mittelzuflüsse und Investitionen sowie der Finanzierungskeisläufe im Bereich der gesamten Infrastruktur. In mindestens zwei Punkten können dabei Verbesserungen und Vereinfachungen erreicht werden.

Die Rahmenbedingungen für die Finanzierung würden durch eine Ausrichtung auf das Gemeinwohl den europäischen Regularien besser gerecht, der Eigentümer Bund ist nicht nur der Investor mit Steuermitteln, sondern auch der Entscheider über die Verwendung der Mittel. Gleichzeitig würden Erleichterungen bei der Eisenbahnregulierung eintreten. Bei der Infrastrukturfinanzierung gibt es schwerwiegende Mängel durch Unterfinanzierung und das seit vielen Jahren (Stichwort LuFV). Geringe Transparenz und mangelnde Kontrollmechanismen ließen zu, dass die Schiene auf Verschleiß gefahren wurde. Hierbei unterwarf die DB in der Vergangenheit Gewinnerzielungsabsichten eindeutig den Gemeinwohlinteressen des Bundes.

Die Möglichkeiten zur ineffizienten Verwendung der Bundesmittel innerhalb der Aktiengesellschaften im Infrastrukturbereich bestehen auch bei der neuen, derzeit noch zu verhandelnden LuFV III weiter. Sofern Steuermittel künftig direkt in die Infrastruktur bzw. eine gemeinnützige Gesellschaft einfließen, lassen sich eine ganze Reihe von Problemen umgehen. Diese neue Infrastrukturgesellschaft muss in einer starken Verknüpfung mit dem Eigentümer Bund agieren, weil sie immer darauf angewiesen sein wird, Bundesmittel und Steuermittel zu erhalten, um das System zu erhalten, zu erüchtigen und zukunftsorientiert auszubauen.

Jetzt müssen die Weichen für eine Verkehrswende richtig gestellt werden, sonst kann es keine Verlagerung auf die Schiene geben und es wird weiterhin Stillstand, sowohl auf der Schieneninfrastruktur als auch auf der Straße herrschen. Dabei gilt es nicht nur die erforderlichen Mittel freizusetzen, nein, es gilt vor allem das Eisenbahnsystem neu aufzustellen und dadurch die Zukunftsfähigkeit erst einmal herzustellen.

Mit freundlichen Grüßen  
Geschäftsführender Vorstand



Claus Weselsky  
Bundesvorsitzender

DICE Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf ☒ 40204 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des  
Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur  
des Deutschen Bundestages  
Cem Özdemir, MdB  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Professor Dr. Justus Haucap  
Direktor

Telefon +49 211 81-15494  
Telefax +49 211 81-15499  
haucap@dice.hhu.de

Düsseldorf, 10.05.2019

## Stellungnahme für die Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Eisenbahn“ am 13.05.2019

Düsseldorf Institute  
for Competition Economics

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,  
ich freue mich sehr über die Einladung zur Anhörung zum Thema „Ei-  
senbahn“. Anbei finden Sie, wie erbeten, allgemeine schriftliche Aus-  
führungen zum o.g. Themenkomplex.

Heinrich-Heine-Universität  
Düsseldorf  
DICE  
Universitätsstraße 1  
D-40225 Düsseldorf  
Germany

[www.dice.hhu.de](http://www.dice.hhu.de)  
[www.hhu.de](http://www.hhu.de)

1. Die Eisenbahn gilt – abgesehen von Fuß und Fahrrad – als der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Auch deshalb gilt es vielen als erstrebenswert, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, als den Anteil der Bahn im „Modal Split“ zu erhöhen.
2. Der Anteil der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahren jedoch weitgehend konstant geblieben. Um das Ziel zu erreichen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, erscheint somit eine Steigerung der (relativen) Attraktivität des Schienenverkehrs geboten.
3. Bundesregierung und Landesregierungen haben nach § 1 Abs. 5 AEG mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und dass durch einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Nach § 1 Abs. 1 AEG dient der rechtliche Rahmen u.a. dazu, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten sowie die Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt zu wahren.

