



Nächster Halt Zukunft: Eckpunkte für eine Bahnreform 2.0

Positionspapier der
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Beschluss vom 25. April 2023

Unsere Kernforderungen:

1. **Die Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn muss verschlankt werden:** Infrastruktur- und den Transportbereich werden voneinander getrennt. Die Holding der Deutschen Bahn und ihre unzähligen Beteiligungen und Tochtergesellschaften werden aufgelöst.
2. **Das Schienennetz soll in Form einer GmbH in Staatshand liegen:** Der Bund bekommt einen stärkeren Zugriff auf den Aus-, Neu- und Umbau der Schieneninfrastruktur. Seine Vorgaben müssen künftig und somit anders als bisher umgesetzt werden.
3. **Das Geld für die Schiene muss bei den notwendigen Projekten ankommen:** Der Bund übernimmt künftig den ganz überwiegenden Teil der Finanzierung der Schieneninfrastruktur aus dem Bundeshaushalt. Damit wird sichergestellt, dass das Geld in die Projekte fließt, die nötig sind.
4. **DB Schenker darf nicht verkauft werden:** DB Schenker muss als international tätiger Logistikdienstleister in Bundeshand bleiben. Das ist gerade mit Blick auf Mitbewerber wie China von strategischer Bedeutung.
5. **Der Schienengüterverkehr muss vorangebracht werden:** Der Schienengüterverkehr kann mit dem Straßengüterverkehr auf absehbare Zeit nicht mithalten. Deshalb müssen die Voraussetzungen für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verbessert werden.

Die Deutsche Bahn steht mehr denn je vor zahlreichen Herausforderungen. Unpünktlichkeit, kaputte Züge und Unzuverlässigkeit sind bei vielen Reisen mit dem Zug an der Tagesordnung. Die angestrebte Verkehrsverlagerung von anderen Verkehrsträgern auf die Schiene wurde in den vergangenen Jahren nicht erreicht und damit ein wesentliches Ziel der Bahnreform verfehlt. Ursachen dafür gibt es viele: Obwohl der Bund als Eigentümer Milliarden zur Verfügung gestellt hat, ist die Infrastruktur veraltet, da wichtige Investitionen von der DB nicht getätigt wurden. Gleichzeitig ist die Konzernverschuldung stark gestiegen. Statt sich auf den Aus-, Um-, und Neubau der Schiene zu konzentrieren, wurde Geld u.a. in teure Auslandsgeschäfte investiert. Der Betrieb ist notorisch überlastet. Und dabei steigen nicht einmal genügend Menschen auf die klimafreundliche Bahn um. Der Wettbewerb auf der Schiene lässt trotz der vollzogenen Öffnung zu wünschen übrig. So liegt zum Beispiel im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs der Anteil von Wettbewerbern der DB AG bei unter fünf Prozent. Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur geht viel zu langsam voran. Und nicht zuletzt erleben Mobilfunknutzer in Zügen, dass Telefonieren, mobiles Arbeiten oder die Nutzung von digitalen Unterhaltungsangeboten häufig nur eingeschränkt möglich ist.

Vor diesem Hintergrund ist klar: Wir brauchen eine strukturelle Weiterentwicklung der Bahn – eine Bahnreform 2.0. Ausgerichtet werden muss die Reform dabei am Gewährleistungsauftrag, den unsere Verfassung dem Bund für das Schienennetz erteilt. Einfache Lösungen darf und kann es nicht mehr geben. Es braucht Mut, außerhalb eingefahrener Strukturen zu denken und zeitgemäße Konzepte für die DB als eines der führenden Mobilitätsunternehmen in Europa zu entwickeln. Das beinhaltet auch den Reformwillen und die Reformfähigkeit im laufenden Betrieb, denn dieser darf nicht als Argument für ausbleibende Reformen herangezogen werden.

Für eine umfassende Bahnreform 2.0 schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

1) Wir wollen eine Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich

Der Infrastrukturbereich mit DB Netz, DB Station und Service sowie DB Energie ist vollständig von der DB zu trennen. Eine Trennung des Infrastruktur- und Transportbereichs führt zu mehr Wettbewerb auf der Schiene. Bei der Vergabe von Kapazitäten zur Trassennutzung werden dadurch nicht mehr schwerpunktmäßig DB-eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient. Auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten einen besseren und faireren Zugang zum Schienennetz. Das ermöglicht Kosteneinsparungen und führt zu einem verbesserten Kundenservice. Mit der Trennung von Infrastruktur- und Transportbereich wird auch unterbunden, dass die DB unprofitable Geschäftsbereiche oder Auslandprojekte mit Einkünften der DB Netz quersubventioniert. Die Holding der DB wird aufgelöst und die bisherige DB-Struktur mit 740 Beteiligungen und Tochtergesellschaften entflochten. Das Schienennetz wurde viel zu lange einseitig betrieben. Neben dem Bau und Betrieb von rentablen Strecken muss es Ziel sein, auch weniger rentable, aber für das Mobilitätsbedürfnis der Menschen wichtige Strecken zu erhalten und gegebenenfalls auszubauen.

