

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Kapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG**

Die Bundesregierung beabsichtigt, sich von 2020 bis 2030 mit jährlich 1 Mrd. Euro zusätzlichen Eigenkapitals an der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu beteiligen. Dadurch soll die DB AG in die Lage versetzt werden, zusätzliches Kapital in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem zu investieren, so jedenfalls das Ansinnen der Koalitionäre.

Presseberichten zufolge hatte DB-Chef Richard Lutz die Finanzierung von rohlendem Material ins Spiel gebracht (s. Handelsblatt vom 22. September 2019). Wie Teilnehmer des „Zukunftsbündnisses Schiene“ berichteten, machte der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Richard Lutz, am 15. Oktober 2019 im Rahmen des „Zukunftsbündnisses Schiene“ Aussagen zur möglichen Verwendung der Mittel aus der Kapitalerhöhung. So könnten Maßnahmen umgesetzt werden, für die es sonst keine Fördermöglichkeiten gebe. Als Beispiele nannte er infrastrukturelle Kleinmaßnahmen, die Errichtung von Lade- bzw. Tankinfrastruktur für alternative Antriebe oder vergleichbare Projekte.

Nach Auffassung einiger Bahnbranchenverbände (Pressemitteilungen von Mofair e. V. und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahn e. V. vom 11. November 2019) wäre das Geld der Kapitalerhöhung zur Verstärkung des Erhalts sowie des Neu- und Ausbaus des Schienennetzes besser angelegt, da auf diese Weise der gesamte Eisenbahnsektor von den zusätzlichen Mitteln profitieren könnte.

Bisher ist unklar geblieben, wofür konkret die Mittel im DB-Konzern eingesetzt werden sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der „Maßnahme 21“ des Klimaschutzpakets, der Deutschen Bahn von 2020 bis 2030 jährlich 1 Mrd. Euro zusätzlichen Eigenkapitals zur Verfügung zu stellen?
2. Gibt es Projekte, die zugunsten der „Maßnahme 21“ im Bereich Schiene künftig nicht oder nicht mehr in dem bisher geplanten Umfang verfolgt werden können?

Falls ja, welche sind dies?

3. Die Finanzierung welcher konkreten Investitionen oder Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung mit den Mitteln aus der Kapitalerhöhung zulässig, und welche sind nicht zulässig (bitte konkret benennen)?
4. Bestehen Vorgaben des Bundes oder Nebenabreden für die Verwendung der Mittel aus der Kapitalerhöhung oder sind Vorgaben oder Nebenabreden vorgesehen?  
Wenn ja, welche?
5. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG in den bisherigen Sitzungen des „Zukunftsbündnisses Schiene“ vorgestellt und beraten?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
6. Welche Vertreterinnen und Vertreter des Zukunftsbündnisses sehen nach Kenntnis der Bundesregierung in der Kapitalaufstockung eine sinnvolle Stärkung des Verkehrsträgers Schiene?
7. Welche Vorstellungen zur Mittelverwendung hat der Vorstand der Deutschen Bahn AG gegenüber der Bundesregierung bisher geäußert, und wie ordnet die Bundesregierung diese Vorstellungen ein?
8. Welche Bedingungen zur Verwendung der zusätzlichen Mittel hat die Bundesregierung dem Vorstand der Deutschen Bahn gemacht?
9. Hat die Bundesregierung jeweils überprüft, ob die von der DB AG genannten Maßnahmen auch auf anderem Wege – möglicherweise effizienter – umgesetzt werden könnten?
10. Welche Informationen liegen der Bundesregierung bezüglich der Verwendung der Mittel der Kapitalerhöhung zur Deckung von Baukosten des Projekts „Stuttgart 21“ vor?
11. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge des „eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs“ vor, und welche Beschaffungen sind konkret geplant (bitte genaue Benennung des Auftrags und des anzuschaffenden rollenden Materials unter Angabe der Sitzplatzkapazität und des geplanten Indienststellungstermins)?
12. Inwiefern sieht die Bundesregierung in der Beschaffung von rollendem Material für die DB Fernverkehr AG eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (bitte detailliert begründen)?
13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Angebote der DB AG im Schienenpersonennahverkehr oder im Schienengüterverkehr durch die Erhöhung des Eigenkapitals künftig günstiger als bisher kalkuliert werden können, und wenn ja, in welchem konkreten Umfang, und wie bewertet die Bundesregierung diesen Umstand aus wettbewerbsrechtlicher Sicht?
14. Plant die DB AG von der Kapitalerhöhung Schienenwegeinvestitionen nur auf weit überwiegend von Verkehrsunternehmen der DB AG befahrenen Teilnetzen vorzunehmen?
15. Wenn ja, welche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur plant die DB AG mit den Mitteln der Kapitalerhöhung konkret (bitte genaue Benennung der Maßnahmen)?
16. Wie verträgt sich eine Eigenkapitalerhöhung mit der Kritik des Bundesrechnungshofes in seinem „Bericht nach § 99 BHO zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinter-

resse“ vom 17. Januar 2019 der feststellt, dass eine erneute, vom Bund getragene Eigenkapitalerhöhung dem Ziel der Bahnreform, die Haushaltsbelastung des Bundes zurückzuführen, zuwiderlaufen würde und für den Wettbewerb auf dem deutschen Schienenverkehrsmarkt problematisch sei, da der Bund mit der DB AG nur eines von etwa 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen fördern würde?

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Anwendung des unspezifischen Mittels einer Eigenkapitaleinlage vor dem Hintergrund der wiederholten Kritik des Bundesrechnungshofes an diesem Instrument?
18. Inwiefern und durch wen hat die Bundesregierung die wettbewerbsrechtlichen Fragen einer weiteren Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn prüfen lassen (bitte konkrete Prüfaufträge, Prüfumfänge und Prüfergebnisse sowie prüfende Stellen und/oder Institutionen und/oder externe Berater darstellen)?
19. Plant die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, auch anderen Eisenbahnverkehrs- oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Kapitalerhöhung in vergleichbarer Höhe zukommen zu lassen bzw. ähnlich günstige Finanzierungsbedingungen zu schaffen?
20. Inwiefern hat die Bundesregierung geprüft, anstatt der Eigenkapitalaufstockung zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene andere, erprobte Mittel, etwa die Aufstockung der Mittel nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, anzuwenden, um ihre verkehrspolitischen Zielstellungen im Bereich Schiene zu erreichen?  
Welche anderen Mittel und Wege wurden wann, durch wen, und mit jeweils welchem Ergebnis geprüft?
21. Wie bewertet die Bundesregierung andere Konzepte wie die Einrichtung eines überjährigen Fonds zur Eisenbahninfrastrukturfinanzierung, der ebenso mit den 11 Mrd. Euro anstelle einer Eigenkapitalerhöhung gespeist werden könnte?
22. Warum wurde anstatt von Zuwendungen für das Schienennetz eine Kapitalerhöhung bei der DB AG für die Erreichung der Klimaziele der Bundesrepublik gewählt?
23. Wie gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass das zusätzliche Eigenkapital für die Deutsche Bahn nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt?
24. Wer genau soll Empfänger der Eigenkapitalerhöhung sein – die DB AG selbst oder einzelne Gesellschaften des DB-Konzerns?
25. Wenn Einzelgesellschaften die Empfänger sein sollen, welche Gesellschaften der DB AG sollen Empfänger sein?
26. Falls mehrere Gesellschaften der DB AG Empfänger sind, wie sollen die Mittel jeweils aufgeteilt werden?  
Wie soll sich ein entsprechender Verteilungsschlüssel über die elf Jahre entwickeln?
27. Falls eine Eigenkapitaleinlage nur in die Infrastrukturgesellschaften geplant ist innerhalb derer jeweils Bereiche zu finden sind, die im Wettbewerb stehen, inwiefern hat die Bundesregierung hierbei wettbewerbliche Fragestellungen geprüft?
28. In welcher Form, und wann hat die Bundesregierung der EU-Kommission die Ende 2016 vereinbarte Kapitalerhöhung bei der DB AG zur Prüfung bzw. beihilferechtlichen Notifizierung vorgelegt?

29. Wie bewertete die EU-Kommission das Vorgehen der Bundesregierung bei der Kapitalerhöhung des Jahres 2016 bzw. 2017?  
Welche Auflagen und Maßgaben machte die EU-Kommission bei dieser Kapitalerhöhung?
30. Welche Korrespondenz erfolgte in diesem Zusammenhang zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission?
31. Welche Verzinsung erwartet die Bundesregierung auf die Eigenkapitaltranchen in den Jahren 2020 bis 2030 jeweils?  
Auf welche wirtschaftlichen Prognosen stützt sie ihre Erwartungen?
32. Welche Auswirkung hätte eine Eigenkapitalaufstockung auf die politisch vereinbarte Schuldenobergrenze?  
Inwiefern hat die Bundesregierung diese Frage rechtlich prüfen lassen, und welches Ergebnis erbrachte diese Prüfung?
33. Handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei der Kapitalerhöhung um eine Umgehung bzw. Aushöhlung der bisherigen Beschlusslage des Deutschen Bundestages zur Schuldenobergrenze der DB AG?  
Wenn nein, warum nicht?
34. In welchem Umfang wird zusätzliches Eigenkapital in den Infrastrukturgesellschaften zu höheren Renditeerwartungen der Gesellschaften führen?
35. Plant die Bundesregierung, den Anspruch der DB Netz AG auf eine kapitalmarktadäquate Verzinsung beim eingesetzten Kapital zu ändern?  
Wenn ja, welche Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz sind geplant?  
Wenn nein, warum nicht?
36. Wie will die Bundesregierung die Gefahr steigender Infrastrukturentgelte bannen?
37. Wie will die Bundesregierung ausschließen, dass durch die Kapitalerhöhung die Infrastrukturentgelte steigen und infolgedessen verkehrspolitische Zielstellungen wie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene konterkariert werden?
38. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Monopolkommission, die Eigenkapitalquote, die für die Ermittlung des Renditeanspruchs herangezogen werden darf, analog zum Energiesektor auf 40 Prozent zu deckeln?
39. Ist es im Interesse der Bundesregierung, dass eine Kapitalerhöhung zugleich die operativen Trassenkosten für die Wettbewerber der Deutschen Bahn erhöht?  
Wenn nein, wie plant die Bundesregierung die Erhöhung der operativen Trassenentgelte für Wettbewerber der DB AG abzuwenden?
40. Welche Lenkungswirkung verspricht sich die Bundesregierung von der Kapitalerhöhung und der dadurch steigenden Infrastrukturentgelte im Hinblick auf das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr und einer deutlichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bis 2030?

Berlin, den 5. November 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**