



## Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages  
am 9. Oktober 2023

Lobbyregister-Nr.:

R000866

Kontakt

**Dirk Flege**

Geschäftsführer

030. 246 25 99 - 40

[dirk.flege@allianz-pro-schiene.de](mailto:dirk.flege@allianz-pro-schiene.de)

Die Allianz pro Schiene dankt dem Verkehrsausschuss für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sowie zur künftigen Organisation und Entwicklung der Schieneninfrastruktur Stellung zu nehmen.

### Ausgangslage

Seit der Bahnreform von 1994 ist die Verkehrsleistung der Eisenbahnen in Deutschland stark gestiegen – im Güterverkehr um 98 Prozent und im Personenverkehr um 44 Prozent.

Modernisierung, Ausbau und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur haben mit dem Nachfragewachstum auf der Schiene allerdings nicht Schritt gehalten. Heute ist das Schienennetz in Deutschland überlastet, überaltert und unterfinanziert.

Es ist unstrittig, dass ein zuverlässiges und leistungsfähiges Schienennetz Grundvoraussetzung ist für die verkehrs- und klimapolitisch gebotene weitere Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs.

Um den Modernisierungstau bei der Schieneninfrastruktur abzubauen, sind zum einen dauerhaft deutlich höhere Investitionen des Bundes in das Schienennetz erforderlich. Aus Sicht der Allianz pro Schiene geht der Reformbedarf aber über den Finanzierungsmehrbedarf hinaus. Nötig sind zusätzlich ein stimmiges Zielbild des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Deutschland, das aus den verkehrs- und klimapolitischen Zielen abgeleitet ist, eine an den Zielen ausgerichtete Steuerung der Schieneninfrastruktur sowie auch eine Neuordnung der Strukturen der Infrastrukturfinanzierung Schiene.

### Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Allianz pro Schiene unterstützt ausdrücklich das Ziel des Gesetzentwurfs, neue Finanzierungsoptionen für die Eisenbahninfrastruktur zu schaffen. Wir teilen die Ansicht, dass die bisherige, sehr starre Ausgestaltung der

Finanzierung im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vielfach als Investitionshemmnis wirkt und reformbedürftig ist.

Die Beschleunigungskommission Schiene hat in ihrem Abschlussbericht umfangreiche Vorschläge auch zur Neuordnung der Strukturen der Infrastrukturfinanzierung Schiene gemacht. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die im Gesetzentwurf vorgesehenen neuen Finanzierungsoptionen. Insbesondere befürworten wir den Ansatz, die bislang strikte Trennung zwischen Ersatzinvestitionen einerseits sowie Unterhaltung und Instandhaltung andererseits aufzubrechen.

Die von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlene weitergehende Lösung – die Schaffung und gesetzliche Verankerung von zwei Schieneninfrastrukturfonds – ist aber aus unserer Sicht unverändert richtig und sollte daher weiterverfolgt werden.

Für den jetzt vorliegenden Gesetzentwurf schlagen wir folgende Änderungen und Ergänzungen vor:

Ein erheblicher Modernisierungsrückstau besteht auch und gerade bei Bahnhofsgebäuden. In Bezug auf Bahnhöfe erwähnt die Gesetzesbegründung allerdings nur für Warteeinrichtungen in Empfangsgebäuden zusätzliche Finanzierungsoptionen, nicht aber für die Empfangsgebäude (Bahnhofsgebäude) insgesamt.

Für die Nutzer des Schienenverkehrs bilden Verkehrsstation und Empfangsgebäude eine Einheit, deren Gesamtzustand für die Attraktivität des Schienenverkehrs und für die Verkehrsmittelwahl entscheidend ist. Daher plädieren wir dafür, im Gesetzestext klarzustellen, dass die zusätzlichen Finanzierungsoptionen ausdrücklich auch für die Finanzierung von Empfangsgebäuden insgesamt gelten. Die zusätzlichen Finanzierungsoptionen sollten grundsätzlich auch dann bestehen, wenn neben der verkehrlichen Nutzung Teile des Empfangsgebäudes auch zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb genutzt werden.

Zudem plädieren wir dafür, dass die zusätzlichen Finanzierungsoptionen auch für Gleisanlagen in sogenannten Serviceeinrichtungen gelten sollten, da auch in diesem Bereich erheblicher Bedarf für einen kapazitiven Ausbau besteht.

Außerdem sollte die aktuelle Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genutzt werden, um festzuschreiben, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Dies ist eine zentrale Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene, die kurzfristig umgesetzt werden kann. Auch der Bundesrat fordert in seinem Ende September beschlossenen Gesetzentwurf für ein Klimaschutzbeschleunigungsgesetz Schiene eine solche Ergänzung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (vgl. BRat-Drs. 466/23).

