



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

aus Anlass der

„Öffentlichen Anhörung zur Bahn“

im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
am 9. Oktober 2023

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft nimmt gerne die Einladung an, zum „Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ (Drucksache 20/8288) sowie zu weiteren bahnbezogenen Themen der Anhörung (Drucksachen 20/7350, 20/7197, 20/6988 und 20/7025) Stellung zu nehmen.

Bedeutung des Themas aus Sicht der EVG

Die EVG organisiert und vertritt die Beschäftigten bei der Deutschen Bahn AG sowie bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Sichere Arbeitsplätze sowie gute und attraktive Arbeitsbedingungen sind nicht nur wichtig für unsere Mitglieder, sondern eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die Eisenbahn ihre wichtigen Aufgaben bei der Verkehrswende, für die Gesellschaft und beim Klimaschutz gut und zuverlässig erfüllen kann.

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, ihre Familien sowie alle abhängig Beschäftigten in Deutschland



sind auf ein gut funktionierendes Verkehrssystem angewiesen, dessen Rückgrat Eisenbahn und ÖPNV sind. Auch dafür tritt die EVG ein.

Der Klimawandel ist eine große Gefahr für die Lebensbedingungen aller Menschen. Die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen, ist deshalb eins der wichtigsten Ziele, für das wir gemeinsam mit den übrigen Mitgliedsgewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) sowie unseren Kolleginnen und Kollegen weltweit eintreten. Der Ausbau der Eisenbahnen und die konsequente Verlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf den energieeffizienten und klimafreundlichen Schienenverkehr sind eine unabdingbare Voraussetzung dafür, die Klimaziele einzuhalten.

Die Themen der aktuellen Anhörung berühren daher wesentliche Interessen der Beschäftigten, sowohl in der Eisenbahnbranche als auch in anderen Sektoren der Gesellschaft.

Kernaussagen der Stellungnahme

- (1) Die EVG begrüßt und unterstützt den Regierungsentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Zusätzliche Finanzierungstatbestände zu schaffen und rechtlich abzusichern, sind wesentliche Schritte, um die Eisenbahn-Infrastruktur am Gemeinwohl ausrichten zu können. Gleichwohl halten wir Nachbesserungen für erforderlich.
- (2) Die EVG begrüßt und unterstützt das politische Ziel der Bundesregierung, die bundeseigene Eisenbahn-Infrastruktur stärker am Gemeinwohl auszurichten. Um dieses Ziel zu erreichen, sind aus unserer Sicht weder eine Änderung der Rechtsform noch eine Änderung der Struktur der DB AG erforderlich. Wesentlich und vordringlich ist dagegen, die bahnpolitischen Ziele, die Steuerungsinstrumente und die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltung der Eisenbahn-Infrastruktur konsequent darauf auszurichten, dass diese dem Gemeinwohl entsprechend bewirtschaftet und weiterentwickelt werden kann.
- (3) Um die Finanzierung der Schieneninfrastruktur auskömmlich und effektiver zu gestalten und die



Verlagerungsziele (Verdoppelung Verkehrsleistung Schienenpersonenverkehr; 25 % Marktanteil Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2030) zu erreichen, ist eine auskömmliche Finanzierung notwendig. Wir begrüßen, dass der Bund den zusätzlichen Finanzierungsbedarf von 45 Mrd. Euro bis 2027 anerkannt hat und weitgehend finanzieren will. Dass unsere Forderung umgesetzt wird, künftig einen erheblichen Teil der Maut-Einnahmen in das Schienennetz zu investieren, begrüßen wir. Kritisch sehen wir, dass ein Teil der Investitionen in die Bundesschienenwege durch Kreditaufnahmen der DB AG am Kapitalmarkt erfolgen soll. Eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung ist für uns die Voraussetzung für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, den Erfolg der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte und für besseren Schienenverkehr.

