

An die Mitglieder

- des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
  
- des Haushaltsausschusses

Ansprechpartner  
Dr. Matthias Stoffregen  
Fon +49 (0)30 53149147-5  
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 15. Mai 2020

## **„Konzeptpapier der Deutsche Bahn AG, des Verkehrs- und Finanzministeriums zu den finanziellen Hilfen für die Deutsche Bahn AG“**

### **Selbstbefassung des Verkehrsausschusses 19(15)SB-127 in der Sitzung vom 13. Mai 2020**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

in Ihren Ausschusssitzungen am 13. Mai 2020 haben Sie sich mit den Angaben der Deutschen Bahn AG sowie des Verkehrs- und des Finanzministeriums betreffend den „Umgang mit den finanziellen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die DB AG“ befasst. Darin werden mögliche Auswirkungen der Pandemie auf den integrierten Konzern auf 11 Mrd. Euro („Basisszenario“) bis zu 13,5 Mrd. Euro („Negatives Szenario“) veranschlagt. Nicht berücksichtigt seien dabei eventuell entstehende Auswirkungen einer möglichen weiteren Infektionswelle und einem daraus resultierenden zweiten Lockdown.

Die Eisenbahn in Deutschland – und nicht nur die DB AG – braucht angesichts der Corona-Krise und ihrer Auswirkungen Unterstützung. Anders kann sie die ihr zuge dachte Rolle bei der Daseinsvorsorge nicht erfüllen. Für konkrete Hilfen müssen aber folgende Leitlinien gelten:

1. Unterstützungen in Monopolbereiche der Infrastruktur sind sinnvoll und dringend notwendig. Sie kommen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit deren Fahrgästen bzw. Kunden zugute.

2. Geschäftsbereiche der DB-EIU, die nichts mit Eisenbahnverkehr zu tun haben, dürfen nicht unterstützt werden. Wenn es bereits einschlägige Hilfsprogramme gibt, müssen diese genutzt werden.
3. Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG, die im Ausland aktiv sind, müssen sich dort vor Ort um Unterstützung bemühen.
4. Für die Stützung einzelner Verkehrsunternehmen, egal ob Teile des DB-Konzerns oder außerhalb des Konzerns, müssen transparente und nachvollziehbare Regeln gelten. Sie müssen auf alle Marktakteure gleichermaßen angewendet werden. Für den Nahverkehr (SPNV und ÖPNV) gibt es fertige Konzepte, die schnell beschlossen und umgesetzt werden können. SPNV und ÖPNV haben ebenfalls unternehmensübergreifend Vorschläge gemacht.
5. Für die Inanspruchnahme von Unterstützungsmaßnahmen, die sich auf die Corona-Pandemie beziehen, egal ob für Infrastruktur, für Verkehrsunternehmen oder andere Unternehmen, muss belegt werden, dass die wirtschaftlichen Schäden auch tatsächlich durch die Auswirkungen der Corona-Krise entstanden sind.
6. Eine weitere Eigenkapitalerhöhung des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG ist wegen der unvermeidbaren Wettbewerbsverzerrung klar abzulehnen.

Im Folgenden möchten wir gern die einzelnen Inhalte des Papiers kommentieren. Zunächst fällt die Gewichtung auf:

- Die Herleitung der (vermeintlich) pandemiebedingten Verluste (1.) nimmt 1 ½ Seiten ein, und
- die Möglichkeiten der Gegensteuerung durch die DB AG (2.) knapp zwei Seiten.
- Den größten Teil des Papiers widmen seine Autoren aber der Frage, wie das Geld an die Deutsche Bahn AG gelangen kann (3.).

Aus unserer Sicht wäre der transparenten und nachvollziehbaren Herleitung der krisenbedingt entstandenen Bedarfe zum jetzigen Zeitpunkt der größte Raum einzuräumen. Stattdessen kommen die Autoren sehr schnell zu dem Vorschlag,

*„hierfür sehr zeitnah in den nächsten Wochen eine erste Tranche in Höhe von 4,5 Mrd. Euro bereitzustellen.“ (S. 6 oben)*

Wir haben bei der Durchsicht des Papiers erhebliche Zweifel, ob die dort genannten Finanzbedarfe tatsächlich in dieser Höhe bestehen und ob hierfür jeweils die Auswirkungen der Corona-Krise ursächlich sind.

Dass die Pandemie weit reichende Folgen auf die Wirtschaft hat, ist offensichtlich. Das gilt in besonderem Maße für den Sektor Mobilität und Logistik. Dass die Bundespolitik den Bahnsektor in dieser schwierigen Zeit unterstützen will, damit er seine Aufgaben der Daseinsvorsorge und beim Klimaschutz auch künftig wahrnehmen kann, begrüßen wir sehr.

