

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Schuldenlast und Zukunftsfähigkeit der Deutsche Bahn AG

Das Bundeskabinett hat am 9. August 2023 die Vorlage für den Regierungsentwurf für den Wirtschaftsplan des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) für das Jahr 2024 sowie die Finanzplanung bis 2027 beschlossen. Als Teil des Bundeshaushalts wird der Wirtschaftsplan des KTF zusammen mit dem Haushaltsentwurf 2024 in das parlamentarische Verfahren eingebracht (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ktf-sondervermogen-2207614). Damit sind zwischen 2024 und 2027 12,5 Mrd. Euro für Investitionen in die Schiene geplant.

Zuvor hatte das Bundeskabinett im Juli 2023 den Bundeshaushalt 2024 und die Finanzplanung bis 2027 beschlossen. Demnach sollen bis 2027 11,6 Mrd. Euro mehr als bisher im Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bereitgestellt werden (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/070-wissing-bundeshaushalt-beschlossen.html).

Nach Ansicht der Fragesteller ergibt sich durch die geplanten Mittel aus der Finanzplanung und dem KTF bis 2027 (zusammen 24 Mrd. Euro) eine Diskrepanz von ca. 21 Mrd. Euro zum eigentlichen Ziel der – nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) – notwendigen Investitionen in Höhe von 45 Mrd. Euro. Diese Diskrepanz reduziert sich auf 18 Mrd. Euro, wenn die DB AG, wie von der Bundesregierung vorgesehen, einen Eigenbetrag in Höhe von 3 Mrd. Euro – über einen Kredit am Kapitalmarkt finanziert – erbringen soll.

Nach Auffassung der Fragesteller ist absehbar, dass die geplanten Finanzmittel für die zahlreichen Investitionen der Deutschen Bahn AG (u. a. Generalsanierung und Aus- und Neubauprojekte) nicht ausreichen werden. Hinzu kommt, dass ein zusätzlicher Kredit in Höhe von 3 Mrd. Euro die Schulden des ohnehin bereits hoch verschuldeten DB-Konzerns bis Ende des Jahres 2023 auf rund 40 Mrd. Euro ansteigen lassen würden. Damit wird dem Staatskonzern nach Ansicht der Fragesteller eine weitere hohe finanzielle Bürde auferlegt und die Zukunftsfähigkeit des Konzerns eingeschränkt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie will die Bundesregierung die im Koalitionsausschuss Ende März 2023 beschlossenen 45 Mrd. Euro an zusätzlichen Mitteln für die Deutsche Bahn AG bis 2027 aufbringen (bitte konkret nach Jahren und konkret nach Herkunft der Mittel aufschlüsseln)?
2. Für welche Vorhaben werden die 45 Mrd. Euro bis 2027 konkret von der DB AG benötigt (bitte alle Einzelprojekte inklusive Zeitplan tabellarisch mit konkreten Mittelansätzen aufführen)?

3. Ist es nach Ansicht des BMDV Voraussetzung für die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die DB AG, dass die eingeplanten Haushaltsmittel durch die DB AG bereits abgerufen wurden und die entsprechenden Vorhaben, für die die Mittel vorgesehen waren, durch die DB AG umgesetzt wurden?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht (bitte eine detaillierte Liste mit dem Umsetzungsstand der entsprechenden Projekte der DB AG und den entsprechend abgerufenen Haushaltsmitteln für die Jahre von 2021 bis 2023 beifügen)?

4. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sich die aktuellen Schwierigkeiten hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Qualität durch einen Mittelaufwuchs beheben lassen, oder teilt sie die Auffassung der Fragesteller, dass es vielmehr auf eine Verbesserung der Koordinierung und des Managements ankommt (bitte ausführen)?
5. Wie sollen die bisher fehlenden 18 Mrd. Euro für die Schiene bis 2027 finanziert werden (bitte im Detail darstellen)?
6. Mit welcher Begründung finanziert die Bundesregierung einen Teil der zusätzlichen Finanzmittel für die DB AG über den KTF, worin nach Ansicht der Fragesteller eine bewusste Umgehung der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse zu sehen ist?
7. Wie will die Bundesregierung ohne eine Verpflichtungsermächtigung sicherstellen, dass die Mittel aus dem KTF auch tatsächlich bis 2027 für die Schieneninfrastruktur ausgegeben werden?
8. Wofür sollen die 4 Mrd. Euro an „Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU [Eisenbahninfrastrukturunternehmen] des Bundes“ im Bundeshaushalt 2024 konkret ausgegeben werden (bitte im Detail aufschlüsseln)?
9. Wie sollen die Infrastrukturinvestitionen für die Schiene nach Meinung der Bundesregierung langfristig finanziert werden?
10. Warum plant die Bundesregierung, dass der DB-Konzern einen Eigenbeitrag in Höhe von 3 Mrd. Euro erbringen soll?
11. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die 3 Mrd. Euro zusätzliche Schulden bei der DB AG eindeutig und transparent der Schieneninfrastruktur zugewiesen werden?
12. Hat die Bundesregierung geprüft, ob der DB AG zum Abbau des Investitionsstaus weitere Mittel über eine Eigenkapitalerhöhung zur Verfügung gestellt werden müssen?

Wenn ja, wie ist das Ergebnis der Prüfung?

Wenn nein, warum nicht?

13. Bestehen nach Erkenntnissen oder nach Einschätzung der Bundesregierung europarechtliche Bedenken, diese Eigenkapitalerhöhung vorzunehmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
14. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Schulden des bundeseigenen DB-Konzerns bis Ende 2023 auf ca. 40 Mrd. Euro ansteigen werden?
15. Wie schätzt die Bundesregierung die Position des Bundesrechnungshofs ein, dass die hohe Schuldenlast des DB-Konzerns dessen Handlungsfähigkeit einschränkt?
16. Will die Bundesregierung die hohe Schuldenlast des DB-Konzerns perspektivisch senken, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

17. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung durch die 3 Mrd. Euro an zusätzlichen Schulden für die künftige Finanzierung der von der Bundesregierung gewünschten und geplanten gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft (InfraGo)?
18. Wie will die Bundesregierung die Finanzierung der geplanten InfraGo transparenter gestalten, angesichts der Finanzierungsmöglichkeiten für die Schiene aus dem Bundeshaushalt und aus dem KTF?
19. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung durch die anstehende Generalsanierung des Hochleistungsnetzes von 2024 bis 2030 (bitte nach Jahren und Projekten differenziert auflisten)?
 - a) Wie sollen diese zusätzlichen Kosten finanziert werden?
 - b) Ist sichergestellt, dass der DB AG die bereits im Jahr 2023 in Vorbereitung für die Generalsanierung auf eigenes Risiko vorfinanzierten Kosten auch von der Bundesregierung übernommen werden?
20. Wann trifft sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit der Bahn- und Baubranche, um über die Umsetzung der zusätzlichen Finanzmittel zu sprechen, und was erwartet das BMDV von diesem Treffen (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/081-wissing-ktf-klimafreundliche-schiene.html)?
21. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass die Trassenpreise in Deutschland durch die Eigenkapitalerhöhungen ansteigen (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gueterverkehr-streit-um-die-schienenmaut/)?
22. Wie schätzt das BMDV die Branchenkritik an der Erhöhung der Trassenpreise ein, mit der „der Schwenk zur Gemeinwohlorientierung der DB-Schieneninfrastruktur [...] schon vor dem Start scheitern [könnte], wenn die Pläne der DB Netz zur Steigerung der Trassenpreise nicht schnellstens vom Tisch genommen werden“ (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gueterverkehr-streit-um-die-schienenmaut/)?
23. Ist nach Auffassung des BMDV eine höhere Trassenpreisförderung notwendig, um den Anteil des Schienengüterverkehrs an Modal-Split zu erhöhen?
24. Wie sehen die Pläne der Bundesregierung zur Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut aus?
25. Wie ist der aktuelle Stand des Verkaufs der DB Schenker AG, welcher derzeit vom BMDV geprüft wird (vgl. www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/logistik-kein-festes-datum-interessenten-sorgen-sich-um-schenker-verkauf/29154532.html)?
26. Wofür sollen die durch den Verkauf der DB Schenker AG erlösten Mittel im Nachgang durch die DB AG bzw. das BMDV eingesetzt werden?

Berlin, den 21. September 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

