



Redigiertes Wortprotokoll der 54. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 9. Oktober 2023, 14:00 Uhr
 10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
 Paul-Löbe-Haus, E 200

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 5

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

BT-Drucksache 20/8288

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
 und Verbraucherschutz
 Ausschuss für Tourismus
 Ausschuss für Klimaschutz und Energie
 Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

b) Antrag der Fraktionen der CDU/CSU

Schiene in die Zukunft führen – Deutsche Bahn AG neu aufstellen

BT-Drucksache 20/7350

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Rechtsausschuss
 Wirtschaftsausschuss
 Ausschuss für Digitales
 Ausschuss für Klimaschutz und Energie
 Haushaltsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Valentin Abel [FDP]



- c) Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Die Deutsche Bahn AG zielgerichtet und wirkungsvoll reformieren

BT-Drucksache 20/7197

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Finanzausschuss
Wirtschaftsausschuss
Haushaltsausschuss

Berichterstatter:
Abg. Valentin Abel [FDP]

- d) Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Bahn zukunftsfähig aufstellen – Zerschlagung der Deutschen Bahn AG eine Absage erteilen

BT-Drucksache 20/6988

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Ausschuss für Klimaschutz und Energie
Haushaltsausschuss

Berichterstatter:
Abg. Valentin Abel [FDP]

- e) Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof

Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung

BT-Drucksache 20/7025

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Wirtschaftsausschuss
Haushaltsausschuss

Berichterstatter:
Abg. Valentin Abel [FDP]

Anlage

Seite 33

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Martin Burkert

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e. V., Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Roman Hebenstreit

Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vida (Österreich), Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)

Dr. Markus Ksoll

Deutsche Bahn AG, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Sarah Stark

Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB), Hauptgeschäftsführerin
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Dr. Matthias Stoffregen

Mofair e. V., Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Torben Stühmeier

Monopolkommission, Senior Analyst
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Peter Westenberger

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)



Vorsitzender: Meine Damen und Herren, ich darf Sie recht herzlich zur 54. Sitzung des Verkehrsausschusses begrüßen. Wir führen heute eine öffentliche Anhörung zu den folgenden fünf Vorlagen durch:

- Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbausgesetzes
BT-Drucksache 20/8288
- Antrag der Fraktion der CDU/CSU
Schiene in die Zukunft führen – Deutsche Bahn AG neu aufstellen
BT-Drucksache 20/7350
- Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
Die Deutsche Bahn AG zielgerichtet und wirkungsvoll reformieren
BT-Drucksache 20/7197
- Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
Bahn zukunftsfähig aufstellen – Zerschlagung der Deutschen Bahn AG eine Absage erteilen
BT-Drucksache 20/6988
- Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof
Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG
Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung
BT-Drucksache 20/7025.

Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen. Zunächst mal den ehemaligen Kollegen und Vorsitzenden des Verkehrsausschusses und heutigen

- Vorsitzenden der Eisenbahn- & Verkehrsgewerkschaft (EVG), Herrn **Martin Burkert**. Weiterhin begrüße ich

- Herrn **Dirk Flege**, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e. V.,
- Herrn **Roman Hebenstreit**, Vorsitzender der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda,
- Herrn **Dr. Markus Ksoll**, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung bei der Deutschen Bahn AG,
- Frau **Sarah Stark**, Hauptgeschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB),
- Herrn **Dr. Matthias Stoffregen**, Geschäftsführer von Mofair e. V., Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr
- Herrn **Dr. Torben Stühmeier**, Senior Analyst bei der Monopolkommission und
- Herrn **Peter Westenberger**, Geschäftsführer des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN).

Herzlich willkommen!

Ich möchte denjenigen Sachverständigen und Auskunftspersonen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)206 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach dem folgenden Verfahren ablaufen:

Sie gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige bzw. Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, erhält jede bzw. jeder vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Ich bitte Sie, selbst eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten.

Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Sachverständigen bzw. Auskunftspersonen, sich die an sie gerichteten Fragen der Abgeordneten zu notieren und diese in



der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Die Redezeit Ihres Antwortbeitrags ist auf vier Minuten je Fragenkomplex begrenzt. Ich werde es aber auch immer vorher ankündigen, wie viel Zeit Sie maximal haben. Bei mehreren Fragenkomplexen addieren sich die Zeiten entsprechend. Zu Ihrer Orientierung wird die verbleibende Redezeit unten links auf dem Monitor in der Saalmitte angezeigt. Wir haben einen Zeitrahmen bis etwa 16.00 Uhr.

Wie üblich wird von dieser Anhörung ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Dies wird allerdings nicht bis zum kommenden Mittwoch, an dem die genannten Vorlagen im Verkehrsausschuss beraten werden sollen, fertiggestellt sein. Bei Bedarf kann die Anhörung, die heute live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen wird, in der Mediathek des Bundestages abgerufen werden.

Soweit zu den Formalien und wir können in die erste Fragerunde einsteigen. Ich darf auch den Parlamentarischen Staatssekretär Theurer begrüßen. Beginnen darf der Kollege Schreider für die SPD-Fraktion.

Abg. **Christian Schreider** (SPD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren Gäste, vielen Dank für Ihr Kommen zu diesem so wichtigen Thema, das ja auch weiterhin im Fluss ist. Ich hätte jeweils drei Fragen an die von uns benannten Sachverständigen Martin Burkert von der EVG und Dirk Flege von der Allianz pro Schiene.

Ich beginn mal mit Martin Burkert. Punkt 1: Wir haben uns ja auch für den Verbleib der Infrastruktursparte im Gesamtkonzern, im Gesamtrahmen der DB starkgemacht, im Hinblick insbesondere auf den integrierten Arbeitsmarkt. Da würde mich interessieren, welche Faktoren aus Ihrer Sicht bei diesem Thema besonders wichtig sind? Kernelement des neuen Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) sind neue Finanzierungsoptionen. Wie bewerten Sie diese, auch gerade vor dem Hintergrund des von der Beschleunigungskommission Schiene beschlossenen Maßnahmenpakets? Und Drittens: Inwiefern fördert die Orientierung der Eisenbahninfrastruktur am Gemeinwohl, das ja jetzt besonders in den Fokus soll mit der InfraGO, die Reinvestition der dort erzielten Erträge in das Verkehrsnetz der Bahn?

Dann ebenso drei Fragen an Kollegen Dirk Flege. Welche Parameter sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig bei einem stimmigen Zielbild des Bundes für ein neues Wesen des Infrastrukturnetzes der Bahn in Deutschland und in welchem Umfang entsprechen die in den aktuellen Gesetzentwürfen für das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz und für das BSchwAG vorgesehenen Maßnahmen schon diesem Zielbild und was ist noch zu tun?

Auch zweitens die Frage nach den Finanzierungsoptionen. Welche Aspekte sind da für Sie besonders ausschlaggebend? Und drittens die Frage hinsichtlich des Umstrukturierungsprozesses des DB Konzerns zur neuen InfraGO: Welche Anforderungen müssen da aus Ihrer Sicht besondere Berücksichtigung finden?

Vorsitzender: Vielen Dank, dann darf ich jetzt Herrn Kollegen Lange das Wort für die CDU/CSU-Fraktion geben.

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, meine erste Frage richtet sich an die Monopolkommission, Herrn Dr. Stühmeier. Stellen die aktuellen Planungen des BMDV und der DB, die Gesellschaften DB Netz und DB Station und Service unter dem Dach des DB Konzerns zusammenzulegen, die von Ihnen im Gutachten geforderte ambitionierte Bahnreform dar und halten Sie diesen Schritt für ausreichend, um die Deutsche Bahn aus der Krise zu führen? Das ist die erste Frage.

Und die zweite Frage geht an den Herrn Westerberger. Wie bewerten Sie die Zusammenlegung von DB Netz und DB Station und Service, auch vor dem Hintergrund, dass diese stillschweigend über den Aufsichtsrat und ohne Beteiligung des Parlaments erfolgt? Und stärkt dieses Vorgehen Ihr Vertrauen in die Deutsche Bahn? Im Frühjahr hatten Sie noch gefordert, endlich Gesetzentwürfe vorzulegen und diese seriös und intensiv zu beraten. Zudem hatten Sie bemängelt, dass die DB Vertrauen verspielt habe, da ihren Ankündigungen für Verbesserungen bisher keine Taten folgten.

Vorsitzender: Dann hat jetzt der Kollege Gastel für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bevor ich gleich zu den Fragen komme, möchte ich einfach mal deutlich machen, dass im



Bereich der Bahnpolitik gerade unglaublich viel in Bewegung gekommen ist, durch die Ampel-Koalition, durch die Aussagen aus dem Koalitionsvertrag, die wir gerade dabei sind, in Form verschiedener Gesetzgebungsverfahren einzulösen. Den Kern bildet das Bundesschienenwegeausbaugesetz mit dem Fokus, dort zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu schaffen, wo es bisher schwer ist, beispielsweise bei den Bahnhöfen, im Bereich der Digitalisierung oder aber auch bei der Finanzierung notwendiger Schienenersatzverkehre, weil wir immer mehr sanieren und den Sanierungsstau versuchen aufzulösen, der uns hinterlassen worden ist, und wir hier auch neue Wege gehen, Stichwort Korridorsanierung. Ganz wichtig ist die neue Finanzierungsstruktur deswegen, damit man auch verschiedene Maßnahmen bündeln kann, die bisher über verschiedene einzelne Haushaltstitel und Zuschüsse geregelt sind. Mal steht Geld zur Verfügung und mal nicht, und damit ist es eben schwierig, verschiedene Gewerke auch tatsächlich zu einer Maßnahme zusammenzufassen.

Wir gehen also den Sanierungsstau an, aber auch im Bereich Aus- und Neubau wollen und müssen wir vorankommen. Ich verweise hier auch auf das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, in dem Maßnahmen vorgesehen sind, damit man zügiger vorankommt.

Wichtig ist uns aber auch, dass der Bereich Transparenz, Kontrolle und Steuerung besser wird. Der Gesetzgeber ist bereit, mehr Geld zu geben, aber er möchte dafür auch wissen, was geschieht und möchte auch gewährleistet haben, dass die Mittel effizient eingesetzt werden. Dazu braucht es Kenngrößen, die auch entsprechende Aussagequalitäten bieten, was bisher nicht immer der Fall ist.

Ich weise drauf hin, wir brauchen auch noch einen zweiten Schritt bei der Reform der Deutschen Bahn. Ich hatte es schon ein paarmal gesagt, wenn die Reform gut wird – es ist die erste seit dreißig Jahren und damit auch die größte seit dreißig Jahren, die jetzt gemacht wird – dann haben wir vielleicht auch diese Debatte nicht mehr in der Härte über die Trennung, wie wir sie bisher noch haben, denn die Mehrheit im Parlament, zumindest theoretisch, ist größer denn je. Deswegen sollte bei allen Beteiligten auch das Interesse besonders groß sein, eine gute Reform innerhalb der DB gelingen zu lassen.

Meine erste Frage richtet sich an Matthias Stoffregen. Ich hätte hier gerne mal eine Einschätzung dazu, wie es der Branche und wie es dem Bund gelingen könnte, eine bessere Steuerung der InfraGO hinzubekommen, und zwar vorausschauend und nicht ausschließlich zurückschauend, um dann festzustellen, alle Werte sind erreicht, aber alles ist gleichzeitig schlechter geworden?

Und meine zweite Frage an Peter Westenberger. Ich mach es mal ganz einfach. Löst mehr Geld die Probleme, die wir bei der Bahn und bei der Infrastruktur vor allem haben?

Vorsitzender: Danke schön. Dann hat jetzt der Kollege Wiehle das Wort.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, zunächst vielen Dank, dass Sie sich uns zur Verfügung stellen und Sie uns mit Ihren schriftlichen Stellungnahmen in die Lage versetzen, gezielt zu fragen.

Sehr gerne hätten wir auch einen Vertreter des Bundesrechnungshofs heute hier in dieser Runde gesehen. Der Rechnungshof hat nach § 99 Haushaltsordnung einen Bericht zur Dauerkrise der Deutschen Bahn verfasst, der durchaus sehr aussagekräftig ist. Wir haben das beantragt, einen Vertreter des Bundesrechnungshofes einzuladen. Leider ist das abgelehnt worden von den Koalitionfraktionen, was wir sehr bedauern, denn es ist letzten Endes auch ein politischer Schaden, wenn der Bundesrechnungshof hier zum Schweigen verdammt wird. Uns wundert auch ein bisschen, dass nebenbei noch gesagt, die Haltung eines FDP-geführten Ministeriums. Wir haben jedenfalls die Beteiligung des Rechnungshofs gewollt.

Den Gesetzentwurf bewerten werden wir dann in der nächsten Ausschusssitzung. Jetzt komme ich sofort zu den Fragen. Und zwar zunächst an Herr Dr. Stühmeier von der Monopolkommission. Die Monopolkommission sieht ja das Festhalten an der Beherrschung der Schieneninfrastruktur über den DB Konzern kritisch. So viel habe ich aus der Stellungnahme entnommen. Die Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene hat sich in vielen europäischen Staaten mit einer klaren Trennung von der Infrastruktur besser entwickelt als in Deutschland. So lese ich die Darstellung und ich möchte fragen. Haben Sie europäische Beispiele für eine erfolgreiche Trennung von Infrastruktur und Betrieb,



hinsichtlich der Zuwächse von Fahrgast- und Güterverkehrsleistung und der Pünktlichkeit?

Und zweiter Teil der Frage: Kennen Sie ein anderes Mitgliedsland in der Europäischen Union, in dem das staatliche Schieneninfrastrukturunternehmen einen ähnlich hohen Sanierungsbedarf hat, wie die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn? Und half und hilft das heutige Konstrukt, so wie der DB Konzern aufgebaut ist, aus Ihrer Sicht, dieses offensichtliche Sanierungsdefizit in den Bilanzen vielleicht auch zu verschleiern?

Zweite Frage geht an Herr Dr. Stoffregen von Mofair. Sie warnen davor, das lesen wir in Ihrer Stellungnahme so, dass die von der DB AG eingeforderten Mittel für die Sanierung der Infrastruktur in einem so wörtlich „dysfunktionalen System versickern“. Können Sie das bitte konkretisieren? Denn diese Aussage beinhaltet, nach der Art wie ich es lese, die Warnung davor, dass die Steuermittel nicht restlos in die Infrastruktur gehen, sondern vielleicht auch in weltweite Konzernaktivitäten laufen und dass die Sanierungsmittel vielleicht auch dahin gehen, wo die DB Regio selbst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreibt und nicht ihr Wettbewerb. Uns hat dabei vor allem die Aussage der EVG erstaunt, die vorschlägt, Nahverkehrsleistungen nicht mehr ausschreiben zu müssen, sondern sie wieder direkt vergeben zu dürfen. Das hieße ja, dass zunächst dort saniert werden könnte, wenn das ein integrierter Konzern ist und bleibt, wo die DB Regio mit einem SPNV-Auftrag quasi belohnt wird. Ist mein Verdacht aus Ihrer Sicht begründet?

Und noch zur Struktur, auch an Herrn Dr. Stoffregen. Halten Sie die Rechtsform der Bahnunternehmen der Deutschen Bahn AG als Aktiengesellschaft noch für zeitgemäß? Soweit meine Fragen.

Ich bitte zugleich höflich um Entschuldigung für den Fall, dass ich nicht mehr bei allen Antworten zuhören kann, weil ich gegen 14.40 Uhr zu einem anderen Termin im Rahmen der Haushaltserstellung leider den Saal verlassen muss.

Vorsitzender: Danke schön. Herr Kollege Abel.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Kollege Gastel hat es schon erwähnt. Im Bereich der Schiene ist aktuell sehr viel in Bewegung geraten, sowohl was die Finanzierungshöhe

als auch strukturelle Fragen bei der Schiene angeht. Wie beim Fußball gilt auch hier: Geld allein schießt keine Tore. Wir müssen uns auch überlegen, wie kriegen wir das Geld verbaut und wie stellen wir sicher, dass wir entsprechend vorankommen.

Ich möchte den Sachverständigen ganz herzlich für Ihre Stellungnahmen danken, auch für die Antworten, die wir jetzt gleich sicher von Ihnen bekommen werden. Die erste Frage, die ich hätte, die geht an Frau Stark. Da würde mich mal interessieren, was die Bauindustrie betrifft, wo sehen Sie die Herausforderungen, damit auch die Mitgliedsunternehmen in der Bauindustrie Kapazitäten hochfahren können? Wie schaffen wir es, durch Änderungen der Finanzierungsstrukturen aufgrund der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes genau diese Sicherheit und diese Signale in die Branche hineinzusenden, damit wir nicht nur Gelder im Haushalt einstellen, sondern dann auch sicherstellen können, dass die verbaut werden? Wie müssten wir hier an die strukturellen Fragen rangehen? Wo sehen Sie eventuell noch Nachholbedarf?