## Künftige Organisation und Entwicklung der Schieneninfrastruktur

Die Diskussion um andere Organisationsmodelle der Schieneninfrastruktur bzw. um Änderungen bei der Struktur des DB-Konzerns ist alles andere als neu.

Bereits im Rahmen einer öffentlichen Anhörung im damaligen Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 13. Mai 2019 hatten wir darauf hingewiesen, dass wir Diskussionsbedarf vor allem im Bereich der Infrastruktur sehen. Wir hatten dafür plädiert, den Systemnutzen bei der Steuerung und Entwicklung der Schieneninfrastruktur in den Mittelpunkt zu stellen, so dass die Betriebsqualität des Netzes optimiert wird und mehr Redundanzen und Flexibilität im Netz geschaffen werden.

Die Ankündigung der Regierungsparteien in ihrem Koalitionsvertrag, eine neue, gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG zu schaffen, bietet aus unserer Sicht die Chance, entsprechende Reformen nun tatsächlich auf den Weg zu bringen.

Gegenüber der bisherigen Debatte, die kaum die Gestaltungsziele des Bundes zum Inhalt hatte und sich im Wesentlichen auf mögliche Strukturmodelle für den DB-Konzern beschränkte, ist das Vorhaben einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte ein deutlicher Fortschritt. Mit der Ankündigung eine solche gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte zu schaffen, hat die Regierungskoalition den grundsätzlichen Reformbedarf anerkannt. Zugleich rückt durch den Begriff der Gemeinwohlorientierung in den Fokus, dass der Bund als Eigentümer der Bundesschienenwege ein klares Zielbild für die Schieneninfrastruktur entwickeln und die neue Infrastruktursparte entsprechend dieses Zielbildes finanzieren und steuern muss. Gerade hier besteht dringender Handlungsbedarf, denn das bisherige Fehlen einer klaren Leitstrategie des Bundes ist – neben der jahrzehntelangen Unterfinanzierung – eine wesentliche Ursache für den aktuell unbefriedigenden Zustand der Schieneninfrastruktur im Hinblick auf Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit. Auch der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom März 2023 ausdrücklich bemängelt, dass der Bund bislang seine eisenbahnpolitischen Ziele nicht klar definiert hat und dementsprechend auch keine zielgerichtete Steuerung ausgeübt hat.

Das von den Koalitionsparteien favorisierte Modell einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb des DB-Konzerns ist aus unserer Sicht ein gangbarer Weg, der einer klaren Rollenverteilung zwischen dem Bund und der neuen Infrastruktursparte nicht entgegensteht.

Kritisch sehen wir allerdings, dass zentrale Fragen zum Zielbild, zur verkehrspolitischen Steuerung und zur Finanzierung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte noch ungeklärt sind und bislang auch nicht ausreichend mit dem Bahnsektor, der Fachöffentlichkeit und den Parlamentariern in Bund und Ländern diskutiert wurden.

Wesentliche Anforderungen an die Ausgestaltung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte sind aus unserer Sicht, dass der Bund die Gemeinwohlorientierung und die Ziele der neuen Gesellschaft klar definiert. Dazu gehört auch der Auftrag, Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur zu erhöhen.

Die finanziellen Mittel, die für die Erfüllung dieses Auftrages nötig sind, müssen zuverlässig und langfristig planbar über Legislaturperioden hinausgehend zur Verfügung gestellt werden. Dies sollte durch die Schaffung und gesetzliche Verankerung von zwei Schieneninfrastrukturfonds geschehen, wie dies bereits die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat.

Zur Konkretisierung des grundsätzlichen Zielbildes für die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte sollte der Bund für einen Mehrjahreszeitraum von ca. fünf Jahren konkrete Entwicklungsziele für die Verbesserung von Leistungsfähigkeit (Kapazität), Zuverlässigkeit (Anlagenverfügbarkeit), Elektrifizierungsgrad, Resilienz etc. festlegen, die die Infrastruktursparte erreichen soll. Der Stand der Zielerreichung ist mindestens jährlich transparent zu machen.

Eine dauerhaft gemeinwohlorientierte Ausrichtung der Infrastruktursparte setzt außerdem voraus, dass der Bund die Erreichung der gesetzten Ziele kontinuierlich begleitet und weiterentwickelt und die Infrastruktursparte entsprechend der politischen Ziele steuert.

Zu diesem Zweck sollte der Bund rechtsverbindlich unter Einbeziehung des Bundestages zentrale Kennzahlen festlegen, die aussagekräftige Informationen über die Entwicklung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte und die Erreichung konkreter Entwicklungsziele liefern, dazu jährlich öffentlich Bericht erstatten und bei drohenden Zielverfehlungen Gegenmaßnahmen ergreifen.

Berlin, 05.10.2023

---

## Kontakt

Dirk Flege

Geschäftsführer

030. 246 25 99 - 40

[dirk.flege@allianz-pro-schiene.de](mailto:dirk.flege@allianz-pro-schiene.de)

