

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Leif-Erik Holm, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Zum 1. Januar 2024 sollen die DB (Deutsche Bahn)-Infrastruktursparten DB Netz AG und DB Station&Service AG zu einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft unter dem Arbeitstitel „InfraGo“ zusammengefasst werden. Diese soll laut Medienberichten wieder in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft betrieben werden (www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-reform-100.html), wobei deren Erträge ausschließlich für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur verwendet werden sollen.

Die der Finanzierung der Infrastruktur dienende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wird von den Fragestellern kritisiert, insbesondere weil die Aufteilung der Kosten in Ersatzinvestitionen einerseits und Bestandskosten andererseits Fehlanreize für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zur Folge haben soll (www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/erhalt-und-instandsetzung-des-schienennetz-durch-die-lufv-iii/).

Nach Ansicht der Fragesteller geben die in der Dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) vertraglich vereinbarten Qualitätskennzahlen den Zustand des Netzes nur unzureichend wieder. So wurden die gesetzten Zielwerte für das Jahr 2022 zwar erreicht oder nur knapp verfehlt (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2022, S. 14, https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=2), andererseits sehen Kritiker das staatlich verantwortete Eisenbahnnetz in einem „desaströsen“ Zustand (<https://www.rnd.de/politik/deutsche-bahn-ein-sanierungsfall-die-lage-ist-desastroes-XBAVEVQE35CGTFE7SEVIUVQCLE.html>).

Der Bundesrechnungshof (BRH) spricht in seinem „Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG“ (Bundestagsdrucksache 20/7025) bezüglich des Bahnkonzerns von einem „Sanierungsfall“. Er stellt weiter fest: „Der Bund hat bei der gegenwärtigen Konzernstruktur nur einen begrenzten Einfluss auf seine Eisenbahnverkehrs- und vor allem seine Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Denn diese Tochterunternehmen der DB AG stehen durch die Holdingstruktur des Konzerns lediglich im mittelbaren Eigentum des Bundes. Ihr unmittelbarer Eigentümer – die DB AG – hat im Vergleich zum Bund stärkere Möglichkeiten, die eigenen Interessen durchzusetzen“ (ebd., S. 26).

An derselben Stelle äußert sich der BRH auch über die Rechtsform des Bahnkonzerns: „Bei der Rechtsform der Aktiengesellschaft verfügen zudem weder die Bundesvertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat der DB AG noch das

beteiligungsführende BMDV über Weisungs- oder durchgreifende Steuerungsrechte. Dieses Problem hat das BMDV im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages ausdrücklich eingeräumt“.

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, soll laut eines Presseberichts seine ursprünglichen Reformansätze gegen den Widerstand des Bahnvorstands, einer die Bundesregierung tragenden Fraktion und einer mit ihr personell eng verwobenen Gewerkschaft aufgegeben haben (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/deutsche-bahn-volker-wissing-versagt-bei-der-reform-und-ueberlaesst-richard-lutz-das-feld-a-b54e183c-981f-492b-9b62-dbb4d2e7b132).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu Medienberichten, nach denen für die geplante Infrastrukturgesellschaft (Arbeitstitel „InfraGo“, vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) wiederum die Rechtsform einer Aktiengesellschaft gewählt werden soll, und welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für eine solche Rechtsform?
2. Hat die Bundesregierung selbst oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen auch die Vor- und Nachteile der Führung der geplanten Infrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer GmbH oder gGmbH untersucht oder untersuchen lassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wer hat in wessen Auftrag die Untersuchung durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?
3. Hat die Bundesregierung selbst oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG die Vor- und Nachteile einer Rechtsformänderung von der heutigen Deutsche Bahn AG in eine Deutsche Bahn GmbH untersucht oder untersuchen lassen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wer hat in wessen Auftrag die Untersuchung durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?
4. Welche Rechtsform wäre aus Sicht der Bundesregierung die vorteilhaftere Rechtsform für die zu gründende Infrastrukturgesellschaft, um die Verantwortung des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu stärken und hierzu die Durchgriffsrechte des Bundes auf die Infrastrukturgesellschaft im Vergleich zum heutigen Zustand zu verbessern und das Vorgehen zur Wahrnehmung dieser Durchgriffsrechte transparent zu machen: die einer Aktiengesellschaft, oder die einer GmbH (entsprechend der Autobahngesellschaft des Bundes)?
5. Welche Rechtsform wäre aus Sicht der Bundesregierung die vorteilhaftere Rechtsform für die Holdinggesellschaft (heutige Deutsche Bahn AG), um die Verantwortung des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu stärken und hierzu die Durchgriffsrechte des Bundes auf die Infrastrukturgesellschaft im Vergleich zum heutigen Zustand zu verbessern und das Vorgehen zur Wahrnehmung dieser Durchgriffsrechte transparent zu machen: die einer Aktiengesellschaft, oder die einer GmbH (entsprechend der Autobahngesellschaft des Bundes)?

6. Soll bei den aktuell verfolgten Plänen zur Verschmelzung von DB Netz AG, DB Station&Service und eventuell DB Energie auf eine Infrastrukturgesellschaft (vgl. Frage 1) das Ziel erreicht werden, die Durchgriffsrechte des Bundes zu verbessern, und wenn ja, durch welche Instrumentarien soll dies vollzogen werden?
7. Soll nach Kenntnis der Bundesregierung eine Gemeinwohlorientiertheit der zu errichtenden Infrastrukturgesellschaft nach Planungsstand der Bundesregierung erreicht werden, und wenn ja, durch welche Maßnahmen?
8. Hat sich die Bundesregierung zu der Frage, ob es Bundesgesetzen oder der EU-Normsetzung widerspricht, die geplante Infrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer gemeinnützigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (gGmbH) zu führen, juristisch beraten lassen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
9. Plant die Bundesregierung, einen eigenen Gesetzentwurf zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) einzubringen, und wenn ja, wann soll dieses erfolgen?
10. Wird die geplante Einrichtung der Infrastrukturgesellschaft nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer grundlegenden Änderung der Finanzierungsregeln verbunden, d. h. die aktuell gültige LuFV III, abgelöst, und wenn ja, welche rechtliche Ausgestaltung soll die zukünftige Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes künftig haben?
 - a) Welche Ausgestaltung gilt ab dem 1. Januar 2024?
 - b) Wenn ab dem 1. Januar 2024 noch nicht die endgültig geplante Ausgestaltung greifen wird, zu welchen Zeitpunkten sind weitere Änderungen geplant, und wie sollen die ab den jeweiligen Zeitpunkten geltenden Ausgestaltungen aussehen?
11. Wenn die Fragen 10 bis 10b mit Nein beantwortet wurden, wie kann nach Kenntnis der Bundesregierung verhindert werden, dass es bei Fortführung der LuFV III bzw. einer ähnlichen vertraglichen Lösung ähnliche Probleme geben wird wie die von der Fachwelt derzeit kritisierten (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
12. Hat die Bundesregierung oder nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bzw. eines ihrer Tochterunternehmen alternative Finanzierungsmodelle der Eisenbahninfrastruktur untersucht oder untersuchen lassen, und wenn ja, was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Vor- und Nachteile dieser alternativen Finanzierungsmodelle?
13. Plant die Bundesregierung, eine Beendigung der derzeitigen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen dem DB-Konzern einerseits und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH aufzuheben, um sicherzustellen, dass Gewinne nicht von den Infrastrukturunternehmen an den DB-Konzern abgeführt werden, und wenn nein, durch welches Instrument gedenkt die Bundesregierung dieses Ziel sicherzustellen?
14. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB AG (Konzern einschließlich aller konsolidierten Unternehmen) zum 30. Juni 2023 unter Einbeziehung begebener Hybridanleihen?

15. Ist der Bundesregierung die nach Presseinformationen seitens des Vorstandsvorsitzenden des DB-Konzerns verbreitete Auffassung bekannt, dass das Rating der DB AG in einem Zusammenhang mit dem Zugriff der DB AG auf die deutsche Schieneninfrastruktur durch die Beherrschung ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) stehe, und dass, sollte die DB nicht mehr voll auf das Netz zugreifen können, sie ihre wichtigste Sicherheit für Kreditgeber verlieren und in Folge im Rating abrutschen und deutlich mehr Zinsen für ihre Anleihen bezahlen müsste (vgl. www.manager-magazin.de/unternehmen/deutsche-bahn-volker-wissing-versagt-bei-der-reform-und-ueberlaesst-richard-lutz-das-feld-a-b54e183c-981f-492b-9b62-dbb4d2e7b132), und wenn ja, hat sich die Bundesregierung zu dieser Ansicht eine Positionierung erarbeitet, und wie lautet diese gegebenenfalls?
16. Stimmt die Bundesregierung der in Frage 16 zitierten Argumentation des Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu deren Rating zu?
17. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG und ihrer vollkonsolidierten Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
18. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Regio AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
19. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Fernverkehr AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
20. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB Cargo AG und ihrer Tochterunternehmen gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
21. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten des Geschäftsbereichs DB Arriva gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
22. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten des Geschäftsbereichs DB Schenker gegenüber der DB AG zum 30. Juni 2023?
23. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der in den Fragen 18 bis 23 nicht genannten vollkonsolidierten Unternehmen und Beteiligungsunternehmen der DB AG zum 30. Juni 2023?
24. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
25. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
26. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
27. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern der DB Cargo AG im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
28. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern den dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordneten Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?
29. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern den dem Geschäftsfeld DB Schenker zugeordneten Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?

30. Ist der Bundesregierung eine im Auftrag des Eisenbahnbundesamts vom IGES (Initial Graphics Exchange Specification)-Institut erstellte Studie bekannt, die die Finanzierung der einzelnen DB-Sparten durch den „DB-Cashpool“ analysiert und zu dem Ergebnis kommen soll, dass die öffentlich geförderte Infrastruktur andere DB-Sparten subventioniert (vgl. www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/vzbv_qualitaetbahn_analyse/index_ger.html), und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung den in der Studie erhobenen Vorwurf?
31. Sieht die Bundesregierung in dem Konstrukt des DB-Konzerns, die Möglichkeit, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG auf der einen Seite und die anderen Unternehmungen der DB AG auf der anderen Seite durch ihre Finanzierung durch den DB-Konzern andere als marktübliche Darlehen erhalten und aufnehmen können (<https://ibir.deutschebahn.com/2022/de/konzernlagebericht/governance/leistungs-und-finanzbeziehungen-im-db-konzern/>), eine nach Ansicht der Fragesteller potenzielle als Hilfe erhaltene Übertragung von einem Bereich auf den anderen und somit nach Meinung der Fragesteller eine unzulässige Quersubventionierung aller anderer Unternehmungen der DB AG durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen?
32. Betrachtet die Bundesregierung ihre o. g. Pläne als mit den Vorschriften des Artikels 7 Absatz 2 der Europäischen Richtlinie 2012/34/EU vereinbar, und ist seitens der Bundesregierung vorgesehen, die EU-Kommission über ihre Pläne zur Neuordnung der Eisenbahninfrastruktur bei einer Beibehaltung der Beherrschungsverträge durch den DB-Konzern zu informieren?

Berlin, den 17. August 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

