

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/15341 –**

Kapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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 rollendem 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.

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?
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?

Die Fragen 1 und 40 werden gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) soll in die Lage versetzt werden, stärker in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes zu investieren. Im Hinblick auf die verkehrspolitischen Ziele soll eine Eigenkapitalerhöhung zum Klimaschutz, zur deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Steigerung der Klimaeffizienz bis 2030 beitragen, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

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?
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 Bundesinteresse“ 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)?
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?

Die Fragen 2 bis 4, 7 bis 18 und 20 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Koalitionsvertrag 2018 zwischen der CDU, CSU und der SPD ist ein Ziel der Bundesregierung, eine Verdoppelung der Anzahl der Bahnkundinnen und Bahnkunden bis 2030 anzustreben. Dies soll u. a. durch einen Schienenpakt von Politik und Wirtschaft sowie daraus folgende Maßnahmen erreicht werden. Dazu gehört der Einsatz zusätzlicher Haushaltsmittel, z. B. in Form einer Eigenkapitalerhöhung. Die Bundesregierung hat im Vorfeld verschiedene Möglichkeiten zur nachhaltigen Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur geprüft.

Es besteht ein gemeinsames Verständnis darüber, dass die Mittel aus dem Klimaschutzpaket in die Finanzierung der Infrastruktur fließen sollen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes werden in die Lage versetzt, zusätzliches Kapital in die notwendige Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung und Digitalisierung des Schienennetzes zu investieren. Die Mittel aus dem Klimaschutzpaket kommen damit allen Verkehrsunternehmen, also auch allen Wettbewerbern der Deutschen Bahn AG, gleichermaßen zugute. Die Maßnahme wird derzeit in Gesprächen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) und der DB AG abgestimmt. Im Rahmen der laufenden Abstimmungsgespräche geht es auch darum, einen Teil der vorgesehenen Mittel als Investitionszuschuss des Bundes zu gewähren. Hierbei werden die Anregungen des Bundesrechnungshofs gewürdigt. Die Bundesregierung wird die geplanten Maßnahmen so gestalten, dass sie in Einklang mit den beihilfe- und wettbewerbsrechtlichen Vorgaben des EU-Rechts stehen und mit der Europäischen Kommission abstimmen.

Die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge für den Fernverkehr erfolgt aus den Eigenmitteln der DB AG.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammengangs gemeinsam beantwortet.

Eine Kapitalerhöhung der DB AG wurde von den Teilnehmern des Zukunftsbündnisses Schiene erstmals nach den Beschlüssen des Klimakabinetts in der Lenkungskreissitzung am 15. Oktober 2019 thematisiert. Zentrale Fragestel-

lung war die Verwendung der Mittel zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ohne den Wettbewerb innerhalb des Schienenverkehrs zu verzerren.

Von zahlreichen Mitgliedern des Lenkungskreises wurde als wichtige Voraussetzung gewertet, dass die Kapitalerhöhung der DB AG als Stärkung des Verkehrsträgers Schiene wirken kann.

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?

Nein.

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?

Die Fragen 28 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der letzten Eigenkapitalerhöhung in 2017 in Höhe von 1 Mrd. Euro zur Stärkung der Finanzkraft der DB AG wurde durch einen Private-Investor-Test (PIT) des Wirtschaftsprüfers bestätigt, dass die geplante Kapitalmaßnahme keine Beihilfe darstellt, weil ein marktwirtschaftlich handelnder Investor die gleiche Maßnahme ergriffen hätte. Dies wurde der Europäischen Kommission von der Bundesregierung Ende 2016 vorgelegt. Im Juli 2017 bestätigte die Europäische Kommission diese Auffassung in einem sog. „Comfort Letter“.

31. Welche Verzinsung erwartet die Bundesregierung auf die Eigenkapitaltranchen in den Jahren 2020 bis 2030 jeweils?
Auf welche wirtschaftlichen Prognosen stützt sie ihre Erwartungen?
34. In welchem Umfang wird zusätzliches Eigenkapital in den Infrastrukturgesellschaften zu höheren Renditeerwartungen der Gesellschaften führen?

Die Fragen 31 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausgestaltung der Eigenkapitalerhöhung wird derzeit abgestimmt. Die Maßnahmen aus der Kapitalerhöhung werden sich erst mittel- und langfristig als positive Ergebniseffekte niederschlagen. Es wird von einer stabilen Gesamtkapitalrendite der Infrastruktur ausgegangen.

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?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch eine Eigenkapitalerhöhung wird die DB AG in die Lage versetzt, die Investitionen in die Infrastruktur durchzuführen. Die vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages festgesetzte Verschuldungsobergrenze bleibt unberührt.

Die haushalterische Unterlegung wird vom Haushaltsgesetzgeber beschlossen.

35. Plant die Bundesregierung, den Anspruch der DB Netz AG auf eine kapitalmarkadäquate 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?

Die Fragen 35 bis 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bildung der Trassenentgelte erfolgt durch die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der gesetzlichen Regelungen, insbesondere des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Die Trassenentgelte werden von der Bundesnetzagentur genehmigt. Die Bundesregierung hat keinen Einfluss auf die Ausgestaltung und Höhe der Trassenentgelte.

Die Bundesregierung wird das Eisenbahnregulierungsgesetz im Hinblick auf die Ausgestaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen evaluieren. Vorschläge zur Änderung des Eisenbahnregulierungsrechts werden durch die Bundesregierung geprüft.

Im Rahmen der Abstimmung zur Ausgestaltung der Eigenkapitalerhöhung wird auch der Aspekt der Auswirkung der Maßnahmen auf die Trassenpreise einbezogen.

