

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Verschmelzungsvertrag zur Gründung der Deutsche Bahn InfraGO AG

Nachdem der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) am 27. September 2023 beschlossen hat, die beiden Infrastruktursparten des Konzerns, DB Netz AG und DB Station&Service AG, zu verschmelzen, wurde am 30. November 2023 der „Verschmelzungsvertrag“ zwischen den beiden AGs zur DB InfraGO AG unterzeichnet (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Aufsichtsrat-bringt-gemeinwohlorientierte-Infrastrukturgesellschaft-DB-InfraGO-AG-auf-den-Weg-11872708). Dem Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing zufolge handelt es sich bei dem „Aufsichtsratsbeschluss zur Gründung der InfraGO“ um eine „historische Entscheidung in der Geschichte der Deutschen Bahn“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/infrastrukturgesellschaft-bahn.html). Auch die DB AG spricht von einem „großen Reformschritt“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Aufsichtsrat-bringt-gemeinwohlorientierte-Infrastrukturgesellschaft-DB-InfraGO-AG-auf-den-Weg-11872708).

Nach Bekanntwerden des Verschmelzungsvertrags – und speziell der darin aufgeführten neuen Satzung der DB InfraGO AG – ergeben sich aus Sicht der Fragesteller zahlreiche offene Fragen. Vonseiten der Schienen-Verbände gibt es bereits zahlreiche Kritikpunkte, wonach der Vertrag und die neue Satzung „schlicht ungeeignet [sein], um in der Infrastrukturkrise wirksam umzusteuern“ (vgl. die-gueterbahnen.com/news/der-db-vorstand-als-gemeinwohlbeauftragter.html).

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die Fragesteller den aktuellen Sachstand zur Gründung der DB InfraGO AG zu erfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Zweck muss die neue DB InfraGO AG erfüllen, und welche gemeinwohlorientierten Ziele liegen der Satzung der Aktiengesellschaft zugrunde?
2. Warum bezeichnet die Bundesregierung die Gemeinwohlorientierung als „neu“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/schienengipfel-2023.html), obwohl sie sich bereits aus dem verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag des Artikels 87e Absatz 4 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) ergibt („Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“)?

3. Was ganz konkret ist an der gemeinwohlorientierten Ausrichtung der DB InfraGO AG „neu“ im Vergleich zur bisherigen am „Wohl der Allgemeinheit“ (vgl. Artikel 87e Absatz 4 Satz 1 GG) orientierten Ausrichtung der DB AG?
4. Warum hat die Bundesregierung dem Aufsichtsrat der DB AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Definition und Ausgestaltung der „Gemeinwohlorientierung“ überlassen statt dem Deutschen Bundestag als dem gesetzgebenden Organ der Bundesrepublik Deutschland?
5. Plant die Bundesregierung, die verschiedenen gemeinwohlorientierten Ziele zu quantifizieren und zueinander in Bezug zu setzen, und wenn nein, warum nicht?
6. Wie will die Bundesregierung die Einhaltung der gemeinwohlorientierten Ziele der DB InfraGO AG kontrollieren?
7. Wer oder was entscheidet bei der Konkurrenz von mehreren gemeinwohlorientierten Zielen zueinander, welche Ziele bzw. welches Ziel den Vorrang vor anderen erhalten bzw. erhält?
8. Wie plant die Bundesregierung, eventuelle Verstöße gegen die Einhaltung der gemeinwohlorientierten Ziele der DB InfraGO AG zu sanktionieren?
9. Warum wurde das Konzernvorstandsressort Infrastruktur nicht abgeschafft, um die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der DB InfraGO AG vom restlichen Konzern gemäß § 8 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zu gewährleisten?
10. Inwiefern wird die Rolle des Bundes als Eigentümer der DB AG gegenüber der DB InfraGO AG gestärkt?
11. Wie sieht die Steuerung der DB InfraGO AG durch die Bundesregierung ganz konkret aus?
12. Wird aus Sicht der Bundesregierung die Kritik des Bundesrechnungshofs in dessen „Sonderbericht zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG“ durch die Gründung der DB InfraGO AG hinreichend berücksichtigt, und zwar insbesondere in Bezug auf
 - a) die geforderte Konkretisierung des grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages,
 - b) eine klare Eigentümerstrategie,
 - c) die Kontrollinstrumente der Bundesregierung über das Schienennetz und
 - d) die geforderte angemessene Möglichkeit der Einflussnahme des Bundes im Sinne einer aktiven Beteiligungsführung?
13. Wie wird in der Satzung der DB InfraGO AG sichergestellt, dass die Bundesregierung die Arbeit der DB InfraGO AG besser als zuvor die DB AG steuern kann?
14. Wie gewährleistet die Bundesregierung die Steuerung der DB AG und der DB InfraGO AG personell und aktienrechtlich, wenn der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG, Werner Gatzert, dort als „Person“ und nicht in seiner Funktion als Staatssekretär sitzt (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/pressekonferenzen/regierungspressekonferenz-vom-27-november-2023-2245608)?

15. Wann und wie wird die Bundesregierung die sogenannten Kennzahlen zur Steuerung der DB InfraGO AG erarbeiten, und wann sollen diese vorliegen?
16. Wird durch die Satzung der DB InfraGO AG die Transparenz über die Schieneninfrastruktur in Deutschland gestärkt, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
17. Warum wird lediglich die gesetzliche Transparenz der DB InfraGO AG sichergestellt?
18. Wie soll ein Vergütungssystem auf die Einhaltung der Gewinn- und der Gemeinwohlorientierungsziele konkret ausgerichtet werden?
19. Plant die Bundesregierung, die gesetzliche Verankerung des geplanten Infraplans, und wenn nein, warum nicht?
20. Trifft es zu, dass der Infraplan im nächsten Jahr fertiggestellt wird, und wenn nein, warum nicht?
21. Trifft es zu, dass der Infraplan im nächsten Jahr durch den Deutschen Bundestag und den Bundesrat beraten wird, wenn ja, wann, und in welcher Form, und wenn nein, warum nicht?
22. Was unterscheidet den Infraplan vom Fünf-Jahres-Plan nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes, und wie sieht die Steuerungsfunktion des Infraplans konkret aus?
23. Ist das Unternehmensziel der DB InfraGO AG, die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsunternehmen zu betreiben, aus Sicht der Bundesregierung wichtiger als die gemeinwohlorientierten Ziele, wenn nein, warum nicht, und wie wird dies in der Satzung sichergestellt?
24. Wer soll dem Aufsichtsrat der DB InfraGO künftig angehören, und wer bestimmt die Mitglieder dieses Aufsichtsrates?
25. Ist es geplant, dass Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, als zuständigem Fachausschuss des Deutschen Bundestages, dem Aufsichtsrat zukünftig angehören sollen, wenn ja, wie viele Mitglieder, und wenn nein, warum nicht?
26. Werden dem Aufsichtsrat der DB InfraGO AG künftig auch Vertreter der Kundinnen und Kunden sowie Nutzerinnen und Nutzer des Netzes angehören, wenn ja, wie viele Mitglieder, und wenn nein, warum nicht?
27. Inwiefern wird sichergestellt, dass die Gewinne der künftigen DB InfraGO AG innerhalb des Unternehmens bleiben, und wie unterscheiden sich diese neuen Regelungen und deren Auswirkungen von den bisherigen Regelungen?
28. Ist es für die Bundesregierung eine Option, die schwarze Null als gesetzliches Ziel für die Arbeit der DB InfraGO AG vorzugeben, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 22. Dezember 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

