

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/19765 –**

Entwicklungen und geplante Reformen bei der DB Netz AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die DB Netz AG, das Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), ist mit ihren Beschäftigten für das Streckennetz sowie alle zugehörigen betriebsnotwendigen Anlagen verantwortlich. Aufgabe der DB Netz AG innerhalb des DB-Konzerns ist es, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Infrastruktur in hoher Qualität und Verfügbarkeit diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen und den Betrieb der Infrastruktur zu managen. Hierzu gehören unter anderem die Erstellung von Fahrplänen, die Betriebsführung, das Baustellenmanagement und die Instandhaltung. Für eine gute Qualität der Leistungen der DB Netz AG ist die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur durch Investitionen in das bestehende Streckennetz, in moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie in Neu- und Ausbaustrecken notwendig. Offenbar plant die Deutsche Bahn AG die 28 Regionalnetze der DB Netz AG zum 1. Juni 2020 organisatorisch aufzulösen und die DB-Netze komplett neu aufzustellen (<https://www.zeit.de/2020/22/deutsche-bahn-verluste-corona-krise-investitionen>).

1. Welche Fehlentwicklungen haben die DB Netz AG und die Bundesregierung bei der Organisation der 28 Regionalnetze in den sieben Regionalbereichen in den Jahren 2018 und 2019 beobachtet bzw. identifiziert?
2. Aus welchen Gründen plant die DB Netz AG die Abschaffung der Organisation für die 28 Regionalnetze in den sieben Regionalbereichen zum 1. Juni 2020?
 - a) Welche Ziele werden mit dieser Umstrukturierung verfolgt?
 - b) Wurde die Bundesregierung bei dieser Entscheidung zuvor in Kenntnis gesetzt, und inwiefern war die Bundesregierung an dieser Entscheidung beteiligt?
 - c) Welche Auswirkungen auf die Regionalnetze und das Gesamtnetz werden durch diese Umstrukturierung erwartet?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. Juni 2020 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- d) Ist im Zuge dessen ein Abbau von Stellen bei der DB Netz AG geplant?

Wenn ja, wann, und in welchem konkreten Umfang (bitte standortspezifisch und jahresscheibengenau auflisten)?

3. Welche konkreten Strukturveränderungen bei der DB Netz AG sind infolge dieser Umstrukturierung in den Jahren 2020 und 2021 geplant?
8. Wie wird sichergestellt, dass die Bahninfrastruktur in der Fläche künftig auch ohne eine eigene regional verankerte Organisationsstruktur die notwendige Aufmerksamkeit seitens der DB Netz AG in Bezug auf Investitionen, Modernisierung, effizienten und kundengerechten Bahnbetrieb erhält?

Die Fragen 1 bis 3 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG arbeitet nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) seit Februar 2019 an einer Weiterentwicklung ihrer Strukturen und hat im Aufsichtsrat darüber informiert. Ziel ist es, die DB Netz AG so für die Zukunft aufzustellen, dass die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden können. Zudem bündelt die DB Netz AG mehr Verantwortung in einer Hand, um Schnittstellen zu minimieren.

Die DB Netz AG plant, sich voraussichtlich zum 1. Oktober 2020 neu aufzustellen. Kernpunkte der Reorganisation sind:

- Kundennahe Aufstellung: Die zwei Geschäftseinheiten Regionalnetze sowie Fern- und Ballungsnetz werden zusammengeführt und in sieben Regionen und 34 Netzen neu organisiert. Schnittstellen werden minimiert und erfolgreiche Praktiken netzweit zum Standard erhoben. Im Ergebnis werden die operativen Netze näher am Kunden positioniert.
- Einführung einer Segmentlogik: Um die Netznutzung und Weiterentwicklung besser zu steuern, werden die Strecken entsprechend ihrer Auslastungsgrade in hohe und mittlere Auslastung unterteilt.
- Bündelung der Bauaktivitäten: Anders als bisher gibt es künftig für alle Baumaßnahmen nur noch einen Ansprechpartner bei DB Netz. Im neuen Bauressort werden alle Bauaktivitäten im Hinblick auf Finanzierung, Planrechtsverfahren und Dialog an einer Stelle vereint. Verschiedenartige Projekte (z. B. Brücken und Ausbauprojekte) werden strecken- und korridorbezogen bereits in der Planung zusammengeführt.
- Kapazitätsmanagement, Fahrplan und Betrieb aus einer Hand: Künftig werden Kapazitätsmanagement, Fahrplan und Betrieb in einem Ressort gebündelt. Damit wird der gesamte Prozess von der strategischen Planung und der Nutzung der Schieneninfrastruktur im Rahmen des Kapazitätsmanagement über den Fahrplan bis zum Betrieb in einer Verantwortung liegen.