Wir bitten aber gerade wegen der gewaltigen Finanzmittel, um die es dabei geht, sehr genau hinzusehen. Dabei müssen folgende Grundsätze gelten:

1. Hilfen, die die *Eisenbahninfrastruktur, also die natürlichen Monopole (Schienenwege, Stationen, Terminals, das Bahnstromnetz)* betreffen, sind dringend notwendig. Für deren Finanzierung ist der Bund unmittelbar zuständig. Die Herausforderungen der Schieneninfrastruktur werden in dem Konzeptpapier aber kaum diskutiert.

2. Hilfen für den *Transport auf den Gleisen und für andere wettbewerbliche Bereiche* (Bahnstrom, Immobilien an Bahnhöfen etc.) sind eventuell ebenfalls sinnvoll. Sie dürfen aber nicht wettbewerbsverzerrend eingesetzt werden. Wettbewerbsbahnen nutzen die Netze des integrierten Konzerns der DB AG heute zu etwa 40%, etwa 60% entfallen auf die Transportbereiche der DB AG. Die Wettbewerbsbahnen müssen nach denselben Grundsätzen in den Genuss dieser Hilfen kommen. Eine besondere Rolle spielen die Teile des DB-Konzerns, die im Ausland aktiv sind: Diese müssten sich, und das tun sie auch, Unterstützung zunächst nach den Regeln des Staates organisieren, in dem sie aktiv sind.

Eine nicht zweckgebundene pauschale Kapitalerhöhung einseitig zugunsten des DB Konzerns (neben der bereits beschlossenen Kapitalerhöhung in Höhe von elf Mrd. Euro zugunsten der Schieneninfrastrukturunternehmen) ist aus wettbewerbs- und beihilferechtlichen Gesichtspunkten extrem kritisch zu sehen.

#### Zu 1: „Wirtschaftliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die DB AG“

Leider sind die in dem Konzeptpapier genannten Abschätzungen sehr unkonkret. Die Summen erscheinen vielfach überhöht, ggf. wurden Innenumsätze zwischen den Einzelgesellschaften des DB-Konzerns nicht angemessen berücksichtigt. Auch wird hier nicht erwähnt, dass der DB Konzern versucht, außer über eine Anhebung der Verschuldungsgrenze und des Eigenkapitals auch andere Hilfsmöglichkeiten zu nutzen. Das ist in einer Situation wie dieser zunächst legitim. Man muss es aber transparent machen. Doppelzahlungen müssen ausgeschlossen werden.

#### „Systemverbund Bahn“

Dieser Begriff ist höchst missverständlich. Dazu müssten alle Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland gehören. Das ist aber hier offensichtlich so nicht gemeint und bezieht sich nur auf den DB-Konzern.

Betrachten wir nur die DB-Unternehmen, die Eisenbahn in Deutschland betreiben, so ist die genannte Zahl von 5 Mrd. Euro Umsatzausfall (entspräche beispielsweise einem Totalausfall für das ganze Jahr bei DB Fernverkehr) im Jahr 2020 nicht nachvollziehbar.

*DB Fernverkehr* hat das Jahr nach eigenen Angaben mit einem durch die Mehrwertsteuerabsenkung von 19 auf 7 % bedingten *Anstieg* der Zahl der Fernverkehrsfahrgäste von 11 auf 12,5 Mio. pro Monat begonnen. Dass das Unternehmen während der Krise sein planmäßiges Zugangebot zu 75 % (bzw. 73 % nach Sitzplatz-km) gefahren hat, war nach den Angaben des BMVI eine „unternehmerische Entscheidung“. Andere Unternehmen mussten Konsequenzen ziehen, den Betrieb reduzieren oder einstellen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schweren Herzens in

Kurzarbeit schicken. DB Fernverkehr hätte diese Möglichkeit ebenfalls nutzen können, ja eigentlich müssen, um den Schaden aus Sicht des Unternehmens zu minimieren. Stattdessen wurden auf dem Höhepunkt der Krise noch Sparpreise und Supersparpreise ausgereicht.

Das lässt die Vermutung zu, dass das Unternehmen sich eben doch als Teil der Daseinsvorsorge betrachtet und von Anfang an auf staatliche Unterstützung vertraut hat. Unter diesen Bedingungen müsste der Bund dann aber auch anderen Anbietern im SPNV zugestehen, ihre Leistungen gegen Erstattung im vergleichbaren Umfang (75 %) weiterzufahren. Ein solches Angebot des Bundes an die Wettbewerbsbahnen ist uns bisher nicht bekannt. Anfragen betroffener Unternehmen an das Bundesverkehrsministerium wurden bisher noch nicht beantwortet.

