

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Otto Fricke, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25554 –**

Die Hilfsmaßnahmen für den Schienenpersonenfernverkehr in der aktuellen Corona-Krise

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Corona-Pandemie stellt die einzelnen Verkehrsträger vor enorme Herausforderungen. Allein der Schienenverkehr verzeichnet im Personen- wie auch im Gütertransport starke Rückgänge und damit enorme finanzielle Verluste. Die Gründe hierfür sind vielschichtig und reichen von verschärften Reisebestimmungen über Zurückhaltung der Kunden gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln bis hin zur geringeren Warennachfrage und dem einhergehenden sinkenden Schienengüterverkehr.

Im von den Ländern bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde inzwischen durch verschiedene Hilfsmaßnahmen, wie etwa die einmaligen Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch Bund und Länder, sowohl bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch bei den vielen privaten Bahnunternehmen, der Einbruch zumindest abgefangen. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) dagegen bestehen weiterhin große Probleme ohne eine übergreifende Antwort der Politik. Sämtliche Maßnahmen der Bundesregierung konzentrieren sich in diesem Bereich bislang einzig auf die Erhaltung des SPFV der DB AG und missachten dabei die stark angeschlagenen Wettbewerber. Diese sind jedoch für einen funktionierenden Wettbewerb und ein attraktives Schienenverkehrsangebot in einer freien Marktwirtschaft essenziell und leisten einen wichtigen Beitrag für die Mobilität der Menschen in der Bundesrepublik.

Für die Fraktion der FDP ist es daher unverständlich, warum die Bundesregierung an ihren Plänen festhält, einzig die Corona-Schäden des staatseigenen DB-Konzerns auszugleichen, während die privaten Wettbewerbsbahnen im Fern- und Güterverkehr vor fundamentalen wirtschaftlichen Problemen stehen. Nach Auffassung der Fragesteller gefährdet dies den in den letzten 25 Jahren mühsam aufgebauten Wettbewerb auf der Schiene in seiner Existenz. (siehe <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/1820090/1/1c9749f77a71b9439759538864aa672/2020-11-25-mpk-beschluss-data.pdf?download=1>). Im Vergleich zu den nationalen und internationalen Wettbewerbern scheinen derartige Maßnahmen weder bedarfsgerecht noch ökonomisch sinnvoll, zumal die finanzielle Lage der DB AG seit Längerem äußerst angespannt ist und immer wieder im Deutschen Bundestag und vom Bundesrechnungshof kritisch hinterfragt wird (siehe: <https://www.handelsblatt.com/politi>

k/deutschland/corona-hilfen-rechnungshof-lehnt-milliarden-fuer-die-bahn-ab/26654060.html?ticket=ST-1417252-cVGYrcnyYbLI9WaSy5P0-ap3).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtige Situation des SPFV sowie des Schienengüterverkehrs bei der DB AG und den in der Bundesrepublik Deutschland fahrenden Wettbewerbsbahnen jeweils sowie im Vergleich insgesamt sowie im Hinblick auf Umsatzentwicklung und Gewinn (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
2. Wie hoch sind die konkreten finanziellen Verluste der DB AG im Jahr 2020 bisher, und welchen Anteil daran trägt nach Einschätzung der Bundesregierung die Corona-Krise?
4. Wie hoch sind die konkreten finanziellen Verluste der fahrenden Wettbewerbsbahnen im Jahr 2020 bisher nach Kenntnis der Bundesregierung, und welchen Anteil daran trägt die Corona-Krise?

Die Fragen 1, 2 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Jahr 2020 war im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) geprägt von der Corona-Pandemie. Die Umsatzerlöse der DB Fernverkehr AG sind massiv eingebrochen und werden nach aktuellen Prognosen auch zu einem negativen EBIT (Earnings before interest and taxes) im Jahr 2020 führen.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie systemrelevant der Schienengüterverkehr (SGV) ist. Die Leistungs- und Ergebnisentwicklung bei der DB Cargo AG wie auch bei den Wettbewerbsbahnen war im Jahr 2020 durch Produktionsschließungen und das konjunkturelle Umfeld – insbesondere schienenaffiner Branchen (Kohle, Stahl und Automobil) – rückläufig. Nach mittelfristigen Prognosen von Marktteilnehmern wird im Jahr 2021 eine Transportleistung erwartet, die über dem Niveau vor der Corona-Pandemie liegt. Gesondert ist im SGV der Einzelwagenverkehr (EWV) zu betrachten. Im Status Quo erwirtschaftet insbesondere die DB Cargo AG derzeit trotz Gegenmaßnahmen hierbei negative Ergebnisse, die nur schrittweise reduziert werden können. Der EWV ist personal- und kostenintensiv, aber gerade für mittelständische Kunden im ländlichen Raum die einzige Möglichkeit, auf den umweltfreundlichen SGV zu setzen. Die DB Cargo AG setzt nach eigener Auskunft auf den Ausbau des EWV und hat dazu eigene signifikante unternehmerische Beiträge angekündigt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Der Jahresabschluss befindet sich in der Erstellung. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind noch keine weiteren Auskünfte möglich.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Informationen zu den nicht-bundes-eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vor.

