

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Steuerung der Deutschen Bahn AG

Der Bund stellt der Deutschen Bahn AG (DB AG) seit 2009 erhebliche finanzielle Mittel für die Erhaltung und Verbesserung des Zustands der Schienenwege des Bundes über die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) bereit. Als Gegenleistung für die Bundesmittel verpflichtet sich die DB AG, bestimmte Qualitätsziele, die in der LuFV definiert sind, zu erreichen. So müssen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Verpflichtung nachkommen, die Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern. Um zu überprüfen, inwieweit die Eisenbahninfrastrukturunternehmen im vorangegangenen Kalenderjahr ihrer Verpflichtung nachgekommen sind, legt die DB AG dem Bund auf Grundlage der LuFV jährlich einen Bericht über den Zustand der Schienenwege vor, den „Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht“ (IZB; vgl. https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=3). Damit soll Transparenz über den Zustand und die Entwicklung der Schienenwege hergestellt werden. Dem aktuellen Bericht zufolge sind 26 Prozent aller Weichen der Bahn in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand, ebenso 11 Prozent aller Brücken, 22 Prozent der Oberleitungen, 23 Prozent der Gleise, 42 Prozent aller Bahnübergänge und 48 Prozent aller Stellwerke (vgl. <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/deutsche-bahn-bericht-101.html>).

Vor dem Hintergrund dieser nach Auffassung der Fragesteller schlechten Ergebnisse ist davon auszugehen, dass die LuFV-Mittel des Bundes in Milliardenhöhe von der DB AG nicht zielgerichtet für die Erhaltung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur eingesetzt werden. Die Tatsache, dass der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing der DB AG ein Finanzpaket mit einem Umfang von 45 Mrd. Euro in Aussicht gestellt (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/skandal-union-kritisiert-45-milliarden-blankcheck-der-ampel-fuer-deutsche-bahn-li.2170154>) hat und dieses anteilig ebenfalls in die Schieneninfrastruktur fließen soll, legt nach Ansicht der Fragesteller die Vermutung nahe, dass es auch dadurch nicht zu den gewünschten Verbesserungen kommen wird. Es stellt sich nach Auffassung der Fragesteller daher die Frage, wie künftig besser kontrolliert und gesteuert werden kann, dass die Mittel des Bundes für die Erhaltung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur von der DB AG zielgerichtet für diese Aufgaben eingesetzt werden.

Wie bereits der Bundesrechnungshof in seinem Bericht „zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG“ vom 15. März 2023 berichtet hat (vgl. <https://www.bund.esrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2023/db-dauerkrise/db-da-uerkrise.html>) und auch die Monopolkommission in ihrem 9. Sektorgutachten

Bahn (2023): „Time to GO: Endlich qualitätswirksam in den Wettbewerb!“ (vgl. <https://www.monopolkommission.de/index.php/de/gutachten/hauptgutachten/423-9-sektorgutachten-bahn-2023-time-to-go.html>) beschreibt, reicht die von der Bundesregierung angestoßene Umstrukturierung der DB AG nach Ansicht der Fragesteller nicht aus. Das Problem der mangelhaften Kontrolle der DB AG kann nach Auffassung der Fragesteller auch die von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing zum 1. Januar 2024 neu gegründete DB InfraGO AG nicht lösen. Denn die DB InfraGO AG wird keine grundlegenden strukturellen Änderungen bei der DB AG umsetzen, sondern lediglich zwei Gesellschaften zu einer verschmelzen. Um die dringend notwendige Kontrolle der DB AG zu erreichen, wäre nach Ansicht der Fragesteller eine grundlegende Reform mit einer Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich, so wie die Fragesteller sie gefordert haben, notwendig (vgl. https://www.cducsu.de/sites/default/files/2023-04/Positionspapier%20Deutsche%20Bahn_Stand%2020.04.2023_0.pdf und <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/bericht-cdu-und-csu-wollen-deutsche-bahn-zerschlagen,TbZGT9I>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Weichen der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
2. Welche Brücken der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
3. Welche Oberleitungen der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
4. Welche Gleise der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
5. Welche Bahnübergänge der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
6. Welche Stellwerke der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
7. Welche Stützbauwerke der DB AG sind derzeit in einem schlechten, mangelhaften oder ungenügenden Zustand (bitte einzeln tabellarisch auflisten)?
8. Wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Netzzustandsbericht 2022 veröffentlichen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
9. Plant das BMDV, den jährlichen Netzzustandsbericht der DB Netz AG als Steuerungsinstrument für die Steuerung der DB InfraGO AG zu nutzen, und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Aufgaben wird die Steuerungsgruppe „Transformation DB AG“ im BMDV nach der Gründung der DB InfraGO AG wahrnehmen (<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/bericht-cdu-und-csu-wollen-deutsche-bahn-zerschlagen,TbZGT9I>)?
11. Welche Referate und Arbeitseinheiten der Steuerungsgruppe „Transformation DB AG“ im BMDV werden in welche Abteilungen des BMDV überführt?