Der Abbau von Stellen bei der DB Netz AG betrifft leitende Positionen. Im Zuge der Zusammenführung der 28 Regionalnetze mit dem Fern- und Ballungsnetz wurden bereits (Anschluss-)Funktionen für die 30 betroffenen Leiterinnen und Leiter gefunden bzw. ist dies geplant.

4. Welche Kosten entstehen durch die Abschaffung der Organisation der 28 Regionalnetze zum 1. Juni 2020 im Jahr 2020 und im Jahr 2021?

Die konkreten Kosten der Zusammenlegung der 28 Regionalnetze mit den 34 Produktionsdurchführungen zu 34 Netzen lassen sich für die Jahre 2020 und 2021 noch nicht beziffern.

5. Hat die DB Netz AG zur Vorbereitung, Umsetzung und Implementierung von Strukturveränderungen im Zusammenhang mit den 28 Regionalnetzen auf externe Berater zurückgegriffen (bitte konkrete Auftragssummen bzw. Auftragsvolumina, Beratertage, Stundensätze und Auftragszeiträume benennen), und wenn ja, inwiefern?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG für die gesamte Neuorganisation, welche auch die Zusammenlegung von Regionalnetzen und des Fern- und Ballungsnetzes umfasst, neben interner Expertise von Mitarbeitern und Führungskräften auch auf externe Berater zurückgegriffen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

6. Plant die DB Netz AG, zur Vorbereitung, Umsetzung und Implementierung von Strukturveränderungen im Zusammenhang mit den 28 Regionalnetzen auf externe Berater in den Jahren 2020 und 2021 zurückzugreifen (bitte konkrete Auftragssummen bzw. Auftragsvolumina, Beratertage, Stundensätze und Auftragszeiträume benennen), und wenn ja, inwiefern?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG für die Mobilisierung aller Beschäftigten der DB Netz AG im Rahmen der Neuorganisation (nicht nur bzgl. der Regionalnetze) von Anbeginn an Maßnahmen implementiert, die von kontinuierlicher Information persönlicher und schriftlicher Art begleitet werden. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeitenden des Unternehmens bei der Neugestaltung der Prozesse nicht nur eingebunden, sondern persönlich angesprochen werden. Beraterverträge wurden bislang nicht abgeschlossen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Abschaffung der Organisation für die Regionalnetze der DB Netz AG zum 1. Juni 2020 hinsichtlich der politisch gewünschten Rückkehr der Bahn in die Fläche (<https://www.zeit.de/2020/22/deutsche-bahn-verluste-corona-krise-investitionen>)?
9. Wie wird künftig sichergestellt, dass die Aufgabenträger auch nach dem 1. Juni 2020 weiterhin regionale Ansprechpartner vor Ort mit Entscheidungsbefugnis haben?

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den sieben Regionen wird es weiterhin Ansprechpartner in einer eigenen regional verankerten Organisationsstruktur für alle Aufgabenträger und Kunden geben. Dies gilt insbesondere für die Ressorts „Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement“, „Infrastrukturplanung und -projekte“ sowie „Anlagen- und Instandhaltungsmanagement“. Der Fokus auf Investitionen, Modernisierung, effizienten und kundengerechten Bahnbetrieb wird so weiter gestärkt. Aufgrund der mit der Neuorganisation verbundenen funktionalen Steuerung können Entscheidungen zügig in Abstimmung mit Aufgabenträgern und Kunden getroffen werden.