3. Erwägt die Bundesregierung eine Senkung oder Aussetzung der Trassenentgelte im SPFV entsprechend dem geänderten EU-Rechtsrahmen, die allen Marktteilnehmern gleichermaßen zugutekäme?
 - a) Falls ja, in welchem Umfang, und wann (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Falls nein, warum nicht (bitte begründen)?

Grundsätzlich erachtet die Bundesregierung das Modell der Vollkostendeckung als zweckdienlich und sinnvoll. Die Zuschüsse des Bundes für den Ausbau und den Erhalt der Schieneninfrastruktur tragen bereits in erheblichem Umfang zur Reduzierung der Trassenentgelte bei.

5. Erwägt die Bundesregierung konkrete Rettungs- bzw. Unterstützungsmaßnahmen für die im SPFV sowie im Schienengüterverkehr fahrenden Wettbewerbsbahnen, insbesondere im Hinblick auf die Maßnahmen zum zweiten Lockdown?
 - a) Falls ja, welcher Art, ab wann, und in welchem Ausmaß (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Falls nein, warum nicht (bitte begründen)?

Die Bundesregierung prüft laufend die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie für die Unternehmen im SGV in Deutschland und passt die Bewertung eines möglichen Handlungsbedarfs unter Einbeziehung des SGV-Sektors regelmäßig der aktuellen Situation an.

Seit dem 1. Juli 2018 fördert die Bundesregierung den SGV durch die anteilige Finanzierung der Trassenentgelte auf dem Netz der DB AG mit jährlich 350 Millionen Euro über fünf Jahre. Gefördert werden alle auf dem Netz der DB AG verkehrenden EVU des SGV.

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der damit zusammenhängenden sinkenden Verkehrsleistung wurde der Fördersatz vom 1. Juni 2020 bis zum 30. November 2020 auf 57 Prozent erhöht, womit die EVU im SGV in der aktuell wirtschaftlich schwierigen Lage zusätzlich unterstützt wurden. Der aktuelle Fördersatz von 47,5 Prozent seit Dezember 2020 kann gemäß den Regelungen der Förderrichtlinie im bestehenden Finanzrahmen des Bundeshaushaltes bei Handlungsbedarf angepasst werden.

Zur Unterstützung des EKV als Alternative zum Gütertransport auf der Straße startete am 13. Dezember 2020 die Förderung der Anlagenentgelte mit einer Laufzeit von fünf Jahren. Die Förderrichtlinie sieht eine wettbewerbsneutrale Förderung aller EVU auf bundeseigener und nichtbundeseigener Infrastruktur mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr vor. Dafür wurden durch den Haushaltsgesetzgeber aufgrund der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Situation infolge der Corona-Pandemie im Bundeshaushalt 2021 die jährlichen Mittel um 40 Millionen Euro auf 80 Millionen Euro verdoppelt.

Wettbewerber im Bereich des SGV und SPFV können zudem wirtschaftliche Unterstützung aus den Corona-Hilfsprogrammen der Bundesregierung beantragen. Diese Hilfen sind der DB AG als einem im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen verschlossen.

6. Welche konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen jeweils für die DB AG sowie für Wettbewerbsbahnen sieht die Bundesregierung bei der kürzlich beschlossenen Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten im SPFV der DB AG, insbesondere im Hinblick auf Ziffer 18 des Beschlusses der Bundeskanzlerin und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 25. November 2020 (bitte begründen)?

Ziel der Beschlüsse von Bund und Ländern vom 25. November 2020 war es, die bereits vereinbarten Schutzmaßnahmen über den November hinaus fortzusetzen. Daher wurden nach Auskunft der DG AG das Reservierungssystem auf die aktuelle Corona-Lage und die bestehenden Schutzmaßnahmen angepasst sowie täglich 13 000 zusätzliche Sitzplätze angeboten. Die Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten ist eine Entscheidung der DB AG.