12. Welche Aufgaben wird die Steuerungseinheit im BMDV zur „aktiven Steuerung“ der DB InfraGO AG haben (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG“ auf Bundestagsdrucksache 20/9652)?
 - a) Inwiefern unterscheidet sich diese Steuerungseinheit von der Steuerungsgruppe Transformation DB AG im BMDV (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Z/organigramm.pdf?__blob=publicationFile)?
 - b) Wie viele neue Stellen werden für diese Steuerungseinheit im BMDV geschaffen?
13. Welche eisenbahnpolitischen Ziele definiert die Bundesregierung?
14. Wann, und inwiefern wird bzw. war der Deutsche Bundestag in die Erarbeitung der bahnpolitischen Ziele und die Definition des Begriffs des „Gemeinwohls“ eingebunden?
15. Wie richtet die Bundesregierung die DB AG bzw. die DB InfraGO AG auf die eisenbahnpolitischen Ziele des Bundes aus?
16. Wann soll der „InfraPlan“ des BMDV fertig sein (vgl. <https://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-infrago-gegruendet.html#:~:text=InfraPlan%20f%C3%BCr%20die%20Steuerung,von%20f%C3%BCnf%20Jahren%20definiert%20werden>)?
17. Welche Organisationseinheit im BMDV wird den „InfraPlan“ ausarbeiten, und wer wird bei der Erstellung mit einbezogen?
18. Wie wird der „InfraPlan“ aufgebaut sein?
19. Welche Kennzahlen, Zielansprüche und Etappierungsziele werden im „InfraPlan“ definiert?
20. Wie will das BMDV die Investitions- und Instandhaltungstätigkeiten begleiten und kontrollieren?
21. Auf welche Kennzahlen und Berichtsformate wird die Bundesregierung bei der Erstellung und der fortlaufenden Überprüfung des „InfraPlans“ zurückgreifen?
22. Inwiefern wird der Deutsche Bundestag in die Erstellung und das Monitoring des „InfraPlans“ einbezogen?
23. Wie verhalten sich Netzzustandsbericht und „InfraPlan“ zueinander?
24. Warum wird mit der Gründung der DB InfraGO AG nicht die klare Trennung zwischen Netz und Betrieb vollzogen?
25. Welche Maßnahmen ergreift das BMDV zur Stärkung der aktiven Beteiligungsführung des Bundes bei der DB AG bzw. der DB InfraGO AG?
26. Welche konkreten Funktionen und Aufgaben übernimmt der Sektorbeirat, der im Zuge der Gründung der DB InfraGO AG eingerichtet werden soll (vgl. <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/ueber-uns/gremien-und-externe-organisationen/sektoerbeirat-12599016> und <https://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-infrago-gegruendet.html>)?
27. Wie verbindlich werden die Empfehlungen des Sektorbeirats für die DB InfraGO AG sein?
28. Wie viele Mitglieder werden dem Sektorbeirat angehören?
29. Wer wird dem Sektorbeirat vorsitzen, wann wird die Zusammenlegung von Netz- und Stationsbeirat zum Sektorbeirat vollzogen, und wann soll er seine Arbeit aufnehmen?

30. Wann wird die Geschäftsstelle des Sektorbeirats im BMDV innerhalb welcher Organisationseinheit bzw. Abteilung eingerichtet?
31. Wird der Deutsche Bundestag bei der Stärkung der aktiven Beteiligungsführung des Bundes bei der DB InfraGO AG eingebunden, wenn ja, in welchem Umfang, und zu welchem Zeitpunkt, und wenn nein, warum nicht?
32. Welche konkreten Ziele und Maßnahmen zur Erreichung eines geeigneten und qualitativen Mindestniveaus für die Schieneninfrastruktur definiert die Bundesregierung?
33. Soll die DB InfraGO AG wettbewerblich ausgestaltet werden, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, inwiefern, und mit welchen Mitteln?
34. Wie kann durch die Umstrukturierungsmaßnahmen der Bundesregierung und den „Verschmelzungsvertrag“ eine personelle Unabhängigkeit des Vorstands und des Aufsichtsrats der neuen DB InfraGO AG von den Verkehrsgesellschaften des DB-Konzerns sichergestellt werden?
35. Wie wird die Bundesregierung die Eisenbahnregulierung neu ausrichten, um eine bessere Qualitätsregulierung zur Steigerung der Effektivität der Schieneninfrastruktur zu erreichen, und wann sollen die entsprechenden Gesetzgebungsverfahren angestoßen werden?
36. Wird die Bundesregierung die Trassenpreise, die der Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangen kann, an die Erreichung bestimmter Qualitätsziele koppeln, wenn nein, warum nicht, wenn ja, inwiefern?
37. Welche Konzernbestandteile der DB AG hat die Bundesregierung seit dem 18. Oktober 2021 verkauft?
38. Bei welchen Konzernbestandteilen der DB AG steht der Verkauf bevor bzw. soll bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein?

Berlin, den 11. Januar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion