

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Stand und Ablauf der Verfahren zur Notifizierung von Eigenkapitalerhöhungen für die Deutsche Bahn AG

Wie viele andere Wirtschaftszweige ist auch der Schienenverkehr von den wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie schwer betroffen. Seit März 2020 sehen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr sowohl mit einem starken Rückgang der Passagierzahlen als auch mit gestiegenen Kosten zur Einhaltung des Gesundheitsschutzes konfrontiert. So sind etwa im öffentlichen Nahverkehr während der Hochphase der Ausgangsbeschränkungen im April 2020 die Fahrgastzahlen um bis zu 80 Prozent eingebrochen. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) waren die Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn AG (DB AG) teilweise um bis zu 90 Prozent zurückgegangen. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen mussten ihren Betrieb ab März 2020 sogar komplett einstellen. Und auch im Schienengüterverkehr sind sowohl die Beförderungsmenge als auch die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 um jeweils rund 9 Prozent gesunken. Von diesem Rückgang waren sowohl private Güterbahnen als auch die DB Cargo gleichermaßen betroffen.

Dieser enorme Rückgang der Transportleistung hat bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen für substanzielle finanzielle Verluste gesorgt. Dennoch hat sich die Bundesregierung dazu entschlossen, in erster Linie das staatseigene Unternehmen DB AG bei der Bewältigung der wirtschaftlich schwierigen Lage zu unterstützen. So hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages bereits im Mai 2020 die Schuldengrenze der DB AG von rund 25 auf 30 Mrd. Euro angehoben. Durch eine höhere Neuverschuldung soll dem Konzern so ermöglicht werden, entgangene Einnahmen auszugleichen. Zudem sollen nach Plänen der Bundesregierung weitere 5 Mrd. Euro des Bundes als Corona-Hilfe ins Eigenkapital des Staatskonzerns fließen. Dieser Zuschuss muss allerdings von der Europäischen Kommission genehmigt werden. Darüber hinaus hat die Bundesregierung der DB AG auch im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 eine Eigenkapitalerhöhung in Höhe von 11 Mrd. Eu-

ro über elf Jahre zugesagt. Doch auch diese geplante Beihilfe für die DB AG muss durch die Kommission freigegeben werden (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/gutachten-zeigt-juristisches-problem-warum-die-bahn-um-die-versprochenen-elf-milliarden-euro-bangen-muss/25324986.html>).

Obwohl das Verfahren zur Notifizierung für die Eigenkapitalerhöhung im Rahmen des Klimapakets bereits seit Ende des Jahres 2019 und das Verfahren für die Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung im Rahmen der Corona-Hilfe bereits seit Mitte des Jahres 2020 laufen, ist ein Abschluss bis heute nicht in Sicht. Dies wirft insofern zahlreiche Fragen auf, als dass ähnliche Verfahren zur Freigabe staatlicher Beihilfen im Verkehrsbereich von der Europäischen Kommission im Jahr 2020 nach Ansicht der Fragesteller wesentlich schneller freigegeben wurden. So wurden etwa die beihilferechtlichen Modalitäten in den Fällen des staatlichen Eisenbahnunternehmens ÖBB wie auch der Airlines Alitalia, Ryanair, Lufthansa, SAS und Air France mit der Europäischen Kommission innerhalb weniger Wochen finalisiert und freigegeben (<https://www.euractiv.com/section/aviation/news/alitalias-e200m-virus-aid-cleared-for-landing-by-eu/>).

Nach Auffassung der Fragesteller legt dies die Vermutung nahe, dass die Verzögerung bei der Freigabe beider Eigenkapitalerhöhungen nicht auf das Handeln der Europäischen Kommission zurückzuführen ist, sondern auf ein fehlendes Entgegenkommen und unzulängliche Prioritätensetzung der Bundesregierung. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar, als dass die Verschuldung der DB AG Medienberichten zufolge bereits auf 31 Mrd. Euro gestiegen ist und damit bereits das vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages gesetzte Limit überschritten hat (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/gewerkschaft-evg-verreisst-planung-der-db-spitze>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Gespräche haben zwischen der Bundesregierung und der Europäischen Kommission im Zusammenhang der Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung für die DB AG im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 bis heute stattgefunden?
2. Wann, und wo haben diese Gespräche stattgefunden (bitte auch Videoformate berücksichtigen)?
3. Welche Vertreter der Bundesregierung waren an diesen Gesprächen jeweils beteiligt (bitte einzeln angeben)?
4. Waren an diesen Gesprächen auch Vertreter der Deutschen Bahn AG beteiligt, und wenn ja, wer, und warum?
5. Hat die Bundesregierung bereits eine offizielle Vorlage zur Genehmigung der Eigenkapitalerhöhung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 bei der Europäischen Kommission eingereicht?
 - a) Wenn ja, wann wurde diese offizielle Vorlage bei der Europäischen Kommission eingereicht, und bis wann wird diese nach Kenntnis der Bundesregierung darüber entscheiden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
6. Wie viele Gespräche haben zwischen der Bundesregierung und der Europäischen Kommission im Zusammenhang der Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung für die DB AG im Rahmen des Ausgleichs von pandemiebedingten Schäden bis heute stattgefunden?
7. Wann, und wo haben diese Gespräche stattgefunden (bitte auch Videoformate berücksichtigen)?

8. Welche Vertreter der Bundesregierung waren an diesen Gesprächen jeweils beteiligt (bitte einzeln angeben)?
9. Waren an diesen Gesprächen auch Vertreter der Deutschen Bahn AG beteiligt, und wenn ja, wer, und warum?
10. Hat die Bundesregierung bereits eine offizielle Vorlage zur Genehmigung der Eigenkapitalerhöhung im Rahmen des Ausgleichs pandemiebedingter Schäden bei der Europäischen Kommission eingereicht?
 - a) Wenn ja, wann wurde diese offizielle Vorlage bei der Europäischen Kommission eingereicht, und bis wann wird diese nach Kenntnis der Bundesregierung darüber entscheiden?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
11. Wie begründet die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller enorme zeitliche Diskrepanz zur Klärung der beihilferechtlichen Modalitäten im Falle der oben genannten Beispiele aus dem Verkehrssektor im Gegensatz zum Verfahren der DB AG?

Berlin, den 12. Januar 2021

Christian Lindner und Fraktion