2) Wir wollen eine weisungsgebundene Schieneninfrastruktur GmbH des Bundes gründen

Der bisherige Ansatz der Politik, mit einem System aus Anreizen den Weg für eine starke Schieneninfrastruktur in Deutschland zu ebnen, war nur eingeschränkt erfolgreich. Aus diesem Grund wird der Infrastrukturbereich der DB

(DB Netz, DB Station und Service, DB Energie) in eine bundeseigene, weisungsgebundene Schieneninfrastruktur GmbH des Bundes überführt. Auch die digitale Infrastruktur muss hierbei mitgedacht werden und gehört zum Beispiel in Form des DB Navigators zum Netz dazu. Damit erhält das Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen stärkeren Zugriff und damit auch die Verantwortung für den Aus-, Neu- und Umbau der Infrastruktur und kann strategische Entscheidungen bezüglich der Schiene als kritischer Verkehrsinfrastruktur wirksam mitgestalten. Die Überführung in eine GmbH stellt sicher, dass die notwendige Steigerung der Verkehrsnachfrage qualitativ und sicher erfolgt.

3) Wir wollen bestimmte internationale Geschäftssegmente in staatlicher Hand behalten

Aus ökonomischer Sicht sowie aus ressourcentechnischen Erwägungsgründen würde der Verkauf nicht benötigter Unternehmensteile, allen voran des internationalen Geschäftssegments DB Schenker, durchaus Vorteile bringen. Die DB könnte hierdurch mehrere Milliarden Euro Erlösen, ihre Finanzierungskraft stärken und ihr Geschäft im Sinne des verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrages auf die Eisenbahn in Deutschland konzentrieren. Gleichwohl gehört DB Schenker als international tätiger Logistikdienstleister aus sicherheitspolitischer Sicht zur strategisch bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur und sollte daher nicht vorschnell privatisiert werden. Strategisch wichtige Unternehmen wollen wir auch gerade mit Blick auf Mitbewerber wie China und die chinesischen Ambitionen, mit der Neuen Seidenstraße internationale Handels- und Infrastrukturnetze aufzubauen, nicht aus der Hand geben.

4) Wir wollen den Schienengüterverkehr stärken

Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist gegenüber dem Straßengüterverkehr zu stärken. Aktuellen Verkehrsprognosen zufolge wird der Güterverkehr auf der Schiene bis zur Mitte des Jahrhunderts lediglich um 33 Prozent auf 172 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen. Dem gegenüber steht ein Anstieg um 54 Prozent auf 767 Milliarden Tonnenkilometer auf der Straße. Aus diesem Grund sollen die Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr weiter verbessert, relevante Verkehrsinfrastruktur instandgesetzt und für Einzelwagenverkehre ein „Hub-System in die Fläche“ (wie z.B. in der Schweiz) etabliert werden. Mit diesem Hub-System sollen einfache Umschlagmöglichkeiten zwischen Straße und Schiene geschaffen werden. Das private Angebot von Einzelwagenverkehren bleibt erhalten.

5) Wir wollen die Finanzierung transparenter gestalten

Es darf keinen Finanzierungsdschungel aus zahlreichen, sich teilweise überlappenden Programmen mehr geben. Im Gegenteil: Die Finanzierung der Infrastruktur muss aus einem Guss erfolgen und übersichtlicher geregelt werden. Zur Finanzierung sollen vornehmlich Mittel aus dem Bundeshaushalt (2017-2022 über 35 Milliarden Euro) verwendet werden, ergänzt durch Trassenentgelte, die für die Nutzung der Schieneninfrastruktur erhoben werden. Die Gestaltung kann analog zur Autobahn GmbH des Bundes erfolgen. Zusätzlich muss es eine stärkere Transparenz bei der Verwendung der Finanzmittel geben. Die derzeitigen Schulden der DB werden strukturlogisch in das Bundeseisenbahnvermögen übertragen.