4. Ein attraktives Angebot für Verbraucherinnen und Verbraucher kann insbesondere dann erreicht werden, wenn diese Auswahlmöglichkeiten haben und nicht von einzelnen Anbietern abhängig sind. Auswahlmöglichkeiten entstehen insbesondere dann, wenn verschiedene Anbieter im Wettbewerb um die Gunst der Nachfrager konkurrieren. Verbraucherinnen und Verbraucher können sich bei funktionsfähigem Wettbewerb für das Angebot entscheiden, das ihnen am attraktivsten erscheint. Die Attraktivität eines Angebots im Verkehrsbereich wird dabei aus Verbrauchersicht durch zahlreiche Faktoren beeinflusst. Dazu gehören für Verbraucherinnen und Verbraucher neben dem Preis auch der Komfort, die Reisezeit, die Verlässlichkeit und weitere Faktoren.

5. Um den Wettbewerb zu stärken und damit indirekt auch die Attraktivität der Angebote, die sich um die Gunst der Nachfrager bewerben, haben die Monopolkommission und auch andere Experten nahezu gebetsmühlenhaft angeregt, im Bahnverkehr Infrastrukturen (insbesondere das Schienennetz, Stationen und das Bahnstromnetz) eigentumsrechtlich vom Betrieb des Verkehrs zu trennen.<sup>1</sup>

6. Eine öffentliche Bahninfrastrukturgesellschaft hätte den Vorteil, dass sie von Diskriminierungsanreizen befreit ist, denen ein integrierter Bahnkonzern unterliegt. Eine separate Bahninfrastrukturgesellschaft, die selbst keinen Bahnverkehr betreibt, wäre gegenüber verschiedenen Bahnverkehrsbetreibern indifferent und hätte im Wesentlichen das Ziel, die Kapazität ihrer Infrastruktur möglichst stark auszulasten, d.h. möglichst viel Verkehr über das Schienennetz abzuwickeln, weitgehend unabhängig davon, welcher Bahnverkehrsbetreiber genau den Verkehr abwickelt. Ein integriertes Unternehmen hingegen hat diese Anreize zur Ausweitung des Verkehrs nicht in demselben Maße, sofern dieser Verkehr von konkurrierenden Bahnverkehrsbetreibern organisiert wird. Eine möglichst konsequente Trennung von Infrastruktur und Verkehr ist deshalb nach wie vor geboten.

7. In diesem Kontext sei nochmals auf die Empfehlung der Monopolkommission (2017) verwiesen, die organisatorische Trennung wenigstens so weiter zu forcieren, dass Vorstandsmitglieder oder leitende Angestellte des integrierten Bahnkonzerns nicht mehr im Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft(en) vertreten sind.

---

<sup>1</sup> Vgl. zuletzt Monopolkommission (2017), Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen, Sondergutachten der Monopolkommission gemäß §78 ERegG

8. Zugleich sollte sich die Deutsche Bahn weitestgehend von Geschäftsbereichen trennen, die nicht dem Bereich der Daseinsvorsorge im engeren Sinne zuzuordnen sind und bei denen kein erkennbares Marktversagen vorliegt, das deutsche Steuerzahlerinnen und Steuerzahler betrifft. Dazu gehören die Bereiche der internationalen Logistik (DB Schenker AG) sowie Bahngesellschaften, welche im Ausland operieren.

9. Es ist nicht erkennbar, welche Interessen der deutsche Steuerzahler am Eigentum internationaler Logistikunternehmen und ausländischer Bahngesellschaften hat. Sicher gehören diese Bereiche nicht zum Bereich der Daseinsvorsorge. Stattdessen bürden sie dem Steuerzahler unfreiwillig ein unternehmerisches Risiko aus, dem er sich nicht entziehen kann. Zudem besteht die Gefahr, dass innerhalb eines Unternehmens bei einer Ausweitung der unternehmerischen Aktivitäten die eigentlich notwendige Fokussierung auf das Kerngeschäft (hier: Bahninfrastruktur in Deutschland) leidet, wenn nicht gar verloren geht.

10. Der deutsche Staat ist zudem auch an DHL und durch die Stadt Hamburg an Hapag-Lloyd und somit an mindestens zwei weiteren, wenn auch in etwas anderen Geschäftsbereichen tätigen, internationalen Logistikunternehmen beteiligt. Internationale Logistik ist jedoch keine staatliche Aufgabe, die sich durch etwaiges Marktversagen oder Daseinsvorsorge rechtfertigen ließe. Eine Veräußerung an private Anteilhaber, die sich freiwillig zu Übernahme der unternehmerischen Risiken entscheiden, erscheint daher geboten.

11. Bei einer Veräußerung der Beteiligungen der Deutschen Bahn außerhalb ihres Kerngeschäftes ist eine stärkere Fokussierung des Managements auf eben dieses zu erwarten.

12. Verwiesen sei zudem auf zwei weitere Empfehlungen der Monopolkommission (2017), welche ich nachdrücklich unterstütze.

13. Erstens empfiehlt die Monopolkommission (2017, Tz. K26) „eine neutrale und möglichst umfassende Analyse von Kosten und Nutzen der verschiedenen Verkehrsträger. Entscheidungen über Abgaben und Steuern sollten auf dieser Basis erfolgen.“ Aktuell werden unterschiedliche Verkehrsträger und ihrer Infrastrukturen in sehr unterschiedlichen und oftmals wenig systematischen Wegen teils besteuert, teils subventioniert, ohne dass eine „Verkehrspolitik aus einem Guss“ zu erkennen wäre. Aus ordnungspolitischer Sicht wäre eine Orientierung von Belastungen und Subventionen an sogenannten

Externalitäten (etwa aufgrund von Klimaauswirkungen, Lärm, Staus, etc.) erstrebenswert.

14. In diesem Kontext sollte aus meiner Sicht auch eine konsistente CO<sub>2</sub>-Bepreisung der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt werden. Während aktuell lediglich die Bahn (über den Strompreis) die Kosten des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes trägt, unterliegen der motorisierte Individualverkehr sowie der Luftverkehr faktisch keinen CO<sub>2</sub>-Preisen, wenngleich diese mit anderen Steuern und Abgaben belastet werden. Diese Belastungen erscheinen jedoch nicht konsistent und orientieren sich nicht am CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Eine konsistente Belastung, sodass jede Tonne CO<sub>2</sub>-Ausstoß - unabhängig vom Verkehrsträger - mit demselben Preis belegt wird, wäre hier wünschenswert.

15. Zweitens empfiehlt die Monopolkommission (2017, Tz. K23 f.) „bei einer Einführung des Deutschland-Taktes, das Schienenverkehrskonzept möglichst wettbewerblich auszugestalten.“ Konkret empfiehlt die Monopolkommission eine Ausschreibung der vorgegebenen Strecken, um auf diese Weise mehr Wettbewerb im Fernverkehr zu etablieren. Die Erfahrungen mit den wettbewerblichen Ausschreibungen im Regionalverkehr sind hier durchaus ermutigend.

Mit freundlichen Grüßen



Professor Dr. Justus Haucap

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**19(15)221-F**

Stellungnahme zur 44. Sitzung -  
Öffentl. Anhörung am 13.05.2019



**Allianz  
pro Schiene**

## Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
am 13. Mai 2019

Kontakt  
**Dr. Andreas  
Geißler**

Referent Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@  
allianz-pro-schiene.de

Die Allianz pro Schiene dankt dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zu den aktuellen Anträgen der Fraktionen zur Schienenverkehrspolitik Stellung zu nehmen.

### Ausgangslage:

Seit der Bahnreform von 1994 ist die Verkehrsleistung der Eisenbahnen in Deutschland stark gestiegen – im Güterverkehr um 84 Prozent und im Personenverkehr um 47 Prozent.

Im intermodalen Wettbewerb hat der Schienenverkehr seit der Bahnreform 1994 allerdings nur leicht zugelegt. Der Marktanteil des Eisenbahnpersonenverkehrs ist seitdem um einen Prozentpunkt gestiegen, der des Schienengüterverkehrs um zwei Prozentpunkte. Trotz der leicht positiven Tendenz liegen die Marktanteile des Schienenverkehrs in Deutschland aber noch deutlich unter den Werten vergleichbarer europäischer Länder (Eisenbahnpersonenverkehr Deutschland (ohne U- und Straßenbahnen) aktuell 8,4 %; Schienengüterverkehr Deutschland aktuell 18,7 %; dagegen beispielsweise Eisenbahnpersonenverkehr Schweiz (ohne U- und Straßenbahnen) aktuell 16,0 %; Schienengüterverkehr Schweiz aktuell 43,6 %).

