

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Aktueller Stand zur geplanten „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG**

Die Regierungsfractionen haben in ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP im Jahr 2021 bedeutende Veränderungen für die Struktur der Deutschen Bahn AG (DB AG) vereinbart. Demzufolge sollen die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station&Service) der Deutschen Bahn AG innerhalb des Konzerns „zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt“ werden. Diese soll „zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern“ stehen. Weiter heißt es: „Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit“ (vgl. [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelle/s/koalitionsvertrag-2021-1990800](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelle/s/koalitionsvertrag-2021-1990800)). Demgegenüber tastet die Bundesregierung die „integrierte Konzernstruktur der DB AG“ bisher nicht an (vgl. [www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html)).

Im Jahr 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) präzisiert, dass die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft („InfraGo“) zum 1. Januar 2024 gebildet werden soll: „Mit dieser Infrastruktursparte schaffen wir Effizienzgewinne, bündeln parallele Führungsstrukturen und stärken die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes als Eigentümer“, so der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html)). Dazu wurde im BMDV eine Steuerungsgruppe gebildet, die den Aufbau „begleiten“ soll (vgl. [www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/bund-und-bahn-bringen-db-infrastrukturgesellschaft-voran.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/bund-und-bahn-bringen-db-infrastrukturgesellschaft-voran.html) und [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Z/organigramm.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Z/organigramm.pdf?__blob=publicationFile)). Der Bundesrechnungshof kritisierte: „Die im Juni 2022 angekündigte neue Steuerungsgruppe im Ministerium stärkt die gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten auf die DB AG nicht wie erforderlich.“ Bisher sei die Steuerungsgruppe nicht einmal arbeitsfähig (vgl. [www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html) und [www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruegt-Wissing-s-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruegt-Wissing-s-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html)).

Nach Auffassung der Fragesteller liegen bis zum jetzigen Zeitpunkt weder ein inhaltliches Konzept noch die notwendigen Gesetzesänderungen vor. Auf die Schriftliche Frage 150 des Abgeordneten Michael Donth auf Bundestagsdrucksache 20/6390 antwortete die Bundesregierung, dass „aktuell verschiedene Optionen zur Ausgestaltung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft“ geprüft würden. Im Anschluss sollen Parlament, Länder und Verbände beteiligt werden. Wenn die neue Infrastrukturgesellschaft bereits am 1. Januar 2024 an

den Start gehen soll – was nach Ansicht der Fragesteller kaum mehr zu erreichen ist – und zudem die Empfehlungen zur Schaffung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur einfließen sollen, müssen nach Ansicht der Fragesteller schnellstmöglich gesetzliche Grundlagen geschaffen und ein breiter Dialog mit allen Akteuren gestartet werden (vgl. [www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand für die geplante InfraGo der DB AG?
2. Wird die geplante InfraGo wie vorgesehen am 1. Januar 2024 starten?
3. Welche Gesetzesänderungen sind im Zuge des Aufbaus der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft InfraGo in der DB AG erforderlich, und wie sieht der konkrete Zeitplan im Rahmen der Vorhabenplanung der Bundesregierung aus (bitte detailliert aufführen)?
4. Wann wird die Bundesregierung einen Zeitplan zur Einführung der Infrastrukturgesellschaft vorlegen?
5. Inwiefern werden dabei die Branche, Interessenvertreter und die Verbände eingebunden (bitte detailliert aufführen)?
6. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass zur Einführung der neuen Infrastruktursparte „im Anschluss an die ersten Bewertungen“ der Deutsche Bundestag, die Länder und Verbände „noch im zweiten Quartal dieses Jahres damit befasst werden“, wie vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, angekündigt (vgl. Plenarprotokoll 20/96), und wenn nein, warum nicht?
7. Wird die Bundesregierung noch im zweiten Quartal 2023 die notwendigen Gesetzesänderungen auf den Weg bringen, wie vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, angekündigt (vgl. Plenarprotokoll 20/96)?
8. Wann wird der Deutsche Bundestag über die konkreten Pläne der Bundesregierung informiert?
9. Teilt die Bundesregierung Äußerungen des Verbands „Die Güterbahnen“, wonach der Start der neuen Infrastruktursparte zum 1. Januar 2024 nicht mehr realistisch sei, wenn nein, warum nicht, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesen (vgl. [www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html))?
10. Teilt die Bundesregierung Befürchtungen der Schienenbranche, wonach für eine wohlüberlegte Umstrukturierung der Infrastruktureinheiten zu wenig Zeit bis zum 1. Januar 2024 bleibt, wenn nein, warum nicht, und welche Schlussfolgerungen zieht sie aus diesen (vgl. [www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html))?
11. Welche juristischen und technischen Fragen zur Einführung der neuen Infrastrukturgesellschaft klärt die Bundesregierung aktuell intern, wie vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Oliver Luksic, erwähnt (vgl. Plenarprotokoll 20/96; bitte detailliert aufführen)?
12. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung zur Einführung der Infrastrukturgesellschaft bis zum 1. Januar 2024 (bitte detailliert aufführen)?

13. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „Gemeinwohl“ mit Blick auf die neue Infrastrukturgesellschaft, und was bedeutet diese neue Ausrichtung für die Praxis (bitte alle Auswirkungen auflisten)?
14. Plant die Bundesregierung, einen Überblick über eine Gesamtkonzeption und alle beabsichtigten Änderungen zur geplanten Infrastruktursparte zu veröffentlichen, und wenn ja, wann?
15. Welche Rechtsform ist für die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft InfraGo geplant?
16. Welche Rechtsform bietet nach Einschätzung der Bundesregierung die effektivsten Kontroll- und Eingriffsmöglichkeiten hinsichtlich der Entscheidungen der neu zu gründenden InfraGo (bitte detailliert begründen)?
17. Was konkret verstehen die Bundesregierung und die DB AG unter einer „proaktive[n] Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur“ (vgl. [www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-InfraGo-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-InfraGo-data.pdf))?
18. Wie konkret soll die künftige Rolle der Bundesregierung bzw. des BMDV bei der Steuerung der geplanten Infrastruktursparte ausgestaltet werden, und welche Änderungen in der Abteilung E bzw. in der Organisation des BMDV sind geplant (bitte detailliert ausführen)?
19. Wird der Vorstand des DB-Konzerns nach Einschätzung der Bundesregierung durch die geplante Infrastruktursparte weniger Einfluss auf die Gestaltung der Infrastruktureinheiten haben, und wenn nein, warum nicht?
20. Welche konkreten organisatorischen Veränderungen und Verbesserungen verspricht sich die Bundesregierung durch die neue Infrastrukturgesellschaft im Gegensatz zur jetzigen Organisation der jeweiligen Sparten DB Netz und DB Station&Service?
21. Plant die Bundesregierung, dass weitere DB-Sparten, wie zum Beispiel der Infrastrukturanteil der DB Energie GmbH, in die Infrastrukturgesellschaft einbezogen werden, und wenn nein, warum nicht?
22. Wie plant die Bundesregierung, im Zuge der Restrukturierung der DB AG mit der digitalen Infrastruktur, zum Beispiel mit dem DB Navigator, umzugehen?
23. Werden die beiden DB-Sparten DB Netz und DB Station&Service in der neuen Infrastrukturgesellschaft als getrennte Einheiten weitergeführt oder als eine Einheit fusioniert?
24. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass bei der Zusammenführung der beiden DB-Sparten DB Netz und DB Station&Service das dann neue Unternehmen ab dem 1. Januar 2024 eine eisenbahnrechtlich erforderliche Sicherheitsgenehmigung hat?
25. Plant die Bundesregierung, eine Eigentümerstrategie für den DB-Konzern zu formulieren (vgl. [www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html))?
  - a) Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wenn ja, wann wird die Bundesregierung die Eigentümerstrategie für den DB-Konzern formulieren, und wie wird diese aussehen?
  - c) Wie kann die Führung der künftigen Infrastrukturgesellschaft sichergestellt werden, wenn sich die Bundesregierung nicht auf eine Eigentümerstrategie für den DB-Konzern verständigt, die DB AG jedoch im Sommer 2023 wegen der Vorläufe zur Erstellung der Bilanz Entscheidungen treffen muss?

26. Plant die Bundesregierung die neue Infrastrukturgesellschaft als eine unabhängige Sparte gegenüber dem DB-Konzern, und wenn nein, warum nicht?
27. Wie will die Bundesregierung mittels der neuen Infrastruktursparte sicherstellen, dass der Bund den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur besser steuern kann?
28. Wie plant die Bundesregierung, mit den derzeitigen Schulden des DB-Konzerns umzugehen (vgl. [www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-jahresbilanz-101.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-jahresbilanz-101.html))?
29. Welche Finanzierung ist für die InfraGo geplant?
30. Mit welchem Finanzvolumen plant die Bundesregierung die Gründung der InfraGo?
31. Welche Änderungen mit Blick auf die Finanzierungsarchitektur plant die Bundesregierung für die Schieneninfrastruktur?
32. Plant die Bundesregierung, dabei den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene von zwei separaten Schieneninfrastrukturfonds zu folgen, und wenn nein, warum nicht?
33. Plant die Bundesregierung im Zuge einer Neuregelung der Finanzierungsarchitektur die Kündigung von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen der Infrastrukturgesellschaft?
  - a) Wenn nein, warum nicht?

Wenn nein, wie kann andernfalls die Unabhängigkeit der Infrastrukturgesellschaft gewährleistet werden?
  - b) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang aus der Forderung der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG), dass sie nur bei der Reform zur gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft mitgehen wolle, wenn die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der Infrastrukturgesellschaft und dem Gesamtkonzern erhalten bleiben?
34. Will die Bundesregierung den konzernweiten Arbeitsmarkt bei der Ausgestaltung der geplanten Infrastrukturgesellschaft erhalten, und wenn nein, warum nicht?
35. Wie viele Mitarbeiter der DB Netz und der DB Station&Service sind von den Plänen des BMDV betroffen?
36. Was verspricht sich die Bundesregierung von der geplanten Restrukturierung des DB-Konzerns im Hinblick auf den Fachkräftemangel?
37. Wird die neue Infrastrukturgesellschaft weiterhin auf DB-Konzern-interne Dienstleister zurückgreifen?
38. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung möglich, dass die neue Infrastrukturgesellschaft die entsprechenden Leistungen bei externen Dienstleistern einkauft?
39. Strebt die Bundesregierung zur Begleitung einer solchen als Wirtschaftsunternehmen geführten gemeinwohlorientierten Schieneninfrastrukturgesellschaft die Gründung einer schlanken, aber leistungsfähigen Behörde nach Vorbild zum Beispiel des Schweizer Bundesamtes für Verkehr (BAV) an, und wenn nein, warum nicht?

40. Wie bewertet die Bundesregierung Aussagen des DB-Vorstands, wonach die Reform für eine InfraGo allenfalls ein „minimalinvasiver Eingriff“ sei (vgl. [www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eisenbahnpolitik-bahnreform-wir-wollen-so-wenig-wie-moeglich-aendern/29092644.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eisenbahnpolitik-bahnreform-wir-wollen-so-wenig-wie-moeglich-aendern/29092644.html))?
41. Wie bewertet die Bundesregierung Aussagen des Bahn-Generalbevollmächtigten für die Umbaupläne, Dr. Jörg Sandvoß, wonach der DB-Konzern „so wenig wie möglich ändern“ wolle (vgl. [www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eisenbahnpolitik-bahnreform-wir-wollen-so-wenig-wie-moeglich-aendern/29092644.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eisenbahnpolitik-bahnreform-wir-wollen-so-wenig-wie-moeglich-aendern/29092644.html))?
42. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik des Bundesrechnungshofes, wonach „die im Juni 2022 angekündigte neue Steuerungsgruppe im Ministerium“ die gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten auf die DB AG „nicht wie erforderlich“ stärke (vgl. [www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruengt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruengt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html))?
43. Inwieweit stärkt die Bundesregierung ihren „Einfluss [auf die DB AG] mit Einrichtung der Steuerungsgruppe Transformation DB AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die insbesondere mit der Steuerung der Infrastruktur sowie dem Aufbau der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft befasst ist“ (vgl. [www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-InfraGo-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-InfraGo-data.pdf))?
44. Wann und wie wird die Bundesregierung der Kritik des Bundesrechnungshofes nachkommen, und die „eisenbahnpolitischen Ziele des Bundes“ klar definieren (vgl. [www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-dauerkrise.html) und [www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruengt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruengt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html))?
45. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Monopolkommission, die Infrastruktur- und Transportsparten der Bahn strikt zu trennen (vgl. [www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-monopolkommission-empfoehlt-aufspaltung-a-3e0e28f7-5390-4f82-abc7-e318f821a7d2](http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-monopolkommission-empfoehlt-aufspaltung-a-3e0e28f7-5390-4f82-abc7-e318f821a7d2))?
46. Werden Ergebnisse aus dem Beratungsprozess des BMDV offengelegt, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann?
47. Wie viele und welche Berateragenturen wurden seit Einrichtung der „Steuerungsgruppe Transformation DB AG“ im BMDV zur Umsetzung der InfraGo vom BMDV beauftragt, und wie viele Haushaltsmittel aus dem Einzelplan 12 und aus anderen Einzelplänen wurden verausgabt bzw. werden bis zum Ende der Legislaturperiode voraussichtlich verausgabt (bitte einzeln tabellarisch auführen)?
48. Mit welcher Begründung hat sich das BMDV für die beiden Unternehmen goetzpartners und SCI als Beratungsunternehmen für den Prozess zur Einführung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte entschieden?
49. Wie viele Rügen hat das BMDV für das Ausschreibungsverfahren zur Beratung der Einführung einer InfraGo erhalten?

50. Liegen der Bundesregierung bereits eine „konkrete Ausgestaltung von Kennzahlen, Berichten und Steuerung“ von unabhängigen Gutachtern vor (vgl. [www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf)), und falls nein, bis zu welchem Zeitpunkt sind die beauftragten Berater bzw. „unabhängigen Gutachter“ verpflichtet, der Bundesregierung diese Informationen zur Verfügung zu stellen?
51. Inwiefern verlängert sich der Prozess zur Einführung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte InfraGo durch Rügen für das Vergabeverfahren, die das BMDV erhält?
52. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB AG sind mit der Begleitung und Bearbeitung des Prozesses der Errichtung der InfraGo beschäftigt, und wie viele (halbe und ganze) Stellen sind bei der DB AG eingeplant?
53. In welcher Form und zwischen welchen Arbeitseinheiten finden die Abstimmungen zur InfraGo zwischen dem BMDV und der DB AG statt?
54. Wie regelmäßig finden Treffen zwischen Vertretern des BMDV und der DB AG statt?
55. Welcher Personenkreis nimmt an den Treffen zwischen dem BMDV und der DB AG teil (bitte detailliert auflisten)?
56. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf international tätige Geschäftssegmente des DB-Konzerns?
57. Spricht sich die Bundesregierung dafür aus, dass die DB AG weniger internationale Geschäftssegmente tätigt, und wenn nein, warum nicht?
58. Hält die Bundesregierung an der geplanten Veräußerung von DB Schenker fest (vgl. [www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Aufsichtsrat-beschliesst-Vorbereitungen-fuer-Schenker-Verkauf-8970420](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Aufsichtsrat-beschliesst-Vorbereitungen-fuer-Schenker-Verkauf-8970420)) – auch wenn die erwartbaren Einnahmen hierfür in den letzten Wochen erheblich gesunken sind (vgl. [www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/kommentar-die-bahn-verpasst-den-guenstigen-zeitpunkt-fuer-einen-schenker-verkauf/29069682.html](http://www.handelsblatt.com/meinung/kommentare/kommentar-die-bahn-verpasst-den-guenstigen-zeitpunkt-fuer-einen-schenker-verkauf/29069682.html)), wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
59. Ist es der Bundesregierung wichtiger, mit einem Verkauf von DB Schenker hohe Erlöse zu erzielen, als die möglichen sicherheitspolitischen Risiken, die von einem Verkauf ausgehen, zu vermeiden – insbesondere mit Blick auf mögliche Kaufambitionen Chinas und dessen Bestreben, die Neue Seidenstraße zu erweitern?

Berlin, den 24. Mai 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**