Meine zweite Frage geht an Herrn Stoffregen von Mofair zum Stichwort „Struktur der InfraGO“. Das Nahziel ist die Integration der DB Netz und der DB Station und Service in die gemeinwohlorientierte Infrastruktur. Die Frage, die sich mir stellt, ist, welche anderen Teile sehen Sie, die Ihrer Meinung nach mittelfristig da reingehören. Ich denke hier speziell an die infrastrukturell relevanten Teile der DB Energie, aber auch gerne andere. Da wäre meine Frage: Wo sehen Sie hier einen infrastrukturellen Mehrwert? Wo müssten dann die Bundesregierung und wir, als die sie tragenden Fraktionen, nach dem 1. Januar 2024 dranbleiben?

Vorsitzender: Herr Kollege Riexinger, bitte.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bedanke mich auch nochmal ausdrücklich bei den Sachverständigen, dass Sie heute da sind. Besonders freue ich mich als Gewerkschafter, dass zwei Gewerkschaftsvorsitzende da sind. Das haben wir ja auch nicht alle Tage im Ausschuss.

Bevor ich zu meiner Frage komme, vielleicht noch zwei, drei Vorbemerkungen. DIE LINKE. spricht sich grundsätzlich gegen eine Zerschlagung der Bahn aus. Wir fordern, dass die Deutsche Bahn als



integrierter Konzern in öffentlicher Hand erhalten bleibt und an gemeinwirtschaftlichen und ökologischen Kriterien nachhaltig und barrierefrei ausgerichtet wird. Nach unserer Einschätzung ist es auch gut und richtig, dass es im kommenden Haushalt mehr Geld für die bestehende Infrastruktur gibt. Und es ist gut, dass die Trennung zwischen Ersatzinvestitionen und Erhalt aufgehoben wird, damit hier endlich rechtzeitig investiert wird. Das ist zumindest unsere Hoffnung, die damit verbunden wird.

Meine Frage richtet sich an Herrn Hebenstreit. Eigentlich sind es vielleicht zwei Fragen. Wir haben den Eindruck, dass in Österreich die Eisenbahn, insbesondere die Eisenbahninfrastruktur, in einem deutlich besseren Zustand ist als in Deutschland und dass die Höhe der Investitionen, verglichen mit Deutschland, umgerechnet auf die jeweilige Einwohnerzahl, deutlich höher war und ist. Erstens: Trifft das zu und über welche Unterschiede reden wir hier? Und zweitens: Wie wurde das finanziert und politisch getragen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann können wir jetzt in die Antwortrunde einsteigen. Auch hier gehen wir dann alphabetisch vor. Dann hat zunächst einmal Martin Burkert für vier Minuten das Wort.

Martin Burkert (EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bedanke mich für die Einladung. Ich bin gerne wieder an meine alte Wirkungsstätte gekommen.

Wir als EVG vertreten die Interessen der Beschäftigten, aber auch mit Blick auf eine Verkehrswende hin zur Schiene. Auch das ist unser großes Interesse. Bei einer Trennung von Netz und Betrieb würden aus unserer Sicht viele gute und tarifgebundene Arbeitsplätze im Deutschen Bahnkonzern, insbesondere vor allem bei den Dienstleistern, gefährdet. Ich will den Scheinwerfer richten auf den integrierten konzernweiten Arbeitsmarkt, DB-Jobservice, damals als politisches Modell auch gefeiert. Man schickt die Leute nicht mehr zur Bundesagentur für Arbeit, sondern regelt das im Bahnkonzern. Derzeit befinden sich ca. 2.000 Kolleginnen und Kollegen, auch noch zugewiesene Beamte, will ich dazu sagen, bei DB-Jobservice. Die Weitervermittlungsquote ist enorm. Es waren auch schon doppelt so viele. Es wird also wirklich im Konzern weiterqualifiziert und das ist eine der großen Errungenschaften.

Der integrierte Konzern bietet dort alle Möglichkeiten sozialverträglicher Personalentwicklung, die auf Dauer gesichert und weiterentwickelt wird. Das ist insbesondere vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels, der ja heute schon massiv erkennbar ist, ein entscheidendes Kriterium, das unbedingt erhalten werden muss.

Wir befürchten, dass bei einer Trennung von Fahrweg und Betrieb, die Struktur- und die Rechtsformdebatten die Eisenbahnbranche auf Jahre lähmen würden und auch Ressourcen binden würden. Zeit, die wir angesichts des ungebremsten – muss man heute schon sagen – Klimawandels nicht haben. Es würden aus unserer Sicht unnötige Schnittstellen geschaffen, unnötige Reibungspunkte entstehen und die Arbeitsplätze bei der Deutschen Bahn würden unsicherer und unattraktiver werden.

Ein Satz zur gemeinwohlorientierten InfraGO: Die Zusammenlegung von DB Netz AG und Station und Service AG zum 1. Januar 2024 ist aus EVG-Sicht ein akzeptabler Kompromiss. Ich will auch mal an das Haus sagen, dass wir einen konstruktiven Dialog hatten. Für uns ging es immer auch um die Sicherung der Beschäftigten. Ich will den Blick „über den Zaun“ werfen. Wenn man sich Österreich – Roman Hebenstreit wird sich ja nachher zu Wort melden – aber auch Japan anschaut, dann zeigt dies, dass integrierte Konzerne nicht das Problem sind. Entscheidend ist vielmehr die Finanzierung, die langfristige auskömmliche Finanzierung des Schienenverkehrs in Deutschland. Danach bin ich auch gefragt worden.

Ich will deutlich sagen, dass wir den vorliegenden Gesetzentwurf als einen richtigen Schritt in die richtige Richtung sehen. Entscheidend ist, dass der Bund jetzt die erforderlichen Finanzmittel bereitstellt, 45 Milliarden Euro. Knapp 40 Milliarden Euro sind ja bereits gesichert. Wir sehen nach wie vor die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) als entscheidendes Instrument dafür, dass dies sinnvoll geschehen kann. Deswegen sollte die so genannte LuFV III auch zügig überarbeitet werden. Wir brauchen eine deutliche Ausweitung des Finanzrahmens, eine Ausweitung über die bisher geregelten Bereiche der Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen hinaus, zum Beispiel ausdrücklich auch kleine und mittlere Maßnahmen, Verkehrsstationen, Schluss mit Rückbaumaßnahmen und Flächenverwertung.



Grundsätzlich sollte es aus unserer Sicht eine Fondslösung geben, mit der der Bund mehrjährig abgesichertes Geld bereitstellt und ermöglicht, das Geld flexibler einzusetzen, also über die Legislaturperiode hinaus.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Flege das Wort, auch ebenfalls für vier Minuten.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Der Abgeordnete Schreider hat mir drei Fragen gestellt. Ich habe mir aber vier notiert. Ich versuche die mal in der Reihenfolge in den vier Minuten abzuarbeiten.

Die erste Frage war: Was für Parameter ein stimmiges Zielbild enthalten sollte? Das umfasst mit Sicherheit dutzende Seiten vollgeschriebenes Papier. Ich will mal drei Schlagworte nennen, die in so einem stimmigen Zielbild für die Schieneninfrastruktur auf jeden Fall enthalten sein müssten, und zwar ausführlich und substanziell unterfüttert. Das ist das Thema „Kapazität des Schienennetzes“, es ist die Qualität des Schienennetzes und die Zuverlässigkeit. Letztendlich muss man in so einer Leitstrategie für die Schieneninfrastruktur die Fragen beantworten, als Bund, als Bundesrepublik Deutschland, wo wollen wir hin mit dem Schienennetz, wie soll das Schienennetz in den nächsten Jahrzehnten aussehen und wie kann es finanziert werden. Da muss eine Verlässlichkeit rein. Wie der Name Strategie auch schon sagt, das darf nicht einfach nur eine Vision sein, sondern sie muss strategisch unterfüttert sein.

Die zweite Frage des Abgeordneten Schreider war, inwieweit das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz oder das Bundesschienenwegeausbaugesetz diesem Zielbild bereits entsprechen. Da es dieses Zielbild bislang in Deutschland nicht gibt, auch verkehrsträgerübergreifend, wie wir uns das wünschen, kann man natürlich diese zweite Frage nicht mit irgendeiner Prozentzahl beantworten. Ich möchte auf zwei Punkte hinweisen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz ist bei der Definition der Anlagen – es geht um die Schienenanlagen des Bundes – aus unserer Sicht zu eng. Hier brauchen wir eine Erweiterung der Anlagendefinition, Beispiel: Bahnhofsgebäude. Da macht es keinen Sinn, die Hülle des Bahnhofs aufzuteilen in kommerziell genutzt oder für Warteräume. Da muss der ganze Bahnhof als solcher förderfähig sein und zu diesem Anlagenbegriff zählen. Das

gleiche gilt auch für die Serviceeinrichtungen. Wenn wir ein starkes Wachstum des Schienenverkehrs wollen, müssen auch die Abstellgleise und die Serviceeinrichtungen einbezogen werden. Drittes Beispiel für die zu enge Anlagendefinition sind die so genannten On-Board-Units beim European Train Control System (ETCS). Das ist Teil der Infrastruktur. Hier ist ein veralteter Infrastrukturbegriff weiterhin hinterlegt beim Bundesschienenwegeausbaugesetz. Hier müssen wir dem Umstand auch gesetzgeberisch Rechnung tragen, dass die Schieneninfrastruktur zunehmend digitalisiert wird.

Dann war die dritte Frage zu den Finanzierungsoptionen, wie wir das bewerten. Das ist uns in der Abgrenzung auch zu starr. Wir begrüßen sehr als Allianz pro Schiene, dass es diese Unterscheidung in Extremform nicht mehr gibt, zwischen Aufwand und Investitionen, aber letztendlich kann das nur ein Zwischenschritt sein. Auch wenn das Bundesschienenwegeausbaugesetz nach unserem Dafürhalten ein sehr guter und qualitativ wertvoller Einstieg in die Bahnreform 2.0 ist, darf das nicht das letzte Wort sein. Wir brauchen die von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlenen Finanzierungsfonds. Das wäre dann der nächste Schritt bei den Finanzierungsoptionen.

Die letzte Frage betraf die Umstrukturierung, wie wir diesen Prozess bewerten. Da ist unsere Haltung als Allianz pro Schiene klar: Der 1. Januar 2024 darf nicht das letzte Wort sein, bei dieser Bahnreform 2.0. Danach muss es weitergehen. Ich will kurz schlagwortartig sagen, welche Sachen weiterhin auf der Agenda stehen. Das sind die beiden Finanzierungsfonds, die ich eben angesprochen habe. Die fehlende Leitstrategie, wo wollen wir hin mit dem Schienennetz in Deutschland. Es ist dieser Rahmenplan, wie wir ihn in Österreich haben, die sechsjährige Verbindlichkeit, die als Vertrag geschlossen wird. Und last but not least eine Gemeinwohlorientierung, die über das hinaus geht, was bislang in dem Satzungsentwurf von InfraGO drinsteht. Das sind richtige Schlagworte, richtige Stichworte. Aber ich kann mir vorstellen, dass man im nächsten Jahr auch das deutsche Bahngründungsgesetz anfasst und dass der Gesetzgeber beteiligt wird, der Bundestag, um eben diese Gemeinwohlorientierung noch stärker auf den Punkt zu bringen. Ich danke Ihnen!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr



Hebenstreit seinen Beitrag für maximal acht Minuten.

Roman Hebenstreit (Österreichische Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft „vida“): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, werte Damen und Herren Abgeordnete! Ich darf vielleicht einleitend aus Sicht des kleineren Nachbarn festhalten, dass eine qualitativ hochwertige Infrastruktur der Schiene in der Bundesrepublik und auch ein funktionierender Bahnkonzern nicht nur aus Sicht Deutschlands von Relevanz sind, sondern natürlich für das gesamte Bahnsystem in Europa von immenser Bedeutung sind. Ich mache es einleitend an einer Tatsache fest, die uns aus österreichischer Sicht momentan enorm beschäftigt. Allein 70 Prozent der Verspätungen des österreichischen Personenfernverkehrs stammen unmittelbar aus dem deutschen Netz, 23 Prozent davon nur aus dem Deutschen Eck.

Wenn man sich darauf verständigt, dass die allgemein anerkannten Parameter, um eine Bahn entsprechend zu bewerten, die Investition in Euro pro Einwohner, die Pünktlichkeit, die gefahrenen Bahnkilometer pro Einwohner und der Modal Split, also der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene, sind, dann ist das österreichische Eisenbahnsystem tatsächlich in einem durchweg besseren Zustand. Österreich investiert momentan ungefähr die dreifache Summe in den Bahnausbau pro Kopf als die Bundesrepublik. Wenn man da ein Stück weiter zurückblickt, dann verdoppelt sich dieser Faktor sogar. Was die Pünktlichkeit angeht, habe ich ein Beispiel erwähnt. Der Personenverkehr weist momentan in Österreich eine Pünktlichkeit von 96 Prozent im Nahverkehr auf. Das muss hier einige im Raum vielleicht schockieren, der österreichische Nahverkehr funktioniert nach wie vor ausschließlich mit dem System der Direktvergabe, also kein Wettbewerb.

Bei den gefahrenen Bahnkilometern, und das ist dann einer der stärkeren Faktoren, liegt Österreich innerhalb der EU bekanntlich im Spitzenfeld. Darauf sind wir sehr stolz. Mit 1.625 Kilometern, nurmehr knapp hinter der Schweiz, die bei 1.720 Kilometern pro Person und Jahr liegt. Deutschland, konnte ich recherchieren, liegt hier bei 825 Kilometern. Der Modal-Split-Anteil, also der Anteil der Güter auf der Schiene, liegt in Österreich immer noch bei 27 Prozent, Deutschland, direkt auf der Höhe des europäischen Durchschnitts, bei

18 Prozent. Anhand dieser Parameter möchte ich bescheiden feststellen, dass das österreichische Eisenbahnsystem momentan tatsächlich in einem besseren Zustand als das der Bundesrepublik Deutschland ist.

Auf die Fragen, wie sich dieses bessere Abschneiden begründet und welchen Anteil die Politik daran hat: Natürlich einen enormen. Sagen wir mal so: Wenn wir die Einschätzung hier im Raum teilen, dass eine erfolgreiche Bahn bedeutet, möglichst viele Menschen transportieren zu können, in hoher Qualität, wenn es bedeutet, ein entsprechendes Güterverkehrsvolumen auf die Bahn zu bringen, wenn es um Pünktlichkeit, Effizienz, aber auch Sicherheit geht, dann braucht es in erster Linie so etwas wie verkehrspolitische und damit auch gesellschaftspolitische Ziele. Ich sage es gleich an der Stelle, ich würde davor warnen, hier regelmäßig auf eine Strukturdebatte auszuweichen, bevor nicht diese Ziele in einem großen Kommittent hergestellt sind, glaube ich, wird der Erfolg auf sich warten lassen. Es braucht mit Sicherheit, und das zeigt die Erfahrung in Österreich, eine ausreichende und vor allem rechtzeitige Investition in die Infrastruktur, aber auch in das rollende Material und das Personal. Das zeigt sich in letzter Zeit immer stärker. Und es braucht ein entsprechendes Controlling und eine entsprechende Steuerung der Strukturen.

Und, lassen Sie mich das vielleicht noch anmerken, es schadet mit der politischen Brille betrachtet nicht, wenn es in diesen Strukturen Menschen gibt, die auch ein entsprechendes Fachwissen um das System Bahn haben und den Mut gemeinsam aufbringen, politische Fehlentscheidungen auch zu korrigieren.

Zu den politischen Zielen und dem österreichischen Weg darf ich vielleicht anmerken, es gibt und gab in Österreich ein extremes Bekenntnis zu einer leistbaren und qualitativ hochwertigen Mobilität. Die fußt in der Überzeugung, dass Mobilität Freiheit ermöglicht und mit Entwicklungsperspektiven verbunden ist. Sie wissen, man kann Bildungseinrichtungen beispielsweise in jedes Dorf tragen, aber man kann auch eine Infrastruktur schaffen, um Menschen die Möglichkeit zu geben, sich in zentralen Bildungseinrichtungen, an zentralen Stellen zu qualifizieren. Dasselbe gilt beispielsweise auch für berufliche Perspektiven,



aber auch für Erholungsmöglichkeiten und medizinische Versorgung. Dieses Kommittent ist in Österreich nach wie vor sehr hoch und daraus resultiert in Österreich auch das Bekenntnis, die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zu etablieren. Und, das vielleicht im Gegensatz zu Deutschland, wir hatten nie eine Debatte um einen etwaigen Börsengang oder sonstiges, sondern es war aus diesen Kommittent heraus immer das Bekenntnis sehr stark, in die Bahn zu investieren. Von außen betrachtet hatte ich oft den Eindruck, in Deutschland hat über Jahrzehnte die Debatte eher dazu geführt, möglichst wenig in die Bahn hineinzustecken und möglichst viel herauszubekommen. Da ist Österreich tatsächlich einen ganz anderen Weg gegangen.

