

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/8539 –

Schuldenlast und Zukunftsfähigkeit der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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-sondervermoegen-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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft aktuell intensiv, welche Auswirkungen sich aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 zum Zweiten Nachtragshaushaltsgesetz 2021 auf den KTF und den Bundeshaushalt insgesamt ergeben.

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)?

Eine vollständige Umsetzung laufender Vorhaben ist keine Grundvoraussetzung für die Bereitstellung von Bundesmitteln für weitere Vorhaben der DB AG. Die Ausreichung der Mittel erfolgt beispielsweise im Bedarfsplan streng projekt- und zweckgebunden. Die Einzelmaßnahmen sind dabei unabhängig voneinander zu betrachten. Nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) finden hingegen z. B. mehrmals jährlich und damit in verschiedenen Bauphasen Zahlungen statt.

Maßnahmenumsetzungen können sich wegen verschiedener Umstände verzögern, z. B. aufgrund von Klagen Dritter. Daher bedeutet ein unvollständiger Mittelabfluss nicht gleichermaßen, dass ein geringerer Bedarf bestünde.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) prüft je nach Maßnahmenart entweder die detaillierte Verwendung der Mittel für den ausgewiesenen Zweck oder, nach der LuFV, mittels Bestätigung durch den Wirtschaftsprüfer des Bundes, ob die Mittel entsprechend verausgabt worden sind. Anhand von Qualitätskennzahlen und dem Infrastrukturzustandsbericht prüfen EBA und BMDV im Rahmen der LuFV, ob die vorgegebenen Zielzustände im Netz erreicht worden sind.

Das BMDV monitort die jeweiligen Mittelabflüsse der Haushaltstitel.

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)?

Zentrale Ursachen für die genannten betrieblichen Herausforderungen sind der erhebliche Sanierungsstau und kapazitive Überlastung des deutschen Schienennetzes. Um zudem nachfragegerechte Kapazitäten für alle Schienenverkehre zu

schaffen, Engstellen im Netz zu beseitigen und damit nicht zuletzt den Deutschlandtakt voranzutreiben, sind zusätzliche Finanzmittel für den Erhalt, die Digitalisierung und den Ausbau des Netzes unabdingbar. Ziel der Bundesregierung ist es zudem, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln.

DB AG bzw. DB Netz AG stehen hierbei ebenfalls in eigener Verantwortung, die infrastrukturelle Situation im Hinblick auf Kapazität, Qualität und Kundenorientierung zu verbessern. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass es neben eines Mittelaufwuchses insbesondere im Bereich der Infrastruktur auch einer Reihe weiterer Maßnahmen bedarf. Hierzu zählen strukturelle Veränderungen wie die Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft, Optimierungen und transparentere Gestaltung der Finanzierungsarchitektur sowie weitere betriebliche Maßnahmen. Zu letzteren gehören insbesondere eine effiziente kapazitäts- und qualitätsorientierte Weiterentwicklung des Bau- und Betriebsmanagements sowie der Auslastungssteuerung durch die DB AG.

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?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

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)?

Die Aufschlüsselung der Maßnahmen soll mit der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2024 und des KTF-Wirtschaftsplans 2024 vorliegen. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Fragen 1 und 2 verwiesen.

9. Wie sollen die Infrastrukturinvestitionen für die Schiene nach Meinung der Bundesregierung langfristig finanziert werden?

Es wird auf die Antwort zur Frage 1 und Frage 2 verwiesen.

Der Koalitionsvertrag vom Dezember 2021 sieht überdies vor, staatliche Gesellschaften wie die Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG zu stärken und ihre Finanzierungsmöglichkeiten zu verbessern.

10. Warum plant die Bundesregierung, dass der DB-Konzern einen Eigenbeitrag in Höhe von 3 Mrd. Euro erbringen soll?

Innerhalb der Verträge zum Ausbau (Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung) und zum Bestandserhalt (LuFV) hat sich die DB AG zur anteiligen Leistung von Eigenmitteln verpflichtet. Eigenbeiträge dienen der Sicherstellung der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung nach der Bundeshaushaltsordnung und sollen den der DB AG entstehenden Nutzen der Maßnahmen abbilden.

11. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die 3 Mrd. Euro zusätzliche Schulden bei der DB AG eindeutig und transparent der Schieneninfrastruktur zugewiesen werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

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?

Ja, die Bundesregierung hat eine Eigenkapitalerhöhung für die DB AG geprüft.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 2 und 9 verwiesen.

