

## Antrag

**der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Marcus Bühl, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Edgar Naujok, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Harald Weyel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag bis Anfang August 2023 folgende grundlegende Möglichkeiten darzustellen, die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn AG besser vom Konzern zu trennen:
  - a. Infrastruktursparten der Deutschen Bahn unter dem Dach der Deutschen Bahn AG;
  - b. Infrastruktursparten der Deutschen Bahn unter dem Dach eines Gesamtkonzerns in anderer Rechtsform;
  - c. aus der Deutschen Bahn AG herausgelöste Infrastruktursparten der Deutschen Bahn in einer eigenen Rechtsform;
2. darzulegen, inwiefern die unter Nummer 1 besprochenen Organisationsformen den Anforderungen der Gemeinwohlorientiertheit entsprechen können. Dabei geht die Bundesregierung insbesondere auf folgende Gesichtspunkte ein:
  - a. Transparenz;
  - b. Sicherstellung der Daseinsvorsorge;
  - c. Resilienz gegen Arbeitskämpfe;
  - d. Sparsamkeit im Umgang mit Steuergeldern;
3. darzulegen, wie dem Bund bei den unter Nummer 1 besprochenen Organisationsformen die Durchgriffsrechte eingeräumt werden können, sodass dieser seine Verantwortung für die Infrastruktur in einer dem Bereich der Bundesfernstraßen vergleichbaren Weise direkt wahrnehmen kann;
4. darzulegen, auf welche Art Wettbewerbsverzerrungen, die aufgrund der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb der Deutschen Bahn AG bestehen, bei den unter Nummer 1 genannten Organisationsformen ausgeräumt werden können.

Berlin, den 13. Juni 2023

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

## Begründung

Mit der Bahnreform im Jahr 1994 wurde die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft aus dem Bundeseisenbahnvermögen ausgegliedert. Ziel war es, ein leistungsfähiges Unternehmen zu schaffen, welches auch international in der Schienen- und Logistikbranche konkurrenzfähig ist ([www.deutschebahn.com/resource/blob/267436/07d47d-8eefcbcefd9e98d3a063dce541/bahnreform-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/267436/07d47d-8eefcbcefd9e98d3a063dce541/bahnreform-data.pdf), S. 8).

Aus der DB AG sind wiederum fünf Aktiengesellschaften ausgegliedert worden, die zu 100 % im Eigentum der DB AG stehen und von dieser beherrscht werden ([www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs\\_und\\_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html)).

Der weiterhin im Bundesbesitz stehende DB-Konzern, der praktisch als Monopolist startete, konnte seitdem eine Steigerung sowohl der Betriebsleistung als auch der Verkehrsleistung im Personen- und im Güterverkehr vorweisen ([www.cesifo.org/DocDL/sd-2019-05-lutz-et-al-deutsche-bahn-2019-03-07.pdf](http://www.cesifo.org/DocDL/sd-2019-05-lutz-et-al-deutsche-bahn-2019-03-07.pdf), S. 3). Der Modal-Split in den Verkehrsdiensten des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs hingegen ist bei weitem nicht so stark gewachsen ([www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/538668/?clsId0=276646&clsId1=0&clsId2=0&clsId3=0](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/538668/?clsId0=276646&clsId1=0&clsId2=0&clsId3=0); [www.bgl-ev.de/web/medien/daten\\_und\\_fakten/verkehrsleistungen.htm](http://www.bgl-ev.de/web/medien/daten_und_fakten/verkehrsleistungen.htm); [www.mdr.de/nachrichten-deutschland/wirtschaft/bahn-probleme-gueter-zug-infrastruktur-100.html](http://www.mdr.de/nachrichten-deutschland/wirtschaft/bahn-probleme-gueter-zug-infrastruktur-100.html)).