Die unter dem tatsächlichen Potenzial liegenden Marktanteile des Schienenverkehrs in Deutschland sind einer der wesentlichen Gründe für die gegenwärtigen Zielverfehlungen des Verkehrssektors beim Klimaschutz und der Reduktion des Endenergieverbrauchs. Der Schienenverkehr verursacht aufgrund seiner hohen Energieeffizienz und des bereits weitgehend elektrischen Betriebes mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien signifikant geringere Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer als der Straßenverkehr. Die Hebung der Potenziale für eine Steigerung der Marktanteile des Schienenverkehrs ist daher ein zentrales Handlungsfeld für Klimaschutz im Verkehrssektor.

Zugleich zeigt die stark steigende Nachfrage nach Schienenverkehr, dass sowohl die Bürger als auch die verladende Wirtschaft an einer stärkeren Nutzung des

**Allianz pro Schiene e.V.**  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin  
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 0  
F 030. 246 25 99 - 29  
E info@allianz-pro-schiene.de  
@Schienenallianz

Verkehrsträgers Schiene interessiert sind, wenn entsprechende Angebote vorhanden sind, bzw. geschaffen werden.

Es ist seit langem Ziel der Verkehrspolitik, den Schienenverkehr zu stärken. Auch die derzeitige Regierungskoalition hat in ihrem Koalitionsvertrag ausdrücklich eine entsprechende Programmatik formuliert. Die Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs ist erklärtes Ziel des „Masterplans Schienengüterverkehr“, den der Koalitionsvertrag dauerhaft umsetzen will. Zugleich soll bis 2030 die Zahl der Bahnkundinnen und Bahnkunden verdoppelt werden.

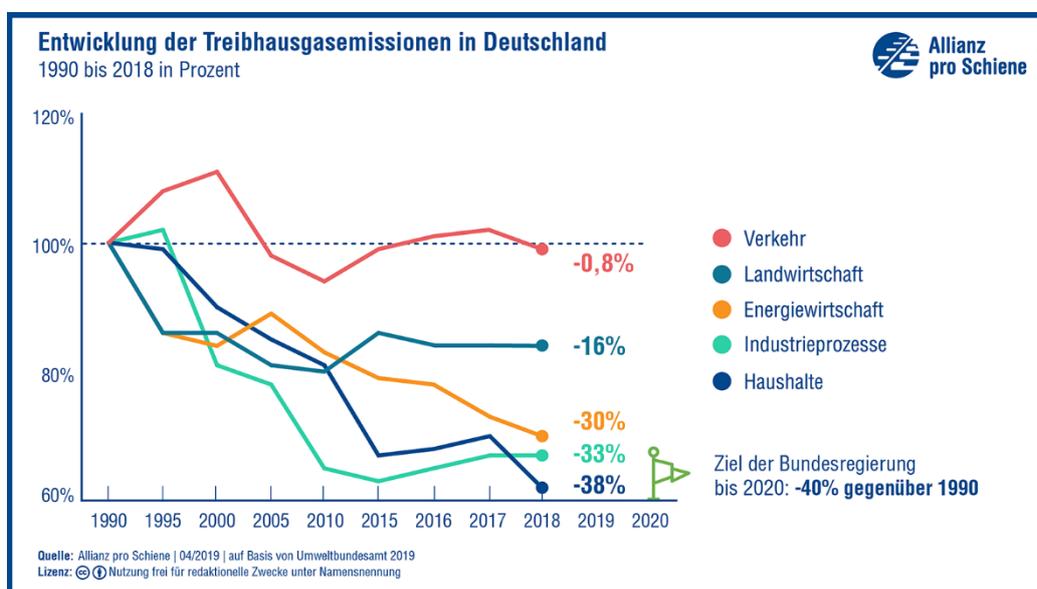


Abb. 1: Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland heute immer noch auf dem Niveau von 1990.

Erste Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs, zum Beispiel die im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltene deutliche Absenkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr, die Forcierung der Planungen für einen Deutschland-Takt oder erste Realisierungsschritte für das 740-Meter-Netz für Güterzüge wurden bereits umgesetzt. Zudem wurde im BMVI ein Zukunftsbündnis Schiene gebildet, bei dem die Akteure des Sektors gemeinsam mit dem BMVI in sechs Arbeitsgruppen Handlungsbedarfe und Lösungsmöglichkeiten erörtern.

