

## Entschließungsantrag

der Fraktion der CDU/CSU

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 20/8288, 20/8651, 20/10414 –

### Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine leistungsstarke und moderne Eisenbahninfrastruktur ist das Rückgrat für einen bezahlbaren und verlässlichen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland und Europa. Sie ist zudem eine wichtige Grundvoraussetzung für eine starke Wirtschaft und Wohlstand.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) bildet die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des BSWAG möchte die Ampel-Koalition zusätzliche Optionen für den Bund schaffen, Finanzmittel für die Schieneninfrastruktur bereitzustellen.

Als Ziele der Gesetzesänderung werden die gesteigerte Leistungsfähigkeit und die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur angeführt. Offensichtlich ist aber: Indem die Bundesregierung mit dem BSWAG den Weg für weitere finanzielle Mittel in erster Linie an den DB-Konzern freimacht, möchte sie nicht nur darüber hinwegtäuschen, dass ihre Bahnreform strukturell ins Leere läuft, sondern dass diese zudem stillschweigend am Parlament vorbei umgesetzt wird. Die Gründung der sog. gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft durch die Zusammenlegung von DB Netz AG und DB Station&Service AG lässt hinsichtlich der Strukturen alles beim Alten. Die Anzahl der Unternehmen unter dem Dach des DB-Konzerns verringert sich künftig lediglich um eine Gesellschaft. Den Hut hat weiter die Deutsche Bahn AG (DB AG) auf. Über die Zusammenlegung der Gesellschaften entscheidet nur der Aufsichtsrat der DB AG, nicht aber der Deutsche Bundestag, obwohl die Einbeziehung des Parlaments von der Bundesregierung ausdrücklich angekündigt worden war. Anders als von der Ampel-Koalition dargestellt, werden mit den Änderungen des BSWAG keine Entscheidungen über die künftige Struktur des Konzerns getroffen. Dazu passt, dass die Bundesregierung das BSWAG in der Vergangenheit stets als notwendig für die Gründung der DB InfraGO AG kommuniziert hatte, die Infrastrukturgesellschaft aber dennoch zum

1. Januar 2024 an den Start ging, obwohl die Novellierung des BSWAG monatelang nicht verabschiedet wurde.

Für dieses durchsichtige Täuschungsmanöver über das BSWAG nimmt die Ampel-Koalition sogar in Kauf, keinerlei Gewähr dafür zu bekommen, dass die zusätzlichen Bundesmittel von der DB AG an der richtigen Stelle investiert werden – nämlich in das Schienennetz. Über die Milliarden, die die DB AG bisher insbesondere über Eigenkapitalerhöhungen bekommen hat, hat die Bundesregierung keine Kontrolle. Auf eine effiziente und nachhaltige Mittelbewirtschaftung hat die Bundesregierung keinen Einfluss. Mit der Neuregelung im BSWAG besteht die Gefahr, dass das auch künftig so weitergeht.

Vor diesem Hintergrund muss die DB AG einer grundlegenden Reform unterzogen werden. Dies ist nur mit neuen Strukturen und mit einer Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich zu schaffen. Die Bundesregierung muss künftig entscheiden können und finanziell dafür verantwortlich sein, welche Strecken saniert und gebaut werden. Die DB AG soll sich mit anderen Wettbewerbern um den Betrieb kümmern. Nur so können wir den Schienenverkehr leistungsfähig in die Zukunft führen und Bahnfahren wieder zuverlässig, sicher, angenehm und attraktiv machen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das BSWAG in der vorliegenden Form nicht umzusetzen und darüber hinaus nicht den Weg für weitere, unkontrollierbare Mittelvergaben an den DB-Konzern ohne Kontrolle über den Einsatz der Mittel zu ebnen;
2. stattdessen eine grundlegende, strukturelle und organisatorische Neuaufstellung der DB AG auf den Weg zu bringen und dabei
  - a) den Infrastrukturbereich aus DB InfraGO und DB Energie vollständig vom Transportbereich zu trennen,
  - b) den neuen Infrastrukturbereich in eine bundeseigene, weisungsgebundene Schieneninfrastruktur GmbH des Bundes zu überführen und hier auch die digitale Infrastruktur wie den DB Navigator einzubeziehen,
  - c) die Holding der DB AG aufzulösen und die bisherige DB-Struktur mit 740 Beteiligungen und Tochtergesellschaften zu entflechten,
  - d) eine strikte Umsetzung der Vorgaben des Bundes bei Aus-, Neu- und Umbau der Infrastruktur sicherzustellen und dazu dem Bundesverkehrsministerium durch die Trennung von Infrastruktur und Verkehr einen stärkeren Zugriff und die Verantwortung für Aus-, Neu- und Umbau der Infrastruktur zu geben sowie
  - e) eine Eigentümerstrategie des Bundes vorzulegen;
3. den Deutschen Bundestag angemessen an der grundlegenden, strukturellen und organisatorischen Neuaufstellung der DB AG mit den erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu beteiligen;
4. den Deutschen Bundestag bei der Erarbeitung und Definition der Ziele und Aufgaben eines neuen Infrastrukturbereichs zu beteiligen;
5. sicherzustellen, dass die Mittel für die Schiene bei den Projekten ankommen, die Finanzierung der Schieneninfrastruktur transparent zu regeln und zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur vornehmlich Mittel aus dem Bundeshaushalt zu verwenden, ergänzt durch Trassenentgelte, die für die Nutzung der Schieneninfrastruktur erhoben werden;
6. die Aufforderung des Rechnungsprüfungsausschusses vom 18. März 2022 an das Bundesministerium für Verkehr und Digitales, eine verschuldensunabhängige Rückforderungsmöglichkeit bei unwirtschaftlichem Einsatz der aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) gezahlten Bundesmittel mit

der Deutschen Bahn AG und deren Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vereinbaren, umzusetzen;

7. bei künftigen Änderungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB InfraGO AG und DB Energie GmbH) sowie der Deutschen Bahn AG eine Neuregelung aufzunehmen, mit denen die Eisenbahnen des Bundes verpflichtet sind, Mittel, die ihnen der Bund gewährt, nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit einzusetzen, ohne dass der Rückzahlungsanspruch des Bundes von einem Verschulden auf Seiten der Eisenbahnen des Bundes abhängig gemacht wird.

Berlin, den 21. Februar 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