13. Bestehen nach Erkenntnissen oder nach Einschätzung der Bundesregierung europarechtliche Bedenken, diese Eigenkapitalerhöhung vorzunehmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Eine mögliche Eigenkapitalerhöhung ist im Einklang mit den beihilferechtlichen Vorgaben des europäischen Rechts auszugestalten. Die Bundesregierung hat sich dazu bereits mit der Europäischen Kommission ausgetauscht.

14. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Schulden des bundeseigenen DB-Konzerns bis Ende 2023 auf ca. 40 Mrd. Euro ansteigen werden?

Die Nettofinanzschulden der DB AG betragen zum 30. Juni 2023 rund 30,3 Mrd. Euro. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dieser Wert zum Jahresende 2023 deutlich unterhalb des in der Frage genannten Werts liegen wird.

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?

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

Die Bundesregierung überwacht die Verschuldung des DB-Konzerns laufend im Rahmen der Beteiligungsführung. Die Angemessenheit von Schulden ist re-

lativ zur Ertragskraft eines Unternehmens zu sehen. Somit ist die Verbesserung der operativen Ergebnislage der DB AG als wichtiger Beitrag zur Tragfähigkeit bzw. Reduzierung der Verschuldung unabdingbar. Der DB-Konzern hat seine Anstrengungen intensiviert und die Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Effizienz und Qualität ausgeweitet.

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)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 16 verwiesen.

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?

Hierzu sind die Überlegungen der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

19. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung durch die anstehende Generalsanierung des Hochleistungsnetzes von 2024 bis 2030 (bitte nach Jahren und Projekten differenziert auflisten)?

Die Kosten für die anstehenden Generalsanierungen bis zum Jahr 2030 können noch nicht abschließend beziffert werden. Die Finanzierung der Hochleistungskorridore soll Bestandteil des derzeit verhandelten Nachtrags zur LuFV III sowie ggf. künftiger Folgevereinbarungen werden.

- a) Wie sollen diese zusätzlichen Kosten finanziert werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 und 2 verwiesen.

- 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?

Im Regierungsentwurf der Novelle des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) ist vorgesehen, dass Vorleistungen der DB AG aus dem Jahr 2023 ersetzt werden können.

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-wissingg-ktf-klimafreundliche-schiene.html)?

Zuletzt fand am 28. September 2023 ein Austausch mit den Verbänden der Bahn- und Baubranche statt, um über den aktuellen Projektstand der InfraGO zu informieren. Das BMDV wird dieses Dialogformat auch in Zukunft fortsetzen.

21. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass die Trassenpreise in Deutschland durch die Eigenkapitalerhöhungen ansteigen (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gueterverkehr-streit-um-die-schienen-maut)?
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-schienen-maut)?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Trassenpreise werden von den EIU in eigener Verantwortung unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen festgelegt. Eine Erhöhung des Eigenkapitals für Investitionsvorhaben führte nicht notwendigerweise zu Preissteigerungen, da dies von den Verzinsungserwartungen abhängt. Soweit mit Eigenmitteln finanzierte Maßnahmen die Qualität und Kapazität der Infrastruktur steigerten, könnten mehr Trassenkilometer, mehr Stationshalte und damit auch mehr Umsatzerlöse zur Deckung der Mehraufwendungen realisiert werden. Des Weiteren sind bei der Kalkulation der Kostenbasis für die Trassenpreise die aus den eigenfinanzierten Projekten resultierenden Abschreibungen eine Kostenposition unter mehreren.

23. Ist nach Auffassung des BMDV eine höhere Trassenpreisförderung notwendig, um den Anteil des Schienengüterverkehrs an Modal-Split zu erhöhen?

Die Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs kann nicht allein von einer Förderung der Trassenpreise ausgelöst werden, sondern auch die grundsätzlichen Rahmenbedingungen des Güterverkehrsmarkts müssen einen Modal Shift erlauben. Hieran arbeitet die Bundesregierung weiter.

24. Wie sehen die Pläne der Bundesregierung zur Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut aus?

Die grundsätzlichen Verwendungsregeln für die Einnahmen aus der Lkw-Maut ergeben sich aus § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz in der Fassung des Entwurfs der Bundesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften (siehe auch Bundestagsdrucksache 20/8092).

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?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 15. Dezember 2022 beschlossen, einen Verkauf der Schenker AG zu prüfen. Das BMDV befindet sich diesbezüglich in enger Abstimmung mit den beteiligten Ressorts und der DB AG.

Am Ende des Prozesses wird eine Beschlussfassung des Aufsichtsrates der DB AG erfolgen.