Dennoch ist klar, dass weitere Maßnahmen nicht nur des Sektors, sondern auch der Politik erforderlich sind, um die Potenziale des Schienenverkehrs in Deutschland zu heben und damit auch einen dringend benötigten Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaziele zu leisten.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich, dass alle Fraktionen, mit Ausnahme der Fraktion der AfD, Anträge vorgelegt haben, die auf eine Stärkung der Schiene und

den Ausbau ihrer Leistungsfähigkeit zielen. Die Anträge der einzelnen Fraktionen setzen allerdings unterschiedliche Akzente und unterscheiden sich auch im Hinblick auf die konkreten Maßnahmenvorschläge.

## Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Zu den Maßnahmenvorschlägen nehmen wir wie folgt Stellung:

### **Kapazitätsausbau Schieneninfrastruktur und Anhebung der Infrastrukturinvestitionen Schiene**

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für mehr Verkehr auf der Schiene ist ein Schlüsselthema für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, das zu Recht in den vorliegenden Anträgen prominent angesprochen wird. So wollen die Koalitionsfraktionen u.a. den Investitionshochlauf bei der Schieneninfrastruktur verstetigen und bei der kommenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) den Nachholbedarf bei der Erhaltung der Schieneninfrastruktur sowie nutzer- und kapazitätsfreundliche Bauverfahren berücksichtigen. Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen schlägt eine umfangreiche Investitionsoffensive Bahn mit zahlreichen Einzelpunkten vor, um die Aufnahmefähigkeit des Schienennetzes zu steigern. Der Antrag der Fraktion Die Linke fordert eine massive Umverteilung der Infrastrukturinvestitionsmittel zugunsten der Schiene. Der Antrag der Fraktion der FDP plädiert für eine zügige Digitalisierung der Schieneninfrastruktur.

Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist in der Tat eine deutliche und langfristig angelegte Aufstockung der Bundesmittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur dringend nötig.

Zwar sind die Investitionsmittel des Bundes in die Schieneninfrastruktur in den vergangenen Jahren angehoben worden; mit aktuell 5,7 Mrd. Euro im Haushalt 2019 haben sie allerdings bislang keine ausreichende Höhe erreicht. Dies zeigen verschiedene Indikatoren: zum einen liegt Deutschland im europäischen Vergleich bei den staatlichen Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur unverändert auf den hinteren Plätzen (vgl. <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/schienennetz-deutschland-im-laender-ranking-hinten/>). Zum anderen bleibt der aktuelle Mittelansatz für den Bedarfsplan Schiene weit hinter einer Mittelhöhe zurück, die erforderlich wäre, um die Projekte des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 tatsächlich bis 2030 umzusetzen. Darüber hinaus sind weitere wichtige Infrastrukturausbaumaßnahmen bislang nicht finanziert (z.B. Elektrifizierungsprogramm zur Erreichung eines Elektrifizierungsgrades

von 70 % bis 2025, zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen für den Deutschland-Takt, ETCS/Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik). Und schließlich hat die bisherige Höhe der Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) nicht ausgereicht, um den Nachholbedarf bei der Erhaltung der Schieneninfrastruktur auszugleichen.

Um die Maßnahmen des geltenden Bedarfsplanes Schiene in überschaubarer Zeit umsetzen zu können, müssen die Haushaltsmittel für den Aus- und Neubau Schiene dauerhaft deutlich erhöht werden, von aktuell 1,6 Mrd. Euro auf ca. 2,0 Mrd. Euro im Jahr 2022 / 2023 mit einer weiteren Erhöhung auf über 3 Mrd. Euro in den Folgejahren. Dieses Investitionsniveau würde dann dem Stand der 1990er-Jahre entsprechen.

Daneben muss im Rahmen eines weiteren Investitionshochlaufs Schiene auch für die anderen genannten Themen eine ausreichende Finanzierungsgrundlage geschaffen werden. Insgesamt sollten damit die Investitionen des Bundes von heute 5,7 Mrd. Euro schrittweise auf über 10 Mrd. Euro p.a. steigen.

In diesem Kontext ist insbesondere die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS/DSTW) eine entscheidende Weichenstellung für eine Effizienz- und Kapazitätssteigerung der Schieneninfrastruktur, die kurzfristig angegangen werden muss. Besonderheit ist dabei, dass es sich zwar um einen klassischen Infrastrukturausbau handelt (Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik), zugleich aber auch die Fahrzeugflotte betroffen ist, da bestimmte heutige Infrastrukturbestandteile in die Fahrzeuge verlagert werden (Ersatz der ortsfesten Signale durch eine Führerstandssignalisierung).