Konkret hat das bedeutet, dass wir Ende der 1990iger Jahre die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen haben. Österreich hat mit dem schon erwähnten Rahmenplan eine sehr detaillierten, projektbezogenen, einen sehr zielorientierten Ausbau der Bahn betrieben. Dem zugrunde liegt übrigens auch das so genannte Vorbelastungsgesetz, d.h. der erste Schritt war immer die Zielnetzdefinition in Abstimmung mit den Ländern, mit den Bundesstellen, auch mit der Bahn, mit den zuständigen Ministerien. Daraus folgte dann eine langfristig gesicherte Finanzierung über das Vorbelastungsgesetz, über Legislaturperioden hinaus, der Rahmenplan, der projektbezogen dann Projekt für Projekt in der Abwicklung garantiert hat, und dahinter auch verbindliche vertragliche Vereinbarungen, um diese Projekte auch in entsprechenden vorgegebenen Zeitrahmen mit der sicheren Zusage hier garantieren zu können. Im Unterschied zu Deutschland vielleicht weniger das „Kann“, das ich sehr oft gelesen habe in diesen gesetzlichen Formulierungen. Aus österreichischer Sicht war das dann tatsächlich immer ein „Ist“ und nicht ein „Kann“.

Ich darf vielleicht noch erwähnen, dass es dabei in Österreich nicht nur um die Investitionen in die Infrastruktur gegangen ist, sondern, in Zusammenhang mit der Implementierung eines integrierten Taktfahrplansystems, auch immer um die Investitionen in das rollende Material. Aktuell investiert die ÖBB im Auftrag des Bundes bis 2028 übrigens 29,4 Milliarden Euro. Das entspricht in etwa 6,6 Prozent des BIP. Die größten Brocken

sind, neben den Tunnelbauten und den Neubauabschnitten, eine entsprechende Flottenerweiterung im Personen- und Güterverkehr sowie der Ausbau von Photovoltaikanlagen und Kraftwerken für die Bahnstromversorgung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann haben Sie jetzt das Wort, Frau Stark! Sie haben maximal vier Minuten Zeit.

Sarah Stark (Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bekam die Frage, was noch strukturell in dem Gesetz geschehen müsse, damit unsere Unternehmen die Perspektive haben, dass es voran geht. Zunächst einmal: die Unternehmen des Verbands der Bahnindustrie bauen die Infrastruktur, aber sie rüsten vor allem aus, d.h. sie bauen die Oberleitungen und auch die Leittechnik. Ein bisschen allgemeiner formuliert, ist die Leittechnik, wenn Sie so wollen, das Navigationssystem auf der Schiene. Wir haben, ebenso wie viele andere Verbände, die hier sitzen, an der Beschleunigungskommission mitgewirkt. Insofern sind die Forderungen und Wünsche, die da drin stehen, auch die, die wir in diesem Gesetz gern umgesetzt sehen würden. Das eine wäre eine Vorfinanzierung, so dass wir eine überjährige Finanzierung für die Schieneninfrastruktur bekommen, die notwendig ist, weil Infrastruktur einfach ein Dekadenprojekt ist und man schlecht so etwas wie den Digitalen Knoten Stuttgart in einem Haushaltsjahr bauen und abbilden kann. Um da Verlässlichkeit für die Unternehmen bereitzustellen, braucht es eben eine Durchfinanzierung von Projekten. Das geht am Ende mit dem einher, was auch meine Vorredner schon gesagt haben, dass es eine Zieldefinition dessen braucht, was wir eigentlich erreichen wollen mit den Mitteln, die wir jetzt glücklicherweise viel stärker in unser Netz investieren wollen. Aus diesen Mitteln und Zielen dann entsprechende Kennzahlen ableiten, die uns helfen, zu überprüfen, ob wir auf dem richtigen Pfad sind.

Ich will vor allem auf einen Punkt eingehen. Das ist die Fahrzeugfinanzierung. Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, das Schienennetz zu digitalisieren und hat das auch in diesen Gesetzentwurf verankert. Wir brauchen die Digitalisierung des gesamten Schienennetzes in Deutschland, um mehr Züge auf gleichen Gleisen fahren lassen zu können. Wir brauchen natürlich auch



den Ausbau. Aber diese Digitalisierung wird nur dann gelingen, wenn wir auch eine bundesseitige Förderung der Fahrzeugausrüstung bekommen werden. Es macht keinen Sinn, Infrastrukturen umzurüsten und dann Fahrzeuge auf dem Netz fahren zu haben, die damit aber nicht kommunizieren können. Es macht auch wenig Sinn, die gesamte Republik doppelt mit zwei Systemen auszurüsten, sprich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik und digitaler, weil sie im Zweifel damit Kapazität reduzieren werden. Um also all die Kapazitätseffekte bekommen zu können, die sich die Regierungskoalition in ihrem Modernisierungspakt wünscht, braucht es eine Finanzierung der On-Board-Units für die Digitalisierung unserer Leit- und Sicherungstechnik. Dann profitiert der Bund in mehrfacher Hinsicht. Es wird nämlich schneller digitalisiert. Es wird einfacher umzusetzen sein und es wird volkswirtschaftlich vor allem günstiger werden. Dass wir die notwendige Kapazitätssteigerung brauchen, das ist, glaube ich, hier allen hinlänglich bekannt.

Ich möchte noch ein Bild aus einem anderen Bereich bringen. Stellen Sie sich vor, dieses Haus ist mit Glasfaser angeschlossen, Sie haben auch Ihre wunderbaren neuen Endgeräte, die die neuste technische Lösung nutzen können, aber das Modem in diesem Haus ist leider auf einem alten Stand. Ungefähr so verhält es sich, wenn Sie die Infrastruktur da draußen ausrüsten, aber nicht alle Teile, die damit dann kommunizieren müssen. Schließlich wird dann der Zug sozusagen der Flaschenhals sein. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt hat Herr Dr. Stoffregen für maximal 12 Minuten das Wort.

Dr. Matthias Stoffregen (Mofair): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Gelegenheit, hier heute zu sprechen. Drei Fragen hatte ich. Einmal von Herrn Gastel zum Thema „Wie kann künftig die Steuerung besser funktionieren?“ Ich glaube, eine Chance scheint sich jetzt abzuzeichnen, noch nicht im BSchwAG, aber ist ansonsten in der Diskussion, diese Überlegung einen überjährigen Infrastrukturentwicklungsplan zu machen, der einen deutlich längeren Zeithorizont haben wird als vier Jahre. Das ist erstmal wichtig und ist zumindest mal in Ansätzen so etwas wie eine Zieldefinition, nach der wir hier offensichtlich alle in dieser Runde lechzen. Wichtig wird

auch sein, dass diese Zielvorgaben, diese auch regelmäßig fortzuschreibenden planerischen Vorgaben, auch Gesetzeskraft erlangen. Österreich und die Schweiz machen das vor. Denen ist ihre Infrastruktur, auch und gerade ihre Schieneninfrastruktur, so wichtig, dass sie damit ins Parlament gehen und sich das Votum dafür holen. Das spart uns dann auch im Doing eine ganze Menge Diskussionen vor Ort, wenn man einfach weiß, es ist jetzt nicht nur der Bauherr DB Netz AG, der da vor Ort was machen möchte, sondern die Republik, repräsentiert durch ihr Parlament. Das ist, glaube ich, ein wichtiger Punkt.

Jetzt aber zu konkreten Steuerungen. Da wird es dann ein bisschen schwieriger. Schweiz und Österreich, habe ich eben gerade zitiert, haben auch ihre Kennzahlensets. Auch die werden wir brauchen. Wir haben auch heute schon welche. Die sind aber offensichtlich, wenn wir in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gucken, nicht ausreichend. Wenn da eben drinsteht, dass von den Verspätungen weniger als 10 Prozent auf Infrastrukturmängel zurückgehen, dann ist ja für Jedermann offensichtlich, dass das nicht stimmen kann. Dann misst man irgendetwas mit großem Aufwand, aber jeder weiß, das stimmt einfach nicht. Also da werden wir auch künftig gute Kennzahlen brauchen. Auch da würde ich mal vermuten, werden wir einen kleinen Teil davon wahrscheinlich auch mit Parlamentsrang ausstaten müssen, und ganz viele andere, die sind dann eher für die Fachöffentlichkeit gedacht. Aber ich möchte hier gerne einschränken. Ich zitiere da auch immer gerne Herrn Flüglistaler vom schweizerischen Bundesamt für Verkehr, der vermeintlich paradoxerweise sagt: „Verwenden Sie nicht zu viel Aufmerksamkeit auf die Kennzahlen.“

Da haben wir als Verband der Wettbewerbsplanung eine ganz gute Idee. Wir stellen uns vor, dass in den Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft auch Vertreter der Branche hineinmüssen. Das wären vor allem die Netznutzer, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das wären aber auch Vertreter der Aufgabenträger im Nahverkehr und gerne auch Vertreter der Fahrgastverbände. Denn wenn ein Aufsichtsgremium, das auch wirklich was zu sagen hat, jeden Tag, hätte ich jetzt fast gesagt, der Infrastrukturgesellschaft „auf die Finger hauen“ kann, ist das etwas anderes, als die Variante, die jetzt gerade angestrebt wird, nämlich



die Beteiligung der Branche über einen so genannten Sektorbeirat zu machen. Der scheint mir zum jetzigen Zeitpunkt mehr oder weniger nur eine Fusion aus dem bisherigen Netzbeirat und dem bisherigen Stationsbeirat zu sein. Ich bin da selber nicht vertreten, aber diejenigen, die das sind, beschreiben mir immer, dass es ein Feuerwerk aus Power-Point-Präsentationen ist, die Beratungen aber weitgehend folgenlos bleiben. Also da nochmal unser Petition, die Branche muss dann auch wirklich in einem Aufsichtsgremium, das etwas zu sagen hat, vertreten sein.

Dann gab es die Frage zu den dysfunktionalen Strukturen. Ja, das hat zum einen ein bisschen was damit zu tun. Es wurde gefragt nach der Rechtsform der AG, ob die noch zeitgemäß sei. Ich würde sagen, die Frage kann man so gar nicht aus der hohlen Hand beantworten. Das hängt ja vom Gesamtsetting ab. In einer Situation, wo wir am integrierten Konzern festhalten, kann eine Aktiengesellschaft sogar besser sein als eine GmbH, denn weisungsberechtigt bei einer GmbH wäre ja der Eigentümer, und in dem Fall die DB AG. Aber die Festlegung auf eine Aktiengesellschaft als zukünftige Rechtsform ist zu einem Zeitpunkt erfolgt, als das überhaupt noch gar nicht hergeleitet war. Diese Entscheidung fiel quasi vom Himmel. Das fanden wir nicht gut.

Ebenfalls dysfunktional ist aus unserer Sicht die Beibehaltung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge, weil das Grundproblem nicht gelöst wird. Ich kann doch nicht zur selben Zeit eine Infrastrukturgesellschaft auf das Gemeinwohl verpflichten, sie aber gleichzeitig weiter beherrscht lassen von einer Institution, die nicht der Bund selber ist. Das Spannungsverhältnis wird in andere Begriffe gepackt, aber nicht aufgelöst. Ganz konkret, dysfunktionale Strukturen, also das haben wir in der Vergangenheit häufig erlebt: Schlechtes Baustellenmanagement, schleppende Digitalisierung, ein nicht Herausrücken von Daten, die die ganze Branche brauchen würde und dergleichen mehr. Einiges davon, alles zugestanden, sind Finanzierungsfragen. Wenn Digitalisierungsprojekte am ehesten disponibel sind und von Jahr zu Jahr immer wieder relativ leicht gestrichen werden können, dann ist das ein Problem. Das haben wir etwa bei der immer gerne zitierten Kommunikationsplattform Bau gesehen. Da hat die ganze Branche drauf gewartet, aber im

Jahr 2021 wurde das Budget einmal auf null gestellt und keinerlei Fortschritt. Die Arbeitsgruppen, die sich damit beschäftigt haben, haben sich natürlich weiter getroffen und sich gegenseitig Folien gezeigt, nur inhaltlichen Fortschritt gab es nicht. Das könnte man mit mehr Geld lösen. Die anderen beschriebenen Dinge eben nicht automatisch. Auch dysfunktional beispielsweise ist die heutige Praxis, dass die Infrastrukturunternehmen der DB nahezu jede sie belastende Entscheidung der Regulierungsbehörde vor dem Verwaltungsgerichtshof angreifen. Das finde ich bizarr ehrlicherweise. Ein Bundesunternehmen, das nichts anderes zu tun hat, als oberste Bundesbehörden vor den Kadi zu ziehen.

Herr Abel hatte gefragt, welche anderen Teile eigentlich auch noch in die InfraGO gehören müssten. Ich glaube an der Stelle, Martin Burkert, gibt es eine interessante Parallele zwischen uns und der EVG. Es ist nämlich tatsächlich so, dass die Fokussierung der bisherigen Debatte auf Netz und Station & Service definitiv zu kurz greift. Das sind die beiden Gesellschaften, wo man sagt, ok, das ist wirklich reine Infrastruktur. Aber es gibt ja noch mehr. Die DB Energie, würde ich mal sagen, gehört da wahrscheinlich zu vier Fünfteln mit rein. Nämlich alles, was wirklich Bahnstromnetz ist, messen, abrechnen usw. Das ist der weitaus größere Teil. Nur der Teil, der wirklich Stromproduktion, Stromhandel usw. umfasst, der müsste in die InfraGO eigentlich nicht rein. Denn das sind ja Teile, die im Wettbewerb stehen. Also ein großer Teil unserer Mitgliedunternehmen kauft seinen Strom woanders, aber am Bahnstromnetzbetreiber DB Energie kommt er natürlich auch künftig nicht vorbei. Damit ist es aber noch nicht erledigt. Es gibt durchaus weitere Dienstleistungstöchter des DB-Konzerns, die immer dann, wenn sie wirklich oder zumindest die Teile dieser Gesellschaften, die wirklich reine infrastrukturbezogene Aufgaben haben, Infrastruktur in Deutschland muss man einschränkend hinzufügen, die müssen mindestens mittelfristig auch in die InfraGO gehen. Das kann beispielsweise die Bahnbaugruppe sein. Das kann die DB-Kommunikationstechnik sein und noch einige andere. Was selbstverständlich nicht dazu gehört, sind Betreiber von Transportunternehmen oder auch von Infrastruktur außerhalb Deutschlands. Was nicht dazu gehört, sind Beratungsunternehmen. Was auch nicht dazu gehört, um das hier auch nochmal klar zu sagen, ist



der DB-Vertrieb. DB-Vertrieb ist in diesem Sinne keine Infrastruktur. Vertrieb kann im Prinzip jeder machen, jedes Verkehrsunternehmen, aber auch unabhängige Dritte, immer unter der Voraussetzung, dass sie dafür die erforderlichen Daten in genau der gleichen Form und ohne jede Einschränkung bekommen, wie das innerhalb des DB-Konzerns heute schon üblich ist. Da haben wir noch einen weiten Weg zu gehen. Insofern sind das dann Themen, die man im Zweifel eher im AEG oder im EReg oder vielleicht auch in einem separaten Gesetz behandeln müsste. Das ist ein bisschen unsere Grundkritik an dem, worüber wir heute reden.

Wir sehen von der Bahnreform, wenn man sie denn so nennen will, bislang nur, positiv formuliert, die Spitze des Eisberges, das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Und wir erfahren, was im DB Aufsichtsrat Ende September entschieden worden ist. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Herrmann hat es in der Bundsratsdebatte auch sehr schön auf den Punkt gebracht: Die Bahnreform mehr oder weniger auf der Ebene eines veränderten Handelsregistereintrags abzuhandeln, wird einfach der Größe der Aufgabe nicht gerecht. Insofern hoffen wir natürlich alle miteinander, dass mit der Fusion, die zum 1. Januar 2024 greift, dann nicht in der Checkliste der Koalition ein Haken gemacht wird und dann ist die Debatte beendet. Aber das ist im Moment nur eine Hoffnung. Wir erleben so ein bisschen, dass das Moderne-Schiene-Gesetz zur nächsten Projektionsfläche zu werden droht, wo wir alle hoffen, was da am Ende alles reinkommen mag. Ich wünsche mir nicht, dass wir in sechs Monaten, wenn dann der Entwurf vorliegt, sagen: „Ach, wieder nicht. Welches ist jetzt das nächste Gesetz, auf das wir hoffen dürfen?“ Insofern wäre uns wohler, auch beim Bundesschienenwegeausbaugesetz, wenn man schonmal das Gesamtbild sehen würde. Wo geht es eigentlich hin, und was ist wann dran? Das ist im Moment so ein bisschen unser größtes Problem damit.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Herrn Dr. Stühmeier das Wort für maximal acht Minuten geben.

Dr. Torben Stühmeier (Monopolkommission): Herzlichen Dank, für die Einladung und auch vielen Dank für die Fragen. Die erste Frage war, ob

wir als Monopolkommission die Planung der InfraGO als ausreichend erachten und insbesondere, ob die Struktur innerhalb des DB-Konzerns, ob das in unsere Richtung geht. Vielleicht vorweggestellt, so ganz viel zu den Detailplanungen können wir als Monopolkommission auch nicht sagen, weil wir letzten Endes auch nur das erfahren, was wir aus der Presse lesen.

Zur Strukturfrage muss man sagen, es gibt natürlich Gründe, die sowohl für einen integrierten Konzern sprechen als auch Gründe, die dagegen sprechen. Die Gründe wurden, glaube ich, auch schon kurz benannt. Also für den integrierten Konzern sprechen natürlich so etwas wie Transaktionskosten, dass gewisse Abläufe etwas geschmeidiger innerhalb des Konzerns laufen, sprechen auch Verbundvorteile, dass viele Abläufe vielleicht auch kostengünstiger innerhalb des Konzerns laufen. Auf der anderen Seite sprechen aber Gründe dagegen. Die liegen insbesondere im Behinderungs- und Diskriminierungspotenzial der Wettbewerber. Also wenn ich Eigentümer der wesentlichen Infrastruktur bin und bestimmen kann, wer zu welchen Konditionen Zugang zu der Infrastruktur bekommt, dann habe ich vielleicht Anreize, meine eigenen Gesellschaften zumindest implizit zu bevorzugen. Das sind vielleicht erstmal zwei theoretische Argumentationsblöcke, aber wir haben ja den integrierten Konzern. Man sieht, was ja auch der Bundesrechnungshof sehr eindrücklich gesagt hat, dass sich wohl diese ökonomischen Effizienzen am Markt kaum materialisieren. Der Bundesrechnungshof spricht da vom „Fass ohne Boden“.

Auf der anderen Seite haben wir jetzt gerade ein aktuelles Missbrauchsverfahren des Bundeskartellamtes, welches ganz klar die Behinderungs- und Diskriminierungspotenziale des DB-Konzerns gegenüber Wettbewerbern insbesondere im Vertrieb darlegt. Deswegen sagen wir als Monopolkommission eigentlich schon länger, dass wir dafür plädieren würden, die Infrastruktur möglichst weitreichend aus dem DB-Konzern herauszulösen. Also wir sprechen uns für eine eigentumsrechtliche Entflechtung aus. Das ist quasi das eine Ende.

Aktuell haben wir so ein paar Entflechtungsvorgaben, hinsichtlich Finanzierung, hinsichtlich von organisatorischer Unabhängigkeit, die auch im Regulierungsgesetz angelegt sind. Nur, wie gesagt, es



hat sich gezeigt, dass die einfach nicht weitgehend genug sind. Auch die Infrastruktur im DB-Konzern zu erhalten, da haben wir ein paar „Bauchschmerzen“, weil wir nach wie vor befürchten, dass es Anreize gibt, die eigenen Gesellschaften zu Lasten der Wettbewerber zu bevorzugen, sei es beispielsweise bei der Vergabe von Trassenslots, dass die DB etwas attraktivere Slots bekommt als die Wettbewerber. Demnach sehen wir auch diese Beherrschungsverträge kritisch, dass die behalten werden sollen. Das wurde auch schon gesagt. Auch da kann man natürlich vermuten, dass die Entscheidung der Infrastruktur dann eher im Sinne der DB als im Sinne des Gemeinwohls ist.

Das war auch Gegenstand der zweiten Frage, wie wir diese Beherrschungsverträge sehen. Ja, die sehen wir genau deswegen kritisch, weil nach wie vor Anreize bestehen, die DB-eigenen Gesellschaften zu bevorzugen. Man muss aber sagen, dass – unabhängig von der Ausgestaltung der Entflechtung, ob jetzt die eigentumsrechtliche Entflechtung am anderen Ende oder eine etwas schwächere Form der Entflechtung innerhalb des Bahnkonzerns kommt – die Infrastruktur immer ein natürliches Monopol ist. Und die Infrastruktur als natürliches Monopol hat nicht die gleichen Kostensenkungsanreize, hat nicht die gleichen Qualitätssteigerungsanreize wie ein Unternehmen im Wettbewerb. Das heißt, auch die InfraGO wird regulierungsbedürftig sein. Demnach ist es in gewisser Weise auch schwer, verschiedene Länder miteinander zu vergleichen. Das war auch Gegenstand Ihrer Frage. Wir haben unterschiedliche Finanzierungssysteme. Wir haben unterschiedliche Regulierungssysteme. Wir haben natürlich Länder wie Österreich, Schweiz, die immer als positive Beispiele der Integration angeführt werden. Man muss natürlich auch sagen, die Schweizer investieren viermal mehr pro Kopf in die Schiene und die Österreicher dreimal mehr pro Kopf. Deswegen ist es nicht so einfach zu sagen, das System ist besser, weil es integriert ist oder weil es nicht integriert ist. Wir haben verschiedene Finanzierungssysteme und verschiedene Regulierungssysteme.

Wir sprechen uns für diese eigentumsrechtliche Entflechtung aus, sehen sicherlich auch, dass es politisch schwierig ist, diese umzusetzen. Wenn es halt politisch schwierig ist, diese umzusetzen,

plädieren wir dennoch für eine stärkere Regulierung der Infrastruktur.

Wir haben ja in gewisser Weise einen Zweilauf von Regulierung. Wir haben einmal eine Anreizregulierung der Trassenpreise durch eine Preisobergrenze und wir haben so eine qualifizierte Regulierungsverfügung durch die LuFV. Diesen Doppelauf sehen wir a) kritisch, weil das unnötige Regulierungskosten mit sich bringt. Wir würden eher dafür plädieren, sämtliche Kosten des Infrastrukturbetreibers in die Anreizregulierung mit aufzunehmen, um die Kostensenkungspotenziale dort auszuüben. Auch wenn das politisch schwierig ist, würden wir als „Second-Best“-Lösung vorschlagen, die LuFV deutlich schärfer zu stellen, weil aktuell die Kostensenkungsanreize und die Qualitätssteigerungsanreize innerhalb der LuFV, das zeigt aus unserer Sicht derzeit keine „Zähne“ wirklich. Das hat sicherlich auch Gründe, die in der Integration des Konzerns liegen. Das hat aber auch Gründe, die in dem Finanzkreislauf Schiene liegen. Die Zeit haben wir jetzt vermutlich nicht, aber wir würden vorschlagen, mehr und auch sanktionsbewährtere Qualitätskennzahlen in der LuFV einzufügen, d.h. eine Verfehlung von Qualitätsparametern dann auch wirklich klar mit Sanktionen zu belegen, um die Anreize zu schaffen, möglichst die Qualitätskennzahlen, die man sich gesetzt hat, auch zu erreichen. Das ist in gewisser Weise auch angelegt. Nur diese Sanktionen sind – nicht nur aus unserer Sicht, sondern auch aus Sicht vieler anderer – derzeit zu gering. Der Bundesrechnungshof spricht hier von eher Sanktionen in symbolischer Höhe. Und selbst wenn die Sanktionen ausgesprochen werden, muss man natürlich sehen, dass letzten Endes der Bund sich hier selber sanktioniert. Am Ende führen die Sanktionen ja dazu, dass der abführungspflichtige Gewinn des DB-Konzerns sinkt. Dementsprechend geht weniger Dividende an den Bund und der Bund muss die Sanktionen am Ende wieder ausgleichen. In gewisser Weise beißt sich hier die „Katze in den Schwanz“. Demnach würden wir auch dafür plädieren, die Sanktionen eher auch auf operativer Ebene des Managements zu verankern, beispielsweise im Vergütungssystem, so dass die Sanktionen hier auch wirklich den Effekt haben, den man sich vorstellt.

Vorsitzender: Danke! Zu guter Letzt haben Sie, Herr Westenberger, nun das Wort für maximal



acht Minuten.

Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen): Herzlichen Dank! Ich habe zwei Fragen von Herrn Lange und Herrn Gastel bekommen.

Ich will mit der Zusammenlegung der beiden Aktiengesellschaften DB Netz AG und DB Station & Service beginnen, weil ich nach einer Bewertung gefragt wurde. Die Zusammenlegung ist aus unserer Sicht kein Fehler, aber sie bringt auch keinen großen Nutzen. Sie bringt natürlich zunächst Mal die Notwendigkeit, die interne Organisation anzupassen. Es sollte nicht so außergewöhnlich sein, dass zwischen Bahnhofs-betreibern und Strecken-netzbetreibern auch heute schon gut zusammengearbeitet wird, so dass die Synergieeffekte wahrscheinlich überschaubar sind. Allerdings die Älteren unter uns erinnern sich auch, dass die Diskussion schon vor vielen Jahren mal geführt worden ist, mit viel mehr Energie als vielleicht notwendig.

Was uns tatsächlich sehr überrascht hat, war im vergangenen Frühjahr die Ankündigung, dass genau diese Zusammenführung oder Verschmelzung der DB Station & Service auf die DB Netz AG zum 1. Januar 2024 starten soll und danach eigentlich kein weiterer Text mehr erschien, was ansonsten zur Umsetzung des Koalitionsauftrages, eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft zu bilden, noch getan werden muss. Und dieses Rätsel, warum dieser Termin gesetzt wurde und jetzt so eisern verfolgt wird, der konnte für uns jedenfalls bis heute nicht gelöst werden. Wir haben registriert, dass das Bundesverkehrsministerium versucht, die ganze Angelegenheit, die im Koalitionsvertrag als Ergebnis eines veritablen Richtungsstreits zwischen den Koalitionären festgelegt wurde und von uns sehr begrüßt wurde, nämlich der Versuch, innerhalb des DB Konzerns eine gemeinwohlorientierte Steuerung der Schieneninfrastruktur zu erreichen, möglichst ohne Gesetzesänderung durchzuführen. Auch da gab es bei uns große Fragezeichen, weil die Angelegenheiten der Eisenbahn notorisch das ganze Land bewegen und es deswegen sicherlich sinnvoll ist, auch den Gesetzgeber zu diesen wesentlichen Punkten zu befragen.

Jetzt muss ich einen kleinen Einschub bei den Antworten machen, die meine Kollegen – Frau

Stark nehme ich ausdrücklich aus – teilweise vorher gegeben haben. Da wurde über die Trennung von Netz und Betrieb gesprochen. Darüber sprechen wir im Moment gar nicht. Wir sprechen über einen Koalitionsauftrag, eine gemeinwohlorientierte Schieneninfrastrukturgesellschaft unter dem Dach des Konzerns zu etablieren und nicht über eine Zerschlagung oder sonstige Kampfbe-griffe, die da immer wieder gebraucht werden. Aber wir sprechen über zwei wichtige Paradigmenwechsel im Verhältnis zur Vergangenheit. Nämlich erstens mal, dass das Gemeinwohl die Infrastruktur steuern soll und nicht mehr die Gewinnerorientierung, so wie es heute der Fall ist. Und zweitens, dass der Bund jetzt doch mit aller Macht erkannt hat, aufgrund der Verhältnisse, die Sie draußen im Schienenverkehr sehen, dass es eine strategische Unterfinanzierung der Schieneninfrastruktur gibt, die unbedingt beseitigt werden muss. Natürlich hängen die beiden Punkte zusammen. Da komme ich auch gleich noch mal bei der Frage von Matthias Gastel drauf. Aus unserer Sicht kann eine Bahnreform, egal wie sie aussieht, nicht das Problem der Unterfinanzierung lösen. Und eine beliebig hohe Finanzierung kann aber auch nicht das Problem der strukturellen Probleme lösen, wenn ich eine Infrastruktur, und das ist einmalig bei der Eisenbahn, eine öffentliche Infrastruktur gewinnorientiert betreiben will.

Die Frage war: ist der Gesetzgeber gefragt? Haben wir schon im vergangenen Jahr bejaht. Hatte ich eben schon gesagt. Großes Erstaunen, dass das nicht aufgegriffen wurde. Jetzt möchte ich im Verkehrsausschuss wirklich an den Gesetzgeber appellieren, das Heft des Handelns in die Hand zu nehmen, weil die Vorgehensweise der Regierung stark an ihre Grenzen stößt. Es liegt ein Gesetzentwurf vor, der verschiedene, durchaus sinnvolle Sachverhalte und einige zu ergänzende Sachverhalte, Fördertatbestände ergänzt. Da haben die Kolleginnen und Kollegen vorher schon einiges gesagt. Wo man sich natürlich als Betrachter fragt, in welchem Umfeld dieser Gesetzentwurf jetzt etabliert werden soll. Und wir stellen fest, dass zum jetzigen Zeitpunkt alle wesentlichen Grundaussagen für eine wirklich neue Eisenbahninfrastrukturstrategie fehlen. Es gibt keine Eigentümerstrategie des Bundes. Auch das bemängelt der Bundesrechnungshof in seinem Bericht weiterhin. Es gibt zwar eine Wolke von Begriffen, aber kei-



nen ausformulierten Gemeinwohlbegriff, der in irgendeinem Gesetz integriert werden könnte. Im Moment ist auch nur von der Satzung des neuen Unternehmens die Rede, aber selbst dort stellt sich nach dem, was wir hören, dann immer noch die Frage, dass die nicht beseitigte Gewinnerorientierung mit dieser Wolke von Gemeinwohlorientierungsgrundsätzen konkurrieren würde. Für die Unternehmenssteuerung ist das eine Katastrophe, und möglicherweise für die Kunden auch. Es gibt offensichtlich keine Grundentscheidung für eine gewinnfreie Unternehmenssteuerung. Das wäre sicherlich des Beschlusses des Parlaments wert. Es gibt auch keine quantifizierten, wachstumsorientierten Ziele für die angesprochenen Punkte Kapazität, Ausbau, Zustand und Qualität, und auch nicht für die Kundenorientierung. Und es gibt, und da gibt es die Verknüpfung zum Thema Finanzierung, auch keinen mittelfristigen, finanziell seriös hinterlegten und diskutierten Ausbau- und Sanierungsplan, also keine stabile Finanzierung. Wir reden über einen Zeitraum von Mehrausgaben von vier Jahren, die schon belastet sind durch die Schwierigkeiten, so viel Geld in so kurzer Zeit auch wirklich rechtskonform auszugeben. Wir reden aber über eine Aufgabe, die viel weiter reicht.

Und damit noch mal zur Frage von Matthias Gastel. Nein, da gibt es eine ganz einfache Antwort: Mehr Geld allein löst die Probleme nicht, sondern die Steuerung ist entscheidend. Und auch die Steuerung in den anderen Staaten, die zurecht als Vorbild hier genannt werden, Österreich oder auch die Schweiz, zeigt, dass dort eben Verlässlichkeit in der Finanzierung drin ist und auf der Grundlage dann auch der Staat in verschiedener Art und Weise tätig wird. Bitte verzeihen Sie mir, dass ich mich da immer eher noch an der Schweiz orientiere, aber das ist nichts gegen das österreichische Modell. Ich empfehle die Lektüre des Eisenbahngesetzes der Schweiz. Das enthält praktisch alles, was in Deutschland in verschiedenen Gesetzen verstreut ist, sondern auch die Klarstellung, dass es in einem offenen Eisenbahnmarkt keine Gewinnerorientierung gibt. Dort werden die Ausbauschritte und der Weg dorthin, den der Bund finanziert, genau beschrieben. Die Rolle des Bundesamtes für Verkehr, die Unternehmen dabei zu begleiten und nicht nur zu kontrollieren und ihnen „auf die Finger zu hauen“, wird dort bestens beschrieben. Und deswegen glaube ich, dass

zum jetzigen Zeitpunkt der Bundestag diese Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf das absolut Nötigste reduzieren müsste und die Diskussion grundsätzlich weiterführen müsste.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Westenberger! Dann kommen wir jetzt in die zweite Runde und beginnen darf wieder der Kollege Schreider.

Abg. **Christian Schreider** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich würde gerne Herrn Dr. Ksoll mit in die Debatte nehmen und hätte auch noch eine Frage an den Kollegen Hebenstreit. Ich würde damit beginnen: Wer sich ein bisschen mit der jüngeren Geschichte der österreichischen Bundesbahn beschäftigt hat, weiß, dass es vor etwa 20 Jahren eine ähnliche Situation in unserem Nachbarland gab, wie es sie heute bei der Deutschen Bahn gibt. Da haben sie kraftvoll angepackt, dass es deutlich besser wird. Es ist auch eindrucksvoll beschrieben worden, wie es besser wurde. Jetzt wollen wir alle nicht so lange warten, dass es in Deutschland besser wird. Vielleicht können Sie uns den einen oder anderen Ratschlag geben, wie man auch in der Zwischenzeit mit kurzfristigen Maßnahmen deutlich besser werden kann, auch gerade, was das Thema Zuverlässigkeit und Verspätungen angeht, auch damit Sie an der Übernahme in Salzburg und Passau nicht mehr diese Probleme haben. Das wäre meine Frage an Sie.

