

## **MAGWAS-BLITZ-BRIEFING: Positionspapier zur Reform der Deutschen Bahn**

### **Ausgangslage**

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat in ihrer Fraktionssitzung ein Positionspapier zu einer umfassenden Reform der Deutschen Bahn verabschiedet. Anlass dafür ist, dass der Konzern aktuell mit zahlreichen Problemen zu kämpfen hat. Viele von Ihnen werden es als Bahnfahrer häufig zu spüren bekommen: Unpünktliche, ausgefallene oder überfüllte Züge und schlechter Empfang bei Internet und Handy sind an der Tagesordnung. Das sind aber nur einige Beispiele, die den Eindruck hinterlassen, dass es bei der Deutschen Bahn nicht rund läuft.

### **Schlankere Unternehmensstruktur**

Eine vordergründige Ursache ist sicherlich, dass der tägliche Betrieb und seine Abwicklung nicht gut organisiert sind. Der Kern der Probleme liegt aber tiefer und zwar in der Struktur des Unternehmens. So führt die Rechtsform als Aktiengesellschaft dazu, dass eine Strecke oft nicht gebaut, verbessert oder bestellt wird, wenn sie zu wenig Gewinne abwirft - auch nicht, wenn sie für die Menschen wichtig wäre, wie beispielsweise die vollständige Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale. Mit Blick auf die Steuergelder lässt die aktuelle Struktur nur schwer erkennen, was die Deutsche Bahn mit den Milliarden von Euros aus dem Bundeshaushalt macht, wenn nötige Investitionen wie in die Schieneninfrastruktur ausbleiben. Jeder kann sicher Projekte nennen, bei denen sich das äußert - sei es bei der Elektrifizierung einer Bahnstrecke, der technischen Modernisierung z. B. von elektronischen Stellwerken oder beim barrierefreien Ausbau eines Bahnhofs, die bis heute nicht umgesetzt sind.

### **Infrastruktur- und Transportbereich voneinander trennen**

Das alles zeigt: Wir müssen eine Antwort auf die Probleme geben. Sie lautet: Verantwortung und Finanzierung beim Bund aus einer Hand. Deshalb schlagen wir vor, die Unternehmensstruktur der Deutschen Bahn von Grund auf neu zu gestalten. Ein zentraler Punkt ist, dass Infrastruktur- und Transportbereich voneinander getrennt werden. Das Schienennetz und alles, was dazugehört, soll künftig in Staatshand liegen und zwar in Form einer GmbH. Die Holding der Deutschen Bahn und ihre unzähligen Beteiligungen und Tochtergesellschaften werden aufgelöst. Im Gegensatz zur Ampel will die Union eine tiefgreifende Reform. In der Vergangenheit ist dies leider am Widerstand der SPD gescheitert.

### **Bund soll größeren Anteil der Finanzierung übernehmen**

Ein großer Vorteil der neuen, schlanken Struktur wird sein, dass der Bund künftig nicht nur vorgeben kann, welche Strecken neu zu bauen oder zu modernisieren sind, sondern seine Vorgaben auch umgesetzt werden müssen. Deshalb soll der Bund künftig auch den überwiegenden Teil der Finanzierung übernehmen. Dafür muss er ein höheres Bundesbudget als bisher einplanen, welches durch einen kleinen Teil an Trassenentgelten, also der erzielten Schienennutzungsgebühren, ergänzt werden soll. Das Geld kann so gezielt dorthin gelenkt werden, wo es nötig ist: In das Schienennetz, in Bahnhöfe, in besseres Internet usw. Die Trennung von Netz und Betrieb wird sich auch positiv auf den Wettbewerb auswirken, da andere Anbieter als die Deutsche Bahn das Schienennetz stärker als bisher nutzen können.

### **Kritische Verkehrsinfrastruktur unbedingt behalten**

DB Schenker sollte als international tätiger Logistikdienstleister in Bundeshand bleiben, da es zur kritischen Verkehrsinfrastruktur gehört. Strategisch wichtige Unternehmen sollten 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.

### **Digitalisierung der Schiene vorantreiben**

Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihren Beitrag zur Digitalisierung der Schiene leisten. Aus diesem Grund soll ein Anreiz- und Anforderungssystem geschaffen werden. Mit dem System könnten Trassenentgelte nach Digitalisierungsgrad gestaffelt werden: Je digitaler die Trassenutzung aufgrund der Digitalisierung des „rollenden Materials“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist, desto weniger Entgelte müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen.

### **Deutschlandtakt**

Es ist unser Ziel, den Deutschlandtakt im avisierten Zeitrahmen umzusetzen. 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.

### **Planungsbeschleunigung**

Die Beschleunigung von Planungen im Infrastrukturbereich ist unbedingt notwendig. Es müssen ebenso Verfahrenswege verkürzt werden. Dies ermöglicht einen schnelleren Aus-, Neu- und Umbau der Schieneninfrastruktur, was wiederum die Akzeptanz von Bauprojekten bei der Bevölkerung steigern wird. Gleichfalls sollte die Gewinnung von Fachkräften einen besonderen Fokus auf Lokführer und Ingenieure beinhalten. Die Ausbildung des Zugpersonals muss praxisnäher gestaltet werden.

### **Pressestimmen zu diesem Thema finden Sie unter:**

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-monopolkommission-fuer-aufspaltung-der-deutschen-bahn-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-230423-99-420315>

<https://www.schiene.de/news-4106/Bahn-Aufspaltung-GDL-und-Pro-Bahn-unterstuetzen-Unionsidee.html>

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/nach-vorstoss-der-union-idee-zur-bahn-aufspaltung-stoesst-auf-zustimmung/29097334.html>

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Lokfuehregewerkschaft-will-Bahn-aufspalten-article24057040.html>

<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/bahn-aufspaltung-union-infrastruktur-100.html>