10. Welche Überlegungen gibt es seitens der DB Netz AG, externe Leistungen wieder in Eigenregie zu bearbeiten und zu verantworten?

Nach Auskunft der DB AG bewertet die DB Netz AG Entscheidungen, ob Leistungen extern oder intern zu erbringen sind, immer wieder neu. Strategisch relevante Aufgaben werden grundsätzlich intern erbracht.

11. Wie hat sich der Personalbedarf (Anzahl der besetzten Soll-Vollzeitäquivalente) der DB Netz AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG wird der Personalbedarf regelmäßig überprüft und angepasst. Als Besonderheit zu nennen sind Veränderungen durch Betriebsübergänge. Im Jahr 2015 wurde das Projektmanagement der DB Projektbau GmbH übernommen und im Jahr 2017 außerdem der Bahnbetrieb der S-Bahn Berlin. Die Verbesserung von Qualität und Pünktlichkeit hat den Personalbedarf gesteigert. Personalbedarfserhöhend wirken außerdem Nachführungsbedarfe durch demografiebedingte Abgänge sowie das tarifliche Wahlmodell (Freizeit oder Entgelterhöhung), welches mit den Gewerkschaften erstmalig im Jahr 2018 beschlossen wurde.

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Personalbedarf*	35.032	34.743	35.570	35.700	36.321	37.488	40.314	41.200	41.820	44.057	45.320

* Jahresendwert in VZP

12. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten und Auszubildenden bei der DB Netz AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und nach Vollzeitpersonen und natürlichen Personen differenzieren und nach DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich die Anzahl an Beschäftigten bei der DB Netz AG von 35.505 nP (34.020 VZP) in 2010 auf 46.587 nP (45.292 VZP) bis 31. Mai 2020 erhöht. Die Anzahl an Beschäftigten ist systemisch erst ab 2010 auswertbar.

Jahr	Mitarbeitende in nP (natürliche Personen)	Mitarbeitende in VZP (Vollzeitpersonen)	Azubi & DUA* in nP	Azubi & DUA* in VZP
2010	35.505	34.020	1.551	1.551
2011	35.636	35.070	1.937	1.937
2012	35.830	35.249	2.259	2.259
2013	36.599	35.972	2.424	2.424
2014	37.485	36.818	2.550	2.550
2015	40.060	39.243	2.699	2.699
2016	40.925	39.999	2.713	2.694
2017	42.412	41.362	2.839	2.829
2018	43.922	42.816	3.085	3.076
2019	45.741	44.506	3.503	3.494
2020	46.587	45.292	3.033	3.031

* DUA = Dual Studierende

13. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt die DB Netz AG jeweils in den Regionalbereichen Nord, West, Mitte, Ost, Südost, Südwest und Süd (bitte in Vollzeitäquivalenten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG verteilen sich die Beschäftigten der DB Netz AG regional wie folgt:

Regionalbereich	Mitarbeitende in VZP
Mitte	4.774
Nord	6.311
Ost	4.722
Süd	5.887
Südost	6.902
Südwest	5.302
West	6.267
Werk Witten	563
Werk Wuppertal	585
Maschinen Pool	454
Zentrale	3.524
Summe	45.291

14. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt die DB Netz AG jeweils in den einzelnen Vorstandsressorts – Ressort des Vorstandsvorsitzenden, Ressort Produktion, Ressort Finanzen/Controlling, Ressort Personal, Ressort Netzplanung und Großprojekte und Ressort Vertrieb und Fahrplan – (bitte jeweils in Vollzeitäquivalenten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG verteilen sich die Beschäftigten der Vorstandsressorts der DB Netz AG wie folgt (Datenstand: 31. Mai 2020):

Ressort	Arbeitnehmer in VZP
I.N (Vorstandsvorsitzender)	5.102
I.NF (Finanzen/Controlling)	1.570
I.NG (Netzplanung und Großprojekte)	1.841
I.NH (Personal)	531
I.NM (Vertrieb und Fahrplan)	1.431
I.NP (Produktion)	34.817
Summe	45.292

15. Wie viele Stellen sind in den einzelnen Ressorts der DB Netz AG derzeit (Stand: Mai 2020) unbesetzt, und seit wann sind sie unbesetzt (bitte detailliert darstellen)?

Nach Auskunft der DB AG sind zum 31. Mai 2020 in Summe 616 VZP unbesetzt. Dies entspricht 1,3 Prozent der Gesamt-VZP (45.908 VZP). Es wird nicht systemisch ausgewertet, seit wann die Funktionen unbesetzt sind. Um alle Stellen möglichst schnell zu besetzen, werden zahlreiche Rekrutierungsveranstaltungen durchgeführt.

16. Zielt die derzeitige Offensive zur Gewinnung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter darauf ab, explizit auch Fachpersonal für die Planung von Großprojekten wiederaufzubauen?

Im Rahmen der Rekrutierungsoffensive werden auch Mitarbeitende für Großprojekte gesucht und eingestellt.

17. Welche weiteren Veränderungen bei der Organisation, den Strukturen und den Prozessen der DB Netz AG sollen in den Jahren 2020 und 2021 entsprechend den Planungen der DB AG und der Bundesregierung aus welchen Gründen durchgeführt werden (bitte detailliert auflisten und einzeln begründen)?

Nach Auskunft der DB AG plant die DB Netz AG nach derzeitigem Stand keine weiteren organisatorischen oder strukturellen Veränderungen.

18. Wie hat sich zwischen 2009 und 2019 der Verbrauch von Dieseldieselkraftstoff bei der DB Netze entwickelt (bitte jahresscheibengenau sowie für DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich der Dieserverbrauch für Schienenfahrzeuge der DB Netz AG wie folgt entwickelt:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dieserverbrauch*	4,93	5,28	5,16	5,33	5,19	4,41	4,53	4,61	4,67	4,6	4,46

* in Tsd. Liter

Der Dieserverbrauch der DB Netz AG reduzierte sich von 2009 bis 2019 um 10 %.

19. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die DB Netze den Dieseldieselkraftstoffverbrauch bis 2025 und bis 2030 reduzieren (bitte die einzelnen Maßnahmen mit jeweiligem erwarteten Minderungseffekt für DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie aufschlüsseln), und in welchem Umfang plant die DB Netze AG, in den Jahren 2025 und 2030 noch Dieseldieselkraftstoffe zu verbrauchen (bitte für 2025 und für 2030 konkrete Zielwerte angeben)

Nach Auskunft der DB AG wird die DB Netz AG den Dieserverbrauch für Schienenfahrzeuge mit folgenden konkreten Maßnahmen in Zukunft reduzieren:

- Einsatz von 8 Az-Lok BR 1004 Hybridloks für die S-Bahn Berlin (3-System-Lok: Batteriepack, Stromschiene, Dieselmotor) statt reiner Dieseldieseltraktion.

Die erste Lok ist bereits in der Zulassung, bis Ende 2022 erfolgt sukzessive die Auslieferung der weiteren Loks. Gegenüber bisheriger Dieseldieseltraktion reduziert sich der Verbrauch je nach Einsatzbedingungen um bis zu 80 Prozent.

- Deutschlandweit sollen 23x IFO BR 711.3 Hybridfahrzeuge (3-System-IFO: Batteriepack, Stromabnehmer, Dieselmotor) zum Einsatz kommen.

Die Auslieferung ist ab April 2022 bis Ende 2024 geplant. Gegenüber bisheriger Dieseltraktion reduziert sich der Verbrauch je nach Einsatzbedingungen um bis zu 40 Prozent.

- Darüber hinaus sollen erste Tests mit synthetischen, CO₂-neutralen Kraftstoffen ab Mitte dieses Jahres zeigen, inwieweit der emissionsverbessernde Kraftstoff in Bestandsfahrzeugen als Brückentechnologie hin zu anderen Energieträgern genutzt werden kann.

Die DB Netz AG untersucht fortlaufend weitere Maßnahmen zur Emissionsreduzierung.

20. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Beschäftigten der DB Netze zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau und nach DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG hat sich das Durchschnittsalter seit 2010 von 47,4 Jahren auf 44,7 Jahre verjüngt.

Eine systemische Auswertung vor 2010 ist nicht möglich, daher sind die Zahlen bis 2020 als 10-Jahresvergleich angegeben.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ø-Alter in Jahren	47,4	47,5	47,5	47,3	46,9	46,6	46,4	45,9	45,5	44,9	44,7

21. Wie viele Beschäftigte der DB Netz AG werden zwischen 2020 und 2030 in den Ruhestand gehen, und mit welchen weiteren Abgängen (fluktuationsbedingt) rechnet die DB Netz AG in diesem Zeitraum (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Die DB Netz AG rechnet in den Jahren 2020 bis 2030 mit alters- und fluktuationsbedingten Abgängen in Höhe von circa 39.000 Mitarbeitenden.

22. Wie viele Neueinstellungen plant die DB Netz AG zwischen 2020 und 2025 sowie zwischen 2025 und 2030 (bitte in Vollzeitäquivalenten angeben und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden zwischen 2020 und 2025 bei der DB Netz AG zur frühzeitigen Nachwuchssicherung und Fluktuationskompensation insgesamt ca. 20.000 Zugänge geplant. In den Jahren 2025 bis 2030 wird derzeit von einer Zugangskalkulation von ca. 3.300 VZP pro Jahr ausgegangen.

23. Wie haben sich Umsatz, Ergebnis nach Steuern, Bilanzsumme per 31. Dezember, Anlagevermögen per 31. Dezember, Eigenkapital per 31. Dezember, Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31. Dezember, Brutto-Investitionen und Netto-Investitionen der DB Netz AG zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte tabellarisch und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Werte in Mio. EUR (gerundet)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Umsatz	4.123	4.270	4.382	4.478	4.556	4.725	4.804	5.509	5.642	5.838	5.937

Werte in Mio. EUR (gerundet)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ergebnis nach Steuern¹⁾	768	33	307	197	66	217	81	272	390	509	402
Bilanzsumme²⁾	21.868	21.227	20.972	20.760	20.617	20.799	20.665	20.313	20.104	20.147	20.554
Anlagevermögen²⁾	21.070	20.409	20.181	19.958	19.899	20.138	20.064	19.703	19.506	19.317	19.635
Eigenkapital²⁾	6.625	7.280	7.313	7.320	7.276	7.277	7.277	7.263	8.264	8.264	8.264
Zinspflichtige Verbindlichkeiten²⁾	7.215	7.324	8.050	8.581	8.938	9.090	9.371	9.018	8.022	8.165	8.953
Brutto-Investitionen	4.609	4.970	5.128	5.012	5.303	5.236	5.815	6.218	6.590	6.892	7.434
Netto-Investitionen³⁾	502	648	750	941	1.050	1.087	906	680	650	554	1.047

¹⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen.

²⁾ per 31.12.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten

24. Wie hat sich die Betriebsleistung auf dem von der DB Netz AG verwalteten Streckennetz in Millionen Trassenkilometern zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben und separat Menge der Trassenkilometer für Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören ausweisen)?
25. Wie hat sich die Betriebsleistung von nicht bundeseigenen Eisenbahnen auf dem von der DB Netz AG verwalteten Streckennetz zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Betriebsleistung der DB Netz AG hat sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Angabe in Mio. Trkm	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Betriebsleistung*	990	1.020	1.037	1.025	1.021	1.030	1.041	1.054	1.059	1.071	1.076
dv. externe EVU	170	195	220	230	247	260	289	321	331	349	368

* Ausweis analog Geschäftsbericht DB Netz AG

26. Wie hat sich die von der DB Netz AG verwaltete Betriebslänge (in Kilometern) zwischen 2009 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?

Die Betriebslänge (in km) der DB Netz AG inkl. der DB RNI GmbH hat sich im Zeitraum 2009 bis 2019 wie nachfolgend dargestellt entwickelt¹⁾:

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
33.638	33.525	33.378	33.319	33.295	33.281	33.193	33.241	33.230	33.298	33.291

¹⁾ Stichtag: jeweils der 30.11. eines jeden Berichtsjahres; Datengrundlage ist das im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem BMVI vereinbarte Infrastrukturkataster (ISK).