An Herrn Dr. Ksoll zwei Fragen. Die erste Frage: Zu den neuen Finanzierungsoptionen im BSchwAG: was sind da aus Ihrer Sicht die wichtigsten und wie bewerten Sie diese im Einzelnen?

Die zweite Frage: Der Kollege Flege hat ja schon darauf hingewiesen, dass Zuverlässigkeit, Kapazität, Flexibilität die entscheidenden Faktoren bei der Neuaufstellung der Schieneninfrastruktur sind. Das eine bedingt da das andere. Insbesondere um Flexibilität und Zuverlässigkeit zu erreichen, braucht es auch das Thema Resilienz, sprich wir brauchen gute Ausweichstrecken, wir brauchen für alle Magistralen einen „Plan B“. Das erleben wir jetzt bei dem Thema „Korridorsanierung“, das wissen wir aber auch schon seit Rastatt, seit diesem Riesenproblem Rastatt. Ich muss ganz ehrlich sagen, dass ich jetzt etwas überrascht war, um ein Beispiel zu nennen, beim Dialogforum bei der Planung der Aus- oder Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe, dass der Resilienzfaktor, die Resilienzfähigkeit der neuen Strecke dort offensichtlich



nicht in die Bewertung einfließen soll, wie mir die Kollegen von DB Netz dezidiert gesagt haben und deshalb auch Varianten in der Diskussion, in der Prüfung sind, die an Mannheim Hauptbahnhof und Mannheim Rangierbahnhof vorbeiführen, den beiden wichtigsten Knotenpunkte des Personenfernverkehrs und des Güterverkehrs im Südwesten. Mit dem Hinweis, die neue Strecke solle ja dem Güterverkehr dienen, die bräuchte man ja nicht für den Personenverkehr und das wäre dann halt so. Da bin ich ehrlich gesagt überrascht, wie gesagt, und wollte Sie fragen, wann wir damit rechnen können, dass diese Faktoren, die Resilienzfaktoren, in die Planung bei DB Netz einfließen oder ob Sie vielleicht schon zusagen können, dass dies zeitnah passiert. Denn wenn wir jetzt neue Strecken ausbauen, beziehungsweise Neubaustrecken planen, die einen langen Planungshorizont haben, dann sollten wir die Neuausrichtung schon vornehmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, dann hat jetzt das Wort der Kollege Donth.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank auch Ihnen als Sachverständige – ich bin immer noch am Grübeln, wer denn Sachverständiger ist und wer nur Auskunftsperson ist, aber das müssen wir vielleicht hinterher mal noch klären –, dass Sie uns heute Rede und Antwort stehen und dass Sie uns auch Ihre schriftlichen Ausführungen bereits zugesandt haben. Vielleicht vorab zwei Anmerkungen. Eine zu Herrn Wiehle: Er hat ja recht. Dass der Bundesrechnungshof nicht eingeladen wurde, ist zu bejammern. Aber wenn ich mir die Liste an- gucke, die AfD hat nicht einen einzigen benannt, von daher hätte sie den ja benennen können.

Die zweite, vielen Dank Herr Flege. Sie haben den Satzungsentwurf für die InfraGO, offensichtlich haben Sie da Kenntnisse. Vielleicht könnten Sie uns den noch zuleiten. Wir im Parlament haben da noch keine Information der Regierung oder der DB dazu bekommen, das wäre für uns vielleicht auch hilfreich.

Meine erste Frage geht an Herrn Westenberger. In Ihrer Stellungnahme gehen Sie ja sehr stark auf die Finanzierung und die Zuordnung der Finanzierung zu den Maßnahmen ein. Sie sprechen klar aus, dass die Perspektive der Richtung von zwei Finanzierungsfonds vorteilhaft wäre. Jetzt sollen

auf der anderen Seite bis zum Ende der Legislatur, oder die nächsten drei, vier Jahre, fast 40 Milliarden Euro in die DB gehen, die sich aus einer Eigenkapitalerhöhung speisen, aus dem Bundeshaushalt, aus dem Energie- und Klimafonds und alle haben ja wieder eigene Spezifikationen, Regelungen und Probleme. Also im Klimafonds müsste man dann noch extra die Auswirkung auf die CO₂-Emissionen und, und, und nachweisen, was vielleicht dann die eine oder andere Maßnahme wieder nicht finanzierbar macht aus diesem Fonds. Auch die Überjährigkeit, die Auswirkungen auf die Trassenpreise, wenn man das Eigenkapital erhöht, andererseits wenn man es über den Bundeshaushalt finanziert. Also ist die Finanzierungsfrage, die Sie zu Recht als völlig essenziell anschauen, aus Ihrer Sicht gelöst oder was müsste sich ändern? Und vor allem: Wenn jetzt diese Finanzierung auf Jahre festgezurrert wird, sehen Sie überhaupt noch eine Chance für diese Fonds?

Die zweite Frage wollte ich an Herrn Dr. Stoffregen richten. Sie schreiben und haben das auch nochmal gesagt, es sei wohl vereinbart zwischen DB und Betriebsräten, dass die internen Strukturen fünf Jahre beziehungsweise drei Jahre bei den Overhead-Funktionen nicht angetastet werden und dass dadurch ja quasi ein Reformverbot vereinbart ist. Dann sollen ja auch noch die Standorte, die ja räumlich sehr stark getrennt sind, verbleiben. Es soll, wie ich höre, auch noch vor „InfraGO“ das Kürzel „DB“ drankommen, damit klar ist, wer das Sagen hat. Also können Sie nochmal drauf eingehen, ob Sie denn aus dieser Reform eine Reform sehen, oder ob es tatsächlich nur darum geht, Türschilder auszutauschen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Kollege Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage in der zweiten Runde richtet sich an Matthias Stoffregen, und da gehe ich nochmal ein auf das, was Sie schon gesagt haben und auch was Sie teilweise in der schriftlichen Stellungnahme gesagt haben. Da bitte ich einfach nochmal näher darauf einzugehen, was die Vorstellungen, die Idee bezüglich des zukünftigen Aufsichtsrats und dessen Zusammensetzung angeht und auch die Frage, wie eine transparente Mitsteuerung durch einen Sektorbeirat erfolgen könnte. Auch der Bundesrat hat zu einigen dieser Fragen Position bezogen, da sind Sie ja in Ihrer



Stellungnahme auch darauf eingegangen. Gerne dürfen Sie auch noch ein bisschen ausführen, welche Punkte aus der Stellungnahme des Bundesrates Sie sonst noch für wichtig erachten. Und gerne auch zum Thema Vorstand: Welche Rolle soll der DB-Vorstand gegenüber der neuen InfraGO spielen? Das ist ja auch eine spannende Frage.

Meine insgesamt vierte Frage für die beiden Runden und die letzte Frage richtet sich an die Gewerkschaften. Da würde ich gerne, auch ein bisschen vor dem Hintergrund – ich habe gerade nochmal die Stellungnahme von Ihnen angeschaut, da gibt es die Aussage, dass man gesehen hat, dass nicht zu wenig Finanzmittel zur Verfügung standen, sondern zwischen den beiden damaligen Infrastrukturgesellschaften einfach keine Abstimmung vorhanden war und planlos gearbeitet wurde, zumindest teilweise. An irgendwas erinnert mich das, ich komme gerade nicht drauf.

Meine Frage an Sie: Wie genau erfolgt die Vorfinanzierung bezüglich der Infrastruktur und insbesondere: wie genau funktioniert die Generierung der notwendigen Investitionsmittel bei Ihnen in Österreich?

Vorsitzender: Dankeschön, dann darf ich nun Herrn Dr. Spaniel bitten!

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Ksoll von der Deutschen Bahn AG. Aus der Sicht unserer Fraktion hat sich der Verkehrs- und auch der Finanzminister hier von der Deutschen Bahn AG etwas über den Tisch ziehen lassen, mit dieser Forderung nach den 45 Milliarden Euro für die Infrastruktur. Ein solcher Fehlbetrag, und ich denke mal, da sind sich alle einig, die darüber nachdenken, der fällt ja nicht vom Himmel. Das heißt also, der hat sich die letzten Jahre aufgestaut, angesammelt, wie auch immer. Ein Vorstand der Deutschen Bahn ist ja nicht kürzlich ins Amt gekommen, sondern ist ja bereits sehr viel länger im Amt, zumindest in Teilen. Das heißt also, dieser Vorstand dürfte von diesem Investitionsvolumen, das hier auf einmal kommuniziert wird, auch nicht völlig überrascht worden sein.

Meine erste Frage ist jetzt: Wie hoch ist denn der jährliche Finanzbedarf zur Refinanzierung der Schieneninfrastruktur betriebswirtschaftlich, also

die Abschreibung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen? Hier bitte ich einfach um eine konkrete Zahl, die kann auch gerne nachgeliefert werden. Bitte keine langen Ausführungen, sondern nur diese Zahl, wie hoch die jährliche Abschreibung für die Infrastrukturerhaltung, also für die Unternehmen, tatsächlich ist.

Die zweite Frage richtet sich auch wieder an die Deutsche Bahn: Die Deutsche Bahn und auch ihre sogenannte Hausgewerkschaft, also die EVG, wünschen ja, dass auch die Empfangsbereiche von Bahnhöfen mit Hilfe dieses Bundesschienenwegebauausbaugesetzes jetzt saniert werden sollen. Das sind aber in der Regel mehr oder weniger Einkaufszentren mit Schienenanschluss, das heißt, man kann es auch an den verschiedenen Bahnhöfen gut sehen, die wir auch alle selber nutzen können und dann auch entsprechend sehen. Da ist es aber so, dass diese Einkaufszentren, nach unseren Informationen, erhebliche Gewinne verursachen und die Filialgeschäfte in Bahnhofsnähe stehen aber häufig im Wettbewerb dazu. Da ist es so, dass es dem deutschen Einzelhandel durchaus nicht gut geht. Das heißt also, hier habe ich auf der einen Seite eine mit staatlichen Steuermitteln finanzierte Infrastruktur in den Bahnhöfen, und eine außerhalb der Bahnhöfe eben nicht steuerlich finanzierte Infrastruktur. Das ist unserer Wahrnehmung nach nicht im Sinne des Wettbewerbs und deshalb fragen wir auch hier an dieser Stelle: Wie hoch ist denn der Jahresüberschuss der Bahnhofsvermietungs-geschäfte der DB Station und Service? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Kollege Abel für die FDP!

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, danke auch für die spannenden Erkenntnisse aus der ersten Runde! Es hat durchaus einige gute Denkanstöße gegeben, auch insbesondere bei dem Thema „Struktur und Kontrolle der InfraGO“, auf die Herr Stoffregen, Herr Westenberger auch schon eingegangen sind. In die ähnliche Richtung zielt meine Frage ab, die ich gerne Herrn Flege stellen würde: Wo sehen Sie die entscheidenden Hebel, wo müssen wir ansetzen, damit wir im Sinne auch der Fahrgäste dafür sorgen, dass die gemeinwohlorientierte Infrastruktur dann auch wirklich gemeinwohlorientiert wird und wir entsprechend nachregeln können?



Die zweite Frage, die ich hätte, geht an Frau Stark an der Stelle: Sie haben die OBU, die On-Board-Units, bereits angesprochen und eine mögliche Förderfähigkeit derer. Mal jetzt abgesehen von der finanziellen Komponente, über die es zu reden gilt, stellt sich mir vor allem die Frage: Wo gibt es vielleicht auf bürokratischer Seite noch Dinge, wo die Bundesregierung, wo das BMDV noch nachschärfen muss? Ich denke hier insbesondere an die First-in-Class-Modelle und die schiere Anzahl der verschiedenen Genehmigungen. Welchen zeitlichen Aufwand sehen Sie da aktuell für eine Ausrüstung und wie könnte man das durch geschickte Verschlinkung auf regulatorischer Ebene vielleicht massiv beschleunigen? Danke sehr!

Vorsitzender: Herr Riexinger bitte!

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hätte zuerst eine Frage an den Kollegen Hebenstreit. Ich bin mir gar nicht sicher, ob das nicht in die gleiche Richtung geht, wie Herr Schreider von der SPD sie schon gestellt hat. Es macht aber nichts aus, wenn der von uns benannte Sachverständige hier so begehrt ist. Es ging auch in die Richtung: Im Jahr 2005 wurde in Österreich eine Strukturreform durchgeführt. Was war damals eigentlich genau geplant, was wurde umgesetzt, welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht und welchen Beitrag leistet die heutige Struktur, insbesondere auch natürlich der Erhalt des integrierten Unternehmens, zur positiven Entwicklung in Österreich? Damit es sich nicht wiederholt hätte ich noch eine Zusatzfrage.

Haben Sie auch Zahlen dabei oder eine grobe Orientierung, wie denn die personelle Besetzung in Österreich organisiert ist, zum Beispiel im Vergleich zu anderen Bahnen?

Weil es jetzt genügend Zeit gibt, stell ich doch noch eine Frage an Martin Burkert, gerade zu dieser Personalfrage: Ich meine, einerseits haben wir die Debatte über den Facharbeitermangel, andererseits die Besorgnis, dass zwar ein integrierter Konzern, was ich teile, mehr Möglichkeiten hätte, Personal auch flexibler einzusetzen, aber unterm Strich ja ein Mangel an Personal bleibt. Nach allem, was ich jetzt weiß, wird das, was die Deutsche Bahn ersetzt, gerade mal vielleicht die Fluktuation ausgleichen. Gibt es Anhaltspunkte von euch, was man auf der personellen Seite eigentlich brauchen würde, auch um die politischen

Ziele – praktisch das Zweieinhalbfache des Passagieraufkommens im Personenverkehr und 25 Prozent des Güterverkehrs – zu erreichen? Also bräuchten wir da nicht einen ganz massiven Aufbau von Personal?

Vorsitzender: Dankeschön, dann können wir jetzt wieder in die Antwortrunde einsteigen! Zunächst hat Martin Burkert das Wort für maximal 4 Minuten!

Martin Burkert (EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft): Danke! Herr Stühmeier, ich lade Sie gerne mal ein. Wenn die Geschichte mit der Diskriminierung wieder kommt: Ich weiß nicht, ob Sie schon mal auf einem Bezirkszentralstellwerk waren. Die sitzen hier so wie wir, mit allen Bahnen die da fahren, und wenn da Unregelmäßigkeiten auftreten, schauen die auf den Bildschirm und einigen sich, welcher Zug jetzt gefahren wird. Also da noch von Diskriminierung zu sprechen, das ist unglaublich und längst vorbei.

In einer Sache haben Sie Recht, auch das will ich sagen. Sie haben gesagt, die Finanzierung in die Schiene ist entscheidend, nicht die Struktur. Das sehen wir natürlich in der Schweiz und in Österreich, weil ja wesentlich mehr finanziert wird und deswegen ist es zu wünschen, dass das verstetigt wird, auch über die Legislatur hinaus.

Herr Westenberger, ich will bloß mal sagen, der Vorsitzende hat die Anträge erwähnt, es gibt einen Antrag der CDU/CSU, der sich mit der Deutschen Bahn befasst, da geht es um die Trennung von Fahrweg und Betrieb. Deswegen spielt es schon eine Rolle. Das will ich aber nur am Rande erwähnen.

Auf die Frage nach dem Personal, da kann ich jetzt aktuell sagen, die Forderung der EVG an die Deutsche Bahn, aber auch an die Bahnindustrie, Herr Lange, bei der Deutschen Bahn AG braucht es im nächsten Jahr wieder die Anstrengung, mindestens 5.500 neue Auszubildende einzustellen. Übrigens in 50 Ausbildungsberufen in 25 Studiengängen. Das muss verstetigt werden. Das ist eine Herkulesaufgabe. In den Ballungszentren gibt es heute schon Schwierigkeiten. Ich komme aus Bayern. Wenn ich nach München schaue, da eine Bewerbung zu bekommen für den Beruf des Verkehrskaufmannes, der Kauffrau, da fehlt es oft schon an Bewerbungen. Also der Fachkräftemangel ist die größte Herausforderung und es



braucht auch eine deutliche Verstetigung, 25.000 Quereinsteiger einzustellen, zu qualifizieren. Die Deutsche Bahn AG ist zurzeit in den Maghreb-Staaten unterwegs, auch in Ägypten. Ich nenne mal ein Beispiel: Ich war in einer Betriebsversammlung der Bahnbuchhalterinnen, es sind 80 Prozent Frauen, da gibt es sehr viele Nationalitäten. Aber auch die sagen, die haben die ersten Ägypter da, das ist die schwierigste Nationalität, die wir bisher gehabt haben. Wir hatten irische Ingenieure schon bei der Deutschen Bahn AG, die müssen eingebettet werden in die Eisenbahnfamilie. Da ist nicht nur der Arbeitsplatz entscheidend, sondern natürlich auch das Umfeld. Da gehört Wohnen dazu, andere Dinge, die alle geboten sind in der Eisenbahnerfamilie, also da muss viel gemacht werden. Die größte Herausforderung.... ich meine, die Bahnindustrie, alle Arbeitgeberverbände, im Kanzleramt war man sich in einem Punkt einig, auch bei den Wirtschaftsweisen, bei der Bundesbank, die größte Herausforderung ist der Fachkräftemangel in allen Bereichen. Der hat den Schienensektor auch erreicht. Und leider ist es so, Herr Ksoll, dass auch Züge ausfallen, weil Personal fehlt, auf den Stellwerken, auf den Lokomotiven. Und das regelmäßig mittlerweile, das ist schon beängstigend. Aber auch bei den nicht bundeseigenen Bahnen, die heute schon massiv über Personal-mangel klagen. Deswegen ist das eine der herausfordernden Aufgaben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann bitte Herr Flege, auch Sie haben etwa vier Minuten Zeit!

