

Ms. Margrethe Vestager
Executive Vice-President and Commissioner for Competition
Europäische Kommission

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Ms. Adina-Ioana Vălean
Commissioner for Transport
Europäische Kommission

Berlin, 18. August 2020

Geplante Beihilfe an die Deutsche Bahn AG

Sehr geehrte Frau Kommissarin Vestager,
sehr geehrte Frau Kommissarin Vălean,

die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag beabsichtigen, das Eigenkapital der zu 100 Prozent im Eigentum des deutschen Staates befindlichen Deutschen Bahn AG noch in diesem Jahr um bis zu 5 (fünf) Milliarden Euro durch einen Zuschuss des Bundes zu erhöhen, also eine Beihilfe im Sinne des Gemeinschaftsrechts zu gewähren.

Die geplante Eigenkapitalerhöhung würde für die von unserem Verband vertretenen Güterbahnunternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören, eine schwerwiegende Wettbewerbsverzerrung bedeuten. Nach Lage der Dinge würden damit

- 1) im Schienengüterverkehrsmarkt einseitig und ausschließlich das marktbeherrschende staatliche Unternehmen in der COVID-19-Pandemie unterstützt und
- 2) unvermeidlich Defizite der DB-Schienengüterverkehrssparte ausgeglichen, die aus ungelösten, strukturellen Problemen der DB-Unternehmen unabhängig von der COVID-19-Pandemie resultieren und Preise im Schienengüterverkehrsmarkt unterhalb der Kosten ermöglichen, was den fairen Wettbewerb beeinträchtigen und das Risiko von Marktaustritten gerade in der jetzigen Situation deutlich erhöhen würde.

Die von unserem Verband vertretenen Unternehmen stehen im intermodalen Wettbewerb mit einer Vielzahl von Transportunternehmen, aber speziell auf dem Markt für Schienengüterverkehrsleistungen auch im intramodalen Wettbewerb mit den weiterhin marktbeherrschenden DB-Tochterunternehmen, insbesondere der DB Cargo AG und deren zahlreichen weiteren im Güterverkehr tätigen DB-Cargo-Unternehmenstöchtern (zurzeit sieben inländische und 19 ausländische Gesellschaften).

Die sogenannten Wettbewerbsbahnen steigerten ihre Leistung in den vergangenen 20 Jahren deutlich und konnten ihren intramodalen Marktanteil ausbauen. Zuletzt lag der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen in Deutschland zusammen oberhalb (53 Prozent) des Marktanteils der DB-Unternehmen. Insgesamt hat der Schienengüterverkehr seinen Anteil an der Transportleistung auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt allerdings nur geringfügig steigern können – er lag zuletzt bei knapp über 19 Prozent. Das Leistungswachstum wurde seit dem Jahr 2000 - bis auf wenige Jahre vor der Finanzkrise – alleine von den Wettbewerbsbahnen getragen, die auch weiterwachsen wollten. Vor Beginn der Pandemie haben die meisten in Deutschland befragten Unternehmen nach den Ergebnissen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur eine leicht positive Marge erzielen können. In der Pandemie wurden sie - wie alle Transportunternehmen – trotz unbestreitbarer Systemrelevanz für die Versorgung von Industrie und Handel durch rückläufige Umsätze aus sinkenden Transportvolumina, aufgrund aggressiver Preisstrategien vor allem des Straßengüterverkehrs sowie durch pandemiebedingte Zusatzaufwände wirtschaftlich massiv getroffen.

Die immer umfangreicher gewordene Finanzierung der seit fünf Geschäftsjahren defizitären Schienengüterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG innerhalb des sogenannten „Konzernverbundes“ der DB AG hat bereits vor der Pandemie den Wettbewerb beeinträchtigt und mit einem Defizit von 488 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2019 einen neuen Höhepunkt erreicht.

