

Berlin, 11. September 2024

## **Drei Anregungen für den Bundestag zur Rettung der Schiene**

### **1. Versäumnisse aufarbeiten, lernen und einen langfristigen Plan entwerfen**

Der DB AG nur eine lose Aneinanderreihung von Zielen auf den Weg zu geben, ist unzureichend und führt dazu, dass er de facto ein unkontrollierter Konzern bleibt. Der Bund muss die Politik und die Regeln vorgeben, nicht die DB AG. Dass der Bund keine Eigentümerstrategie verfolgt, führt zu Verantwortungsdiffusion und kurzfristigen Maßnahmen, die selten zu langfristig tragfähigen Lösungen führen. Ziele aus dem Koalitionsvertrag und Zielvorgaben beispielsweise aus dem „Masterplan Schiene“ müssen durch den Bund zu einem sinnvollen, detaillierten und verbindlichen Gesamtplan für Deutschlands Schiene verbunden werden, der auch kommenden Regierungen ein stabiles Gerüst vermachet. Hierfür ist die gesamte Branche einzubeziehen.

Die Verbände fordern die sofortige Berufung einer unabhängigen Expert:innengruppe durch den Deutschen Bundestag. Sie soll bis zum Frühsommer 2025 eine umfassende Bestandsaufnahme der bisherigen Versäumnisse von Bund und Deutscher Bahn vorlegen. Im Anschluss kann sie zusätzlich mit der Vorlage von Vorschlägen zur Neuordnung der bundeseigenen Eisenbahnen beauftragt werden.

### **2. Mehrjährige Finanzierung und den Neu- und Ausbau der Schiene sicherstellen**

#### **Grundrechtskonforme, mehrjährige Finanzierung**

Der Bundeshaushalt 2025 muss den Einstieg in einen überjährigen Schieneninfrastrukturfonds schaffen, die eine verlässliche Planung der Kapazitätssteigerung im Schienennetz ermöglicht. Die Erstausrüstung mit Mitteln soll mit dem zu erwartenden Verkaufserlös erfolgen, den die DB AG für die DB Schenker AG erzielen wird. Floskeln, dass „Voraussetzungen noch in dieser Legislaturperiode“ auf den Weg gebracht werden, reichen nicht aus – das Thema darf nicht an zukünftige Bundesregierungen delegiert werden.

Das zerstörerische jährliche Gezerre um die Finanzierung der Schieneninfrastruktur muss durch das Parlament beendet werden. Das Verkehrsministerium hat eigene Ankündigungen zur Neuordnung der Finanzierungsinstrumente nicht umgesetzt und die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene zur Errichtung eines Infrastrukturfonds nicht aufgegriffen. Das Parlament muss durch Expert:innen eine Finanzreform Schiene zusammen mit der Branche ausarbeiten lassen. Darin sollte die Finanzierungsverantwortung des Bundes aus Artikel 87e GG konkretisiert und in eine Gesetzesform gebracht werden, die eine dauerhafte und überjährige Finanzierung sicherstellt. Ausgaben und Einnahmen des Fonds sind darin ebenfalls zu regeln.

**Neben der Sanierung auch die Kapazitätssteigerung voranbringen**

Der Neu- und Ausbau des Schienennetzes sowie die Einführung von ETCS sind die wichtigsten Maßnahmen, um Engpässe aufzulösen. Sanierung allein leistet das nicht. Der Bund muss Etappen definieren auf dem Weg zu einem Systemtrassen-basierten Zielfahrplan. Kapazitätssteigernde Maßnahmen sind die Voraussetzung, um diesen Zielfahrplan zu erreichen – das Parlament muss sich für ihre Finanzierung entscheiden.

### **Neues Trassenpreissystem in Kombination mit Sofortmaßnahmen**

Eine zeitlich gestufte Intervention des Bundestages kann die Situation entschärfen. Eine höhere Trassenpreisförderung für das Jahr 2025 ist eine erste, aber nicht langfristige Lösung. Um die noch höheren Steigerungen für alle Verkehrsarten ab 2026 aufzufangen, muss eine schnelle Reform des Eisenbahnregulierungsgesetzes noch in diesem Herbst die Notwendigkeit einer Rendite der DB InfraGO beseitigen. Der Gewinnautomatismus und seine Abgabe an den Bund gehören abgeschafft. Ein neues Trassenpreissystem, das den schlechten Erfahrungen der letzten Jahre Rechnung trägt, muss spätestens 2026 verabschiedet werden.

### **3. Alle natürlichen Monopolbereiche aus dem Konzern herauslösen**

Die Bestandsaufnahme nach einigen Monaten InfraGO zeigt: Der Plan einer „Bahnreform light“ ist gescheitert. Die Sphären des „natürlichen“ Monopols der Schieneninfrastruktur und der im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen der DB AG müssen sauber voneinander getrennt werden. Spezifische Grundsätze wie Produktivität, Serviceziele und eine Definition der Begriffe Kunde (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und Kundenorientierung müssen Leitlinien des Konzerns und daher für die Zielvorgaben der Politik an sein Unternehmen sein.

Betrieb und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur sollten nicht durch eine Behörde, sondern ein bundeseigenes, gewinnfrei zu betreibendes Unternehmen auf der Grundlage gesetzlicher qualitativer und quantitativer Vorgaben besorgt werden. Eines dieser Ziele muss eine höhere Produktivität sein.

Unverhandelbar ist daher für die Verbände eine künftige Herauslösung der Schieneninfrastrukturen aus dem DB-Konzern, denn Betrieb und Entwicklung der Schieneninfrastruktur sind keine Privatangelegenheit des DB-Konzerns. Als Sofortmaßnahme soll der Bundesverkehrsminister als Vertreter des Bundes darauf hinwirken, dass so schnell wie möglich in einer Hauptversammlung das Konzernvorstands-Ressort „Infrastruktur“ ersatzlos gestrichen wird und Vertreter:innen der Branche im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG vertreten sind.