- (4) Wir fordern, dass der Konzernverbund der Deutschen Bahn AG, einschließlich des Schienennetzes erhalten bleibt. Daher ist der aktuelle Beschluss des Aufsichtsrats für uns ein akzeptabler Kompromiss. Allerdings werden die Kernprobleme des Schienenverkehrs in Deutschland dadurch nicht gelöst. Auch bleiben noch Fragen offen, die einzelne Konzerngesellschaften und die zukünftige Finanzarchitektur betreffen. Die aktuelle schwierige Situation der deutschen Bahnen wird weder durch die integrierte Struktur der DB AG noch durch fehlenden intramodalen Wettbewerb verursacht. Sie ist vielmehr die Konsequenz verkehrspolitischer Fehler der vergangenen Legislaturperioden.
- (5) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist ein bewährtes Steuerungsinstrument für den Erhalt eines leistungsfähigen Schienennetzes. Die LuFV muss jetzt überarbeitet und ergänzt werden. Sie kann ein zentrales Steuerungsinstrument für die Entwicklung und am Gemeinwohl orientierte Ausrichtung des Netzes werden.
Die Beschleunigungskommission Schiene hat bereits Vorschläge für die überjährige Finanzierung anhand von zwei Fondslösungen für den Aus- und Neubau sowie den Erhalt vorgelegt, deren zügige Umsetzung wir fordern.
- (6) Auch der Eisenbahnverkehr muss wieder stärker am Gemeinwohl ausgerichtet werden. Nachteile, die durch die einseitige Wettbewerbsfixierung in Eisenbahnrecht und -politik entstanden sind, müssen beseitigt werden. Dazu sind insbesondere Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz



(ERegG), in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sinnvoll. Deutschland muss auch darauf dringen, dass das europäische Recht die Gemeinwohlorientierung der Bahnen fördert, statt das Gewicht einseitig darauf zu legen, den intramodalen Wettbewerb zu forcieren. Die Bahnen brauchen mehr Kooperation statt mehr Wettbewerb.

Im Einzelnen:

(1) Zur geplanten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)

Die EVG begrüßt die Intention des Gesetzentwurfes: Es ist sinnvoll und notwendig, die Möglichkeiten auszuweiten, damit der Bund den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur über die bisherigen Finanzierungswege hinaus finanzieren und voranbringen kann. Wir unterstützen auch viele Aussagen in der Begründung, insbesondere dass die Beseitigung des Modernisierungsrückstaus „keinen Aufschub“ dulde und dass „ein Umdenken erforderlich“ sei, „das massive und zügige Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht“ (Abschnitt A. I der Begründung).

Wir unterstützen weiterhin die Überlegung, dass durch die Übernahme weiterer Kostenbestandteile durch den Bund, darunter z. B. auch der Kosten der präventiven Instandhaltung (sowie bei bestimmten Einrichtungen auch der Kosten des Betriebes), die Nutzungsentgelte für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen gesenkt werden können (vgl. insbesondere die Begründung zu Nr. 3 - § 11a (2) des Entwurfs). Hier sollte sichergestellt werden, dass die Regeln des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) diese Anpassung auch erlauben. Die derzeit geltenden Regelungen, insbesondere auch die Anreizregulierung, sehen wir sehr kritisch und halten diese für überarbeitungsbedürftig. Hierzu verweisen wir auf die EVG-Stellungnahme zum ERegG für die Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 14. April 2021 (Ausschuss-Drucksache 19(15)479-G¹).

¹ www.bundestag.de/resource/blob/833904/0e5299f91b6550ec0c581b51f617c422/19-15-479-G-data.pdf



Wir begrüßen, dass sich die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf positiv auf die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene bezieht (vgl. Seite 2 der Bundestags-Drucksache). Allerdings sehen wir den vorliegenden Entwurf nur als einen ersten Schritt auf dem Weg zu einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Eisenbahn-Infrastruktur an, deren mögliche Grundzüge im Bericht der Beschleunigungskommission Schiene beschrieben worden sind. Diese neue Finanzierungsarchitektur sollte an den Notwendigkeiten von Kapazitätsausbau, Zuverlässigkeit, Verkehrswende, Klimaschutz und gleichwertigem Mobilitätszugang in allen Regionen des Landes orientiert sein.

Die u.a. in Abschnitt A VI. 3 der Begründung des Gesetzentwurfs genannten Zahlen zum möglichen Finanzierungsbedarf für die Umsetzung der Finanzierungsoptionen im vorgeschlagenen § 11a sind für uns nicht unmittelbar nachvollziehbar. Möglicherweise kommt auch ein höherer Investitionsanteil im Rahmen des neuen § 11a in Betracht. Eine nähere Analyse zu diesem Punkt erscheint im Kontext des vorliegenden Gesetzentwurfes in der Tat nicht als notwendig. Entscheidend ist aus Sicht der EVG, dass der politische Wille besteht und die Möglichkeiten geschaffen werden, die bis 2027 vorgesehenen zusätzlichen Mittel in Höhe von 45 Mrd. Euro bereitzustellen und zur Kapazitätserweiterung des Netzes durch Sanierung der Infrastruktur, Aus- und Neubau sowie Digitalisierung bedarfsentsprechend zu verwenden.