6) Wir wollen die Strukturreform mit weiteren Maßnahmen unterstützen

Die zuvor genannten Punkte sind für eine große Strukturreform der DB unabdingbar und entscheidende Elemente eines Gesamtkonzepts, das für einen erfolgreichen Umbau der DB und eine Stärkung der Schiene erforderlich ist. Um dieses Gesamtkonzept abzurunden, müssen folgende weitere Maßnahmen und Vorhaben umgesetzt werden:

- **Digitalisierung der Schiene:** Das von der unionsgeführten Bundesregierung aufgesetzte Programm zur Digitalisierung der Schiene muss zügig umgesetzt werden. Die Einführung des European Train Control Systems, Digitaler Stellwerke und integrierter Leit- und Bediensysteme sind zentrale Instrumente, um die Weichen für eine digitale, automatisierte und intelligente Schiene zu stellen. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihren Beitrag zur Durchdigitalisierung der Schiene leisten. Aus diesem Grund soll ein Anreiz- und Anforderungssystem geschaffen werden. Mit dem Anreizsystem könnten in einem ersten Schritt Trassenentgelte nach Digitalisierungsgrad gestaffelt werden: Je digitaler die Trassennutzung aufgrund der Digitalisierung des „rollenden Materials“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist, desto weniger Entgelte müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen. In einem zweiten Schritt sollte dann auch mit spezifischen Anforderungen gearbeitet werden, die Voraussetzungen für die Trassennutzung vorsehen.
- **Deutschlandtakt:** Ziel ist es, den von uns auf den Weg gebrachten Deutschlandtakt im avisierten Zeitrahmen umzusetzen. Mit diesem wurde, um den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu stärken, die bisherige Planungslogik umgekehrt: Statt den Fahrplan an der Infrastruktur auszurichten, orientiert sich die Infrastruktur am gewünschten, branchenweit abgestimmten Zielfahrplan. Zentrale Trassen und Nebenstrecken werden miteinander kombiniert und aufeinander abgestimmt. Dies ermöglicht, dass die Bestandsnetze gleichmäßiger ausgelastet werden und somit mehr Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel gebracht werden.
- **Zukunftsfähige Schiene:** Mit einer zukunfts- und leistungsfähigen Schiene schaffen wir zusätzliche Kapazitäten, erhöhen die Produktqualität und verbessern die Kundenzufriedenheit. Die Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem die Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und die nachhaltige Ausrichtung des DB-Konzerns geschaffen werden. Konkret soll eine leistungsfähige Schiene bedeuten: Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 10,5 Mio. Tonnen jährlich, Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenpersonennahverkehr, Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent und Verwirklichung der europäischen Vernetzung. Hierfür muss in den Erhalt, den Aus- und Neubau von Strecken und Knotenpunkten sowie in die derzeit rund 200 Kleine und Mittlere Maßnahmen investiert werden.
- **Fachkräftegewinnung:** Gut ausgebildete Fachkräfte sind wichtig für ein leistungsfähiges und gut funktionierendes System Bahn. Anstrengungen zur Gewinnung von Fachkräften mit einem besonderen Fokus auf Lokführer und

Ingenieure müssen verstärkt werden. In diesem Kontext muss u.a. auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Arbeitgeber ein Umdenken stattfinden: Der Weg für einen leichteren Wechsel zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen muss geebnet werden. Dies beinhaltet zum Beispiel, dass praktikable Regelungen für Lokführer gefunden werden müssen, die bisher für die DB gearbeitet haben und nun das Unternehmen wechseln wollen. Zudem ist die gesamte Ausbildung des Zugpersonals praxisnäher und attraktiver zu gestalten. Mit Blick auf die DB-Reform gilt: Sie kann nur funktionieren, wenn sie von Arbeitgebern und Beschäftigten mitgetragen wird und diese den Mut und die Bereitschaft für Veränderung zeigen.

- **Planungsbeschleunigung:** Die Beschleunigung von Planungen im Infrastrukturbereich ist unbedingt notwendig. Auch müssen Verfahrenswege verkürzt werden. Dies ermöglicht einen schnelleren Aus-, Neu- und Umbau der Schieneninfrastruktur, was dazu beiträgt, dass Bauprojekte bei der Bevölkerung auf höhere Akzeptanz stoßen.

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

Herausgeber: CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag
Thorsten Frei MdB
Stefan Müller MdB
Platz der Republik 1