

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7048 –**

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

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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/aktuelles/koalitionsvertrag-2021-1990800](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/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 Infrastruktugesellschaft („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-de-r-schiene.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-de-r-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-infrastruktugesellschaft-voran.html](http://www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/bund-und-bahn-bringen-db-infrastruktugesellschaft-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-ruet-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruet-Wissings-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)).

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?
4. Wann wird die Bundesregierung einen Zeitplan zur Einführung der Infrastrukturgesellschaft vorlegen?
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))?
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?
26. Plant die Bundesregierung die neue Infrastrukturgesellschaft als eine unabhängige Sparte gegenüber dem DB-Konzern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1, 2, 4, 9, 10, 14, 15 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel ist der Start der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zum 1. Januar 2024. Mit der geplanten Verschmelzung der DB Station & Service AG auf die DB Netz AG wird die neue Gesellschaft in einem ersten Schritt in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn AG (DB AG) eingerichtet. Damit setzt die Bundesregierung die Festlegung aus dem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP um, dass die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten innerhalb des integrierten Konzerns erfolgen soll.

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 auflühren)?
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)?

Die Fragen 3 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz wird insbesondere zur Schaffung neuer Finanzierungsoptionen des Bundes überarbeitet. Das Kabinett hat den Gesetzentwurf am 7. Juni 2023 beschlossen; das Vorhaben befindet sich nun im parlamentarischen Verfahren. Die Notwendigkeit darüberhinausgehender Gesetzesänderungen wird geprüft.

5. Inwiefern werden dabei die Branche, Interessenvertreter und die Verbände eingebunden (bitte detailliert auflühren)?
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?
8. Wann wird der Deutsche Bundestag über die konkreten Pläne der Bundesregierung informiert?

Die Fragen 5, 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing hat am 19. April 2023 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zur Infrastrukturgesellschaft berichtet. Die Beteiligung der Länder hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 25. Mai 2023 mit einer Dialogveranstaltung gestartet. Der Dialog mit den Verbänden wurde mit einer Veranstaltung am 9. Juni 2023 begonnen.

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 auflühren)?
12. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung zur Einführung der Infrastrukturgesellschaft bis zum 1. Januar 2024 (bitte detailliert auflühren)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausgestaltung der Gemeinwohlziele und die damit zusammenhängenden Steuerungsinstrumente und die Umsetzung gesellschaftsrechtlicher Maßnahmen werden derzeit erarbeitet. Ein erster Schritt ist die gesellschaftsrechtliche Verschmelzung. Weitere Schritte umfassen die Erarbeitung einer optimierten

Finanzierungsarchitektur mit weniger Finanzierungsquellen/-schnittstellen und vereinheitlichten Förderbedingungen.

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)?

Die Ausrichtung der neuen Infrastrukturgesellschaft am Gemeinwohl bedeutet, dass gesamtgesellschaftliche verkehrliche Interessen stärker gewichtet werden sollen. Auf dieser Grundlage werden derzeit Zieldimensionen definiert.

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?
27. Wie will die Bundesregierung mittels der neuen Infrastruktursparte sicherstellen, dass der Bund den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur besser steuern kann?
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?
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))?

Die Fragen 16 bis 19, 27, 39, 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das BMDV ist eine stärkere Steuerung durch den Bund von großer Bedeutung. Es soll sichergestellt werden, dass ein angemessener Einfluss des Bundes besteht und die Beteiligungsführung gestärkt wird.

Für eine effektive Steuerung der neuen Gesellschaft durch den Bund ist aufgrund der Einbettung in den Konzern ein geeignetes Zusammenspiel der Rechtsform mit weiteren gesellschaftsrechtlichen Maßnahmen erforderlich. Das BMDV prüft derzeit Ausgestaltungsoptionen zur Steuerung der geplanten neuen Infrastruktursparte. Die Prüfung dieser Maßnahmen, welche auch die Ermöglichung einer unabhängigen Fokussierung auf Gemeinwohlziele durch die neue Gesellschaft als Ziel hat, ist noch nicht abgeschlossen. Neben Steuerungsoptionen auf gesellschaftsrechtlicher Grundlage werden die Weiterentwicklung von Steuerungsmöglichkeiten im Bereich der Finanzierung, z. B. durch die Fortentwicklung von Steuerungskennzahlen, wie etwaige notwendige Gesetzesänderungen geprüft.

Um die für eine langfristige Steuerung erforderliche Fachkompetenz und das notwendige Fachwissen beim Bund aufzubauen, sind innerhalb der Bundesregierung organisatorische Maßnahmen erforderlich, deren Umsetzung ebenfalls erarbeitet wird.

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?

Sie soll durch weniger Schnittstellen (unter Beachtung von Arbeitnehmerinteressen) effizientere Abläufe ermöglichen.

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?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fragen werden gegenwärtig noch geprüft.

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?

Die den europäischen Vorgaben unterfallenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) müssen gemäß europarechtlichen Vorschriften ein Sicherheitsmanagementsystem einführen und benötigen auf dieser Grundlage eine Sicherheitsgenehmigung. Diese wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt.

Das EBA befindet sich im Austausch mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG, damit die erforderliche(n) Sicherheitsgenehmigung(en) für das neue EIU zur Aufnahme seiner Tätigkeit vorliegen wird bzw. werden.

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))?
- Wenn nein, warum nicht?
  - Wenn ja, wann wird die Bundesregierung die Eigentümerstrategie für den DB-Konzern formulieren, und wie wird diese aussehen?
  - 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?

Die Fragen 25 bis 25c werden gemeinsam beantwortet.