Weiterhin sollten die für § 11a BSWAG vorgesehenen Regelungen mindestens bei den folgenden Punkten korrigiert bzw. ergänzt werden:

- In Absatz 5 sollten die Wörter „auf Initiative des Bundes und ohne Mitbestimmung der Länder erfolgt ist und diese“ gestrichen werden.

Begründung: Es ist kaum denkbar, dass Maßnahmen des Bundes zur Herstellung der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen ohne Abstimmung mit dem jeweiligen Bundesland erfolgen. Um Rechtsunsicherheit zu vermeiden, sollten daher die genannten Wörter gestrichen werden. Die konkreten Entscheidungen über durchzuführende Maßnahmen und die jeweiligen Finanzierungsmodalitäten sollen ohnehin untergesetzlich und durch spezifische Vereinbarungen getroffen und nicht durch den vorliegenden Gesetzentwurf präjudiziert werden, so dass die vorgesehene Einschränkung als unnötig erscheint.

- Es sollte klargestellt werden, dass zu den Maßnahmen an „Verkehrsstationen“ auch allgemeine



Maßnahmen an den Empfangsgebäuden gehören können (vgl. Absätze 5 und 6 des vorgeschlagenen § 11a).

Begründung: Die Abgrenzung zwischen den Bestandteilen eines Bahnhofs kann im Einzelfall schwierig sein. Bei der Planung einer Anlage ist immer eine Gesamtbetrachtung notwendig. Auch bauliche Anlagen, die in einer sehr engen Interpretation vielleicht nicht der „Verkehrsstation“ zugeordnet würden, sollten vorrangig auf die Bedürfnisse des Schienenverkehrs ausgerichtet werden. Die in der Begründung des Entwurfs (Nr. 3, zu Absatz 5 sowie Absatz 6 des vorgeschlagenen § 11a) genannte Unterscheidung zwischen „Warteeinrichtungen“ und „Einrichtungen zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb“ erscheint uns als nicht praktikabel, da in der Regel wesentliche Gebäudeteile weder dem einen noch dem anderen Bereich eindeutig zugeordnet werden können.

- Mindestens bei größeren Baumaßnahmen, die damit verbunden sind, dass Bahnstrecken für längere Zeit gesperrt werden, sollten die Kosten des Schienenersatzverkehrs (SEV) vom Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG) übernommen und entsprechend auch vom Bund finanziert werden.

Begründung: Schienenersatzverkehr mit Bussen ist für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) bzw. die Aufgabenträger des Schienen-Personennahverkehrs (SPNV) mit hohen Kosten verbunden. Dazu kommen Einnahmeverluste wegen des Zeit- und Komfortverlustes für die Reisenden. Beides gilt insbesondere bei Baumaßnahmen über längere Zeiträume und auf längeren Strecken, wie sie z. B. im Rahmen der Sanierung von Hochleistungskorridoren vorgesehen sind. Zumindest die Betriebskosten des SEV sind unmittelbar mit den Baumaßnahmen verbunden, sollten daher als Teil der Baukosten angesehen und entsprechend im Rahmen des BSWAG bzw. der zugehörigen Vereinbarungen vom Bund finanziert werden.

(2) Zur Debatte um die Gemeinwohlorientierung der Eisenbahn-Infrastruktur

Die EVG begrüßt und unterstützt das politische Ziel der Bundesregierung, die bundeseigene Eisenbahn-Infrastruktur stärker am Gemeinwohl auszurichten. Wir sehen als notwendige Bestandteile einer stärker am Gemeinwohl ausgerichteten Entwicklung der Eisenbahn-Infrastruktur insbesondere an:



- **Kapazitätsausbau:** Der Umfang und die Ausstattung des Netzes und der zugehörigen Einrichtungen müssen auf den künftigen Verkehrsumfang ausgerichtet werden, der im Zuge der Verkehrs- und Klimawende erheblich zunehmen wird.
- **Zuverlässigkeit:** Das Netz muss so ausgebaut und betrieben werden, dass nicht nur der aktuelle Fahrplan gerade so gefahren werden kann. Vielmehr müssen genügend Reservekapazitäten und Redundanzen geschaffen werden, damit der Fahrplan auch bei größeren Baustellen und Störungen netzweit stabil gefahren werden kann.
- **Verkehrswende:** Auch wenn die Kunden der Infrastrukturunternehmen zunächst die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sind, sollten das Schienennetz und die zugehörigen Anlagen und Stationen konsequent auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und Verloader ausgerichtet werden, damit das System Eisenbahn wieder attraktiver und störungsfreier wird.
- **Klimaschutz:** Damit der Schienenverkehr klimaneutral, energieeffizient und störungssicher betrieben werden kann, muss das Netz zügig mit Oberleitungen ausgerüstet werden. Elektrifizierungsgrade von 75 % bis 2030 und 90 % bis 2040 sind dafür realistische und richtige Ziele. Um eine neue Arbeitsteilung zwischen Straßen- und Schienenverkehr zu erreichen, muss auch über neue Netz- und Verkehrskonzepte nachgedacht werden. Zum Beispiel sollte (wieder) ein flächendeckendes Netz von Verladeeinrichtungen und Umladeterminals aufgebaut werden, so dass die ggf. verbleibenden Entfernungen für Lkw-Zubringerverkehre mit batteriebetriebenen Straßenfahrzeugen bewältigt werden können.
- **Gleichwertiger Mobilitätszugang in allen Regionen des Landes:** Das Verfassungsziel gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Regionen des Landes wurde in den letzten Jahrzehnten auch bei der Entwicklung des Schienenverkehrs vernachlässigt. Es müssen wieder alle Regionen, auch Kleinstädte, Mittelstädte und ländliche Regionen hochwertig miteinander verknüpft werden. Das stärkt auch regionale Wirtschaftskreisläufe und den Produktionsstandort Deutschland und kann zu Verkehrsvermeidung beitragen.

Bei alledem gilt: Vor allem müssen die Eisenbahn-Infrastruktur, ihr Betrieb und ihre „Vermarktung“ am



Gemeinwohl orientierte Verkehrsangebote ermöglichen! Dafür sind auch Änderungen im deutschen und europäischen Eisenbahnrecht sowie der Finanzierung und Organisation der Verkehrsangebote erforderlich.

Um diese Ziele erreichen zu können, müssen auch die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Fokus stehen. Sichere und attraktive Arbeitsplätze, Respekt und Schutz für die Beschäftigten gehören ebenso dazu wie die Notwendigkeit, die Fachkenntnisse, das betriebliche Wissen und Verbesserungsvorschläge der Bahnbeschäftigten ernst zu nehmen. Gerade die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen benötigen Personalreserven, um den Betrieb auch bei Störungen zuverlässig durchführen zu können. Ausgelagerte Tätigkeiten sollten wieder in die EIU des Bundes integriert werden. DB Netz sollte in stärkerem Maße als bisher in der Lage sein, auch Bautätigkeiten mit eigenem Personal und Maschinenpark durchzuführen und somit weniger vom Markt abhängig zu sein.

Die Personalausstattung beim Eisenbahn-Bundesamt muss deutlich verbessert werden, um Planungs- und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen. Die Eisenbahnabteilung im Bundesverkehrsministerium sollte weiter ausgebaut werden. Dabei sollten vor allem solche Personen eingestellt werden, die fachlich gut mit dem System Eisenbahn vertraut sind und auch persönlich davon überzeugt und dafür engagiert sind, die Verkehrswende mit der Eisenbahn als flächendeckendem Rückgrat des Verkehrssystems voranzubringen.

Um die Eisenbahn-Infrastruktur wieder am Gemeinwohl auszurichten, ist aus unserer Sicht weder eine Änderung der Rechtsform noch eine Änderung der Struktur der DB AG erforderlich. Wesentlich und vordringlich ist dagegen, die bahnpolitischen Ziele, die Steuerungsinstrumente und die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltung der Eisenbahn-Infrastruktur konsequent darauf auszurichten, dass diese dem Gemeinwohl entsprechend bewirtschaftet und weiterentwickelt werden kann.

(3) Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur auskömmlich und effektiver gestalten

Eine gesicherte Finanzierung ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Gemeinwohlausrichtung der Schieneninfrastruktur. Die Infrastruktursparten der DB AG müssen ausreichend mit Finanzmitteln



ausgestattet werden. Anderenfalls wäre jede Debatte um die Neuausrichtung der bundeseigenen Eisenbahn-Infrastruktur nicht mehr als ein Ablenkungsmanöver, das von den Versäumnissen der Bundes-Verkehrspolitik ablenken soll. Aufgrund der jüngsten Aussagen des Bundesverkehrsministers, wonach die Investitionsmittel für die Infrastruktursparte der DB AG zunächst um knapp 40 Mrd. Euro bis 2027 aufgestockt werden sollen, sind wir vorsichtig optimistisch, dass hier schrittweise eine tragfähige Grundlage erreicht werden kann. Die Mittel müssen über 2027 hinaus verstetigt sowie dem wachsenden Bedarf und der Preisentwicklung angepasst werden.