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Der Abgeordnete Abel hat mich gefragt: Wo müssen wir ansetzen, damit die InfraGO auch im Sinne der Fahrgäste Gemeinwohl orientiert wird? Teile der Antwort habe ich schon in der ersten Runde gegeben. Ich glaube, Schritt eins muss wirklich sein, und das passt auch zu dem, was wir aus Österreich gehört haben, wir brauchen eine Leitstrategie, wo wollen wir eigentlich hin mit dem System Eisenbahn in Deutschland. Das fehlt nach wie vor.

Teilantwort zwei ist die finanzielle Absicherung. Wir haben ja bislang über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine überjährige Finanzierungssicherheit, was die Ersatzinvestitionen, was das bestehende Schienennetz anbelangt. Wir brauchen vergleichbares auch für den Bereich

Neu- und Ausbau und auch für die Digitalisierung der Schiene, deswegen diese Fonds-Idee oder der Fonds-Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene mit den beiden dazugehörigen Fonds, einmal für das Bestandsnetz und für Neu- und Ausbau.

Der dritte Punkt, das hatte ich auch gestreift in der ersten Runde, was gehört noch dazu oder was muss man tun, damit die InfraGO auch im Sinne der Fahrgäste gemeinwohlorientiert wird? Das ist, dieses Gemeinwohl zu definieren, und, Herr Donth, die Satzung gibt es bislang formalrechtlich nur im Entwurfsstadium. Ich kann Ihnen sagen, dass das Bundesverkehrsministerium die Verbände über dieses Entwurfsstadium der Satzung informiert hat. Dort sind Charts gezeigt worden. Ich kann Ihnen auch sagen, dass dort alle acht Spiegelstriche, die sich in diesem Satzungsentwurf mit der Definition des Gemeinwohls beschäftigen, richtig sind, auch aus Sicht der Allianz pro Schiene. Es fehlt aber allen acht Spiegelstrichen das Verb, das heißt die Richtung ist nicht definiert. Das heißt, es sind Schlagworte, die in sich richtig sind, aber es sind oft die Richtungen und die Konkretisierung, die fehlen. Deswegen die Idee und die Anregung und auch der Wunsch vieler Parlamentarier, den ich für gerechtfertigt halte, dass man in einem zweiten Schritt, vielleicht beim Deutsche Bahn Gründungsgesetz, sich als Parlament nochmal damit beschäftigt, wie man Gemeinwohl konkret definieren möchte. Das ist, glaube ich, ein ganz wichtiger Punkt, Herr Abel, wenn es auch um die Sicht der Fahrgäste geht. Die wollen wissen, wie der Eigentümer dieses Gemeinwohl definiert.

Dann sind wir auch bei weiteren Punkten, die mit Gemeinwohl zu tun haben, dem Spannungsfeld zum Artikel 87e Grundgesetz und dem Führen als Wirtschaftsunternehmen. Das kann man nicht isoliert voneinander diskutieren. Wenn man über Gemeinwohl spricht, muss man das Grundgesetz vor Augen haben, man muss den Koalitionsvertrag vor Augen haben, wo Gewinne erwähnt und auch weiterhin von der aktuellen Bundesregierung gewünscht werden. Das auszutarieren hat auch etwas – ja wie soll man es nennen – mit einer Ernsthaftigkeit dieser Gemeinwohlorientierung zu tun, das steht auch noch aus. Das Bundesverkehrsministerium hat da auf



Nachfrage sich sehr weich geäußert, in welche Richtung die Wippe denn nun ausschlägt. Das steht unverbunden nebeneinander und das muss die Politik entscheiden, wie die Gewichtung zwischen diesen beiden Zielen ist, die miteinander im Zielkonflikt stehen. Dann gibt es die Koalitionsvereinbarung mit der Passage, dass die Gewinne in der InfraGO verbleiben sollen. Das heißt für mich, und auch aus Sicht der Fahrgastverbände, dass der bisherige geschlossene Finanzierungskreislauf „Schiene finanziert Schiene“ beendet werden muss. Es muss transparenter werden und die Gewinne müssen verbleiben. Da gibt es verschiedene Modelle, diese logische Sekunde Null, wie auch immer, da ist das Schlagwort die Transparenz. Auch das, glaube ich, ist ein Anspruch, der in der Branche und auch bei den Fahrgastverbänden in Sachen Gewinnabführung vorhanden ist.

Natürlich muss es auch einen Effizienzdruck geben bei der Infrastruktur. Wir wollen so viel wie möglich Schienenverkehr für den Euro Steuergeld. Das heißt, man darf nicht mehr Geld in das System kippen, man muss auch gucken, wie kann das System innovativer werden und wie können die richtigen Anreize gesetzt werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön. Herr Hebenstreit, Sie haben jetzt maximal 12 Minuten Zeit. Bitte schön!

Roman Hebenstreit (Österreichische Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft „vida“): Ich werde es versuchen. Ihre Fragenkomplexe sind relativ umfangreich. Also der erste Fragenkomplex war bezugnehmend auf die Struktur der Österreichischen Bundesbahnen und die Strukturdebatte, beziehungsweise auch die Änderungen, die da über die Jahre passiert sind. Ja, wir hatten in Österreich Beginn der 2000er Jahre und dann letztendlich 2003 und 2005 maßgebliche Entscheidungen auch um die Strukturen der Österreichischen Bundesbahn. Ich kann aber sagen, dass es am Ende dann mit einer kleinen Korrektur zwischen 2004 und 2009, auf die komme ich dann gleich, ein starkes Bekenntnis zum integrierten Konzern gab. Ich führe das dann vielleicht noch aus, was das im Detail bedeutet. Das war dann also das Bekenntnis, die Debatte einzudämmen, Güterverkehr zu privatisieren, Personenverkehr zu privatisie-

ren. Ist beides nicht passiert. Auch die Werkstätten sind nach wie vor zur Gänze im Besitz der Bahn. Damals gab es auch die Debatte, Immobilien zu veräußern, um Ergebnisbeiträge zu liefern beziehungsweise Werkwohnungen zu verkaufen oder auch die Kraftwerke, sprich die Energieversorgung zu veräußern, zu privatisieren oder eben sozusagen in der Struktur des Bundes zu verteilen. All das ist nicht passiert. Gerade was die Kraftwerke anbelangt, kann ich da sagen, im Zuge dieser ganzen Energiekrise hat uns das aus österreichischer Sicht enorm geholfen. Die Eigenstromproduktion liegt in Österreich bei 40 Prozent, Ziel ist 80 Prozent für das Bahnsystem. Übrigens ausschließlich grüne Energie, um das hier auch mal nebenbei zu erwähnen. Ein interessanter Bereich und eine lange Debatte waren auch die bahneigenen Werkwohnungen. Da gab es heftige Diskussionen darum. Wir haben die immer noch. Die sind heute – also wir haben ungefähr 4.000 werkseigene Wohnungen und ungefähr 20.000 sogenannte Einweisungsrechte in gemeinnützige Genossenschaften –, die sind natürlich jetzt am Arbeitsmarkt ein enormes Asset. Ich denke da an die Debatten, die da zum Teil in Deutschland geführt werden. Genauso wie die ganze Geschichte um das Ausbilden eigener Nachwuchskräfte, Lehrlinge, in Deutschland Azubis genannt. Es gab damals die Diskussion, die Lehrwerkstätten zu schließen. In der Zwischenzeit sind die alle nicht nur erhalten, sondern zur Gänze ausgebaut. Die Österreichische Bundesbahn ist aktuell der größte Lehrlingsausbilder Österreichs mit aktuell 2.000 Lehrlingen. Das macht uns am Arbeitsmarkt natürlich entsprechend stabil. Es gab auch tatsächlich, und deshalb habe ich es im ersten Teil schon kurz erwähnt, die Größe, politische Fehler zu korrigieren. Ein Teil, der aus dieser Strukturdebatte geblieben war, und da möchte ich vielleicht auf die Frage des Abgeordneten Gastel Bezug nehmen, war die Trennung von Bau und Betrieb innerhalb der Infrastruktur. Die wurde vier Jahre später wieder zurückgenommen. Ich kann Ihnen auch sagen, warum. Weil in dieser Zeit die sogenannten Langsamfahrstellen, das sind Streckenhemmnisse, wo einfach Züge langsamer fahren müssen und dann massiv Verspätungen auftauchen, quasi explodiert sind. Kann man auch nachlesen in einem damals aktuellen Bericht des Rechnungshofs, Pendant zum Bundesrechnungshof in Deutschland, wo



eben von diesem Chaos und von dieser Planlosigkeit gesprochen worden ist. Weil, und das ist, glaube ich, der Schlüsselsatz im Zusammenhang mit integrierten Konzernen oder desintegrierten Konzernen, sich dann halt jeder Teil für sich begonnen hat, „auszuoptimieren“. Da könnte ich Bücher drüber erzählen, da reicht derzeit die Zeit leider nicht zu. Was in Österreich noch passiert ist, und das ist letztendlich dann doch einzigartig: Der ÖBB-Konzern produziert nach wie vor – wie andere österreichische Eisenbahnunternehmen, es sind übrigens 80 an der Zahl, also der Wettbewerb ist uns nicht fremd in Österreich – Werkstätten, Loks und Lokführer im Verbund. Also wir produzieren über den Güter- und Personenverkehr hinweg Loks und Lokomotiven im Verbund, was anhand der Mangelressource momentan ein extremes Asset ist, in Krisenzeiten 2008 ein unbeschreibliches Asset war, auch was das Thema Instandhaltung angeht. Die beiden Themen Werkwohnungen und Ausbildungseinrichtungen habe ich schon erwähnt. Aber vielleicht eines noch ein wenig plakativer, weil hier so gefallen ist, dass man das Thema integrierter Konzernstrukturen nicht vergleichen kann und auch nicht sozusagen übertragen kann. Vielleicht kann man es ein bisschen plakativer formulieren. Also was sind heute die mithin erfolgreichsten Güterbahnen der Welt? Das sind die amerikanischen. Was ist die erfolgreichste Personenbahn der Welt? Das sind die japanischen. Und auf Österreich oder beziehungsweise auf Europa bezogen ist es mit Sicherheit die Schweiz, gemessen an den allgemein anerkannten Parametern. Ich habe es eingeleitet. Und mit Bescheidenheit darf ich sagen, auch Österreich. Was haben alle diese Unternehmen gemeinsam? Sie haben Rad und Schienen nicht getrennt. Keines dieser Unternehmen würde auch nur im Traum daran denken, das integrierte Rad-Schienensystem, man nennt es ja auch industrielle Form der Mobilität, zu trennen und durch Schnittstellen, Kosten, Qualität und Sicherheit zu gefährden. Das würden die nicht tun, weil bekannt ist, dass dort, wo es passiert ist, über weite Teile eben diese Situation entstanden ist, dass sich die einzelnen Konzernteile beginnen, dann für sich selbst „auszuoptimieren“. Ich sage es Ihnen vielleicht an einem Beispiel oder an zwei Beispielen. Was kann das sein? Kein Infrastrukturunternehmen auf der ganzen Welt im Eisenbahn-

bereich würde auch nur im Traum darauf kommen, Instandhaltungsarbeiten im laufenden Betrieb durchzuführen, wenn die Not nicht so groß ist wie in Deutschland. Ich möchte das jetzt schon erwähnen. Warum? Weil es kostenaufwändiger ist, weil es extrem kompliziert ist, weil es ein enormes Risiko mit sich bringt und weil es letztendlich auch für die Kunden bedeutet, dass durch Schienenersatzverkehre die Qualität schwindet. Ganz klar, dass in einem integrierten Konzern aber beide Seiten auf einen Tisch müssen und unternehmensinterne Lösungen gefunden werden müssen, unter welchen Rahmenbedingungen zum Beispiel die Instandhaltung oder die Erneuerung von Trassen stattfindet. Ich sage es vielleicht an einem noch plakativeren Beispiel. Trennt man Rad und Schiene, beginnen diese beiden Bereiche für sich selbst zu optimieren. Was heißt das für ein Absatzunternehmen? Also alles, was auf der Schiene fährt – wir hatten lange Zeit in Europa verschiedenste Diskussionen, auch mit der Industrie, um das Thema Radsätze und deren Ausgestaltung. Also als Absatzunternehmen gehe ich natürlich her und mache meine Räder – ich sage es jetzt sehr, sehr flapsig und einfach – härter, um Wartungskosten zu reduzieren und deren Lebensdauer zu erhöhen. Bedeutet wiederum für die Schiene, dass ich damit die weichere Schiene zerstöre. Löst in der Infrastruktur aus, härtere Schienen zu produzieren, was wiederum die Absatzunternehmen dazu motiviert, ihre Räder härter zu machen, weil damit auch dementsprechend Schaden bei den Fahrzeugen entsteht. Und diese derartigen, das ist nur ein Beispiel, negative Kostenspiralen durchbricht man in diesem industrialisierten Verbundsystem der Mobilität nur, indem man die Player in einem Unternehmen integriert. Das ist unsere Erfahrung und das ist durchaus nicht nur die österreichische Erfahrung, sondern die geht auch weit darüber hinaus. Wenn man sozusagen das noch weiterspinnen möchte, das gesamthaft zu denken – ich möchte jetzt nicht das chinesische Beispiel strapazieren, das ist für uns alle ein Reizwort –, dann kann man durchaus einen umgekehrten Weg gehen, nämlich den der stärkeren Integration, zum Beispiel auch mit der Bahnindustrie. Ich darf erwähnen, keine einzige Innovation im Eisenbahnsektor ist nicht aus integrierten Unternehmen gekommen. Also egal, ob das die digitale automatische Kupplung ist oder ob es etwaige Mobiler-Systeme sind, das sind so



Systeme, die es ermöglichen, horizontale Verladung von multimodalen Transportcontainern von der Straße auf die Schiene durch den Lkw-Fahrer allein zu ermöglichen. Das alles sind Innovationen, die aus integrierten Unternehmen in Richtung Bahnindustrie getragen wurden.

Jetzt noch vielleicht ganz kurz zu den Zusatzfragen, die noch gestellt wurden. Ich werde hier keinesfalls irgendwelche Ratschläge formulieren oder sonstiges. Ich kann Sie nur ermutigen, nicht in die Strukturdebatte auszuweichen. Ja, die braucht es, aber die lähmt ein Stückweit diese Strukturen, auch weil man sich gerne verflüchtigt in diese Strukturdebatten. Und es ist mit Sicherheit nicht die Struktur, die hier maßgebend ist für die Umsetzung, es sind die schon vielfach zitierten Ziele, die langfristige gesicherte Finanzierung und ein gewisses Maß an Stabilität, die es brauchen wird, um diese Herausforderungen auch entsprechend zu stemmen. Ich verstehe die Debatte in Deutschland sehr gut. Sie ist auch für mich persönlich sehr interessant. Ich bin seit über 35 Jahren Eisenbahner aus Leidenschaft, deshalb verfolge ich sie auch sehr interessiert. Die hat meines Erachtens, mit einer Brille von außen betrachtet, sehr viel mit Vertrauen und Zutrauen zu tun. Und ja, ich glaube, dass das Eisenbahnsystem sich dieses Vertrauen durchwegs erarbeiten muss. Aber ich glaube, es braucht auch ein wechselweises Vertrauen, wenn ich das so sagen darf, der Politik in die Bahn und in dieses System, diese Herausforderungen zu stemmen.

Strukturdebatten lähmen und sie kosten Zeit, die, glaube ich, die Deutsche Bahn und das Eisenbahnsystem in Deutschland nicht haben. Um ein konkretes Angebot vielleicht zu machen, ich bin jetzt mal so frech in dieser Runde: Man könnte mit Österreich reden, ob man das Deutsche Eck nicht durch Österreich betreiben lässt. Dieses Angebot gibt es nämlich real und das ist absolut möglich und umsetzbar. Da könnten wir sogar unterstützen.

Die personelle Debatte, die Zusatzfrage von Herrn Riexinger noch: Wenn Sie das bezogen haben auf die Steuerung und auf die Ausgestaltung der Eigentümerstrukturen. Der Bund entsendet über die Ministerien in die Struktur des ÖBB-Konzerns auch Kapitalvertreter in die Aufsichtsräte, also keine Kommissäre ohne Stimmrecht, das war früher mal so, sondern tatsächlich mit Stimmrecht.