Die bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge innerhalb des DB-Konzerns verpflichten diesen zum Ausgleich der jeweiligen Defizite der DB Cargo AG (oder anderer konzernangehöriger Gesellschaften). Dies hat zur Folge, dass eine Eigenkapitalerhöhung durch den Eigentümer Bund bei der Deutschen Bahn AG sofort und unmittelbar Defizite bei der Güterbahn-Tochter deckt – und zwar unabhängig davon, ob sie durch Umsatzausfälle (mit oder ohne Gegensteuerung/Einsparungen) oder durch sogenannte „strukturelle Defizite“ entstanden sind bzw. auch künftig entstehen.

Unser Verband hat sich gegenüber Regierung und Parlament für Hilfen der durch die Pandemie betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen insgesamt ausgesprochen und dabei zunächst unternehmensunabhängige Maßnahmen wie die auch von der EU-Kommission vorgeschlagene befristete Senkung der Trassenpreise oder Erleichterungen bei den Energieabgaben sowie eine Verbesserung der für die gesamte Wirtschaft vorgesehenen Hilfsmaßnahmen (z.B. Erweiterung der steuerlichen Verlustverrechnung) favorisiert.

Unser Verband hat dabei bereits frühzeitig darauf hingewiesen, dass die allgemeinen Unterstützungsmaßnahmen, die seitens der Bundesregierung für die gesamte Wirtschaft zunächst Ende März als „Sofortmaßnahmen“ und Anfang Juni im sogenannten „Konjunkturpaket“ auf den Weg gebracht wurden, die Wettbewerbsbahnen nur in sehr geringem Maße unterstützen können, weil in der Regel bereits Antragsvoraussetzungen fehlen. Diese Einschätzung wurde durch Umfragen bei den Mitgliedsunternehmen (zu den Ergebnissen im Einzelnen siehe Anlagen 1 und 2) bestätigt.

Nachdem die Deutsche Bahn AG laut Presseberichten im April erstmals ihren Eigentümer Bund auf finanzielle Unterstützung in Milliardenhöhe angesprochen hat und dieser die Diskussion trotz mehrfacher Bitten von Seiten unseres Verbandes vollständig unter Ausschluss der Wettbewerbsbahnen ausschließlich mit der DB geführt hat (unabhängig davon, ob dies auf der Eigentümerseite die Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. für Finanzen oder die Parlamentsausschüsse waren), hat sich unser Verband dafür eingesetzt, dass bei unternehmensbezogenen Hilfen gleiche Maßstäbe zwischen der bundeseigenen DB AG (bzw. DB Cargo AG) und anderen Eisenbahnunternehmen angelegt werden müssen. Bundesregierung und Parlament haben diese Forderung nicht aufgegriffen und sie auch nicht kommentiert und somit die Prämisse einer wettbewerbskonformen Maßnahmengestaltung missachtet.

Eine beihilferechtliche Zustimmung der EU-Kommission zur geplanten Eigenkapitalerhöhung muss nach Einschätzung der von unserem Verband vertretenen Güterbahn-Unternehmen unter dem geltenden Beihilferecht entweder versagt oder mindestens mit wirksamen Auflagen zur Vermeidung einer Wettbewerbsverzerrung versehen werden. Grundsätzlich gilt, dass Vorkehrungen umso weniger erforderlich sind, je geringer der Eigenkapitalanteil des Mitgliedstaats und je höher die Vergütung einer entsprechenden Eigenkapitalzuführung ist. Unser Verband möchte die Einschätzung im Folgenden näher begründen und Vorschläge für etwaige Auflagen unterbreiten.

Darüber hinaus bittet unser Verband darum, dass die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bescheid vom 20. Mai 2020 zitierte Position der EU-Kommission revidiert wird, wonach eine Offenlegung der Gesprächsinhalte zur Eigenkapitalerhöhung zwischen der Bundesregierung (sowie möglicherweise Vertreter(inne)n der Deutschen Bahn AG) und der EU-Kommission abzulehnen ist.

II

Die genannte Eigenkapitalerhöhung soll nach Aussagen der Bundesregierung zum Ausgleich von Umsatzausfällen und Mehraufwendungen in Folge der COVID-19-Pandemie bei der Deutschen Bahn AG dienen und nach unserer Kenntnis zeitnah und ergänzend zur bereits im regulären Bundeshaushalt etatierten Erhöhung des Eigenkapitals für Zwecke der Modernisierung der Schieneninfrastruktur (in Höhe von einer Milliarde Euro) dem Unternehmen zugewendet werden. Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss des 2. Nachtragshaushalts 2020 am 2. Juli 2020 hierfür die haushalterische Grundlage geschaffen.

