

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26019 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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. Euro 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>).

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?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Klimapakets stellt die Bundesregierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) bis 2030 Mittel i. H. v. insgesamt 11 Milliarden Euro zur Verfügung. Zur Bestätigung, dass keine Beihilfe vorliegt, ist ein Private Investor Test (PIT) erforderlich. Nachdem die Bundesregierung den PIT Ende Mai 2020 an die EU-Kommission übersandt hat, wurden drei umfassende Fragenkataloge jeweils zeitnah durch die Bundesregierung beantwortet; zuletzt am 17. Dezember 2020. Die Prüfung der EU-Kommission dauert noch an. Es haben Gespräche auf Arbeitsebene zum Sachstand und Zeitplan stattgefunden.

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?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es haben bislang (Stand: 29.01.2021) insgesamt zwölf Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der EU-Kommission und der DB AG stattgefunden, die vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie alle digital geführt wurden:

Datum	Vertreter der Bundesregierung (BMVI)	Vertreter der Deutsche Bahn AG
20.05.2020	Arbeitsebene BMVI	-
28.05.2020	Arbeitsebene BMVI	-
17.06.2020	Arbeitsebene BMVI	-
22.06.2020	Arbeitsebene BMVI	Rechtsabteilung (zur Beantwortung von Fragen)
11.09.2020	Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang Arbeitsebene BMVI	-
02.10.2020	Arbeitsebene BMVI	Finanz- und Rechtsabteilung (zur Beantwortung von Fragen)
15.10.2020	Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang	-
22.10.2020	Arbeitsebene BMVI	-
11.11.2020	Arbeitsebene BMVI	Finanz- und Rechtsabteilung (zur Beantwortung von Fragen)
25.11.2020	Arbeitsebene BMVI	Finanz- und Rechtsabteilung (zur Beantwortung von Fragen)
22.01.2021	Bundesminister Andreas Scheuer Arbeitsebene BMVI	-
29.01.2021	Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang Arbeitsebene BMVI	Finanzvorstand (zur Beantwortung von Fragen)

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?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die Vorgespräche mit der EU-Kommission dauern an. Nach Klärung der offenen Fragen und Anmeldung ist zu erwarten, dass das formelle Verfahren zeitnah zum Abschluss gebracht werden kann.

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?

Beihilfverfahren hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. Daher kann deren Dauer variieren.