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich, dass sich der Antrag der Koalitionsfraktionen explizit dafür ausspricht, dass der Bund nicht nur die Strecken- sondern auch die Fahrzeugausrüstung unterstützen sollte. Da mit der Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik Infrastrukturbestandteile in die Fahrzeuge verlagert werden, ist dies absolut sachgerecht und wichtige Voraussetzung für die rasche Umsetzung dieses zentralen Zukunftsprojekts. Dieser Weg entspricht im Übrigen auch der Empfehlung der Gutachter, die im Auftrag des BMVI Vorschläge für eine ETCS-Migration erarbeitet haben.

Nicht für geeignet halten wir dagegen den Vorschlag der Fraktion der FDP, die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen im Rahmen der Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik zur Aufgabe der DB AG zu erklären. Die Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung offensteht, ist Sache des Bundes. Es ist kein Grund erkennbar, warum von diesem Grundsatz bei der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik abgewichen werden sollte.

Die angestrebte – und vor dem Hintergrund der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen auch notwendige – Mobilitätswende (Antrag der Koalitionsfraktionen) bzw. Verkehrswende (Antrag Bündnis 90/Die Grünen sowie Antrag Die Linke) mit dem Ziel deutlich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu lenken,

wirft die Frage nach der zukünftigen Verteilung der Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur auf.

Vor einigen Jahren hatte sich der Gesetzgeber dazu entschieden, die bis dahin bestehende verkehrsträgerübergreifende Verwendung der Einnahmen aus der Fernstraßenmaut zu beenden und fortan sämtliche Mittel ausschließlich für den Straßenbau zu verwenden (Einführung des geschlossenen Finanzierungskreislaufs Straße).

Sowohl vor dem Hintergrund der klimapolitischen Zielsetzungen als auch vor dem Hintergrund der angestrebten Verlagerung von deutlich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene halten wir ein Festhalten an dieser Regelung nicht mehr für zeitgemäß. Stattdessen sollte – wie im Antrag von Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagen – so rasch wie möglich wieder eine Verwendung der Mauteinnahmen auch für andere Verkehrsinfrastrukturen des Bundes ermöglicht werden. Nicht zuletzt mit Blick auf nicht unbegrenzt verfügbare Haushaltsmittel ist eine solche Flexibilisierung der Einnahmeverwendung aus unserer Sicht dringend erforderlich, um der Schiene tatsächlich beim Aus- und Neubau höchste Priorität einzuräumen und den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur zügig auf den Weg zu bringen.

### **Deutschland-Takt/Angebotsausbau Personenverkehr**

Mehrere Anträge sprechen sich nachdrücklich für eine zielgerichtete Umsetzung des Deutschland-Taktes aus (Antrag der Koalitionsfraktionen, Antrag Bündnis 90/Die Grünen sowie Antrag Die Linke).

Der Deutschland-Takt ist in der Tat der Kern einer Angebotsoffensive im Personenverkehr, die die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für deutlich mehr Bürger attraktiv machen wird. Alle Praxiserfahrungen zeigen, dass mehr und bessere Angebote auf der Schiene zu stark steigender Nutzung führen (Beispiele aus dem Schienenpersonennahverkehr siehe Publikation Stadt, Land, Schiene, Download unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/publikationen/> ). Zugleich erlaubt die Orientierung am Deutschland-Takt wesentlich zielgerichtetere und effizientere Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Die Arbeiten am Deutschland-Takt sollten nun zügig fortgesetzt werden, so dass im Herbst der endgültige Entwurf des Zielfahrplans vorliegt. Dabei ist sehr wichtig, dass der Zielfahrplan ausreichende Kapazitäten auch für den stark wachsenden Güterverkehr vorsieht. Angesichts der tatsächlichen Nachfrageentwicklung im Schienengüterverkehr und der angekündigten zusätzlichen Verlagerungsanstrengungen muss realistischerweise für das Jahr 2030 ein deutlich höherer Marktanteil für den Güterverkehr auf der Schiene unterstellt werden, als bislang im Bundesverkehrswegeplan 2030 angenommen. Diese Entwicklung muss schon jetzt kapazitativ in den Zielfahrplan 2030 integriert werden.