Seit Längerem befindet sich die DB AG in einer tiefen Krise; der Bundesrechnungshof spricht mittlerweile von einem Sanierungsfall (vgl. Bundestagsdrucksache 20/7025). Fahrgäste im Personenverkehr sind täglich mit zahlreichen Unannehmlichkeiten konfrontiert: Zugverspätungen, Zugausfälle, verpasste Anschlüsse, verkürzte Züge, defekte Toiletten, geschlossene oder im Service eingeschränkte Bordbistros. Die unmittelbaren Ursachen hierfür sind neben dem Personalmangel insbesondere der schlechte Zustand der Infrastruktur, der sich in Stellwerks-, Weichen- und Oberleitungsstörungen bemerkbar macht und durch erforderliche Reparaturen viele Baustellen nach sich zieht. Doch nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr auf der Schiene ist mit massiven Problemen konfrontiert. Auch hier kommt es zu Verspätungen, die im Schnitt noch stärker sind als im Personenverkehr. Am stärksten von diesen Problemen betroffen ist die Rheintalbahn. ([www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/probleme-im-betriebsablauf-warum-die-deutsche-bahn-so-unpueunktlich-ist-die-drei-wichtigsten-gruende/28683426.html](http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/probleme-im-betriebsablauf-warum-die-deutsche-bahn-so-unpueunktlich-ist-die-drei-wichtigsten-gruende/28683426.html); [www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-warum-immer-mehr-zug-toiletten-defekt-sind/23017748.html](http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-warum-immer-mehr-zug-toiletten-defekt-sind/23017748.html); [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/deutsche-bahn-tagelange-verspaetungen-im-gueterverkehr-18103332.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/deutsche-bahn-tagelange-verspaetungen-im-gueterverkehr-18103332.html); [www.hupac.com/DE/Gterverkehr-braucht-linksrheinische-Alternative-jetzt-handeln-75aec000](http://www.hupac.com/DE/Gterverkehr-braucht-linksrheinische-Alternative-jetzt-handeln-75aec000)).

Dem schlechten Zustand der Infrastruktur liegen jedoch weitere Ursachen zugrunde, die mit der Organisation des Bahn-Konzerns und dem Handeln von Bahn und Politik in den vergangenen drei Jahrzehnten seit der Bahnreform zu tun haben. Insbesondere der Abbau zahlreicher Weichen und Überholgleise aus betriebswirtschaftlichen Gründen hat dazu geführt, dass heute an zahlreichen Stellen Ausweichmöglichkeiten fehlen, die gerade im Rahmen von Baustellenarbeiten wichtig sind ([www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/aufspaltungsplaene-fuer-deutsche-bahn-bloss-keine-autobahn-gmbh-fuer-die-schiene/29098308.html](http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/aufspaltungsplaene-fuer-deutsche-bahn-bloss-keine-autobahn-gmbh-fuer-die-schiene/29098308.html)). Doch auch Fehlanreize bei der Finanzierung der Infrastruktur (Ersatzinvestitionen fast ausschließlich durch den Bund, Instandhaltungskosten durch die Deutsche Bahn) haben dazu geführt, dass das bundeseigene Schienennetz heute in einem so schlechten Zustand ist ([www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/bahn-gleis-weiche-probleme-baustelle-bilanz-100.html](http://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/bahn-gleis-weiche-probleme-baustelle-bilanz-100.html)). Auch die Konzentration auf Auslandsgeschäfte der DB AG trägt zum schlechten Management der DB AG bei (Bericht des Bundesrechnungshofs, Bundestagsdrucksache 20/7025, S. 4).

Ein zentrales Problem stellen darüber hinaus die Folgen aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen zwischen der DB AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Deutschen Bahn AG dar. Diese erhalten auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) vom Bund einen festgelegten Betrag für Ersatzinvestitionen. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlten Trassen-, Stations- und Bahnstrompreise gehen als Erlöse an die EIU. Auf der Grundlage der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge fließen diese Einnahmen der DB AG zu. Durch die Konzernstruktur können die Erlöse aus der Eisenbahninfrastruktur für die wirtschaftlichen Aktivitäten anderer DB-Tochtergesellschaften genutzt werden, z. B. die der DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG (<https://ibir.deutschebahn.com/2020/de/konzernlagebericht/grundlagen/der-db-konzern/leistungs-und-finanzbeziehungen-im-db-konzern/ergebnisabfuhrungs-und-beherrschungsvertraege>).

Diese Möglichkeit innerhalb des vertikal integrierten Unternehmens DB AG ist wiederholt kritisiert worden, unter anderem von der Monopolkommission ([www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2021/heft/11/beitrag/deutsche-bahn-entflechtung-2-0.html](http://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2021/heft/11/beitrag/deutsche-bahn-entflechtung-2-0.html)): Während die DB Netz AG Einnahmen aus Trassenerlösen generiere und an die DB AG abführt, um die Aktivitäten ihrer Eisenbahnverkehrsunternehmen und bahnfremde Aktivitäten zu finanzieren, würden genau diese Mittel im Bereich der Infrastrukturfinanzierung, namentlich der Instandhaltung, fehlen ([www.juve.de/verfahren/keine-vertragsverletzung-bund-gewinnt-mit-kapellmann-streit-um-bahn-struktur/](http://www.juve.de/verfahren/keine-vertragsverletzung-bund-gewinnt-mit-kapellmann-streit-um-bahn-struktur/)). Seit Jahren weist die Monopolkommission auf die Gefahr der Quersubventionierung auf Kosten der Infrastrukturfinanzierung innerhalb der DB AG und damit einhergehende Wettbewerbsverzerrungen hin, zuletzt im 8. Sektorgutachten Bahn ([www.monopolkommission.de/de/gutachten/sektorgutachten-bahn/362-8-sektorgutachten-bahn-2021-wettbewerb-in-den-takt.html](http://www.monopolkommission.de/de/gutachten/sektorgutachten-bahn/362-8-sektorgutachten-bahn-2021-wettbewerb-in-den-takt.html)).

Zum 1. Januar 2024 sollen nach aktuellen Planungen zwei Infrastruktursparten der Deutschen Bahn AG – DB Netz AG und DB Station&Service AG – in eine gemeinwohlorientierte GmbH umgewandelt werden, die sich weiterhin unter dem Dach der DB AG befindet ([www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcd-f53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf](http://www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcd-f53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf), S. 1). Es soll trotz der neuen Organisationsform weiterhin einen Infrastrukturvorstand der DB AG auf Konzernebene geben, und auch die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge sollen bestehen bleiben ([www.capital.de/wirtschaft-politik/deutsche-bahn-warum-jetzt-sogar-die-union-eine-aufspaltung-fordert-33385388.html](http://www.capital.de/wirtschaft-politik/deutsche-bahn-warum-jetzt-sogar-die-union-eine-aufspaltung-fordert-33385388.html)).

Ein anderes beachtenswertes Modell wäre jedoch die vollständige Herauslösung von Infrastruktursparten aus dem DB-Konzern und die Wiedererlangung der Kontrolle des Bundes über das Schienennetz; für diese Option sprechen sich unter anderem der Bundesrechnungshof und die Monopolkommission aus. Die Bundesregierung lehnt dies im Gegensatz zur AfD-Bundestagsfraktion jedoch ab ([www.faz.net/aktuell/politik/inland/bundesrechnungshof-will-deutsche-bahn-zerschlagen-18750743.html](http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/bundesrechnungshof-will-deutsche-bahn-zerschlagen-18750743.html); [www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2023-04/monopolkommission-aufspaltung-deutsche-bahn](http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2023-04/monopolkommission-aufspaltung-deutsche-bahn)).

Um dem Bundestag eine ergebnisoffene Entscheidungsgrundlage für ein zukünftiges Modell bezüglich der Infrastruktursparten der DB AG bieten zu können, müssen die Grundzüge und Rahmenbedingungen in ausreichender Tiefe erarbeitet und dargelegt werden.