Um die Verlagerungsziele zur Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und eines Schienenanteils von 25 % am Güterverkehr bis 2030 zu erreichen, ist eine auskömmliche Finanzierung unabdingbar. Wir begrüßen daher, dass der Bund den Finanzierungsbedarf von zusätzlichen 45 Mrd. Euro bis 2027 anerkannt hat. Auch dass ein erheblicher Teil der Mauteinnahmen künftig wieder in die Schieneninfrastruktur investiert werden soll, hat die EVG lange eindringlich gefordert. Kritisch sehen wir, dass ein Teil der Zusatzinvestitionen in die Bundesschienenwege in Höhe von 3 Mrd. Euro nicht vom Bund, sondern durch kostspielige Kreditaufnahmen der DB AG am Kapitalmarkt finanziert werden soll.

Unbeschadet möglicher weiterer Diskussionspunkte in den Einzelheiten unterstützen wir den Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene, den Großteil der Finanzflüsse, die aus dem Bundeshaushalt für die Eisenbahn-Infrastruktur vorzusehen sind, in zwei Fonds zusammenzufassen und das Geld überjährig zur Verfügung zu stellen. Die Finanzierung muss langfristig und verlässlich geregelt sein, damit die Bahnbauindustrie die entsprechenden Kapazitäten aufbauen kann.

Inzwischen konkurrieren Straße und Schiene beim Infrastrukturausbau nicht mehr nur um finanzielle Mittel aus dem Bundeshaushalt, sondern auch um andere Ressourcen wie Fachkräfte, Bau- und Planungskapazitäten. Mittel zur Kapazitätserweiterung des Verkehrswegenetzes sollten daher und angesichts der Klimaziele des Bundes und der EU ab sofort ausschließlich in den Ausbau des Schienennetzes fließen, während für das bereits umfassend ausgebaute Straßennetz ausschließlich Ersatz- und Instandhaltungsinvestitionen zu rechtfertigen sind.

Die neue Gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte bietet die Chance, endlich eine auskömmliche und



effektivere Finanzierungssystematik für die Eisenbahn in Deutschland zu schaffen. Aus Sicht der EVG müssen dafür insbesondere die folgenden Anforderungen erfüllt werden²:

- I. In Summe muss am Ende ein echter und langfristig auskömmlicher Mittelaufwuchs für das gesamte System Schiene stehen. Nur unter dieser Voraussetzung sind aus Sicht der EVG Änderungen an der DB-Konzernstruktur überhaupt denkbar. Veränderungen an den Finanzierungskreisläufen zwischen Bund und DB AG sowie im Konzern selbst (z.B. Entfall der Dividende an den Bund) dürfen nicht zu Kürzungen der Mittel im Bundeshaushalt für das System Schiene oder zu Mehrbelastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.
- II. Um den Sanierungsstau bei der Infrastruktur effektiv und schnell abbauen zu können, muss – über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hinaus – eine verlässliche, überjährige Planbarkeit aller zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden.
- III. Für eine effizientere und schnellere Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ist zusätzlich die Vereinfachung der Förderstruktur und eine Bündelung von Mittel- bzw. Fördertöpfen notwendig. In diesem Zuge ist es weiterhin wichtig, auch die Aufwandsförderung für die Infrastruktur zu ermöglichen.
- IV. Die Finanzierungssystematik muss dem DB-Konzern die Möglichkeit geben, sich weiterhin zu günstigen Konditionen auf dem Kapitalmarkt zu refinanzieren. Hierzu ist ein positives Rating bei den Kapitalgebern sicherzustellen. Nur so kann erreicht werden, dass die DB AG in ausreichendem Maße Eigenmittel in Infrastruktur und Transportgesellschaften investieren kann.

(4) Konzernverbund DB AG, einschließlich Netz muss erhalten bleiben.