Parallel zur Erstellung des Zielfahrplans sollten auch die weiteren für den Deutschland-Takt wichtigen Themen vorangetrieben werden. Dies betrifft u.a. die Klärung von zugangsrechtlichen Fragen und die Definition konkreter Realisierungsschritte bzw. Ausbaustufen, damit erste positive Effekte des Deutschland-Taktes möglichst rasch wirksam werden. Ebenso wichtig ist die Klärung der Finanzierung für die aus dem Deutschland-Takt abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen (siehe dazu oben Abschnitt Kapazitätsausbau Schieneninfrastruktur und Anhebung der Infrastrukturinvestitionen Schiene).

### **Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern**

Die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen des Schienenverkehrs ist ein zentraler Aspekt, der in mehreren Anträgen angesprochen wird (Antrag der Koalitionsfraktionen, Antrag Bündnis 90/Die Grünen sowie Antrag Die Linke).

Eine kurzfristig umsetzbare Handlungsoption ist die Entlastung des Schienenverkehrs bei Steuern und Abgaben. Diese ist möglich durch eine Absenkung der Stromsteuer für Fahrstrom im Schienenverkehr, wie sie in fast allen europäischen Ländern bereits praktiziert wird, durch eine Entlastung des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs bei der EEG-Umlage oder auch durch die Anwendung des reduzierten Mehrwertsteuersatzes auch bei Fahrkarten oberhalb einer Reiseentfernung von 50 Kilometern. Letztgenannte Maßnahme würde den Schienenverkehr nicht nur finanziell entlasten und damit für die Nutzer attraktiver machen, sondern auch eine erhebliche bürokratische Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeuten, die heute je nach Entfernungsstufe unterschiedliche Mehrwertsteuersätze abrechnen müssen.

Einen wichtigen Beitrag zur Erreichung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern kann auch eine Reduktion bestehender Unterstützungen für Verkehrsträger mit deutlich schlechterer Umwelt- und Klimabilanz leisten. Beispiele sind die bestehende Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flugreisen oder auch die Begünstigung von Dieselmotoren bei der Energiebesteuerung. Einen erheblichen Effekt hätte auch eine konsequentere Durchsetzung der bestehenden Regeln im Verkehrssektor, insbesondere im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr.

Außerdem unterstützen wir die Empfehlung der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität, eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Sektoren außerhalb des Emissionshandels zu entwickeln. Diese Bepreisung muss eine Lenkungswirkung entfalten und sozial abgefedert sein.

## **Forschung und Innovation im Schienensektor**

Die Unterstützung des Sektors bei Forschung und Innovation ist ein Schlüssel für die Modernisierung des Schienenverkehrs und damit von zentraler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors. Auch dieser Aspekt wird in mehreren Anträgen angesprochen.

Eine wichtige Sofortmaßnahme in dieser Hinsicht ist der Start des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem Testfelder und Piloten zur Erprobung innovativer Technologien sowie die Markteinführung innovativer Technologien im Schienengüterverkehr unterstützt werden sollen. Wir begrüßen daher ausdrücklich, dass sich der Antrag der Koalitionsfraktionen dazu bekennt, dieses Programm bis zum September 2019 finanziell zu sichern.

Ein wichtiger Schritt nach vorn ist außerdem die Einrichtung eines Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung in Dresden, das nun schnell arbeitsfähig gemacht werden muss.

Gleichfalls ein wichtiges Innovationsthema ist die Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (Batterie, Wasserstoff, Dual-Mode) einschließlich der zugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur.

## **Strukturen des DB-Konzerns**

Die vorliegenden Anträge enthalten auch eine Reihe von Vorschlägen zur künftigen Gestaltung der Strukturen des DB Konzerns.

Aus unserer Sicht haben oben angesprochene Themen wie Infrastrukturinvestitionen, Wettbewerbsbedingungen, Deutschland-Takt oder Innovation deutliche Priorität vor Grundsatzdebatten über Strukturreformen des DB Konzerns. Angesichts der Bedeutung des DB Konzerns für den Schienenverkehrssektor insgesamt lohnt gleichwohl die Frage, wie Strukturen innerhalb des DB Konzerns effizienter werden können. Diskussionsbedarf sehen wir vor allem im Bereich der Infrastruktur. Hier ist überlegenswert, ob Schnittstellen innerhalb der Infrastruktursparte beseitigt werden können. Außerdem sollte sich der Bund als Eigentümer klar dazu bekennen, dass nicht eine betriebswirtschaftliche Optimierung einzelner Netzbestandteile das Ziel sein darf, sondern der Systemnutzen, so dass die Betriebsqualität des Netzes optimiert wird und mehr Redundanzen und Flexibilität im Netz geschaffen werden.