Der sogenannte Generalsekretär des Klimaministeriums in Österreich sitzt im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding und in der Infrastruktur. Und es gibt einen regen Austausch mit mehreren Stakeholdern in den unterschiedlichen Aufsichtsräten, wenngleich ich anfügen möchte, weil das hier gefallen ist: Also alles Stakeholder in die Aufsichtsräte zu holen – ich sitze seit 20 Jahren in Aufsichtsräten der Bahnen –, da würde ich dann gleich einen Mediator mit beschäftigen wollen. Also das würde ich der Bahn nicht antun wollen. Aber es macht durchaus Sinn, gewisse Stakeholder in das System zu holen, um hier einerseits die Steuerung, andererseits aber vernünftiges Controlling im Sinne der politisch gefassten Ziele hier zu ermöglichen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke schön. Dann darf ich jetzt Herrn Dr. Ksoll das Wort geben. Auch Sie haben maximal zwölf Minuten Zeit. Sie sollen natürlich ausreichend antworten dürfen, aber jede um Minute, die wir da einsparen können, bin ich dankbar, weil wir um 16:00 Uhr eigentlich hier mit der Anhörung zu Ende sein wollten.

Dr. Markus Ksoll (Deutsche Bahn AG): Ja, sehr geehrter Herr Vorsitzender, herzlichen Dank für die Einladung. Herr Schreider, Herr Dr. Spaniel, herzlichen Dank für die Fragen und die Möglichkeit Stellung zu nehmen. Ich sage vorweg: Ich bin Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG, damit vom Gegenstand der Anhörung betroffen, wie viele andere Tausende Mitarbeitende der Deutschen Bahn AG. Mir wurde gesagt, ich möge das kenntlich machen. Ich hole etwas weiter aus, und gehe dabei auch auf die Fragen und auf die Antworten ein, die mir gestellt wurden. Wir stehen vor einem großen Reformschritt für die Eisenbahn in Deutschland. Die letzte große Reform der Eisenbahn in Deutschland haben wir 1994 erlebt. Es gab damals zwei Ziele: Mehr Verkehr auf die Schiene und Entlastung des Bundeshaushalts. Es gab drei Instrumente, nämlich Öffnung der Infrastruktur für Wettbewerb und zweitens klare Trennung von Staat und Unternehmen, Führung der Eisenbahn als Wirtschaftsunternehmen, was sich auch aus dem Europarecht übrigens ergibt, und drittens deutlich höhere Gewichtung der Schiene bei den Verkehrsinvestitionen des Bundes. Die ersten beiden Ziele wurden von Anfang an konsequent umgesetzt, beim dritten sind wir jetzt erst auf dem Strang. Die



Ziele, bei den ersten beiden Instrumenten, wurden grosso modo erreicht. Wir haben, das sieht man auch in der Stellungnahme der Allianz pro Schiene, 44 Prozent mehr Verkehrsleistung im Personenverkehr, 88 Prozent mehr Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr. Wir haben die Marktanteilsrückgänge der Schiene stoppen können als Branche. Wir sind bei 9 und bei 19 Prozent, bei 9 Prozent Personenverkehr, bei knapp 19 Prozent im Güterverkehr. Ganz ähnlich wie Sie sagen. Wir sind da längst nicht so weit, wie wir sein wollen. Aber immerhin ist der Rückgang der Jahrzehnte davor zurückgegangen. Der Bundeshaushalt wurde auch in den ersten 20 Jahren seit der Bahnreform erheblich entlastet, bis 2015 haben sich die Bundesmittel halbiert. Und dann haben wir aber festgestellt – und, Herr Dr. Spaniel, nicht erst jetzt – hier haben wir möglicherweise übers Ziel hinausgeschossen. Das überwiegende Primat der Sparsamkeit und Effizienzsteigerung, das gilt fürs Unternehmen, aber auch für die Politik. Bei uns im Unternehmen gab es Horsten von Unternehmensberater/-innen, die sehr stark nur auf Effizienzsteigerungen geachtet haben. Hat dem System, das sehen wir jetzt, nicht gutgetan. Wir haben viel zu wenig in Leistungsfähigkeit, Wachstum und Resilienz investiert. Deshalb hat auch schon die letzte Bundesregierung umgelenkt. Wir haben seit 2015 wieder erheblich mehr investiert. Wir hatten in 2021 Rekordwerte bei den Investitionen und Aufwendungen für die Infrastruktur. Auch bei den Beschäftigtenzahlen, Herr Burkert, haben wir umgelenkt. Wir haben seit 2015 rund 30.000 Mitarbeitende neu eingestellt, bei der Deutschen Bahn alleine. Da sind jetzt noch nicht die Mitglieder von Peter Westenberger und Dr. Matthias Stoffregen mitgezählt und auch nicht die von Frau Stark. Und das ganz überwiegend im Bereich Eisenbahn in Deutschland.

Ist also alles in Ordnung? Nein! Wir teilen hier, glaube ich, gemeinsam den Befund. Wir sehen heute, das reicht nicht. Es gibt erheblichen Handlungsbedarf. Die Infrastruktur ist zu alt, zu störanfällig. Und, Herr Dr. Spaniel, das ist auch eine Teilantwort auf Ihre Frage. Wir haben einen Investitionsrückstau, der auch gutachterlich festgestellt wurde, 2018, von 55 Milliarden Euro. Und wir haben den Investitionsrückstau nach denselben Methoden, Preisstand 2022, geschätzt

auf 89 Milliarden Euro. Er hat also trotz des Investitionshochlaufs zugenommen. Und der Zustand, und da stimme ich auch den Vorrednern zu, wir müssen den anders messen und wir haben uns dort auch Norwegen, die Schweiz und Österreich zum Vorbild genommen und Zustandsnoten erfasst. Wir haben das auch mit den Zugangsberechtigten verprobt und sehen, dass wir deutlich schlechter sind in unserer Infrastruktur als in den Nachbarländern. Außerdem bauen wir so viel, wie noch nie zuvor und wir bauen nicht intelligent. Wir sperren immer wieder für unterschiedliche Gewerke und der Zugangsberechtigte und auch deren Kunden merken immer nur marginale Verbesserungen. Deshalb müssen wir dringend ran und das System reformieren.

Genau dazu hat die Bundesregierung ein klares Konzept. Wir haben ein stimmiges Gesamtkonzept, das hat im ersten und wichtigsten Teilaspekt sieben Elemente. Dazu zählt, Herr Schreider, die Schaffung der Hochleistungskorridore, auch das wesentlich höhere Engagement für das gesamte Flächennetz, die Zukunftsbahnhöfe, Serviceeinrichtungen, wesentlich mehr Aus- und Neubau und ein großes Portfolio von kleinen und mittleren Maßnahmen, was wir angehen wollen. Und bei den Hochleistungskorridoren muss das ein Missverständnis sein. Natürlich richten wir die so ein, dass auch die Resilienz sich steigert. Richtig ist, dass diese Resilienzsteigerung derzeit nicht in die Wirtschaftlichkeitsanalyse der Hochleistungskorridore einfließt, und das ist ein Defizit. Die Resilienzsteigerung ist in der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung nicht passend abgebildet und auch in den Wirtschaftlichkeitsanalysen einzelner Projekte und Projektbündel. Und da müssen wir ran, da müssen wir methodisch ran. Ähnliches gilt auch für die CO₂-Minderungsbeiträge, die nicht passend abgebildet sind. Und das ist ein Vorschlag der Beschleunigungskommission Schiene. Die Umsetzung dazu steht noch aus. Glück ist, die Hochleistungskorridore gehen trotzdem mit einem Nutzenüberschuss aus der Wirtschaftlichkeitsanalyse raus, aber die Resilienzsteigerung ist nicht passend mit bewertet. Wir haben dann zu diesem Programm, was ausgerichtet ist auf eben die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele, uns die Frage gestellt, wie hoch ist der Finanzierungsbedarf. Und, Herr Dr. Spaniel, da kommt



diese Zahl raus, 45 Milliarden Euro zusätzlich, davon ein großer Teil für die Infrastruktur im mittelfristigen Finanzrahmen des Bundes. Und das ist das erste Mal, dass wir hier ehrlich sind und das System voll auf die Erreichung der Ziele ausgerichtet haben. Und wir freuen uns sehr, dass die vielen Mitarbeitenden beim EBA, im BMDV in ihrer Plausibilisierung diese Zahlen auch bestätigen konnten. Wir haben nicht etwa den Bund hier über den Tisch gezogen. Und der Bund hat darüber hinaus ein neues Steuerungskonzept aufgesetzt. Da ist dieser Rahmenplan ein wesentliches Element. Und er hat auch ein klares Bekenntnis abgegeben, auch eine langfristige Zielkonzeption zu erstellen. Da sind wir nicht blank. Wir haben den Zielfahrplan Deutschlandtakt, den gilt es hier passend einzubetten. Das ist die langfristige Vision und dann braucht es mit dem Horizont, ähnlich wie in Österreich – bei Ihnen sind es sechs Jahre – auch einen Rahmenplan über fünf bis sechs Jahre, aus dem wir sehen, was wird von der Infrastruktur erwartet, in Zustandsentwicklung, Kapazitätsentwicklung, aber auch in Maßnahmenbündeln. Und letzter Punkt, und das löst die Probleme alleine nicht, die beiden großen Infrastrukturgesellschaften werden zusammengelegt.

Das ist ein stimmiges Konzept. Und jetzt, Herr Schreider, kommt Ihre Frage, welche Rolle spielt da die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes? Sie ist auch eine essenzielle Voraussetzung. Wir haben jetzt den Mittelbedarf identifiziert. Wir haben auch Teile davon schon mit hinreichendem Härtegrad gerade im parlamentarischen Verfahren, bis zu 40 Milliarden Euro, wie der Bundesminister Wissing auf dem Schienengipfel verkündet hat. Wir brauchen dazu auch die zuwendungsrechtlichen Grundlagen, weil in diesen bis zu 40 Milliarden Euro, bis zu 45 Milliarden Euro, sind eben Sachverhalte, die sind heute de lege lata nicht zuwendungsfähig aus Bundesmitteln. Wir brauchen dazu die vertraglichen Grundlagen. Deswegen verhandeln wir gerade mit sehr viel Engagement und auch sehr schnell, so wie sich das alle um uns rum wünschen, einen Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, der dann den Abruf für 2024 ermöglichen kann. Und deshalb bereiten wir uns darauf vor, gemeinsam mit der Branche, in 2024 die neue Finanzierungsarchitektur, unter

anderem rund um eine große neue Finanzierungsvereinbarung und für den Bestandserhalt, und auch große neue Vereinbarungen für das Wachstum zu ermöglichen.

Welche Punkte sind jetzt in der BSchwAG-Reform besonders wichtig? Der Regierungsentwurf sieht vor, dass der Bund in Zukunft auch projektbezogenen Aufwand und Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung finanzieren darf. Das ist ein Thema, mehrere meiner Vorredner haben es schon genannt, wo wir heute Fehlanreize haben, weil der Bund Investitionen finanziert und die Instandhaltungsaufwendungen, auch projektbezogene Aufwendungen, ganz weitgehend aus Nutzerentgelten zu finanzieren sind. Bei vielen Projekten steckt immer beides drin, das ist sehr Streitbehaftet. Wir sind da auch kein einfacher Verhandlungspartner des Bundes. Es ist so, dass wir häufig im Nachhinein Rückforderungsansprüche vorfinden. Das antizipierend verhandeln wir immer sehr vorsichtig. Das dauert sehr lange und hier würde die Umsetzung des Regierungsentwurfs erhebliche Flexibilität bringen. Wir sind darüber hinaus sehr erfreut darüber, dass der Bund sich eine Finanzierungsoption auch für Digitalisierungsaspekte schafft. Frau Stark hat es genannt. Hier geht es darum, dass wir anstatt in Stahl und Beton in Zukunft in Intelligenz investieren. Das sind teilweise auch Aufwandssachverhalte, dürfte der Bund heute nicht mitfinanzieren oder er müsste eben, und das ist dann wieder ein Thema, wo dann das Finanzministerium sich schwertut, Förderrichtlinien aufsetzen, wo dann immer die Abgrenzungsfrage ist: Bin ich eigentlich zuständig als Bund? Diese zusätzliche Finanzierungsoption hilft uns sehr. Und wir freuen uns darüber hinaus, Dirk Flege sagte es, dass der Infrastrukturbegriff ausgeweitet wird. Der Bund bekennt sich heute schon in den zusätzlichen Finanzierungsoptionen dazu, bei den Bahnhöfen die Kapazitäten auch auf Wachstum auszulegen. Hier ist ein Wunsch noch offen, den wir haben. Wir wünschen uns, dass in dem Kern, also § 8 des BSchwAG, zusätzlich eine Klarstellung erfolgt, dass auch die Serviceeinrichtungen und die Empfangsgebäude in Zuwendung kommen können. Und ein Punkt, der heute auch nicht abgedeckt ist, ist die Mitfinanzierungsmöglichkeit des Bundes für Schienenersatzverkehre entlang der Hochleistungskorridore.



Das sind die drei Top-Wünsche: Empfangsgebäude, Serviceeinrichtungen und Hochleistungschienerersatzverkehre.

Jetzt komme ich, Herr Spaniel, zur Frage, wo Sie nach den Zahlen sich erkundigt haben. Der Abschreibungsaufwand der Infrastruktur liegt über alle drei großen Gesellschaften im Moment bei einer Milliarde Euro rund, das sind 0,7 Milliarden Euro bei DB Netz und der Rest bei DB Stationen Service und Energie. Aus Vermietung und Verpachtung der Bahnhöfe haben wir im Moment ein Umsatzvolumen von 390 Millionen Euro, das ist Umsatz, nicht Ergebnis. Das reicht nicht aus, um die Kosten und auch den Fehlbetrag der Verkehrsstationen auszugleichen. Die DB Station und Service hat in Summe 2022 ein negatives Ergebnis gemacht, von minus 2 Millionen Euro, also fast schwarze Null, leicht negativ, das hat der Konzern ausgeglichen. Und auch deshalb, weil das nicht ausreicht – und wir sind ja noch nicht dabei, wesentlich mehr für Bahnhöfe zu machen – brauchen wir diese Finanzierungsreform. Und ganz klar ist, und das ergibt sich auch aus dem Gesetzentwurf, die Mittel fließen nicht in Ausbauten und dergleichen für kommerzielle Vermietungs- und Verpachtungsangelegenheiten, sondern in die Substanz der Empfangsgebäude und weiterhin in die Verkehrsstation. Damit bin ich mit meiner Antwort durch. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Frau Stark das Wort geben. Vier Minuten haben Sie, Frau Stark.

Sarah Stark (Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)): Vielen Dank, Herr Schiefner! Wir haben, um das Projekt Digitalisierung des Gesamtnetzes und der Fahrzeuge erfolgreich umzusetzen, einen erheblichen Koordinierungsaufwand vor uns. Und deswegen brauchen wir, und damit komme ich auf die Beantwortung Ihrer Frage, Herr Abel, einen neutralen Koordinator, eine neutrale Koordinatorin, der das steuert. So steuert, dass, wenn die DB Netz AG ihre Strecken digitalisiert, auch all die Fahrzeuge, die auf diesem Netzteil fahren, bereits umgerüstet sind. In der Summe sind 13.500 Fahrzeuge in Deutschland umzurüsten. Diese Fahrzeuge sind nicht alle baugleich, sondern natürlich unterschiedlich. Wir haben Personenzüge, es gibt auch Güterfahrzeuge. Und diese verschiedenen Fahrzeugtypen kann man gruppieren. Sogenannte

First-in-Class-Umrüstung, also das ist immer ein Typ, den man modellhaft dann umrüstet und für den man auch eine neue Zulassung braucht, diese Umrüstung mit Zulassungsprozess dauert zwei bis drei Jahre, für eine First-in-Class-Umrüstung, für alle anderen Fahrzeuge der Serie ungefähr drei bis acht Wochen. Es ist bei dieser Umrüstung eben nicht damit getan, ein Gerät rauszunehmen und ein neues reinzusetzen, sondern sie müssen sehr viele Kabel neu setzen, umfangreiche Zulassungsprozesse neu durchgehen, deswegen ist es so lange und auch so aufwendig. Und diese 13.500 Fahrzeuge in Deutschland gehören nicht etwa einem Halter, sondern hunderterten von Haltern. Und wenn ich möchte, dass die Umrüstung dieser Fahrzeuge möglichst effizient vonstattengeht, also die Werkstätten, die wir haben, so ausgenutzt werden, dass, wenn ein Fahrzeug eines Typs umgerüstet wird, auch die Folgefahrzeuge damit schnell umgerüstet werden, weil dann die Umrüstung viel schneller geht, muss ich eben diese Fahrzeugtypen verschiedener Halter auch koordinieren. Und das alles kann nur eine neutrale Bundesstelle und eine neutrale Koordinatorin, ein neutraler Koordinator machen, der sowohl weiß, wann im Netz umgerüstet oder umgestellt wird und dann auch alle Akteure auf dem Netz koordiniert. Wie das gelingen kann, hat die Evaluierung des digitalen Knotens Stuttgarts bereits aufgeschrieben. Da sind alle möglichen Optionen drin und ich empfehle sehr, das noch mal nachzulesen. Es gibt ja in Stuttgart auch eine Förderrichtlinie, die sehr wohl steuert, welche Fahrzeuge dort beschafft werden. Und natürlich kann man in Analogie zu Stuttgart auch so eine Richtlinie auf Bundesebene erlassen, die dann nicht allein die ETCS-Ausrüstung beinhaltet, sondern alle Komponenten einer Digitalisierung, die auch maßgeblich zu einer Kapazitätssteigerung führen. Also auch Automatisierungssysteme, auch Kapazitätsmanagementsysteme müssen durch diese Förderrichtlinie förderfähig sein, um am Ende den maximalen Kapazitätshub umsetzen zu können. Ja, wie kann man das Ganze beschleunigen? Indem man Genehmigungsfreiheit für Nachrüstungen zum Beispiel einführt oder ein entsprechendes Lastenheft formuliert, damit ganz klar ist, was umzurüsten ist und welche Technik einzubauen ist. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön! Dann hat jetzt Herr



Dr. Stoffregen das Wort!