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zum integrierten Konzern bekannt. Dies unterstützen wir als EVG ausdrücklich. Künftig soll das Gemeinwohl anstelle der Gewinne im Vordergrund stehen. Geklärt werden muss vor allem, wie eine dauerhafte Finanzierung der Anlagen und ihrer Instandhaltung aussieht (siehe oben). Folgerichtig muss jetzt definiert werden, was an Leistungen

² siehe dazu auch: www.evg-online.org/fileadmin/Politik/2023/EVG-Positionspapier_zur_verkehrs-_und_schienenpolitischen_Umsetzung_des_Koalitionsvertrags.pdf



auf der Schiene und in den Bahnhöfen erbracht werden soll, um den verkehrlichen Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden – und zwar mit den eigenen Mitarbeitenden im Konzernverbund. Dafür braucht es steigende Investitionen in Personal und Arbeitsbedingungen, die Maßstäbe setzen.

Die aktuelle Konzeption, wonach die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge erhalten bleiben, die Bundesregierung aber zusätzliche Einspruchsrechte im Aufsichtsrat der „InfraGO“ erhält, ist für uns ein akzeptabler Kompromiss (vgl. Aufsichtsratsbeschluss vom 27.09.2023). Für uns ist entscheidend, dass die Arbeitnehmerinteressen gewahrt werden und die zugesicherte Finanzierung für die Generalsanierung umgesetzt wird. Aber es sind noch nicht alle Fragen geklärt. Vor allem: Die Kernprobleme des Schienenverkehrs in Deutschland werden dadurch nicht gelöst, und es sind noch Fragen offen, die bestimmte Konzerngesellschaften und die zukünftige Finanzarchitektur betreffen.

Neben den Finanzierungsanforderungen sind aus unserer Sicht insbesondere die folgenden Aspekte bei der Ausgestaltung der geplanten „InfraGO“ wichtig³:

- **Die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge müssen erhalten und der integrierte Konzern gesichert werden.**

Kernelemente des integrierten Konzerns sind insbesondere die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge. Diese stellen sicher, dass der DB-Konzern tatsächlich integriert handeln kann: operativ und finanziell. Der integrierte Konzern garantiert zudem den konzernweiten Arbeitsmarkt, der nicht nur zur Beschäftigungssicherung, sondern auch in Zeiten des Fachkräftemangels von enormer Bedeutung ist.

- **Die Struktur der bestehenden Eisenbahninfrastrukturgesellschaften muss erhalten bleiben.**

Der Betrieb und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur ist hochkomplex. Die DB-Infrastrukturgesellschaften haben hierzu eine in Deutschland einzigartige Kompetenz aufgebaut. Um diese bestmöglich zu bewahren, die Transaktionskosten so gering wie möglich zu halten und bestehende Projekte nicht zu gefährden, müssen die DB Netz AG und die DB Station & Service AG in ihrer Organisationsstruktur 1:1 in die neue Infrastruktursparte übertragen werden.

³ siehe dazu auch: www.evg-online.org/fileadmin/Politik/2023/EVG-Positionspapier_zur_verkehrs-_und_schienenpolitischen_Umsetzung_des_Koalitionsvertrags.pdf



Die Eigenständigkeit der beiden Geschäftsbereiche ist in jeder gewählten Unternehmensorganisations- und Rechtsform der Sparte durch eine Verankerung in der Unternehmenssatzung und den Geschäftsordnungen für Vorstand und Aufsichtsrat sicherzustellen.

Dazu zählt auch, dass Bahnhöfe nur ganzheitlich betrachtet werden dürfen, d.h. inkl. Gebäude und Vermarktung sowie Liegenschaftsflächen und Verkehrsstation. Eine Abspaltung der Empfangsgebäude würde sofort zu einer großen Finanzierungslücke bei den Verkehrsstationen führen.

- **Die DB-Dienstleister und das Konzernprivileg müssen erhalten bleiben.**

Eine zukunftsfähige Struktur der DB AG muss auch die konzerneigenen Dienstleistungsgesellschaften nachhaltig stärken. Eine Leistungsvergabe an Dritte darf nicht die Folge sein. Die DB-Dienstleister sind auf Grund ihrer Systemkenntnisse und der starken Bahnaffinität unverzichtbare Partner für einen sicheren Eisenbahnbetrieb sowie bei Instandhaltung, Instandsetzung und beim Schutz der kritischen Eisenbahninfrastruktur.

Vor diesem Hintergrund müssen das Konzernprivileg sowie das Kontrahierungsgebot bzgl. aller DB-Dienstleistungsgesellschaften auch über den Dezember 2023 hinaus verbindlich erhalten bleiben. Alle bestehenden Dienstleistungsgesellschaften müssen Teil des integrierten Konzerns bleiben. Die Absicherung der dortigen Arbeitsplätze ist aus Sicht der EVG von zentraler Bedeutung.

