

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7973 –

Aktueller Stand zur geplanten „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/7487)

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/7048 hatten sich die Fragesteller nach dem Umsetzungsstand der „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG (DB AG) erkundigt. Die Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 20/7487 lassen aus Sicht der Fragesteller keine umfassende Bewertung des Umsetzungsstandes zu, da die Antworten der Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller zu unbestimmt sind und teilweise gar nicht oder unzureichend beantwortet wurden.

1. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand für die geplante InfraGo der DB AG (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
3. Teilt die Bundesregierung die Äußerungen des Verbands „Die Güterbahnen“, wonach der Start der neuen Infrastruktursparte zum 1. Januar 2024 nicht mehr realistisch sei, wenn nein, warum nicht, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus (vgl. www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
4. Teilt die Bundesregierung Befürchtungen der Schienenbranche, wonach für eine wohlüberlegte Umstrukturierung der Infrastruktureinheiten zu wenig Zeit bis zum 1. Januar 2024 bleibt, wenn nein, warum nicht, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus (vgl. www.dvz.de/rubriken/politik/detail/news/termin-fuer-den-start-der-infra-go-wackelt.html) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

7. Plant die Bundesregierung, einen Überblick über eine Gesamtkonzeption und alle beabsichtigten Änderungen zur geplanten Infrastruktursparte zu veröffentlichen, und wenn ja, wann (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Die Fragen 1, 3, 4 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel ist der Start der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft (InfraGO) zum 1. Januar 2024. Mit der beabsichtigten Verschmelzung der DB Station & Service AG auf die DB Netz AG wird in einem ersten Schritt die neue Gesellschaft in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn AG (DB AG) eingerichtet. Damit setzt die Bundesregierung die Festlegung aus dem Koalitionsvertrag um, dass die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten innerhalb des integrierten Konzerns im hundertprozentigen Eigentum der DB AG erfolgen soll. Dieser Prozess ist mit der Verschmelzung nicht abgeschlossen; auch nach dem 1. Januar 2024 werden weitere Schritte erfolgen. Den laufenden Dialog mit allen wichtigen Akteuren wird die Bundesregierung fortsetzen. Die Veröffentlichung einer Maßnahmenübersicht ist derzeit nicht geplant.

2. Welche Gesetzesänderungen sind aus Sicht der Bundesregierung außer dem sich aktuell im parlamentarischen Verfahren befindliche Bundes-schieneausbaugesetz für den Start der InfraGo notwendig (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Für den Start der InfraGO sind voraussichtlich keine weiteren Gesetzesänderungen notwendig.

5. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung zur Einführung der Infrastrukturgesellschaft bis zum 1. Januar 2024 (bitte detailliert auflisten) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Ein wesentlicher Schritt ist die gesellschaftsrechtliche Verschmelzung der DB Station & Service AG auf die DB Netz AG sowie die damit verbundenen Anpassungen. Weitere Schritte umfassen die Erarbeitung einer optimierten Finanzierungsarchitektur mit weniger Finanzierungsquellen/-schnittstellen und vereinheitlichten Förderbedingungen. Des Weiteren befindet sich die Fortentwicklung von Steuerungskennzahlen derzeit in der Erarbeitung. Die Details zu den einzelnen Schritten befinden sich noch in der Abstimmung.

6. Welche gesamtgesellschaftlich verkehrlichen Interessen, die stärker gewichtet werden sollen, meint die Bundesregierung mit der Ausrichtung der neuen Infrastrukturgesellschaft, wurden die dazu notwendigen Zieldimensionen bereits abschließend definiert, und wenn ja, welche sind das (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Das unternehmerische Handeln der neuen Gesellschaft soll sich künftig unter anderem an den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Bundes ausrichten. Die Gewinnerzielung soll die Verfolgung dieser Ziele nicht behindern. Die Ausarbeitung der Zieldimensionen ist noch nicht abgeschlossen.

8. Welche Rechtsform bietet nach Einschätzung der Bundesregierung die effektivsten Kontroll- und Eingriffsmöglichkeiten hinsichtlich der Entscheidungen der neu zu gründenden InfraGo (bitte detailliert begründen) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Die Effektivität der Steuerung der neuen Gesellschaft ist unter anderem von begleitenden Maßnahmen in den Bereichen der gesellschaftsrechtlichen Unternehmenssteuerung, der Infrastrukturregulierung und der Finanzierung abhängig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die neue Gesellschaft im vollständigen Eigentum der DB AG verbleiben soll.

9. Was konkret verstehen die Bundesregierung und die DB AG unter einer „proaktive[n] Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur“ (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
10. Wie soll die künftige Rolle der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der Steuerung der geplanten Infrastruktursparte ausgestaltet werden, und welche Änderungen in der Abteilung E bzw. in der Organisation des BMDV sind geplant (bitte detailliert ausführen) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
11. Wird der Vorstand des DB-Konzerns nach Einschätzung der Bundesregierung durch die geplante Infrastruktursparte weniger Einfluss auf die Gestaltung der Infrastruktureinheiten haben, und wenn nein, warum nicht (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
15. Wann soll die Eigentümerstrategie des Bundes für den DB-Konzern fertiggestellt sein, und wenn sie dies schon ist, wie sieht diese aus (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
18. Plant die Bundesregierung im Zuge einer Neuregelung der Finanzierungsarchitektur die Kündigung von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen der Infrastrukturgesellschaft?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn nein, wie kann andernfalls die Unabhängigkeit der Infrastrukturgesellschaft gewährleistet werden?
 - c) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang aus der Forderung der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft (EVG), dass sie nur bei der Reform zur gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft mitgehen wolle, wenn die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der Infrastrukturgesellschaft und dem Gesamtkonzern erhalten bleiben (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
19. Wie viele Mitarbeiter der DB Netz und der DB Station & Service sind von den Plänen des BMDV betroffen (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
20. Was verspricht sich die Bundesregierung von der geplanten Restrukturierung des DB-Konzerns im Hinblick auf den Fachkräftemangel (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 36 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

21. Wird die neue Infrastrukturgesellschaft weiterhin auf DB-Konzern-interne Dienstleister zurückgreifen (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 37 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
22. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung möglich, dass die neue Infrastrukturgesellschaft die entsprechenden Leistungen bei externen Dienstleistern einkauft (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 38 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
23. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik des Bundesrechnungshofes, wonach „die im Juni 2022 angekündigte neue Steuerungsgruppe im Ministerium“ die gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten auf die DB AG „nicht wie erforderlich“ stärke (vgl. www.welt.de/politik/deutschland/article244313421/Deutsche-Bahn-Rechnungshof-ruegt-Wissings-Bahn-Kurs-Vernachlaessigt-das-Allgemeinwohl.html) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 20/7487, Frage 42)?
24. Inwieweit stärkt die Bundesregierung ihren „Einfluss [auf die DB AG] mit Einrichtung der Steuerungsgruppe Transformation DB AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die insbesondere mit der Steuerung der Infrastruktur sowie dem Aufbau der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft befasst ist“ (vgl. www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcdf53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 43 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
25. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf international tätige Geschäftssegmente des DB-Konzerns (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 56 auf Bundestagsdrucksache 20/7487, Frage 56)?
26. Spricht sich die Bundesregierung dafür aus, dass die DB AG weniger internationale Geschäftssegmente tätigt, und wenn nein, warum nicht (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 57 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Die Fragen 9 bis 11, 15 sowie 18 bis 26 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 19, 25, 27, 33 bis 33b, 35 bis 39, 42 und 43 sowie 56 und 57 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Aktueller Stand zur geplanten „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG“ auf Bundestagsdrucksache 20/7487 verwiesen. Ein Aktualisierungsbedarf besteht nicht.

12. Welche weiteren organisatorischen Veränderungen und Verbesserungen verspricht sich die Bundesregierung durch die neue Infrastrukturgesellschaft, außer dass sie durch weniger Schnittstellen effizientere Abläufe ermöglichen soll (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Plant die Bundesregierung, dass weitere DB-Sparten wie zum Beispiel der Infrastrukturanteil der DB Energie GmbH in die Infrastrukturgesellschaft einbezogen werden, und wenn nein, warum nicht (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?
13. Wie plant die Bundesregierung im Zuge der Restrukturierung der DB AG mit der digitalen Infrastruktur, z. B. mit dem DB Navigator, umzugehen (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

14. Werden die beiden DB-Sparten DB Netz und DB Station & Service in der neuen Infrastrukturgesellschaft als getrennte Einheiten weitergeführt oder als eine Einheit fusioniert (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fragen werden gegenwärtig noch geprüft.

16. Wie plant die Bundesregierung, mit den derzeitigen Schulden des DB-Konzerns umzugehen (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-jahresbilanz-101.html) (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Die Prüfungen in diesem Bereich sind noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung überwacht die Entwicklung der Verschuldung des DB-Konzerns unter anderem über die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG.

17. Mit welchem Finanzvolumen plant die Bundesregierung die Gründung der InfraGo (vgl.: Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 20/7487)?

Das Bundeskabinett hat am 5. Juli 2023 den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 bekräftigt, bis zu 45 Mrd. Euro zusätzlichen Investitionsbedarf im Bereich der Schiene zu decken. Im Entwurf für den Haushalt 2024 und der Finanzplanung bis 2027 hat die Bundesregierung im Einzelplan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 11,5 Mrd. Euro zusätzlich für den Schienenverkehr vorgesehen, u. a. über Einnahmen aus der erweiterten Lkw-Maut. Zusätzlich sind über den Klima- und Transformationsfonds weitere Mittel in Höhe von 12,5 Mrd. Euro für die Schiene vorgesehen. Die DB AG soll zudem einen Eigenbeitrag in Höhe von 3 Mrd. Euro erbringen. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung, ob den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zum Abbau des Investitionsstaus weitere Mittel über eine Eigenkapitalerhöhung zur Verfügung gestellt werden können. Hierzu wird die Bundesregierung zeitnah Gespräche mit der EU-Kommission aufnehmen. Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 der Kleinen Anfrage der Fraktion CDU/CSU „Aktueller Stand zur geplanten „Gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ der Deutschen Bahn AG“ auf Bundestagsdrucksache 20/7487 verwiesen.