Dr. Matthias Stoffregen (Mofair): Ja, herzlichen Dank. Ich gebe mir Mühe. Herr Donth fragte noch mal nach dem Thema Fusion von Netz und Station und Service. Ich kann da wunderbar an Herrn Hebenstreit und die Optimierung einzelner Betriebsteile je für sich anknüpfen. Also mein Lieblingsbeispiel stammt aus dem bayerischen Oberland. Als dort vor einigen Jahren starker Schneefall war, kam der von DB Station und Service beauftragte „Schneeschipper“, machte die Bahnsteige frei und weil er nicht wusste, wohin mit dem Schnee in seiner Not, schippte er sie auf die Gleise. Dann kam der Kollege von DB Netz vorbei und Sie ahnen, wie die Geschichte weitergeht. Also hier war genau das passiert. Einzelne Unternehmensteile hatten sich auf Kosten der anderen optimiert, aber die eigene Bilanz sah dadurch wunderbar aus. Das zeigt, auch im integrierten Konzern kann so was passieren. Und man muss gucken, wo es dann irgendwo beginnt, absurd zu werden. Insofern haben wir da eine gewisse Hoffnung, dass durch die Fusion von DB Station und Service und DB Netz sich da auch zügig was verbessert. Aber das ist genau der Punkt. Also es wurde ja schon vor dem Beschluss des Aufsichtsrates vereinbart, dass sozusagen der Bereich Personenbahnhöfe gewissermaßen innerhalb der neuen InfraGO quasi gekapselt wird und erstmal fünf Jahre lang nicht angefasst wird, und dass die Overheadbereiche mindestens drei Jahre so bleiben, wie sie sind. Das lässt natürlich hoffen, dass möglicherweise auch solche prozessualen Dinge nur schwer erreicht werden. Und da würden wir uns dann schon ein bisschen mehr Flexibilität wünschen, damit nicht das Einzige, was bisher wirklich greifbar ist, möglicherweise erstmal gar keine Erfolge in der Wirklichkeit zeitigt.

Die andere Frage richtete sich vor allem auf die Stellungnahme des Bundesrats, und dann komme ich auch auf das Thema Steuerung. Der Bundesrat hat ja in seiner sehr ausführlichen Stellungnahme eigentlich sogar vier Gesetzesänderungen angesprochen. Das eine ist das Thema Bundesschienenwegeausbaugesetz selber. Da hat er ja vor allem die Themen angesprochen, die hier auch in verschiedenen Zusammenhängen schon gekommen sind. Das ist einmal die Frage der Ausweitung der Finanzierungsoption für die

Digitalisierung, eben nicht nur für die ortsfeste Infrastruktur, sondern vor allem auch für die On-Board-Units, wo schon einiges gesagt worden ist. Das sehen wir natürlich genauso. Dies ist im Übrigen nicht nur eine Geldfrage, sondern vor allem auch eine Prozessfrage. Würde der Bund diese Förderung nicht machen, hätten wir immer mindestens im Nahverkehr das Problem, dass wir am Ende nicht ein Projekt haben, sondern mindestens deren 16, vielleicht sogar deren 27, weil jeder Aufgabenträger selber vor die Wahl gestellt wäre: Also lass ich jetzt mal ein Unternehmen pleitegehen oder fördere ich deren On-Board-Units, weil das ja im laufenden Verkehrsvertrag nicht vorgesehen ist. Es würde völlig auseinanderlaufen und die Koordinierung würde noch mal schwieriger, die eh schon schwierig genug ist, wie Sarah Stark zu Recht darauf hingewiesen hat. Wir haben das Thema „Serviceeinrichtung“, insbesondere, aber nicht nur, Abstellgleise. Also ich glaube, das muss jedem klar sein, wenn mehr Verkehr auf der Schiene stattfinden soll, dann brauchen wir natürlich nicht nur mehr Gleise zum Fahren, sondern vor allem auch mehr Gleise als Parkplätze. Wir haben bei unseren Mitgliedsunternehmen schon im Nahverkehr reguläre Fahrten zur Abstellung von 70 km. Das kostet furchtbar viel Geld und frisst natürlich auf der Fahrt auch wieder Kapazität. Also da, wo der an der Tagesrandlage, in dem Fall von Aachen nach Rheydt, in die Abstellung fährt, fährt da der Güterzug eben gerade nicht durch. Im Gelegenheitsverkehr gibt es noch ganz andere Geschichten. Also Züge, die von Travemünde nach Hannover-Vinnhorst fahren müssen und fünf Tage später denselben Weg wieder zurück, um die Reisegruppe wieder einzusammeln, weil leider aufgrund der Sanierung des Bahnhofs in Travemünde nur noch ein Gleis übrig ist, wo es vorher ein paar mehr gab. Das war das zweite Thema.

Und dann hatten wir noch die Folgekosten der Generalsanierung. Schienenersatzverkehr ist schon angesprochen worden. Ist übrigens auch deshalb wichtig, es gibt erste Berechnungen, was das eigentlich bedeutet. Also für Hamburg - Berlin ist mal ausgerechnet worden, wenn Verkehr ohne Generalsanierung 100 Euro kostet, kostet der Verkehr während der Generalsanierung so etwas um die 160 Euro, vielleicht auch ein biss-



chen mehr. Und allein der Schienenersatzverkehr liegt schon bei über 100 Euro. Ja, also wir reden da nicht über „Peanuts“, sondern über richtig viel „Holz“. Und dann muss man ja sagen, es ist der Bund gewesen, der über die Jahrzehnte hinweg zu wenig Geld in die Infrastruktur gegeben hat. Und aus unserer Sicht kann er sich da jetzt auch nicht aus der Verantwortung stellen. Um sozusagen diesen Rückstau wieder aufzuholen, ist er auch bei diesen Folgekosten mit in der Pflicht.

Dann hatte der Bundesrat angesprochen, eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Das betrifft hier vor allem das Thema „Finanzierung der Stationen“. Wir haben da ja heute diese etwas seltsame Geschichte, dass die Länder und Kommunen, wenn sie mehr haben wollen als das, was dem üblichen Ausrüstungsstandard entspricht, sich an den Kosten beteiligen müssen. Aber was das Ganze noch mal ein bisschen irrer macht: Diese zusätzlichen Kosten müssen hinterher auch wieder verdient werden. Das heißt, es tritt der seltsame Effekt ein, dass die Kommunen und Länder das teilweise doppelt bezahlen. Und das muss natürlich geändert werden.

Und schließlich das dritte, aus unserer Sicht sehr spannende Element der Stellungnahme des Bundesrates, ist die Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes, vor allem an zwei Stellen hier wichtig. Das eine ist die vorhin von mir schon angesprochene, weitergehende finanzielle Entflechtung. Der Bundesrat sagte hier wirklich ganz klar: Es darf kein Gewinn ausgeschüttet werden! Also er geht da schon noch mal ein bisschen weiter auch als die Formulierung im Koalitionsvertrag. Und er spricht eben auch das an, was uns wichtig ist, nämlich eine Einbeziehung der Nutzer/-innen in die Aufsicht. Herr Hebenstreit, ich glaube nicht, dass man da sofort einen Mediator braucht. Also ich habe unsere Branche in der Vergangenheit eigentlich als ausgesprochen konstruktiv erlebt und es ist auch in den letzten Jahren, auch wenn das vielleicht jetzt heute gar nicht unbedingt so wirkt, eigentlich immer besser geworden. Ich glaube auch, dass auch in einem Aufsichtsrat der InfraGO die Zusammenarbeit sehr, sehr gut wäre. Das heißt ja nicht, dass man die unangenehmen Wahrheiten nicht ausspricht. Man braucht nur das Forum da-

für. Und wenn man letztlich es, wie bisher in einen Sektorbeirat auslagert, wo man sagt: Na okay, das machen wir halt alle Vierteljahre und dann ist es auch wieder vorbei, dann glaube ich, wird genau dieser gemeinsame Impetus eben nicht so stark werden. Und die Vertretung von Bundesministerien in den Aufsichtsgremien, die haben wir ja auch heute schon, die ist ja auch heute schon, auch bei den Tochterunternehmen des DB-Konzerns gegeben. Sie hat nur bislang die großen Erfolge nicht gezeitigt.

Vorsitzender: Danke schön! Dann darf ich jetzt noch Herrn Westenberger das Wort geben, für maximal vier Minuten.

Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen): Ja, vielen Dank. Ich halte mich ran. Ich greife zunächst noch mal bei den Finanzierungsthemen, die Herr Donth vorhin in der Frage angesprochen hatte, zwei Themen, die eben angesprochen wurden, noch mal auf. Beim Thema On-Board-Unit-Förderung ETCS nochmal der ganz genaue Blick in die Gegenäußerung der Bundesregierung zum Vorschlag des Bundesrates. Da steht der Satz drin: „Die Finanzierung der fahrzeugseitigen Digitalisierung fällt nicht in den Anwendungsbereich und ist daher nicht im BSchwAG zu regeln“. Also das ist aus unserer Sicht eine ganz klare Aussage, dass die Bundesregierung an der Stelle diesem Petitum nicht entsprechen will und die Branche quasi noch mal auf die Zukunft vertröstet. Man könnte jetzt sagen, das sind die Verkehrsunternehmen, „Pech für die Kuh“. Aber es geht letztendlich darum, wenn sie nicht zuerst die Fahrzeuge ausrüsten, dann können sie keine sinnvolle Ausrüstung der Infrastruktur machen, weil sonst kein Betrieb mehr möglich ist. Und deswegen ist es ganz wichtig, dass die Haltung auf jeden Fall verändert wird.

Das Thema Schienenersatzverkehr betrifft den Güterverkehr ganz genauso, in einer etwas anderen Art als den Personenverkehr schon, weil die Umwege, die Güterverkehre fahren müssen, deutlich größer sind als das, was an Leistungen auf der Straße im Schienenersatzverkehr, im Bus erbracht wird. Wir sprechen von 200 bis 300 km Umweg für einen Zug. Und in einer kleinen Diskussion mit Herrn Theurer neulich wurde von seiner Seite aus gesagt: Ja, dann haben Sie aber trotzdem keinen Punkt für die Forderung, auch



diese Betriebsmehrkosten dann von der Sanierung mitfinanzieren zu lassen, weil, beim Lkw ist das genauso. Und wir haben es dann an seinem Beispiel, an der Rahmedetalbrücke mal berechnet. Das sind 32 Kilometer Umweg, wenn Sie von Würzburg nach Dortmund über Kassel fahren und nicht mehr über die A 45. Und das ist eben ganz deutlich deswegen, weil das Straßennetz deutlich dichter ist. Selbst wenn die einzelnen Sperrungen, die Sie rund um eine gesperrte Straße machen, kürzere Umwege bedeuten. 200 bis 300 km für den Güterverkehr, das kann schon kriegsentscheidend für die Frage sein, ob hier überhaupt noch angeboten werden kann. Hoffen wir, dass in den parlamentarischen Beratungen noch eine Veränderung stattfinden kann.

Das ist eine der Fragen, Herr Donth, wo Sie gefragt hatten: Sind die Finanzierungsfragen gelöst? Ich würde die Frage erst mal mit nein beantworten. Es gibt noch ganz viele offene Fragen. Fangen wir hinten an, bei der Verlässlichkeit. Ich beziehe mich aber bei dem auf das, was Dirk Flege zum Thema Infrastrukturfonds gesagt hat. Das ist aus meiner Sicht deswegen auch besonders wichtig, weil es durchaus passieren kann, dass, wenn der Bund erfreulicherweise die großen Mittel zur Verfügung stellt, trotzdem nicht alles in der kurzen Zeit ausgegeben werden kann. Dafür brauchen wir ab 2025 oder spätestens 2026 die Schieneninfrastrukturfonds, um das Geld im Zweifelsfall überjährig zu sichern.

Beim Thema „Quellen“ sehen wir sowohl das Thema „Zusatzverschuldung“ bei der DB AG kritisch. Das ist keine nachhaltige Finanzierung. Es ist auch keine Aufgabe des Bundes, dem Unternehmen Schulden aufzuerlegen. Das Unternehmen hat da offensichtlich auch keinen, gar keinen Spielraum, so wie das festgelegt worden ist, das widerspricht damit auch dem Aktienrecht. Und auch die Eigenkapitalfinanzierung sehen wir so lange kritisch, wie damit möglicherweise die Erhöhung von Trassenpreisen indirekt verbunden ist. Das ist an sich leicht im Eisenbahnregulierungsgesetz aufzulösen, aber bisher erkennen wir an der Stelle noch keine Bereitschaft. Ganz generell, glaube ich, ist ein zentraler Punkt, das DB und Bundesministerium für Digitales und Verkehr Transparenz darüber herstellen, wo die 45 Milliarden Euro im Einzelnen eingesetzt werden können oder sollen. Die 7,5 Milliarden

Euro, die hier im Gesetzentwurf für den gleichen Zeitraum genannt sind, sind nicht hergeleitet, nicht nachvollziehbar, den 45 Milliarden Euro oder 40 Milliarden nicht zuzuordnen. Wir wissen bis heute nicht, wie viel von den 40 Milliarden Euro oder den 45 Milliarden Euro in die Generalsanierung oder in den Neu- und Ausbau gehen sollen. Unser Bedenken ist tatsächlich, dass an der Stelle zu wenig Transparenz geschaffen wird, um auch die Branche und die Länder mitdiskutieren zu lassen. Konkret fürchten wir, dass vor allem der Neu- und Ausbau unter die Räder kommt. Wir haben die Information bekommen, dass auch dieses Jahr keine einzige neue Strecke in Betrieb gehen wird und auch keine Elektrifizierung in Deutschland stattfindet, obwohl wir über zwei Milliarden Euro, das ist wenig im Verhältnis zu Österreich, aber immerhin zwei Milliarden Euro pro Jahr, in den Neu- und Ausbau geben. Hier gibt es also großen Bedarf, noch Transparenz zu schaffen. Und dafür braucht es tatsächlich eine andere Art der Steuerung. Darüber hatte ich vorhin schon gesprochen, dass da die Vorbilder in der Schweiz, glaube ich, sehr genau angeschaut werden sollten. Wenn Sie erlauben, Herr Vorsitzender, noch einen Satz zu Herrn Hebenstreits Äußerungen.

Vorsitzender: Sie sind zwar schon eine Minute drüber, aber bitte, dann soll es jetzt noch der eine Satz sein.

Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen): Es soll kein Bandwurmsatz sein. Aber es ist schon etwas diskriminierend, wenn die Kollegen ihrer internationalen, nicht Ihrer internationalen Tochter, sondern der internationalen Tochter der ÖBB, die in Deutschland in erheblichem Umfang auch Schienengüterverkehrsleistungen erbringen – zum Glück, so wie die DB auch in anderen Staaten –, denen unterstellt wird, sie könnten den Verbund von Rad und Schiene eigentlich nicht leben. Das ist totale Praxis. Wir brauchen kein integriertes Unternehmen, um Eisenbahnen zu betreiben. Das kann auch jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen heute mit einer guten Infrastruktur – danke für das Angebot –, aber mit einer guten Infrastrukturarbeit. Vielen Dank!

Vorsitzender: Okay. Dann darf ich mich bei Ihnen recht herzlich bedanken und wir werden natürlich dieses Ergebnis hier heute, dann auch mitnehmen in die weiteren Beratungen. Ihnen noch



einen schönen Montagnachmittag und den Kolleginnen und Kollegen einen guten Start in die Sitzungswoche.

Schluss der Sitzung: 16:15 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender