

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12595 –**

### **Finanzierungsmodelle für die Schiene**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Deutsche Bundestag hat im Februar 2024 in Zweiter und Dritter Lesung und mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zugestimmt (vgl. Bundestagsdrucksache 20/10414). In einem Entschließungsantrag, der ebenfalls angenommen wurde, fordern die Koalitionsfraktionen die Bundesregierung unter anderem auf,

- „Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umzusetzen“;
- „einen Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz zu erarbeiten und im zweiten Quartal 2024 im Bundeskabinett zu beschließen“ und „im Moderne-Schiene-Gesetz die Finanzierungsstrukturen der Schienenwege weiterentwickeln“;
- „spätestens bis zum 30. Juni 2024, dem Verkehrsausschuss sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Bericht zu erstatten über mögliche neue transparente und haushaltsunabhängigere Finanzierungsmodelle, wie sie die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat und der 1. Fortschrittsbericht des BMDV zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge skizziert, und dementsprechende Verwaltungs- und Kontrollverfahren“;
- „den Einbau von ETCS-On-Board-Units (European Train Control System) in Bestandsfahrzeugen [...] zu unterstützen und bei Infrastruktur und Fahrzeugumrüstung die Verwendung offener Standards zu ermöglichen“;
- „nach der ersten Hochleistungskorridorsanierung der Riedbahn die Bautätigkeiten, die erzielten Fortschritte, die Kosten, die weitere Planung der sonstigen Hochleistungskorridorsanierungen sowie die Auswirkungen auf die Endkunden zu evaluieren und dem Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im ersten Quartal 2025 Bericht zu erstatten“ und

- „sicherzustellen, dass die DB InfraGO AG einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Eisenbahninfrastruktur ermöglicht und Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur vollständig in der DB InfraGO AG verwendet werden“.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mittlerweile einen Bericht vorgelegt, in welchem das BMDV über „mögliche neue transparente und haushaltsunabhängigere Finanzierungsmodelle“ an den Verkehrs- und den Haushaltsausschuss im Deutschen Bundestag berichtet. Hintergrund ist auch, dass die Beschleunigungskommission Schiene in ihrem Abschlussbericht im Dezember 2022 eine neue Finanzierungsarchitektur für die Schiene vorgeschlagen hat (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/095-wissing-beschleunigungskommission.html](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/095-wissing-beschleunigungskommission.html)). Im Bericht empfiehlt die Beschleunigungskommission Schiene zwei „Finanzierungstöpfe“: einen Topf für das Bestandsnetz und einen weiteren Topf für den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes.

Nach Kenntnis der Fragesteller hat die Bundesregierung bisher außer dem erwähnten Bericht keine der im Entschließungsantrag geforderten Maßnahmen umgesetzt. Der Bericht über mögliche neue Finanzierungsmodelle bleibt nach Ansicht der Fragesteller viel zu vage.

1. Welche Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene hat die Bundesregierung bisher umgesetzt (bitte pro Maßnahme und Umsetzungsstand einzeln auflisten)?
2. Welche Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene wurden noch nicht umgesetzt, und warum nicht (bitte pro Maßnahme einzeln auflisten)?

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

Der vom Zukunftsbündnis Schiene veröffentlichte 2. Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) gibt für jede Maßnahme den aktuellen Umsetzungsstand wider. Der Bericht ist auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) veröffentlicht

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/2-fortschrittsbericht-bks.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/2-fortschrittsbericht-bks.pdf?__blob=publicationFile).

3. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz vorlegen (vgl. [www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/planungs-und-genehmigungsbeschleunigung/moderne-verkehrswege-2294984](https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/planungs-und-genehmigungsbeschleunigung/moderne-verkehrswege-2294984))?
5. Wie lautet der weitere Zeitplan zum geplanten und angekündigten Moderne-Schiene-Gesetz?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzentwurf zum Moderne Schiene Gesetz ist derzeit in der Vorabstimmung. Ein Kabinettsbeschluss ist noch in 2024 zu erwarten.

4. Warum hat die Bundesregierung nicht, wie vom Deutschen Bundestag im Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen, den Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz im zweiten Quartal 2024 im Bundeskabinett beschlossen (vgl. Bundestagsdrucksache 20/10414)?

Auf der Grundlage des Abschlussberichts der BKS, die seitens der Bundesregierung eingesetzt wurde, sollen mit dem Entwurf des Moderne Schiene Gesetzes weitere Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung umgesetzt werden. Es ist vorgesehen, weitere gesetzliche Änderungen für den Bereich der Schiene gebündelt vorzulegen. Erste wichtige Teilbereiche und Empfehlungen der BKS wurden bereits mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz sowie der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes umgesetzt. Das Moderne Schiene Gesetz wird den Schlusspunkt der gesetzlichen Umsetzung der Empfehlungen der BKS darstellen.

6. Wird das Moderne-Schiene-Gesetz die folgenden Forderungen aus der Entschließung des Deutschen Bundestages enthalten: „die Fortschreibung des Ziels der vollständigen Digitalisierung und weitgehenden Elektrifizierung des Betriebs auf dem deutschen Schienennetz bis zum Jahr 2040“ und „die Umsetzung der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zur Reform und Entbürokratisierung der NKV-Bewertung von Maßnahmen zur Elektrifizierung“, und wenn nein, warum nicht?
7. Inwiefern sind Maßnahmen bzw. welche konkreten Maßnahmen sind im Moderne-Schiene-Gesetz für die Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen der Schienenwege geplant?

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

Da sich der Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz derzeit noch in der Vorabstimmung befindet, sind detaillierte Angaben zu konkreten Regelungen nicht möglich.

8. Welche Verbesserung der Rahmenbedingungen plant die Bundesregierung, um den Kapazitätsaufbau in der Schieneninfrastruktur zu vereinfachen und langfristig abzusichern?

Mit dem Entwurf des Moderne Schiene Gesetzes als Mantelgesetz werden Änderungen in verschiedenen Gesetzen gebündelt vorgeschlagen, um die Ertüchtigung des Schienennetzes nachhaltig zu vereinfachen und die nachhaltige Mobilität auf der Schiene zu stärken.

9. Wann wird die Bundesregierung die dem Netzzustandsbericht zugrunde liegenden Infrastrukturzustandsdaten dauerhaft, maschinenlesbar und transparent zur Verfügung stellen und dem Deutschen Bundestag sowie dem Bundesrechnungshof zu einzelnen Elementen auf Verlangen gesondert Bericht erstatten?

Bei den Netzzustandsberichten (NZB) handelt es sich um eine eigenständige Darstellung der DB InfraGO AG, die sich der Bund nicht zu eigen macht. Die zugrundeliegenden Daten sowie die konkreten Ermittlungs- und Berechnungsmethoden liegen dem Bund nicht vor und sind auch nicht mit ihm abgestimmt.

10. Plant die Bundesregierung, die Kenngrößen der bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für eine der DB InfraGO AG angepasste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu evaluieren, wenn ja, ist die Evaluierung bereits beendet, und wie ist das Ergebnis der Evaluierung, und wenn nein, warum nicht?
26. Welche Schwachstellen der geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III hat die Bundesregierung identifiziert, und wie sollen diese behoben werden?

Die Fragen 10 und 26 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Evaluierung der LuFV sowie der Qualitätskennzahlen und Schwachstellen ist bereits erfolgt und in mehreren Berichten auf der Homepage des EBA veröffentlicht

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_node.html;jsessionid=3DA9D6C06494809357821F6DF787ABCC.live11313#doc1527878bodyText4](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html;jsessionid=3DA9D6C06494809357821F6DF787ABCC.live11313#doc1527878bodyText4).

11. Plant die Bundesregierung neue, an den verkehrspolitischen Zielen, wie beispielsweise Kapazität, Qualität und Kundenorientierung, ausgerichtete Kenngrößen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG zu implementieren, wenn ja, welche neuen Kenngrößen wird die Bundesregierung implementieren, und wie wird die Bundesregierung bei der Festlegung dieser neuen Kenngrößen den Deutschen Bundestag beteiligen, und wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant, in der zu verhandelnden LV InfraGO geeignete infrastrukturbasierte Kennzahlen zu implementieren. Die über die bisherigen Qualitätskennzahlen der LuFV hinausgehenden Kennzahlen werden derzeit erarbeitet.

Vergleichbar der Vorgehensweise zu den LuFV I–III soll eine Befassung des Parlaments vor Vertragsabschluss der LV InfraGO mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgen.

Die rein infrastrukturellen Kennzahlen einer künftigen LVInfraGO sollen künftig durch Kennzahlen des sogenannten Infraplans ergänzt werden, die dann auch vom Betrieb beeinflusste und am Kunden orientierte Aspekte abbilden sollen.

12. Wie unterstützt die Bundesregierung den Einbau von ETCS (European Train Control System)-On-Board-Units in Bestandsfahrzeugen, die im räumlichen Anwendungsbereich der im Bundesschienenwegeausbaugesetz dargelegten Infrastrukturen eingesetzt werden sollen?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeitet derzeit die Richtlinie zur Förderung der ERTMS-Ausrüstung von Bestandsfahrzeugen im Rahmen des First-of-Class Sofortprogramms. Darüber hinaus erarbeitet das BMDV die Änderung der Richtlinie zur Förderung der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Komponenten des Europäischen Zugsicherungssystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) und des automatisierten Bahnbetriebs (ATO) im Rahmen der infrastrukturseitigen Einführung von ERTMS im „Digitalen Knoten Stuttgart“.

13. Hat die in der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossene Koordinierungsstelle zur operativen Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Roll-outs der Digitalisierung der Schiene bereits Ihre Arbeit aufgenommen, wenn ja, wie ist die Koordinierungsstelle strukturiert, und wie sehen ihre wesentlichen Tätigkeitsfelder aus, und wenn nein, warum nicht?
14. Wie unterstützt das BMDV die Arbeit der Koordinierungsstelle zur operativen Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Roll-outs der Digitalisierung der Schiene?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Koordinierungsstelle hat formal ihre Tätigkeit noch nicht aufgenommen, da die Gründung der DSD Koordinierungsstelle GmbH noch im laufenden Genehmigungsverfahren gemäß § 65 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) befindlich ist.

Die Abstimmungen zwischen BMDV und Sektor zum Aufbau, zur Ausgestaltung, zur Finanzierung und zu den Aufgaben der Koordinierungsstelle dauern an.

15. Wie und wann will die Bundesregierung die Finanzierungsarchitektur für die Schiene reformieren bzw. weiterentwickeln?
16. Plant die Bundesregierung eine Vereinheitlichung bzw. Integration von Förderbedingungen und Haushaltstiteln im Rahmen des gegenwärtigen Haushaltsrechts und unter Berücksichtigung der bestehenden Förderregime, wenn ja, wie soll dies konkret erfolgen, und wenn nein, warum nicht?

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

Die aktuelle Eisenbahnfinanzierung ist aufgrund einer Vielzahl an Fördertatbeständen/-regelungen und Finanzierungsvereinbarungen mit jeweils unterschiedlichen Finanzierungshorizonten stark fragmentiert. BMDV-intern haben deshalb bereits erste Workshops stattgefunden, um Möglichkeiten zur Vereinheitlichung bzw. Integration von Förderbedingungen und Haushaltstiteln im Rahmen des gegenwärtigen Haushaltsrechts und unter Berücksichtigung der bestehenden Förderregime zu untersuchen und entwickeln. Ein genauer Zeitplan für diesen übergeordneten Prozess liegt nicht vor.

Auch die Konzeption der LV InfraGO soll die Weiterentwicklung der Finanzierungsarchitektur maßgeblich berücksichtigen.

17. Welche zeitlichen und inhaltlichen Meilensteine zur Realisierung einer vereinfachten Finanzierungsstruktur hat die Bundesregierung bereits erarbeitet, und welche Probleme hat die Bundesregierung bei diesem Prozess bisher identifiziert?

Der Bearbeitungsprozess zur Definition der zeitlichen und inhaltlichen Meilensteine ist noch nicht abgeschlossen. Folgende Handlungsfelder wurden bereits identifiziert:

- Berücksichtigung der rechtlichen Anforderungen bei Vereinheitlichung der Finanzierungsstrukturen (z. B. §§ 10,11 HGrG bzw. § 13 BHO bzgl. Haus-

haltswahrheit und -Klarheit, § 58 BHO zur Änderung bestehender Verträge, § 44 BHO wegen Antrags- und Verwendungsprüfung)

- Korrekte Abbildung der Kameralistik und Haushaltsverfahren inkl. Überführung von langjährigen Verpflichtungsermächtigungen und Ausgabe-resten
- Harmonisierung der Förderanreize
- Konkrete Steuerung der Binnenverteilung im Finanzierungstopf
- Verortung und Einbindung der Vorhaben zur Digitalen Schiene Deutschland (DSD) und Umgang mit der Fahrzeugförderung
- Verortung und Einbindung von Sondertatbeständen wie z. B. Förderrichtlinien, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG).

18. Wie sollen künftig Vorhaben zur Digitalen Schiene Deutschland (DSD) und die Fahrzeugförderung finanziert werden?

Im Bundeshaushalt 2025 ist eine gemeinsame Finanzierung der Fahrzeuge und Infrastruktur aus Kapitel 1202 Titel 891 06 (Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS) vorgesehen. Aufgrund der geplanten Umstrukturierung des infrastrukturseitigen Finanzierungsregimes mit der LV InfraGO sowie des fahrzeugseitigen Förderregimes über Förderrichtlinien und Zuwendungsbescheide, gibt es Überlegungen mittelfristig zwei getrennte Haushaltstitel zu schaffen.

19. Welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten prüft die Bundesregierung aktuell, und wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzung von diesen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten jeweils ein?
20. Welche Modelle zur Realisierung überjährig verfügbarer Finanzierungsinstrumente im Bereich der Verkehrsinfrastruktur prüft die Bundesregierung aktuell, und wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzung von diesen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten jeweils ein?
21. Was versteht die Bundesregierung unter einem „Infrastrukturfonds für die langfristige Absicherung notwendiger Investitionen“, die der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, fordert (vgl. [www.volker-wissing.de/ein-infrastrukturfonds-fuer-deutschland](http://www.volker-wissing.de/ein-infrastrukturfonds-fuer-deutschland))?
22. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung eine „Fonds“-Lösung zur überjährigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur konkret aussehen?
23. Verfolgt die Bundesregierung Pläne, einen solchen Infrastrukturfonds umzusetzen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 19 bis 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV prüft derzeit ergebnisoffen, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine erweiterte Grundlage gestellt werden kann. Ziel ist es, mit verkehrspolitisch ausgereiften und haushalts- und finanzpolitisch tragfähigen Konzepten, die notwendige Planungssicherheit bei der Finanzierung von Investitionsmaßnahmen zu schaffen. Die Überlegungen z. B. zu einem Infrastrukturfonds stehen noch am Anfang, so dass sie im Wesentlichen auf die nächste Legislaturperiode gerichtet sind. Hiervon unabhängig leisten etwa die überjäh-

rige Verwendbarkeit von Ausgaberesten, die Verfügbarkeit von Verpflichtungsermächtigungen oder die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Investitionstiteln bereits heute einen wichtigen Beitrag für mehr Verlässlichkeit bei der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen.

24. Plant die Bundesregierung Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) für die Schieneninfrastruktur, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Nach dem aktuellen Koalitionsvertrag können grundsätzlich ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen im Rahmen von Öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) umgesetzt werden, soweit die jeweiligen Voraussetzungen, zu denen u. a. Wirtschaftlichkeit und Transparenz zählen, erfüllt sind. Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur werden ÖPP-Modelle ergebnisoffen geprüft.

25. Plant die Bundesregierung die Finanzierung über Projektgesellschaften für die Schieneninfrastruktur, wenn ja, wie könnte diese Art der Finanzierung konkret aussehen, und wenn nein, warum nicht?

Für den Bereich des Bestandsnetzes plant die Bundesregierung keine Projektgesellschaften, da die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz der Bundesschienenwege einen fortwährenden Prozess und kein isoliertes Projekt umfassen. Die Umsetzung und Steuerung der Einzelprojekte erfolgt durch die DB InfraGO AG.

Projektgesellschaften können ein sinnvoller Ansatz zur Umsetzung von Vorhaben mit besonderen Anforderungen sein. Die zur Realisierung des Vorhabens „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm gegründete DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (PSU) stellt eine solche Projektgesellschaft dar. In diesem Fall erfolgt die bundesseitige Projektfinanzierung jedoch nach den auch bei den übrigen Schienenwegeinvestitionen geltenden Grundsätzen und Regelungen unmittelbar aus dem Bundeshaushalt. Konkrete Überlegungen zur Schaffung neuer Projektgesellschaften gibt es derzeit nicht.

27. Wie sollen künftige „LV (Leistungsverzeichnisse) InfraGO“ ausgestaltet sein, und was sind die Kerninhalte der künftigen LV InfraGO?
28. Wie lautet der Zeitplan der Bundesregierung zur Konzeption der LV InfraGO?
29. Wann sollen die LV InfraGO als neues Finanzierungsregime wirksam werden?
30. Plant die Bundesregierung mit Blick auf die LV InfraGO, neue Kennzahlen bereits im Jahr 2025 aufzunehmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie soll in Zukunft durch die Bundesregierung konkret vorgegeben werden, wofür und in welcher Höhe die Ersatzinvestitionen für die Schieneninfrastruktur erfolgen sollen?

Die Fragen 27 bis 31 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Elemente der LV InfraGO sollen sich grundsätzlich an dem „Schweizer Modell“ einer Leistungsvereinbarung orientieren. Eine inhaltliche Ausgestaltung wird zusammen mit dem Gutachter des Bundes in den nächsten Monaten erarbeitet werden.

Die Haushaltssituation und der Einsatz von Eigenkapital machen erhebliche Anpassungen bei den Eisenbahninfrastrukturtiteln sowie der Verträge mit der DB InfraGO AG erforderlich. Dies hat Auswirkungen auf das bisher geplante Vorgehen und den Zeitpunkt der Inkraftsetzung einer LV InfraGO .

32. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand des vom BMDV geplanten „Infraplans“ (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/db-infrago-startet-zum-jahreswechsel.html](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/db-infrago-startet-zum-jahreswechsel.html))?
33. Wie beteiligt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag bei der Erstellung sowie der Verabschiedung des „Infraplans“?
34. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine erste Version des „Infraplans“ zukommen lassen?

Die Fragen 32 bis 34 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Infraplan wird derzeit erarbeitet. Ziel ist es zum Ende des Jahres 2024 eine erste Fassung zu veröffentlichen, mit der wichtige Abläufe und ausgewählte Funktionen des Infraplans praktisch erprobt werden. Die finale Unterlage wird im Zuge der Veröffentlichung auch dem Deutschen Bundestag zugeleitet. Nach der erstmaligen Erstellung des Infraplans soll ab dem Jahr 2025 eine jährliche Fortschreibung entlang eines Regelprozesses erfolgen. Im Regelprozess ist die Einbindung des Verkehrs- und des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages im Anschluss an die sogenannte Rückschau vorgesehen, in welcher die Erreichung der Zielvorgaben für das jeweils vorangegangene Jahr evaluiert wird und welche als Absprachebasis für die Nachsteuerung im jeweils aktuellen Jahr dient.

35. Wann wird die Bundesregierung die vom Bundesrechnungshof seit Anfang 2023 geforderte Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG vorlegen (vgl. [www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/db-dauerkrise.html](https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/db-dauerkrise.html) und [www.dvz.de/politik/detail/news/bund-arbeitet-an-eigentuemerstrategie-der-db.html](https://www.dvz.de/politik/detail/news/bund-arbeitet-an-eigentuemerstrategie-der-db.html))?

Die laufende Ressortabstimmung der Entwurfsfassung der Eigentümer- und Auslandsstrategie des Bundes dauert noch an. Es wird angestrebt, den übergeordneten Strategieteil für die DB AG zeitnah fertigzustellen. Die Teilstrategien bzw. die Wirkungsziele für den Konzern insgesamt sowie für einzelne Geschäftsfelder bzw. Tochtergesellschaften sollen folgen.