Die Eigentümerstrategie zur Beteiligung des Bundes an der DB AG und deren Führungsgesellschaften wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

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))?

Die Bundesregierung überwacht die Entwicklung der Verschuldung des DB-Konzerns über die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG.

29. Welche Finanzierung ist für die InfraGo geplant?

Die Finanzierung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte soll aus Sicht des BMDV weiterhin vornehmlich aus Nutzerentgelten und durch die Zurverfügungstellung von Bundesmitteln erfolgen.

30. Mit welchem Finanzvolumen plant die Bundesregierung die Gründung der InfraGo?

Der Haushalt 2024 und die Finanzplanung sind noch nicht aufgestellt. Den Ergebnissen kann nicht vorgegriffen werden.

31. Welche Änderungen mit Blick auf die Finanzierungsarchitektur plant die Bundesregierung für die Schieneninfrastruktur?

Das BMDV prüft derzeit eine Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsstrukturen. Dabei steht die Reduktion der Finanzierungsquellen, eine Auflösung bestehender Schnittstellen bei der Finanzierung der Schienenwege des Bundes und eine Vereinheitlichung der Förderbedingungen im Vordergrund der Prüfungen des BMDV.

32. Plant die Bundesregierung, dabei den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene von zwei separaten Schieneninfrastrukturfonds zu folgen, und wenn nein, warum nicht?

Das BMDV beabsichtigt mit der Optimierung der Finanzierungsarchitektur (siehe Antwort zu Frage 31), die Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene möglichst umfassend umzusetzen. In einer zweiten Phase soll geprüft werden, ob mit alternativen Finanzierungsmodellen die optimierte Finanzierungsarchitektur weiter verbessert werden kann.

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?

Die Fragen 33 bis 33b werden gemeinsam beantwortet.

Der Umgang mit den Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen befindet sich derzeit in Prüfung.

34. Will die Bundesregierung den konzernweiten Arbeitsmarkt bei der Ausgestaltung der geplanten Infrastrukturgesellschaft erhalten, und wenn nein, warum nicht?

Der Erhalt des konzerninternen Arbeitsmarkts ist beabsichtigt.

35. Wie viele Mitarbeiter der DB Netz und der DB Station&Service sind von den Plänen des BMDV betroffen?

Die DB Station & Service AG hatte am Jahresende 2022 7 493 Vollzeitbeschäftigte und die DB Netz AG 51 824 Vollzeitbeschäftigte.

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?

Die Fragen 36 bis 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

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))?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV begreift den auf Grundlage des Koalitionsvertrags gestarteten Reformprozess als umfassenden Prozess. Insbesondere Maßnahmen zur Steuerung der Infrastruktursparte und zur zukünftigen Finanzierungsarchitektur folgen sukzessive.

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-ruegt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html](http://www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruegt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html))?

Die eisenbahnpolitischen Ziele und Vorhaben der Bundesregierung sind im Koalitionsvertrag dargelegt. Einzelne Maßnahmen werden hieraus abgeleitet.

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-empfehl-aufspaltung-a-3e0e28f7-5390-4f82-abc7-e318f821a7d2](http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-monopolkommission-empfehl-aufspaltung-a-3e0e28f7-5390-4f82-abc7-e318f821a7d2))?

Die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode bekennt sich zur integrierten Konzernstruktur.



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 aufführen)?
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?

Die Fragen 46 bis 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beratung des BMDV zur Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb der Deutschen Bahn AG wurde im Wege einer förmlichen europaweiten Ausschreibung vergeben. Die Bieterin goetzpartners Management Consultants GmbH hat auf Grundlage der bekannt gemachten Vergabekriterien ihre Eignung nachgewiesen und das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. Die SCI Verkehr GmbH und die Kanzlei Orth Kluth Rechtsanwälte sind als deren Unterauftragnehmerinnen an der Auftragsausführung beteiligt.

Im Einzelplan 12 wurden bisher 1 501 859,73 Euro verausgabt. Im Übrigen wird auf die Auftragsbekanntmachung verwiesen.

Eine Veröffentlichung der Ergebnisse aus dem Beratungsvorhaben ist nicht vorgesehen. Für die Erstellung wurde umfassend auf vertrauliche Informationen (Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG) zurückgegriffen.

Während des Vergabeverfahrens sind drei Schreiben eingegangen, die als Rügen zu bewerten waren. Anträge auf Nachprüfung bei der zuständigen Vergabekammer wurden nicht gestellt. Seit Zuschlagserteilung am 7. Februar 2023 ist das Ausschreibungsverfahren rechtswirksam beendet.

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?

Nach Auskunft der DB AG wurde für die Umsetzung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur (InfraGO) innerhalb des DB-Konzerns die Einheit des Kon-

zernbeauftragten für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur geschaffen. Hier sind neben dem Beauftragten selbst 4,5 Vollzeitpersonen beschäftigt. An der Umsetzung der InfraGO arbeiten weitere Mitarbeitende aus ihren Linienfunktionen heraus mit.

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 auflühren)?

Die Fragen 53 bis 55 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Arbeitsebene findet regelmäßig ein Austausch zwischen dem BMDV (Steuerungsgruppe Transformation der DB AG) und der DB AG in verschiedenen Formaten statt.

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?

Die Fragen 56 und 57 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausrichtung der international tätigen Geschäftssegmente des DB-Konzerns wird in der Eigentümerstrategie festgelegt. Diesbezüglich wird auf die Antwort zu den Fragen 25 bis 25c verwiesen.

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?

Die Fragen 58 und 59 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Verkauf der Schenker AG wird weiterhin ergebnisoffen durch die Bundesregierung geprüft.



