

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

- a) **zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 20/7350 –**

**Schiene in die Zukunft führen – Deutsche Bahn AG neu aufstellen**

- b) **zu dem Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel,  
Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/7197 –**

**Die Deutsche Bahn AG zielgerichtet und wirkungsvoll reformieren**

### **A. Problem**

Zu a)

Die Fraktion der CDU/CSU hat einen Antrag eingebracht, nach dem die Bundesregierung unter anderem aufgefordert werden soll, eine grundlegende, strukturelle und organisatorische Neuaufstellung der Deutschen Bahn AG auf den Weg zu bringen und weitere in dem Antrag genannte Forderungen zu erfüllen.

Zu b)

Die Fraktion der AfD hat einen Antrag eingebracht, nach dem die Bundesregierung unter anderem aufgefordert werden soll, grundlegende Möglichkeiten darzustellen, wie die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn AG besser vom Konzern zu trennen sind, und weitere in dem Antrag genannte Forderungen zu erfüllen.

**B. Lösung**

zu a)

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/7350 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.**

zu b)

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/7197 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.**

**C. Alternativen**

Zu a) und b)

Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Zu a) und b)

Wurden nicht erörtert.

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 20/7350 abzulehnen;
- b) den Antrag auf Drucksache 20/7197 abzulehnen.

Berlin, den 21. Februar 2024

### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Valentin Abel**  
Berichterstatler

## Bericht des Abgeordneten Valentin Abel

### I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/7350** in seiner 112. Sitzung am 22. Juni 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss, den Wirtschaftsausschuss, den Ausschuss für Digitales sowie an den Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/7197** in seiner 109. Sitzung am 15. Juni 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss sowie an den Wirtschaftsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Die Antragsteller setzen sich dafür ein, die Deutsche Bahn neu aufzustellen und dabei die Infrastrukturbereiche DB Netz, DB Station und Service sowie DB Energie vollständig vom Transportbereich zu trennen. Der neu zu schaffende Infrastrukturbereich solle in eine bundeseigene, weisungsgebundene „Schieneninfrastruktur GmbH des Bundes“ überführt werden. Die Holding der Deutschen Bahn solle aufgelöst und die bisherige DB-Struktur entflochten werden. Durch die Trennung von Infrastruktur und Verkehr solle ferner dem Bundesminister für Digitales und Verkehr ein stärkerer Zugriff und die Verantwortung für Aus-, Neu- und Umbau der Infrastruktur gegeben werden. Des Weiteren solle die Bundesregierung sicherstellen, dass die Mittel für die Schieneninfrastruktur bei den einzelnen Projekten ankämen, die Finanzierung transparent geregelt werde und vornehmlich Mittel aus dem Bundeshaushalt, ergänzt durch Trassenentgelte, verwendet werden sollten. Nach dem Willen der Antragsteller sollten zudem die Schulden der DB im Infrastrukturbereich in das Eisenbahnvermögen des Bundes übertragen und DB Schenker solle nicht vorschnell privatisiert werden. Schließlich sollten Strukturreformen mit weiteren Maßnahmen, wie z. B. dem Programm zur Digitalisierung der Schiene, dem Deutschlandtakt sowie der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren unterstützt werden.

Zu b)

Die Antragsteller streben mit ihrem Antrag unter anderem an, dass die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag bis Anfang August 2023 im Antrag genannte grundlegende Möglichkeiten darstellt, die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn AG besser vom Konzern zu trennen. Zudem soll sie darlegen, inwiefern die im Antrag genannten Organisationsformen den Anforderungen der Gemeinwohlorientiertheit entsprechen können. Weiter soll die Bundesregierung darlegen, wie dem Bund bei den im Antrag genannten Organisationsformen Durchgriffsrechte eingeräumt werden können, sodass dieser seine Verantwortung für die Infrastruktur in einer dem Bereich der Bundesfernstraßen vergleichbaren Weise direkt wahrnehmen kann und auf welche Art Wettbewerbsverzerrungen, die aufgrund der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb der Deutschen Bahn AG bestehen, bei den genannten Organisationsformen ausgeräumt werden können.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7350 in seiner 67. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7350 in seiner 75. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppen Die Linke und BSW gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7350 in seiner 66. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Digitales** hat den Antrag auf Drucksache 20/7350 in seiner 55. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Klimaschutz und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 20/7350 in seiner 94. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Zu b)

