

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/13983 –**

#### **Sanierungsprogramm „S3“ der Deutschen Bahn AG**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. September 2024 hat der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, eine Pressekonferenz angesetzt, auf welcher er ein sogenanntes 7-Punkte-Papier zur Sanierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) vorgestellt hat. Ziel sei es, das Staatsunternehmen künftig besser zu kontrollieren. Mit dem Plan wende der Bundesminister sich an den Bahnvorstand, welcher das Unternehmen binnen drei Jahre auf Kurs bringen solle (vgl. [www.fdp.de/wissing-fordert-sanierungsprogramm-von-der-bahn](http://www.fdp.de/wissing-fordert-sanierungsprogramm-von-der-bahn)). Konkret soll der Vorstand des DB-Konzerns ein „Sanierungsprogramm mit konkreten Zielen und Plänen für deren Umsetzung vorlegen“. Alle drei Monate möchte der Bundesminister einen Bericht – „bei Nichterfüllung [würden] Gespräche mit den Verantwortlichen folgen“.

Das offensichtlich zwischen DB AG und Bundesverkehrsminister abgestimmte Vorgehen führte dazu, dass kurz nach der Pressekonferenz das 110-seitige Papier der DB AG mit dem Namen „S3“ in der Presse geleakt wurde ([www.tagesschau.de/inland/deutsche-bahn-sanierung-lutz-100.html](http://www.tagesschau.de/inland/deutsche-bahn-sanierung-lutz-100.html)). Intern wurde es bei der DB bereits verteilt und sollte ursprünglich bei der Aufsichtsratssitzung am 18. September 2024 diskutiert und beschlossen werden. Doch im Anschluss an diese Sitzung erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende, dass der Aufsichtsrat „die Konkretisierung des Gesamtprogramms im Rahmen der Budget- und Mittelfristplanung für die Sitzung im Dezember“ erwarte (vgl. [www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-chef-lutz-stellt-sanierungsprogramm-vor.html](http://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-chef-lutz-stellt-sanierungsprogramm-vor.html)).

Aus Sicht der Fragesteller erfordern diese Vorgänge schnellstmögliche Klarheit und Transparenz. Es ist absolut unverständlich und inakzeptabel, dass dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages das Sanierungsprogramm der DB AG nicht vorgelegt wird. Die nach Meinung der Fragesteller völlig unkonkreten Punkte von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing zeigen nicht auf, wie und mit welchen Maßnahmen Verbesserungen bei der DB AG erreicht werden sollen.

1. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eigene Strategien und Pläne für die sieben Forderungen, die es an die DB AG stellt (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/die-bahn-muss-besser-werden.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/die-bahn-muss-besser-werden.html)), wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
2. Welche der von der Bundesregierung an die DB AG ausgerichtete Strategien und Pläne wurden seit Beginn der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages bereits erreicht?
3. Hat das BMDV nach Vorlage des Sanierungsprogramms „S3“ durch die DB AG beschlossen, dass Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing in einem 7-Punkte-Plan die Erarbeitung des Programms fordern solle, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem von der bundeseigenen DB AG vorgelegten Sanierungsprogramm „S3“?
5. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die DB AG das Programm erfolgreich umsetzen kann, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
6. Inwiefern unterscheidet sich das Sanierungsprogramm „S3“ von der Strategie „Starke Schiene“ der DB AG (vgl. [www.deutschebahn.com/de/konzern/starke\\_schiene-6899544](http://www.deutschebahn.com/de/konzern/starke_schiene-6899544))?

Die Fragen 1 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

Seit der zum 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnreform handelt es sich bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) um ein in privatrechtlicher Form geführtes gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen. Dieses ist den Regelungen des Aktiengesetzes unterworfen. Nach § 76 Absatz 1 des Aktiengesetzes leitet der Vorstand der DB AG das Unternehmen in eigener unternehmerischer Verantwortung.

Dementsprechend verfolgt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) keine eigenen Strategien und Pläne zur Führung des operativen Geschäftes. Die sieben Handlungsfelder zur Verbesserung der Bahn sind das Ergebnis interner Analysen und Überlegungen des BMDV, das als beteiligungsführendes Ressort die Eigentümerfunktion des Bundes wahrnimmt und in dieser Rolle sachlich und zeitlich bestimmte Erwartungen an die DB AG adressiert hat. Dabei werden jedoch keine konkreten Maßnahmen vorgegeben, wie diese erreicht werden sollen.