## Fachkräftegewinnung im Eisenbahnmarkt

Die steigende Nachfrage nach Schienenverkehr geht einher mit steigenden Beschäftigtenzahlen im Bahnsektor. Die Anzahl der im Eisenbahnsektor beschäftigten Mitarbeiter steigt seit 2013 (gemessen nach Vollzeitäquivalenten) an, nachdem sie bis zum Jahr 2010 noch rückläufig war. Die Zunahme der Beschäftigung setzt sich kontinuierlich fort. Inzwischen besteht in vielen Bereichen des Schienenverkehrs ein spürbarer Fachkräftemangel. Für die gesamte Bahnbranche ist daher die Fachkräftegewinnung und die Bindung der vorhandenen Mitarbeiter eine zentrale Zukunftsaufgabe.

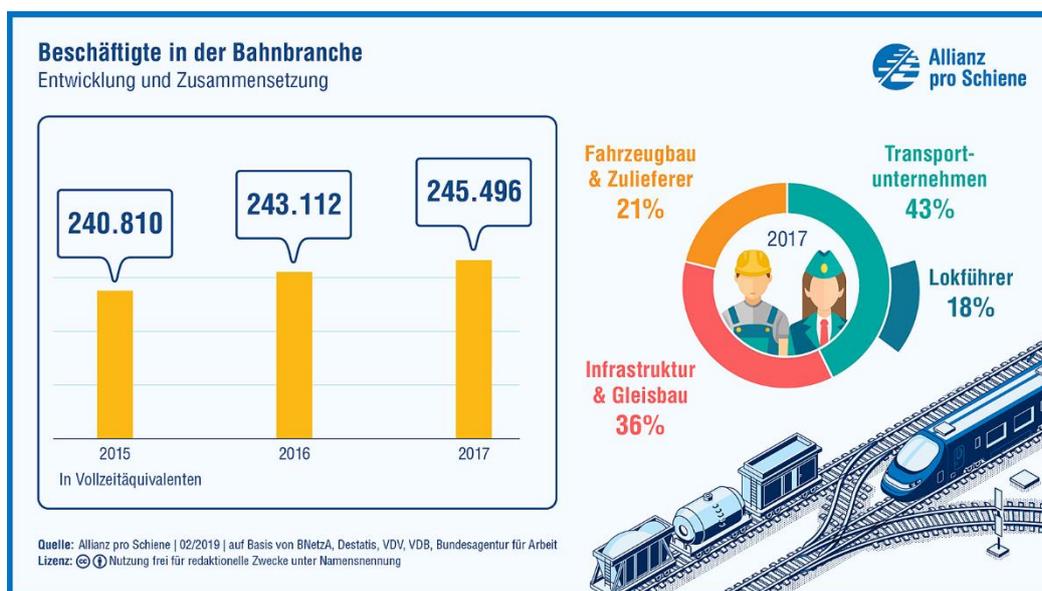


Abb. 2: Steigender Fachkräftebedarf im Bahnsektor.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den Vorschlag im Antrag der Koalitionsfraktionen, die Akteure des Schienenverkehrssektors zukünftig bei der Qualifizierung von Personal zu unterstützen. Der Bund tut dies bereits seit längerem im Straßengüterverkehr und bei der Binnenschifffahrt. Ebenfalls hoch sinnvoll ist, bei transportbezogenen Ausbildungsberufen (z.B. Speditionskaufleute) sicherzustellen, dass fundierte Kenntnisse über den Schienenverkehr verpflichtend vermittelt werden. Die Vermittlung der entsprechenden Fachkenntnis ist eine entscheidende Voraussetzung für die Hebung von Verlagerungspotenzialen. Nur mit entsprechenden Qualifikationen können die Mitarbeiter, die in der Praxis über die Abwicklung von Transportaufträgen entscheiden, die Nutzung des Schienenverkehrs oder des Kombinierten Verkehrs überhaupt in Betracht ziehen.

### Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Referent Verkehrspolitik  
030. 246 25 99 - 30  
andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de

**Allianz pro Schiene e.V.**  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin  
allianz-pro-schiene.de

T 030. 246 25 99 - 0  
F 030. 246 25 99 - 29  
E info@allianz-pro-schiene.de  
@Schienenallianz