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7197 in seiner 61. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7197 in seiner 75. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppen Die Linke und BSW gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 20/7197 in seiner 66. Sitzung am 17. Januar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 49. Sitzung am 5. Juli 2023 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu den Vorlagen unter a) und b) sowie zu der Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof auf Drucksache 20/7025 beschlossen. In seiner 50. Sitzung am 20. September 2023 hat er diesen Anhörungsbeschluss um den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes auf Drucksache 20/8288 erweitert. Den Antrag der Fraktion der CDU/CSU, zu ihrem Antrag auf Drucksache 20/7350 (Buchstabe a) eine eigene Anhörung durchzuführen, hat er in seiner 50. Sitzung mehrheitlich abgelehnt.

An der Anhörung, die der Verkehrsausschuss in seiner 54. Sitzung am 9. Oktober 2023 durchgeführt hat, haben folgende Anhörungspersonen teilgenommen:

- Martin Burkert, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Vorsitzender
- Dirk Flege, Allianz pro Schiene e. V., Geschäftsführer
- Roman Hebenstreit, Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda (Österreich), Vorsitzender
- Dr. Markus Ksoll, Deutsche Bahn AG, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung

- Sarah Stark, Hauptgeschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)
- Dr. Matthias Stoffregen, Mofair e. V., Geschäftsführer
- Dr. Torben Stühmeier, Monopolkommission, Senior Analyst
- Peter Westenberger, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer

Bezüglich des Inhalts der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 54. Sitzung verwiesen.

Der Verkehrsausschuss hat die Vorlagen unter a) und b) in seiner 64. Sitzung am 17. Januar 2024 abschließend beraten.

Die **Fraktion der SPD** merkte an, dass die Ampelkoalition einen riesigen Reformstau im Bereich der Bahn übernommen habe. Priorität habe, mehr Zuverlässigkeit der Bahn im Netz und im Betrieb zu erreichen. Dazu gehe man die Generalsanierung an, die jetzt im Probelauf für drei Wochen mit der ersten Versperrung der Riedbahn begonnen habe. Eine Reorganisation der Deutschen Bahn AG mit ihren 740 Tochterunternehmen, was die Fraktion der CDU/CSU fordere, sei kontraproduktiv. Man brauche mehr Gemeinwohlorientierung und habe mit der Gründung der InfraGO zum 1. Januar 2024 den ersten großen Schritt dazu gesetzt.

Die im Antrag der Fraktion der AfD geforderte vollständige Trennung von Betrieb und Netz halte sie für arbeitnehmerfeindlich, zumal explizit eine Resilienz gegen Arbeitskämpfe gefordert werde, was eine Schwächung der Gewerkschaften bedeute.

Die **Fraktionen der CDU/CSU** äußerten die Ansicht, dass sich die Bundesregierung mit den Reformvorhaben zur Bahn festgelaufen habe, was sich in der erneuten Vertagung der Behandlung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes äußere. Der von den Koalitionsfraktionen erwähnten, guten finanziellen Ausstattung widerspreche, dass auch beim Verkehrsetat gespart werden müsse und die Bundesregierung rund 80 Prozent dieser Einsparungen beim Schienengüterverkehr vornehme. Die Umsetzung des Deutschlandtakts habe man ausdrücklich in den eigenen Antrag aufgenommen, da er für die Zukunft der Schiene in Deutschland von hoher Bedeutung sei. Fraglich sei, warum die Bundesregierung keine eisenbahnpolitischen Ziele definiere, wie beispielsweise ein qualitatives Mindestniveau für die Infrastruktur, das von der Deutschen Bahn erreicht werden müsse.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass die Ampelkoalition bereits zahlreiche wichtige und wegweisende Beschlüsse zur Bahn gefasst habe. Dazu zählten das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sowie die Aufnahme zusätzlicher Schienenprojekte für den Personen- und Güterverkehr in den Bedarfsplan. Beim Bundesschienenwegeausbaugesetz liege der Fokus auf zusätzlichen Finanzierungsoptionen. Die Gründung der InfraGO sei der erste richtige Schritt in Richtung einer Reform der Bahn. In einem zweiten Schritt müssten die Infrastrukturteile von DB Energie in die InfraGo integriert werden. Ferner würden entsprechende Qualitätskennziffern benötigt, mit denen man die Mittelverwendung und deren Effizienz nachprüfen und parlamentarisch kontrollieren könne. Man sei auch zu weiteren Schritten bereit, um die Reform der Bahn voranzubringen.

