

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lars Haise, Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/703 –**

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/). 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/).

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 Dividendenzahlungen 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, der DB InfraGO AG sowie der DB AG ist beabsichtigt, die LuFV III durch eine neue Leistungsvereinbarung InfraGO zu ersetzen (vgl. ibir.deutschebahn.com/2023/de/zusammengefassterkonzernlagebericht/entwicklung-der-geschaefsfelder/geschaefsfelder-im-systemverbund-bahn/db-infrago-ag/umsetzung-leistungs-und-finanzierungsvereinbarung/).

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 des Handelsgesetzbuches (HGB) mindert, sodass der tatsächliche Wiederbeschaffungswert der Anlagen erheblich über den ausgewiesenen Anschaffungs- und Herstellungskosten der Eisenbahninfrastruktur liegt?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) die vom Bund oder Dritten erhaltenen Baukostenzuschüsse abgesetzt. Dieses Verfahren der Nettobilanzierung ist im Integrierten Bericht der DB AG auf Seite 132 beschrieben.

2. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Wiederbeschaffungswert der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG zum 31. Dezember 2024?

Der Wiederbeschaffungswert der Schieneninfrastruktur wird durch die DB AG im InfraGO-Zustandsbericht ausgewiesen, abrufbar unter: <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112>

3. Wenn Frage 1 bejaht 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 beschrieben werden?

Die im Geschäftsbericht der DB InfraGO AG ausgewiesenen Abschreibungen beziehen sich auf die um Baukostenzuschüsse gekürzten AHK. Nicht erkennbar sind damit die Abschreibungen auf AHK vor Absetzung der Baukostenzuschüsse.

Laufende Instandhaltungsaufwendungen stellen buchhalterisch einen Aufwand dar. Sie werden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und nicht im Anlagevermögen. Daher werden Instandhaltungsaufwendungen nicht beschrieben.

4. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Substanzwert der Schieneninfrastruktur der DB InfraGO AG zum 31. Dezember 2024?

Diese Angaben sind im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht der DB AG frei verfügbar, abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2024.pdf?__blob=publicationFile&v=2

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)?

Die Nachholbedarfsquote (Rückstauquote) stellt sich nach Auskunft der DB AG wie folgt dar:

2020: 18,2 Prozent,

2021: 18,9 Prozent,

2022: 18,0 Prozent,

2023: 17,3 Prozent,

2024: 18,5 Prozent.

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)?

Der LuFV-III-Vertrag wurde mit Gültigkeit ab 1. Januar 2020 zwischen dem Bund, der DB AG und den drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geschlossen. Die Werte der Mindestersatzinvestitionsbeitrag für 2020 bis 2024 lt. IZB für alle drei EIU in Summe lauten:

2020: 5,101 Mrd. Euro,

2021: 5,125 Mrd. Euro,

2022: 5,186 Mrd. Euro,

2023: 6,412 Mrd. Euro,

2024: 5,263 Mrd. Euro.

7. Wie haben sich die Nettofinanzschulden der DB InfraGO AG (bis 2023 DB Netz AG und DB Station&Service AG) gegenüber der DB AG jeweils zum Abschluss der Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 entwickelt?

Die Netto-Finanzschulden der DB InfraGO AG gegenüber der DB AG stellen sich nach Auskunft der DB AG wie folgt dar:

2020: 10,866 Mio. Euro,

2021: 9,458 Mio. Euro,

2022: 10,096 Mio. Euro,

2023: 11,721 Mio. Euro,

2024: 11,031 Mio. Euro.

Für 2020 bis 2022 sind Netto-Finanzschulden NFS der Gesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG enthalten, somit sind Werte 2020-2024 vergleichbar.

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?

Die LV InfraGO realisiert die Ablösung der LuFV III, da diese nur eingeschränkt mit den Finanzierungsoptionen des novellierten BSWAG kompatibel ist, unterschiedliche Finanzierungsquellen nur mit erhöhtem Aufwand integrieren kann und nicht den Controlling-Zyklus abbildet, der nach den Maßgabeentschlüssen des Haushaltsausschusses umzusetzen ist. Daraus ergibt sich keine Erhöhung der Zuschüsse an die DB InfraGO AG.

9. Welche Laufzeit ist für die neue LVInfraGO vorgesehen, und wie hoch sollen die Beträge der jährlichen Zuschüsse an die DB InfraGO AG sein?

Die Laufzeit der LV InfraGO sowie die Höhe des Beitrags des Bundes sind Gegenstand der laufenden Bedarfsermittlung.

10. Ist vorgesehen, die Forderungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) in Zusammenhang mit der neuen LVInfraGO durch einen unabhängigen Prüfer zu begutachten?

Ja.

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 sie sich bewegen?

Die Bedarfsermittlung für die LV InfraGO findet derzeit statt.

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)?

Die Bundesregierung wird diesbezüglich die Vorgaben des Koalitionsvertrages umsetzen und die erforderlichen personellen, rechtlichen als auch organisatorischen Maßnahmen zu ergreifen.

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?

Die Bundesregierung wird diesbezüglich die Vorgaben des Koalitionsvertrages umsetzen und den Fortbestand des Ergebnisabführungs- und Beherrschungsvertrags zwischen der DB AG und der DB InfraGO AG prüfen.

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?

Hierzu wird auf den Integrierten Bericht der DB AG für das Geschäftsjahr 2024 (Seite 181) verwiesen.

15. Hat die Bundesregierung bereits das EuGH (Europäischer Gerichtshof)-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?

Der EuGH nimmt im Urteil vom 22.05.2025 in der Rechtssache C 538/23 (Westbahn II) in einem Nebensatz auf die Auffassung der Europäischen Kommission Bezug, dass Aufschläge im Rahmen der Trassenentgelte nicht zur Erzielung eines Gewinns dienen dürfen. Dies wird im Rahmen der im Koalitionsvertrag angekündigten Reform der Regelungen zu den Trassenentgelten berücksichtigt.

Aufgrund des im Geschäftsjahr 2024 angefallenen Verlustes beträgt die Eigenkapitalrendite der DB InfraGO AG –2,1 Prozent. Die Bundesregierung erwartet künftig eine Eigenkapitalrendite, die den Mittelwert zwischen dem risikolosen Zinssatz sowie der oberen Grenze der Eigenkapitalrendite abbildet.

16. Erwägt die Bundesregierung, dem Gesetzgeber vorzuschlagen, zwischen den derzeit bestehenden Ziffern 5.2.1. und 5.2.2 der Anlage 4 zum Eisenbahnregulierungsgesetz (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 zehnten Sektorgutachten vorgeschlagen (www.monopolkommission.de/de/gutachten/sektorgutachten/sektorgutachten-bahn/468-10-sektorgutachten-bahn-2025-sondervermoeigen-schienen.html)?

Ein Referentenwurf des Bundesministeriums für Verkehr befindet sich derzeit in der Abstimmung innerhalb der Bundesregierung.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist keine weitere Kapitalerhöhung in Bezug auf die DB InfraGO AG geplant.

19. Würde die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller 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 kommenden Bundeshaushalten führt und ein „Schattenhaushalt“ bereits entstanden ist?

Einschätzungen Dritter werden durch die Bundesregierung nicht bewertet.

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 auch in der Haushaltsplanung des Bundes?

Ja.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.