

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8250 –**

Reform der Konzernstruktur der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Zum 1. Januar 2024 sollen die DB (Deutsche Bahn)-Infrastrukturparten 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).

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?
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)?
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?

Die Fragen 1 bis 2b sowie 4 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der geplanten Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG wird 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, welcher die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten innerhalb des integrierten Konzerns vorsieht. Unter Abwägung verschiedener Kriterien wurde geprüft, welche Rechtsform zu wählen ist. Dabei war insbesondere wichtig, dass künftig eine bessere Steuerung durch den Bund erfolgen kann. Zusätzlich wurden Risiken in der gesellschaftsrechtlichen Umsetzung und die Akzeptanz bei den Arbeitnehmern berücksichtigt. Basierend darauf wurde eine Entscheidung für die Rechtsform einer Aktiengesellschaft getroffen.

Die Entscheidung über die Rechtsform erfolgte auf Grundlage der Arbeiten externer Berater und unter Würdigung eines breiten Bündels an Steuerungsmaßnahmen zur effektiveren Durchsetzung der Gemeinwohlinteressen des Bundes.

Ein Auftrag zur Beratung des BMDV zur Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb der Deutschen Bahn AG wurde an die Unternehmensberatung goetzpartners Management Consultants GmbH vergeben.

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?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Eisenbahnen des Bundes werden nach Artikel 87e Absatz 3 GG als Wirtschaftsunternehmen geführt. Der Gesetzgeber hat sich im Jahr 1993 im Zuge der Bahnreform bewusst und auch vor dem Hintergrund des Unionsrechts für die Rechtsform der Aktiengesellschaft entschieden und diese im Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) normiert. Daran wird seither bewusst festgehalten. Im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen ist der Erhalt der DB AG als integrierten Konzern ausdrücklich vereinbart.

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)?

Die Bundesregierung hält an der Entscheidung des Gesetzgebers bei Gründung der DB AG fest, diese in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft zu führen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund plant eine stärkere Steuerung der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft im Rahmen eines Bündels an Maßnahmen, wie z. B. die Verankerung der Ziele des Gemeinwohls in der Satzung, die Einrichtung eines erweiterten Sektorbeirats und eine an das BMDV angedockte Steuerungseinheit. Die Bewertung aller in Betracht kommenden Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen. Eine Gemeinwohlorientierung der zu errichtenden Gesellschaft ist zentraler Gegenstand der geplanten Maßnahmen.

9. Plant die Bundesregierung, einen eigenen Gesetzentwurf zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) einzubringen, und wenn ja, wann soll dieses erfolgen?

Die Bundesregierung plant nach derzeitigem Stand nicht, für die geplante Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG ein eigenes Gesetz zur Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes einzubringen.

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)?

Die Fragen 10 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist beabsichtigt, die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft durch Ergänzung der Finanzierungsoptionen im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und im Zuge der verhandelten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III)-Nachtrages finanziell zu stärken und zur verstärkten Instandhaltung zu verpflichten. In der nachfolgenden Leistungsvereinbarung InfraGO (LVInfraGO) wird durch eine Optimierung und Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsarchitektur sowie durch die Vereinbarung zusätzlicher Maßnahmen eine effizientere Finanzierung und eine noch stärkere Steuerung der Infrastrukturmaßnahmen der neuen Gesellschaft erfolgen.

Mit der aktuell im Deutschen Bundestag verhandelten BSWAG-Novelle wird die Grundlage für eine Ausweitung der Finanzierungsoptionen des Bundes für die neue Infrastrukturgesellschaft geschaffen. Im Zuge des parallel verhandelten Nachtrages zur LuFV III soll ab dem 1. Januar 2024 u. a. eine Finanzierung von zusätzlichen Instandhaltungsmaßnahmen und der Preissteigerungen bei Instandhaltung sowie eine Qualitätsverbesserung der Netzbetreiberin vertraglich vereinbart werden. Im Anschluss daran beginnen die Erarbeitung und Verhandlung einer LVInfraGO. Ziel ist es, hiermit die derzeit komplexe Finanzierungsarchitektur zu vereinfachen und weitere Anforderungen zur Steuerung der

Infrastrukturmaßnahmen der neuen Gesellschaft aufzunehmen. Beabsichtigt ist ein Abschluss der LVInfraGO derzeit zum 1. Januar 2025.

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?

Die in einem ersten Schritt geplante Optimierung und Vereinfachung der bestehenden Finanzierungsarchitektur resultiert aus Erfahrungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Hierbei wurde das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung einbezogen. Weitere alternative Finanzierungsmodelle sind Gegenstand laufender Untersuchungen des BMDV; ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

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?

Im Folgenden wird angenommen, dass nach einer Beendigung der Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge gefragt ist und nicht nach einer Aufhebung der Beendigung dieser Verträge. Eine Aufhebung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge ist nicht geplant. Der Finanzierungskreislauf Schiene wird zu einem Mechanismus mit höherer Transparenz weiterentwickelt, sodass die Vereinnahmung der Gewinne durch den Bund mit anschließender Rückführung an die InfraGO als Baukostenzuschuss klar nachvollziehbar und sichergestellt ist.

14. Wie hoch sind die Verbindlichkeiten der DB AG (Konzern einschließlich aller konsolidierten Unternehmen) zum 30. Juni 2023 unter Einbeziehung begebener Hybridanleihen?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns per 30. Juni 2023 30.278 Mio. Euro, die Hybridanleihen wurden per 30. Juni 2023 mit 2.005 Mio. Euro bilanziert (siehe hierzu Zwischenbericht des DB-Konzerns zum 30. Juni 2023, abrufbar unter <https://zbir.deutschebahn.com/2023/de/weitere-informationen/download-center/>).

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-wising-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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist die zitierte Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG zu den Einflussfaktoren auf das Rating der DB AG bekannt. Nach Auffassung der Bundesregierung hängt eine Herabstufung durch die Ratingagenturen von verschiedenen Kriterien ab. Wesentlich sind eine größere Resilienz und Staatsnähe des integrierten Konzerns.

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?

Die Fragen 17 bis 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der DB AG übermittelten Angaben für die jeweiligen Unternehmen bzw. Geschäftsbereiche sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Unternehmen/Geschäftsbereich	Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2023 in Mio. Euro
Eisenbahninfrastrukturunternehmen*	11.571
DB Regio AG*	749
DB Fernverkehr AG*	4.819
DB Cargo AG*	2.486
DB Arriva	1.362
DB Schenker	83
übrige vollkonsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungsunternehmen	998

* einschließlich vollkonsolidierter Tochtergesellschaften

Hinweis: Die hier erfragten Netto-Finanzschulden gegenüber der DB AG weichen geringfügig von denen der Segmente im Integrierten Zwischenbericht 2023 ab, da es auch in den Tochtergesellschaften konzernexterne Finanzforderungen/-verbindlichkeiten gibt, z. B. aus Finance Lease oder im Rahmen von Verkehrsverträgen.

24. Welchen durchschnittlichen internen Zinssatz hat der DB-Konzern seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Geschäftsjahr 2022 für interne Darlehen in Rechnung gestellt?

Die durchschnittlichen internen Zinssätze hängen maßgeblich von Laufzeiten und Währungen sowie den tagesaktuellen Konditionen am Finanzmarkt für einzelne Kredite ab und sind somit nicht unmittelbar vergleichbar. Die Zinsentwicklung am Finanzmarkt war im Jahresverlauf 2022 sehr volatil. Der Basiszins für 10-Jahres-Euro-Darlehen (10-Jahres-EUR-Swapsatz) schwankte zwischen 0,3446 Prozent und 3,3674 Prozent. Die Durchschnittswerte für Geschäftsfelder hängen insofern sehr stark davon ab, wann größere Investitionen zahlungswirksam und hierfür Darlehen aufgenommen wurden. Die durchschnittlichen Zinssätze 2022 werden auch noch durch Darlehen beeinflusst, die während der Niedrigzinsphase aufgenommen wurden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhalten die günstigsten Konditionen, nämlich ohne eigenen Bonitätsaufschlag. Alle anderen zahlen einen Bonitätsaufschlag auf Basis einer regelmäßigen Bonitätsanalyse. Die Konditionen werden regelmäßig von Steuerbehörden auf Marktüblichkeit überprüft. Bisher gab es keine Korrekturbedarfe. Der durchschnittliche Zinssatz für die Inanspruchnahme für die interne Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrug in 2022 1,34 Prozent pro Jahr.

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?

Die Fragen 25 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den Antworten zu den Fragen 25 bis 29 handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG, die auch das fiskalische Interesse des Bundes betreffen. Eine Offenlegung der durchschnittlichen internen Zinssätze für die Transportunternehmen der DB AG würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der angefragten Informationen würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die Transportunternehmen der DB AG stehen in einem intensiven inter- und intramodalen Wettbewerb. Informationen über interne Finanzierungsbedingungen sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Sämtliche aktuellen – und auch potenziellen – Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Auf den nationalen und internationalen Transportmärkten befinden sich die Transportunternehmen der DB AG sowohl im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit anderen Verkehrsträgern. Es besteht nicht nur das theoretische, sondern auch das praktische Risiko von Kundenverlusten für die DB AG – sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o. g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS - Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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?

Die Bundesregierung kennt den Inhalt der in Frage 30 genannten Studie nicht. Der angegebene Link verweist auf eine vom Verbraucherzentrale Bundes-

verband im Jahr 2008 vom IGES Institut in Auftrag erstellte Studie zu „Verbrauchererwartungen an Dienstleistungsqualität im Bahnverkehr“. Die Finanzbeziehungen innerhalb der DB AG waren kein Untersuchungsgegenstand. Abgesehen hiervon hat das Eisenbahn-Bundesamt keine Studie beim IGES-Institut zu den in der Frage genannten Themen in Auftrag gegeben.

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?

Die Marktüblichkeit der internen Darlehen wird durch die Finanzierungsrichtlinien des DB-Konzerns sichergestellt. (<https://ibir.deutschebahn.com/2022/de/konzernlagebericht/governance/leistungs-und-finanzbeziehungen-im-db-konzern/konzernfinanzierung/>). Die Richtigkeit der Ausführungen im Konzernlagebericht wird von den Wirtschaftsprüfern regelmäßig geprüft.

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?

Eine Vereinbarkeit der Pläne der Bundesregierung in Bezug auf die DB AG mit den europäischen Vorschriften wird sorgfältig geprüft. Soweit erforderlich, wird die Bundesregierung die EU-Kommission zu gegebener Zeit über den Planungsstand informieren.