Die **Fraktion der FDP** bestätigte, dass die Deutsche Bahn AG und das Schienensystem in Deutschland grundsätzlich reformbedürftig seien. Die Ampelkoalition habe das sehr früh erkannt und entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Mit der Gründung der InfraGo zum 1. Januar 2024 habe man einen ersten großen Schritt getan, bei dem es aber nicht bleiben dürfe. Die Aufgabe in den nächsten zwei Jahren werde es sein, zu beobachten, welche weiteren Infrastruktureinheiten der Deutschen Bahn AG sich für eine Integration in die InfraGO eignen und die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. In der derzeit schwierigen Haushaltslage sei es der Ampelkoalition gelungen, durch die CO<sub>2</sub>-Maut dafür zu sorgen, die Schieneninfrastruktur adäquat zu finanzieren. Somit habe man sowohl von der strukturellen als auch von der finanziellen Seite einen Prozess angestoßen, der noch nicht zu Ende sei.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, dass sie mit ihrem Antrag versuche, die Bundesregierung zu einer ergebnisoffenen Prüfung verschiedener Modelle zu veranlassen, selbst wenn dieser Ergebnisoffenheit durch die Festlegungen aus dem Koalitionsvertrag enge Grenzen gesetzt seien. Im Gegensatz zur Gründung der InfraGo hätte man ein Modell bevorzugt, das dem Bund eine direkte und wirksame Kontrolle über das Schienennetz ermögliche. Für diese Optionen sprächen sich auch der Bundesrechnungshof und die Monopolkommission aus. Damit habe die Bundesregierung die Chance verpasst, mindestens 20 Jahre Fehlentwicklung bei der Bahn zu korrigieren. Eine wirkungsvolle Reform der Deutschen Bahn AG, wie von der Fraktion der CDU/CSU gefordert, erfordere die

Rückführung der internationalen Beteiligungen und eine Konzentration auf das Schienengeschäft in Deutschland, was durch einen Verkauf von DB Schenker gefördert werden könnte.

Der Abgeordnete **Bernd Riexinger (fraktionslos)** vertrat die Position, dass man gegen die Trennung von Infrastruktur und Betrieb bei der Bahn sei. Am Beispiel der Bahnen in Österreich und der Schweiz sehe man, dass man mit einem integrierten System besser fahre. Das Problem sei nicht so sehr die Struktur, sondern die finanzielle Ausstattung der Bahn. Er stimme der Fraktion der CDU/CSU zu, dass die derzeitige Unternehmensform der Deutschen Bahn keine geeignete parlamentarische Kontrolle und politische Vorgaben erlaube. Dies könnte man dadurch lösen, dass der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn künftig nicht nur dem Vorstand, sondern auch dem Parlament Bericht erstatte. Eine weitere Möglichkeit wäre, die Deutsche Bahn in eine Körperschaft des öffentlichen Rechts umzuwandeln.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, den Antrag auf Drucksache 20/7350 abzulehnen.

Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der AfD empfiehlt der **Verkehrsausschuss** die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/7197.

Berlin, den 21. Februar 2024

**Valentin Abel**  
Berichterstatter