In Anbetracht der infrastrukturellen, betrieblichen und wirtschaftlichen Herausforderungen erarbeitet der Vorstand der DB AG ein auf drei Säulen basierendes und dementsprechend als „S 3“ bezeichnetes Sanierungskonzept. Inhalt und Maßnahmen sind Gegenstand der Beratungen von Vorstand und Aufsichtsrat. Das S3-Programm dient dazu, nach drei Jahren Sanierung zur Planung der Strategie „Starke Schiene“ aufzuschließen und die Wachstumsoptionen für 2028 ff. zu erhalten.

7. Warum hat der Aufsichtsrat der DB AG nicht, wie angekündigt, das Sanierungsprogramm „S3“ in der Sitzung des Aufsichtsrates am 18. September 2024 beschlossen (vgl. [www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-chef-lutz-stellt-sanierungsprogramm-vor.html](http://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/db-chef-lutz-stellt-sanierungsprogramm-vor.html))?
8. Welche Punkte kritisiert die Bundesregierung als Vertreterin des Bundes im Aufsichtsrat am Sanierungsprogramm „S3“?

9. Wird das Sanierungsprogramm in der nächsten Aufsichtsratssitzung beschlossen?
10. Welche Maßnahmen und Ziele sind im Sanierungsprogramm „S3“ der DB AG im Bereich Infrastruktur geplant?
11. Stimmt es, dass die DB AG die Lost Units um 20 Prozent reduzieren möchte (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und warum hat die DB AG dies bisher nicht gemacht, und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Maßnahmen und Ziele sind im Sanierungsprogramm „S3“ der DB AG im Bereich Betrieb geplant?
13. Stimmt es, dass die DB AG 2027 wieder eine Pünktlichkeit von 75 bis 80 Prozent erreichen will (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und wenn nein, warum?
14. Stimmt es, dass die fünf Knoten Berlin, Hamburg, Köln, Frankfurt/Main und München „kurzfristig durch operative Maßnahmen wie bessere Reisendenlenkung entlastet werden“ sollen (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und warum hat die DB AG dies bisher nicht gemacht, und wenn nein, warum nicht?
15. Stimmt es, dass die Vereinfachung von Betriebskonzepten im Nahverkehr im Bereich Betrieb des Sanierungsprogramms „S3“ geplant ist (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und warum hat die DB AG dies bisher nicht gemacht, und wenn nein, warum nicht?
16. Stimmt es, dass die DB AG eine „bessere Verfügbarkeit der Fahrzeuge sicherstellen“ will (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und warum hat die DB AG dies bisher nicht gemacht, und wenn nein, warum nicht?
17. Stimmt es, dass die DB AG in ICE-Werke „nur noch in reduziertem Umfang investieren will“ (vgl. [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-sanierungsprogramm-s3-lutz-wissing-lux.SptHnzoypDXazvZfuHfPp9?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-sanierungsprogramm-s3-lutz-wissing-lux.SptHnzoypDXazvZfuHfPp9?reduced=true)), wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
18. Stimmt es, dass die DB AG die Wendezeiten der Züge verkürzen und weniger ICEs in Reserve halten will, um Kosten zu sparen (vgl. [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-sanierungsprogramm-s3-lutz-wissing-lux.SptHnzoypDXazvZfuHfPp9?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-sanierungsprogramm-s3-lutz-wissing-lux.SptHnzoypDXazvZfuHfPp9?reduced=true)), wenn ja, warum, und wie ist dieses Ziel (Kosteneinsparungen durch Verkürzung der Wendezeiten und Reduzierung der Wartungen der Züge) mit dem Ziel von Angebotserweiterungen im Fernverkehr vereinbar, und wenn nein, warum nicht?
19. Welche Maßnahmen und Ziele sind im Sanierungsprogramm „S3“ der DB AG im Bereich Wirtschaftlichkeit geplant, und was sind die einzelnen KPIs (Key Performance Indicators)?

20. Stimmt es, dass bis 2027 im Systemverbund Schiene ein operatives Ergebnis (Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)) von 2 Mrd. Euro zu erwirtschaften ist (vgl. [www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-merkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html](http://www.eurailpress.de/nachrichten/unternehmen-merkte/detail/news/deutsche-bahn-db-nennt-ziele-aus-sanierungsprogramm-s3.html)), wenn ja, wie soll dieses Ziel erreicht werden, und wenn nein, warum nicht?
33. Wird die Bundesregierung dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages das aktualisierte Sanierungsprogramm „S3“ zeitnah oder erst nach der Aufsichtsratssitzung der DB AG im Dezember 2024 zukommen lassen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 20 und 33 werden gemeinsam beantwortet.

Das S3-Programm wurde dem Aufsichtsrat der DB AG in der Aufsichtsratssitzung am 18. September 2024 zunächst zur Kenntnis gegeben. Es ist Gegenstand laufender Beratungen der Bundesregierung mit der DB AG. Es handelt sich um einen nicht abgeschlossenen Vorgang, der dem Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung zuzuordnen ist (BVerfG, Urteil vom 7. November 2017, 2BvE 2/11, Rn. 229) und andauert. Der finalen Befassung des Aufsichtsrates der DB AG kann nicht vorgegriffen werden.

