

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lars Haise, Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, René Bochmann, Alexis Leonard Giersch, Stefan Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD

Etwaige Haushaltsrisiken durch die Bilanzierung der DB InfraGO AG

Die DB AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2024 Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 3,218 Mrd. Euro vorgenommen (vgl. [ibir.deutschebahn.com/2024/de/konzern-abschluss/konzern-kapitalflussrechnung/](https://www.ibir.deutschebahn.com/2024/de/konzern-abschluss/konzern-kapitalflussrechnung/)). Auf die DB InfraGO AG entfielen dabei im Jahr 2024 planmäßige Abschreibungen von 0,947 Mrd. Euro. Die Sachanlagen der DB InfraGO AG wurden mit 34,882 Mrd. Euro bilanziert (vgl. [ibir.deutschebahn.com/2024/de/konzern-abschluss/konzern-anhang/segmentinformationen-nach-geschaeftssegmenten/](https://www.ibir.deutschebahn.com/2024/de/konzern-abschluss/konzern-anhang/segmentinformationen-nach-geschaeftssegmenten/)).

Seit 2009 gilt für die Finanzierung des Bestandsnetzes die zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG und DB Station&Service AG) und der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Gegenstand dieser Vereinbarung sind Maßnahmen, die der Erhaltung und Verbesserung des Zustands der Schienenwege des Bundes dienen. Das sind zum einen Ersatzinvestitionen, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Schienenwege sind, und zum anderen Maßnahmen der Instandhaltung. Zum 1. Januar 2020 ist die LuFV III mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2020 bis 2029) in Kraft getreten. Im Rahmen dieser Vereinbarung hat vor allem der Bund seinen Beitrag stark erhöht. So sollen in den Jahren 2020 bis 2029 insgesamt 63,4 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz eingesetzt werden. Der größte Anteil (rund 51,4 Mrd. Euro) entstammt dabei dem Bundeshaushalt; auch stehen im Rahmen eines Finanzierungskreislaufs Mittel aus den Dividenden-Zahlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung, die vom Bund für Investitionen in die bestehenden Schienenwege bereitgestellt werden. Hinzu kommen Bedarfsplaninvestitionen des Bundes, die dem Bestandsnetz zugutekommen und insgesamt mindestens 1,375 Mrd. Euro investive Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichteten sich, für die Instandhaltung der Schienenwege während der Vertragslaufzeit der LuFV III insgesamt mindestens 22,78 Mrd. Euro aufzuwenden. Insgesamt sollten im Vertragszeitraum mindestens 86,2 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes bereitgestellt werden (www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html). Bis Dezember 2024 erfolgten zwei Nachträge (www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Nachtrag_1.pdf).

Vorangegangen war ein Gutachten zur Bedarfsermittlung vom April 2019 (vgl. www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/LuFV_III_Bedarfsermittlung.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, DB InfraGO AG sowie DB AG ist beabsichtigt, die LuFV III durch eine neue Leistungsvereinbarung InfraGO zu ersetzen (vgl. ibir.deutschebahn.com/2023/de/zusammengefasster-konzernlagebericht/entwicklung-der-geschaeftsfelder/geschaeftsfelder-im-systemverbund-bahn/db-infra-go-ag/umsetzung-leistungs-und-finanzierungsvereinbarung/).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass die DB InfraGO AG bei den im Jahresabschluss 2024 veröffentlichten planmäßigen Abschreibungen nur die aus Eigenmitteln finanzierten Anschaffungs- und Herstellungskosten ausweist und um die Zuwendungen des Bundes an den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen nach § 255 Absatz 1 Satz 3 HGB mindert, so dass der tatsächliche Wiederbeschaffungswert der Anlagen erheblich über den ausgewiesenen Anschaffungs- und Herstellungskosten der Eisenbahninfrastruktur liegen?
2. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Wiederbeschaffungswert der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG zum 31. Dezember 2024?
3. Wenn Frage 1 mit ja beantwortet wird, ist es zutreffend, dass der buchhalterische Substanzverlust von Anlagen bei der DB InfraGO AG im Integrierten (Geschäfts-)Bericht der DB AG nicht abgebildet ist, und dass Instandhaltungsaufwendungen überwiegend nicht abgeschrieben werden?
4. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Substanzwert der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG zum 31. Dezember 2024?
5. Wie ist Entwicklung der Nachholbedarfsquote der DB InfraGO AG (bis 2023 DB Netz AG und DB Station&Service AG) jeweils zum Abschluss der Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 (eine steigende Nachholbedarfsquote des Wiederbeschaffungswerts der Eisenbahninfrastruktur ist ein Indikator dafür, dass Anlagen ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer überschritten haben)?
6. Wie hoch war der Mindestersatzinvestitionsbeitrag durch die DB InfraGO AG (bis 2023 DB Netz AG und DB Station&Service AG) in den Geschäftsjahren 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 (entsprechend § 8 LuFV III haben sich die Infrastrukturunternehmen verpflichtet, einen solchen zu leisten)?
7. Wie haben sich die Netto-Finanzschulden der DB InfraGO AG (bis 2023 DB Netz AG und DB Station&Service AG) gegenüber der DB AG entwickelt jeweils zum Abschluss der Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024?
8. Mit welcher Begründung soll die bis zum Jahr 2030 vereinbarte LuFV III durch eine neue Leistungsvereinbarung InfraGO (LVInfraGO) abgelöst werden, und ist mit einer Erhöhung der Zuschüsse an die DB InfraGO AG zu rechnen?
9. Welche Laufzeit ist für die neue LVInfraGO vorgesehen und wie hoch sollen die Beträge der jährlichen Zuschüsse an die DB InfraGO AG sein?
10. Ist vorgesehen, die Forderungen des EIU in Zusammenhang mit der neuen LVInfraGO durch einen unabhängigen Prüfer zu begutachten?

11. Gibt es schon finanzielle Forderungen für den Abschluss einer LVInfraGO seitens der DB AG bzw. der DB InfraGO AG, und wenn ja, in welchem Rahmen für welche Laufzeit sollen sich bewegen?
12. Hat die Bundesregierung ein Jahr nach Gründung der DB InfraGO AG eine von der Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 20/8945 abweichende Erkenntnis gewonnen, welche Rechtsform aus Sicht der Bundesregierung die vorteilhaftere für die DB InfraGO wäre, um die Verantwortung des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zu stärken, die einer Aktiengesellschaft, oder die einer GmbH (entsprechend der Autobahngesellschaft des Bundes)?
13. Schließt die Bundesregierung es aus, eine Beendigung der derzeitigen Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen dem DB-Konzern einerseits und den DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erzwingen, um sicherzustellen, dass Gewinne der Infrastrukturunternehmen nicht weiter an den DB-Konzern abgeführt werden?
14. Wie hoch waren die Beträge der DB InfraGO AG einerseits und der DB Energie GmbH andererseits, die im Geschäftsjahr 2024 an die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung als Gewinn abgeführt worden sind?
15. Hat die Bundesregierung bereits das EuGH-Urteil vom 22. Mai 2025, Rechtssache C-538/23 (curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=300604&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1), bewertet, in dem unter anderem entschieden wurde, dass Artikel 4 und Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34 in der durch die Richtlinie 2016/2370 geänderten Fassung dahingehend auszulegen seien, dass durch den Schieneninfrastrukturbetreiber bei der Berechnung der Gesamtkosten die staatlichen Zuschüsse zu berücksichtigen sind mit der Folge, dass die kalkulatorische Eigenkapitalrendite, die die Bundesnetzagentur der DB InfraGo AG bislang zugesteht, dem EU-Recht widersprechen dürfte und die Trassenentgelte auch in Deutschland im Ergebnis abzusenken wäre, und wenn ja, wie hoch ist die Eigenkapitalrendite der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2024 gewesen und auf welchen Prozentsatz könnte diese nach Einschätzung der Bundesregierung abzusenken sein?
16. Erwägt die Bundesregierung dem Gesetzgeber vorzuschlagen, zwischen den derzeit bestehenden Ziffern 5.2.1. und 5.2.2 der Anlage 4 zum ERegG eine Formulierung aufzunehmen, die regelt, dass bei der Festlegung des Eigenkapitalzinssatzes berücksichtigt werden kann, dass der Eigentümer eine von der kapitalmarktüblichen Zinserwartung abweichende Renditeerwartung geltend macht, so wie von der Monopolkommission im 10. Sektorgutachten vorgeschlagen (www.monopolkommission.de/de/gutachten/sektorgutachten/sektorgutachten-bahn/468-10-sektorgutachten-bahn-2025-sondervermoege-schiene.html)?
17. Will die Bundesregierung an der Absicht festhalten, der DB InfraGO AG während des Geschäftsjahres 2025 vorbehaltlich der Zustimmung des Gesetzgebers zum Haushaltsgesetzentwurf 2025 eine weitere Kapitalerhöhung zu gewähren?
18. Besteht aus Sicht der Bundesregierung für eine weitere Kapitalerhöhung der DB InfraGO AG ein Genehmigungsvorbehalt seitens der EU-Kommission?
19. Würde die Bundesregierung der Einschätzung der fragestellenden Fraktion widersprechen, dass die Methodik der Bilanzierung der DB InfraGO AG mit der Folge der weitgehenden Nichtabbildung des Substanzverlustes der bezuschussten Infrastruktur zu zusätzlichen Belastungen in kommen-

den Bundeshaushalten führt und ein „Schattenhaushalt“ bereits entstanden ist?

20. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, um künftig eine transparentere und realistischere Erfassung des langfristigen Finanzbedarfs der DB InfraGo AG abzubilden – sowohl in der bilanziellen Darstellung als in der Haushaltsplanung des Bundes?

Berlin, den 27. Juni 2025

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.