*DB Regio* hat zwar einen deutlich höheren Umsatz (2019: 8,945 Mrd. Euro), bemüht sich aber gemeinsam mit den anderen Eisenbahnunternehmen des SPNV, den Aufgabenträgern des SPNV sowie mit den kommunalen U-Bahn-, Straßenbahn- und Busunternehmen um einen „Rettungsschirm“. Die Gruppe aus mofair, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bundesverband der deutschen Omnibusunternehmer (bdo) hat die zu kompensierenden Einnahmehausfälle auf fünf bis sieben Milliarden Euro für das Jahr 2020 taxiert. Hierzu laufen Gespräche zwischen dem Bund und den Ländern. An der genannten Summe hat DB Regio einen erheblichen Anteil. Dieser darf aber nicht doppelt geltend gemacht und wo möglich doppelt an das Unternehmen gezahlt werden. DB Regio hat dies an anderer Stelle auch bereits deutlich gemacht.

Darüber hinaus hat DB Regio den Wettbewerbsbahnen während der Krise entgegen ihrer vertraglichen Verpflichtungen keine monatlichen Abschlagszahlungen aus den Tarifkooperationen im Rahmen des einheitlichen Bahntarifs mehr geleistet. Hier hat sie also Risiken minimiert – allerdings auf Kosten der Liquidität ihrer direkten Konkurrenz, und dies zudem rechtswidrig.

*DB Cargo* hat aufgrund unterbrochener Lieferketten tatsächlich einen Rückgang in der Transportleistung erlitten. In Bezug auf die in der Vergangenheit bereits aufgetauchten finanziellen Probleme (EBIT 2019: -308 Mio. Euro) muten diese aber als eher gering an.

*DB Netze Fahrweg*: Während der Krise hat es einen Rückgang bei den gefahrenen Trassen im SPFV um gut 25 % gegeben. Diese machen aber nur 12 % der gesamten Trassenmenge aus. Im SPNV, dem größten Abnehmer von Trassen (ca. zwei Drittel), gab es im Bundesdurchschnitt zwar ebenfalls einen Rückgang um ca. 25 %. Dieser bezieht sich aber im Wesentlichen nur auf die letzte Märzwoche und den Monat April. Seit Beginn des Monats Mai kehren die Aufgabenträger und die EVU zügig wieder zum Planangebot zurück.

Da die DB Netz AG nach Verhandlungen einen pauschalen Verzicht auf Stornierungsentgelte für die Zeit zwischen dem 17. März und dem 10. Mai 2020 erklärt hat, sind in diesem Zeitraum tatsächlich Verluste entstanden. Da die Kosten der Infrastruktur dennoch gedeckt werden müssen, sollten diese durch Bundesmittel kompensiert werden. Angesichts eines Gesamtumsatzes von gut 5,6 Mrd. Euro (2019) aber erreichen auch diese Beträge nicht ansatzweise die Sphären, die die Deutsche Bahn gegenüber der Bundesregierung genannt hat.

*DB Station&Service*: der Betreiber der Bahnhöfe und Haltepunkte hat keine Regelungen zu Stornierungen (was grundsätzlich zu kritisieren ist), hat sich aber bereit erklärt, für pandemiebedingt nicht erfolgte Halte „vorläufig keine Rechnungen zu schreiben“. Das ist zunächst zu begrüßen, aber auf Dauer keine tragfähige Lösung, da die Forderungen gegenüber den betroffenen EVU bestehen bleiben. Wir plädieren analog der Lösung, die für die DB Netz gefunden wurde, für einen pauschalen Verzicht auf pandemiebedingt entfallene Halte. Diese so entgangenen Einnahmen müssten ebenfalls vom Bund getragen werden.

DB Station&Service erwirtschaftet einen wesentlichen Teil ihres Umsatzes (gut 30 %) durch die Vermietung von Ladenflächen an größeren Bahnhöfen. Diese haben erhebliche Umsatzeinbußen erleiden müssen bzw. mussten insgesamt ge-

geschlossen werden. DB Station&Service muss aber für diesen Teil ihres Geschäftsmodells wie andere Betreiber von Ladengeschäften behandelt werden, für die es bereits öffentliche Unterstützungsmaßnahmen gibt – nicht als Teil des Eisenbahnsystems.

*DB Energie:* Auch hier ist zu unterscheiden: Mindereinnahmen, die dem Bahnstromnetzbetreiber DB Energie durch entgangene Netzentgelte entstanden sind, wären analog aus Bundesmitteln zu erstatten. Weniger verkaufter Strom dagegen kann hier nicht geltend gemacht werden.

### Konzern

Da Arriva nicht in Deutschland aktiv ist, sind Mindereinnahmen oder höhere Ausgaben, die durch die Corona-Krisen entstanden sind, bei den Staaten anzumelden, in denen die jeweiligen Tochterunternehmen tätig sind, nicht beim Steuerzahler in Deutschland. Unterstützungsleistungen für den Personenverkehr gibt es in fast allen Staaten in denen Arriva tätig ist. Coronabedingte Verluste in Höhe von 700 Mio. € sind daher abwegig.

Das Vereinigte Königreich, Hauptmarkt von Arriva, ist in die bestehenden Verkehrsverträge (Franchises) eingetreten und übernimmt daraus befristet zunächst bis September 2020 alle Einnahmen und Kosten. Die Unternehmen erhalten für den Betrieb eine Vergütung von 2 %, tragen also keinerlei Risiken. In den anderen wesentlichen Märkten von Arriva, wie den Niederlanden, gibt es ebenfalls massive Rettungsschirme, oder es sind Märkte mit reinen Bruttoverträgen, wie z. B. Tschechien oder Schweden. Die einzigen bedeutenden europäischen Märkte, die noch keinen Rettungsschirm für den ÖPNV/SPNV beschlossen haben, sind ausgerechnet Deutschland und Frankreich. Auf beiden Märkten ist Arriva als DB-Auslandstochter nicht aktiv.

Richtig ist, dass die Deutsche Bahn hinsichtlich ihrer Beteiligung bei Arriva schon vor der Coronakrise verpflichtet gewesen wäre, eine massive Beteiligungsbuchwertberichtigung vorzunehmen. Dies soll offensichtlich jetzt unter dem Deckmantel

der Coronakrise nachgeholt werden. Für diese Versäumnisse kann aber nicht der deutsche Steuerzahler zur Rechnung gebeten werden.

Verluste von *DB Schenker* wären ebenfalls zu einem erheblichen Teil nicht in Deutschland, sondern in den Ländern geltend zu machen, wo sie anfallen.

Schließlich ist zu beachten, dass niemand derzeit die Gesamtauswirkungen der Krise seriös abschätzen kann. Bereits jetzt aus Modellrechnungen bis zum Jahr 2024 konkrete Forderungen für die kommenden Wochen und Monate abzuleiten, ist unredlich.

Aus gutem Grund haben die Verbände und Unternehmen, die sich für einen „Rettungsschirm“ für den Öffentlichen Verkehr (SPNV und kommunalen ÖPNV) einsetzen, es unterlassen, über fehlende Erlöse über den Jahreswechsel 2020/21 hinaus zu spekulieren.

## Zu 2. Gegensteuerung durch die DB AG

Über die Maßnahmen, die die DB AG selbst erbringen will, können wir uns fundiert nur insofern äußern, als dass wir den Ansatz, Investitionen in Infrastruktur und deren Digitalisierung nicht zu reduzieren, mittragen.

Allerdings muss ein Verkauf der nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aktivitäten wie DB Schenker und Arriva konkret angegangen werden. Dasselbe gilt für die diversen außereuropäischen Aktivitäten der DB International Operations. Es kann nicht sein, dass sich die Deutsche Bahn über eine Gesellschaft in ihrem Infrastrukturressort derzeit an teuren Ausschreibungen, z. B. in Australien beteiligt.



### Zu 3. Mögliche Maßnahmen zur Schließung der verbleibenden Finanzierungslücke

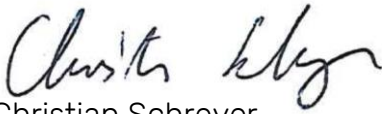
Eine Eigenkapitalerhöhung im integrierten Konzern Deutsche Bahn AG ist, wie schon im vergangenen Herbst gezeigt, ohne Wettbewerbsverzerrungen de facto nicht möglich und daher strikt abzulehnen.<sup>1</sup>

Eine erneute Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG muss außerdem bei der EU-Kommission notifiziert werden. Die im Rahmen des Klimaschutzpakets vorgesehene Eigenkapitalerhöhung ist bis dato noch nicht notifiziert. Es bestehen auch erhebliche Zweifel, ob die nun im Rahmen der Corona-Hilfe angedachte weitere Eigenkapitalerhöhung durch die Ausnahmeregelung der EU-Kommission gedeckt ist.

Schließlich vermuten wir, dass akute Krisenschäden eher nach liquiden Mitteln verlangen. Mehr Eigenkapital würde der Deutschen Bahn AG bei der Bewältigung krisenbedingter Probleme nur sehr bedingt helfen.

Wir stehen Ihnen gern für Auskünfte im Ausschuss oder bilateral zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Christian Schreyer  
Präsident



Dr. Matthias Stoffregen  
Geschäftsführer

---

<sup>1</sup> Siehe dazu das Gutachten der Kanzlei CMS Hasche Sigle, <https://mofair.de/positionen/#positionen/positionen/erneute-eigenkapitalerhoehung-der-db-ag-eu-beihilferechtswidrig/>.