21. Wie erfolgt eine „engmaschige Kontrolle“ der Forderungen an den Vorstand außer einem dreimonatigen Fortschrittsbericht?

Über den dreimonatigen Fortschrittsbericht hinaus erfolgt eine Kontrolle im Rahmen der monatlichen Unterrichtung über die betriebliche und wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns.

22. Welche Konsequenzen hat eine Nichterfüllung der Ziele des Sanierungsprogramms der DB, und wurde für diesen Fall etwas zwischen BMDV und DB AG zur weiteren Vorgehensweise vereinbart?
23. Schließt das BMDV aus, dass es zu einem Wechsel des DB-Vorstandes kommt, wenn die Ziele des Sanierungsprogramms nicht erreicht werden, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die Erreichung der Ziele des S3-Programms unterliegt neben der Umsetzung konzerninterner Maßnahmen auch externen Einflussgrößen wie insbesondere Markt-, Preis- und Tarifentwicklungen. Bei signifikanten Abweichungen wird je nach deren Ursache(n) über Nachsteuerung, Zielanpassung oder auch persönliche Verantwortlichkeit zu entscheiden sein.

24. Plant die Bundesregierung gesetzliche Änderungen zur Unterstützung der Forderungen an die DB AG, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die in der 20. Legislaturperiode verbleibende Zeit reicht nicht mehr für neue Gesetzgebungsverfahren aus.

25. Wie glaubwürdig ist das Sanierungsprogramm „S3“ aus Sicht der Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass die Werte, die nun 2027 erreicht werden sollen, bereits vor fünf Jahren für das Jahr 2024 versprochen wurden?

Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielverfehlungen der DB AG in den zurückliegenden fünf Jahren haben verschiedenartige Ursachen. Grundlegend für die betrieblichen Probleme sind der Instandhaltungs- und investitionsbedingte Zustand sowie die teilweise Überlastung der Infrastruktur, die zu einer hohen Störanfälligkeit des Bahnverkehrs führen. Daneben tragen fahrzeugseitige Mängel, Personalengpässe, witterungs- und streikbedingte Auswirkungen sowie unerlaubte Eingriffe in den Bahnverkehr zu Planverfehlungen bei. Darüber hinaus haben insbesondere die Folgen der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine den ursprünglich vorgesehenen Zielerreichungspfad der Strategie „Starke Schiene“ beeinträchtigt.

26. Wie soll das im 7-Punkte-Plan formulierte Ziel der „Verbesserung der Pünktlichkeit“ aus Sicht des BMDV konkret erreicht werden?
27. Wie soll das im 7-Punkte-Plan formulierte Ziel des Abbaus von Doppelstrukturen und Verschlankung aus Sicht des BMDV konkret erreicht werden?
28. Wie soll das im 7-Punkte-Plan formulierte Ziel der Verbesserung von Planungstreue und Prozesseffizienz bei der DB InfraGO AG aus Sicht des BMDV konkret erreicht werden?
29. Wie soll das im 7-Punkte-Plan formulierte Ziel der Digitalisierung im Betriebsablauf aus Sicht des BMDV konkret erreicht werden?
30. Reichen die derzeit verfügbaren Haushaltsmittel für die Schiene aus, damit die DB AG das Ziel der Digitalisierung im Betriebsablauf erreichen kann, wenn ja, wie viele Mittel stehen für diesen Zweck in den Jahren 2024 und 2025 dafür bereit, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie soll das im 7-Punkte-Plan formulierte Ziel des Risikomanagements im Klimawandel aus Sicht des BMDV konkret erreicht werden?
32. Reichen die derzeit verfügbaren Haushaltsmittel für die Schiene aus, damit die DB AG das Ziel des Risikomanagements im Klimawandel erreichen kann, wenn ja, wie viele Mittel stehen für diesen Zweck in den Jahren 2024 und 2025 dafür bereit, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 26 bis 32 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 6 verwiesen.

Demzufolge bestehen seitens des BMDV keine Vorgaben, wie bestimmte operative Ziele der DB AG erreicht werden sollen. Dies gilt auch für die Erreichung der Ziele der Digitalisierung im Betriebsablauf und des Risikomanagements im Klimawandel, die nach Auffassung des BMDV nicht von den verfügbaren Haushaltsmitteln abhängen. Der Bund finanziert im Rahmen seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrags die Schieneninfrastruktur. Die Digitalisierung des Betriebs und das Risikomanagement obliegen den im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