Darüber hinaus ist es erforderlich, die infrastrukturaffinen Dienstleistungen in die neue Infrastruktursparte zu integrieren, um dieser einen durchgehenden Zugriff auf unverzichtbare Betriebsleistungen zu garantieren. Für den Schutz kritischer Infrastrukturen dürfen diese Leistungen nicht dem volatilen Marktgeschehen ausgesetzt werden.

Der aktuelle krisenhafte Zustand der Deutschen Bahnen ist weder eine Folge der Struktur der DB AG als „integrierter Konzern“ noch das Ergebnis fehlenden intramodalen Wettbewerbs. Vielmehr ist die Krise eine Folge der Fehler der Bundesregierungen in mehreren vergangenen Legislaturperioden:

- Versäumnisse beim Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur,
- vielfältige Benachteiligungen gegenüber dem Straßenverkehr und der Luftfahrt,
- problematische rechtliche Regelungen zur Trassenvergabe,



- Mängel im Planungsrecht und fehlende Ressourcen bei den zuständigen Behörden,
- Zwang zu europaweiten Ausschreibungen im Schienen-Personennahverkehr (SPNV) mit den daraus folgenden kurzfristigen Kalkulationen und Ineffizienzen,
- Missachtung des Personals
- und Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten.

Die immer wieder vorgebrachten Forderungen nach intensiverem intramodalem Wettbewerb und Aufteilung des DB-Konzerns lenken von diesen tatsächlichen Problemen und von den Fehlern der Vergangenheit ab.

(5) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) als zentrales Steuerungsinstrument

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist ein zentrales Instrument, mit dem die Infrastrukturunternehmen der DB AG auf eine am Gemeinwohl orientierte Investitionsstrategie verpflichtet werden können. Bisher werden mit diesem Instrument nur die Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen zwischen Bund und DB AG vereinbart.

Der Inhalt der LuFV sollte erweitert werden. Auch einige Neu- und Ausbaumaßnahmen, vor allem aber die „kleinen und mittleren Maßnahmen“, zu denen u. a. die Korrektur von schädlichen Rückbaumaßnahmen, insbesondere der „Mehdorn-Ära“ gehört, Umfang und Qualitätsanforderungen der Instandhaltung, Aufbau von Personalreserven, Stopp von Rückbaumaßnahmen u. a. könnten in einer erweiterten LuFV geregelt werden. Die derzeit laufende „LuFV III“ sollte in diesem Sinne revidiert und erweitert werden.

Bei der Revision der „LuFV III“ sollten aber die Konstruktionsfehler vermieden werden, die wir bereits in unserer Stellungnahme vom 16. Oktober 2019 zur „LuFV III“ (Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages, Drucksache Nr. 19(15)271-D) angemerkt hatten, insbesondere dass Baukostensteigerungen bewusst nicht ausgeglichen werden sollten, um so den Kostendruck auf der DB AG hoch zu lassen. Vielmehr muss die „neue LuFV III“ ausreichend dotiert werden, damit die DB AG die zu vereinbarenden Leistungen ohne Kreditaufnahme finanzieren kann. Hierzu und zu weiteren Kritikpunkten verweisen wir



auf unsere Stellungnahme vom 16. Oktober 2019⁴.

Wir verweisen hier auch insbesondere auf Seite 7 der genannten Stellungnahme, wo wir ein Konzept für einen „Schienenfonds“ zur mehrjährigen Finanzierung von Schieneninvestitionen und zur stärkeren Ausrichtung der DB-Infrastrukturunternehmen am Gemeinwohl vorgeschlagen hatten.

(6) Auch den Eisenbahnverkehr am Gemeinwohl ausrichten

Auch bei der Gestaltung des Eisenbahnverkehrs sollte der Bund stärker darauf achten, diesen am Gemeinwohl auszurichten und politisch zu gestalten. Die einseitige Fixierung darauf, den intramodalen Wettbewerb zu intensivieren, hat auch zu vielen Nachteilen für Reisende und Verlader geführt, z. B.:

- viele neue Schnittstellen bei Buchungssystemen, Tarif und Vertrieb;
- eingeschränkte Buchungsmöglichkeiten; Einschränkungen beim Zugang durch den Zügen für Reisende ohne elektronisches Equipment oder Kreditkarten;
- reduzierte Fahrgastrechte;
- Konzentration auf Hauptstrecken und Wegfall durchgehender Verbindungen;
- Einschränkung des Einzelwagenverkehrs und der Flächenbedienung im Güterverkehr.