Nach Auskunft der DB AG handelt sie im dynamischen Umfeld der Corona-Pandemie mit dem Ziel, gesundheitlichen Schutz bestmöglich zu gewährleisten, Mobilitätsbedürfnissen systemrelevanter Berufsgruppen nachzukommen sowie wirtschaftlichen Schaden vom Unternehmen fernzuhalten. Zudem werden durch das Aufrechterhalten des Angebots Fahrgäste im Bahnsystem gehalten.

ten. Der Verlust weiterer Bahnkunden – insbesondere von Stammkunden – hätte nachhaltig negative verkehrs- und klimapolitische Folgen.

7. Auf welcher rechtlichen Grundlage beabsichtigt die Bundesregierung, die DB AG mit erhöhten Sitzplatzkapazitäten zu beauftragen?
 - a) Beabsichtigt die Bundesregierung, hierzu einen Vertrag mit der DB AG zu schließen?
 - b) Welche Gegenleistung oder Kompensation soll die DB AG im Gegenzug auf welcher Grundlage und nach welchen Bemessungsmethoden erhalten?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, die Bahn zu beauftragen, ihre Sitzplatzkapazitäten zu erhöhen. Bei der Festlegung der Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten handelt es sich um eine unternehmerische Entscheidung der DB AG.

8. Werden oder wurden Wettbewerbsbahnen ebenfalls gebeten bzw. beauftragt, ihre Kapazitäten im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erhöhen?
 - a) Welche Unternehmen sind das (bitte nach Unternehmen und abgedeckten Verbindungen bzw. Strecken aufschlüsseln)?
 - b) Wie viele Sitzplatzkapazitäten können diese Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung beisteuern (bitte nach Unternehmen sowie insgesamt aufschlüsseln)?
9. Erwägt die Bundesregierung wirtschaftliche Hilfen für die Wettbewerbsbahnen, damit diese wie die DB AG ebenfalls im SPFV unter Wahrung der aktuellen Hygieneregulungen verstärkt Sitzplatzkapazitäten anbieten können (bitte begründen)?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen zur Bereitstellung von Sitzplatzkapazitäten der EVU vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Wurden die Beihilfen für die DB AG aus dem Klimapaket 2019 und dem Corona-Hilfspaket 2020 bereits bei der Europäischen Kommission notifiziert (bitte begründen)?
 - a) Falls nein, wie begründet die Bundesregierung die weiterhin ausbleibende Notifizierung der Beihilfen bei der Europäischen Kommission?
 - b) Beabsichtigt die Bundesregierung weiterhin, die Beihilfen noch im Jahr 2020 bei der Europäischen Kommission formal zu notifizieren, und wenn nicht, warum (bitte begründen)?
 - c) Welche Optionen erwägt die Bundesregierung im Falle einer Ablehnung der Beihilfen durch die Europäische Kommission (bitte begründen)?

Im Rahmen des Klimapakets stellt die Bundesregierung der DB AG bis 2030 Mittel von insgesamt 11 Milliarden Euro zur Verfügung. Der für die Eigenkapitalerhöhung im Rahmen des Klimapakets vorgesehene Private Investor Test wurde der EU-Kommission bereits zugeleitet. Die Bundesregierung steht hierzu im Dialog mit der EU-Kommission. Da es sich bei dieser Maßnahme nach

Auffassung der Bundesregierung nicht um eine Beihilfe handelt, ist eine formelle Notifizierung nicht erforderlich.

Für die geplante Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG zum Ausgleich der pandemiebedingten Schäden befindet sich die Bundesregierung mit der EU-Kommission im intensiven Austausch zu den beihilferechtlichen Modalitäten.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ausbleibenden Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung das Ausfallrisiko der Anleihen der DB AG sowie die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (bitte begründen)?
12. Ist die Bundesregierung dazu bereit, Anleihen der DB AG wenn nötig vor einem solchen Ausfall zu schützen (bitte begründen)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt keine Anhaltspunkte für einen Ausfall der Anleihen der DB AG.

13. Worauf stützt der Vorstand der DB AG eine eventuelle positive Fortbestehensprognose (bitte aufschlüsseln und begründen)?

Nach Auskunft der DB AG werden die Ergebnisse des jährlichen Impairment Test auf die einzelnen Geschäftsfelder des DB-Konzerns im Rahmen der Veröffentlichung des Jahresabschlusses im Anhang des Geschäftsberichts dargestellt. Durch die geplante Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG zum Ausgleich der coronabedingten finanziellen Schäden wird von einer positiven Fortbestehensprognose ausgegangen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.