Dass der internationale Personenverkehr mit der Eisenbahn auf vielen Strecken unattraktiver geworden ist, hängt genau mit diesen Problemen zusammen und lässt sich nicht durch „mehr Wettbewerb“ lösen. Letzteres würde die Lage stattdessen noch verschlimmern.

Die Bahnen in Deutschland und Europa brauchen einen Rechtsrahmen und politische Entscheidungen, um das Verkehrsangebot verlässlicher zu machen und wieder stärker an den Kundenbedürfnissen auszurichten. Durch Änderungen im Eisenbahn- und Vergaberecht könnte viel erreicht werden, um den Schienenverkehr stärker am Gemeinwohl und an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten, z. B.:

- Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG): Die derzeit geltende Vorgaben für die Kalkulation der

⁴ www.bundestag.de/resource/blob/662520/68d335c7072f94a8f090d24feb89050c/271D-evg-data.pdf



Trassenpreise ermöglichen keine auskömmliche Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur. Durch die Regelungen zur Trassenvergabe werden Taktverkehre des Personenfern- und Personennahverkehrs nicht ausreichend geschützt.⁵

- Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO): In der EVO sollte ausdrücklich festgelegt werden, dass die Reisenden das Recht haben, Fahrausweise bei Fahrtantritt gegen Bargeld zu erwerben (ggf. auch im Zug). Die spontane Mitfahrt darf nicht vom Besitz elektronischer Geräte oder Zahlungsmittel abhängig gemacht werden. Ebenso muss die Vorgabe wieder in die EVO aufgenommen werden, dass die EVU durchgehende Fahrkarten und Buchungsmöglichkeiten bereitstellen müssen. Die Fahrgastrechte müssen auch für Reiseketten gelten, wenn die Reisenden nicht über durchgehende Fahrkarten verfügen.
- Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB):
In § 131 (2) GWB sollte die Direktvergabe von Leistungen des Schienenpersonenverkehrs wieder als gleichrangiges Vergabeverfahren etabliert werden. Dies würde es den Aufgabenträgern des SPNV und dem Bund u. a. einfacher ermöglichen, eigenwirtschaftliche und bestellte Angebote aufeinander abzustimmen, z. B. durch Vorgaben zur Anerkennung von Fahrkarten, zum Vertrieb und zur Bestellung von Zusatzleistungen bei eigenwirtschaftlichen Angeboten.
Die Schutzvorschriften für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in § 131 (3) GWB sollten weiterentwickelt werden. Die Soll-Vorschrift zum Beschäftigtenübergang ist durch eine Muss-Regelung zu ersetzen. Es muss klargestellt werden, dass Vorgaben zum Personalübergang für alle Beschäftigtengruppen anzuwenden sind. Mit diesem Vorgehen kann erreicht werden, dass der SPNV wieder attraktiver für die Beschäftigten wird und nicht mehr in einem solchen Maße wie derzeit mit regelmäßig wiederkehrende Existenzunsicherheit verbunden ist. Damit könnten die Verkehrsangebote der Eisenbahnen wieder verlässlicher werden.

Die Entwicklung des SPNV nach der Regionalisierung hat gezeigt, dass ein „Wettbewerb der Ideen“ um den besten SPNV sinnvoll ist und auch die Möglichkeit für die Aufgabenträger, zwischen verschiedenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, z. B. zwischen DB Regio und landeseigenen EVU auszuwählen,

⁵ www.bundestag.de/resource/blob/833904/0e5299f91b6550ec0c581b51f617c422/19-15-479-G-data.pdf



Vorteile haben kann. Allerdings lässt sich diese Erfahrung nicht auf den Fernverkehr und den internationalen Verkehr übertragen. Die Fixierung auf den europaweiten Ausschreibungswettbewerb als dominierendes Vergabeverfahren im SPNV hat dazu geführt, das System SPNV zu destabilisieren, so dass hier dringend umgesteuert werden muss.

Soweit EU-Recht den oben beschriebenen Erfordernissen entgegensteht, muss Deutschland auch darauf dringen, dass das europäische Recht die Gemeinwohlorientierung der Bahnen fördert, statt einseitig den intramodalen Wettbewerb zu forcieren.

Die Bahnen in Deutschland und Europa brauchen mehr Kooperation statt mehr Wettbewerb.