Beratungsgrundlage war nach Kenntnis unseres Verbandes ein Papier, das die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium der Finanzen im Namen der Bundesregierung an die Parlamentsausschüsse für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Haushalt am 22. Mai 2020 übermittelt hat (Anlage 3) und in dem von pandemiebedingten Umsatzausfällen bzw. Mehrausgaben beim DB-Konzern von bis zu 13,5 Milliarden Euro in den Jahren 2020 bis 2024 die Rede war. Öffentlich bekannt sind weder genaue Informationen über die Berechnung und Entstehung der zugrundeliegenden Daten noch deren Verteilung auf die einzelnen Konzerngesellschaften. Nachdem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf zahlreiche informelle, weiterhin schriftliche und schließlich auch auf dem Weg eines Antrages nach dem „Informationsfreiheitsgesetz“ gestützte Anfragen unseres Verbandes nicht mit der Herausgabe von Informationen reagiert hat, wurden auch Parlamentariern entsprechende Informationen mit der Begründung vorenthalten, es handele sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse (s. Kleine Anfrage der FDP-Fraktion mit der Drucksache 19/20523 – hier allerdings speziell zum Personenverkehr).

Ungeachtet dessen haben dem Vernehmen nach die Parlamentsausschüsse des Deutschen Bundestages neben der Eigenkapitalerhöhung außerdem einer weiteren Erhöhung der Schuldenlast des bundeseigenen Unternehmens auf bis zu 30 Milliarden Euro zugestimmt. Durch parlamentarische Beschlüsse galt zuvor als politische Vorgabe für die Eigentümervertreter eine Obergrenze der Verschuldung von 20 Milliarden Euro bis 2019, die aufgrund veränderter Bilanzierungsregelungen – allerdings offenbar nur teilweise – auch ohne zugrundeliegende Neuverschuldung bereits im vergangenen Jahr überschritten wurde. Die nun erfolgte Zustimmung der parlamentarischen Gremien zu einer noch höheren Verschuldung des weiterhin bestgerateten Unternehmens stellt ebenfalls einen wettbewerbsrelevanten Umstand dar, der neben der Betrachtung der Eigenkapitalerhöhung nicht vertieft betrachtet werden soll. Die Bereitschaft des Eigentümers, die Verschuldung der DB AG immer weiter ansteigen zu lassen, unterstreicht aber die Forderung nach Auflagen zum Schutz des fairen Wettbewerbs, da den Wettbewerbern in aller Regel keine entsprechenden Konditionen am Kapitalmarkt gewährt bzw. die Eigentümer/Muttergesellschaften ihrerseits das jeweilige Unternehmen nicht in vergleichbarer Weise wie der deutsche Staat die DB AG unterstützen können.

III.

Die Zulässigkeit und Ausgestaltung der Rahmenbedingungen der Eigenkapitalerhöhung muss sich an den Regelungen des Artikel 107 AEUV und den – im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie mehrfach veränderten - Beihilfavorschriften der EU, messen lassen. Die am 19. März 2020 vorgenommenen Änderungen sind aus Sicht unseres Verbandes nicht relevant, da sie die Erhöhung des Eigenkapitals einer staatlichen Gesellschaft nicht behandeln. Dies gilt auch für die am 3. April 2020 beschlossenen Ausweitungen. Während auch die vierte und bisher letzte Änderung vom 29. Juni 2020 für den vorliegenden Fall nicht relevant ist, wurde mit der [Änderung vom 8. Mai](#) eine befristete Ausweitung des Rahmens für staatliche Hilfen an Unternehmen auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 b) AEUV vorgenommen, wonach die Mitgliedstaaten **bei Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen** (vor der Pandemie gesunde) Unternehmen in Not unterstützen können, etwa durch Rekapitalisierungsbeihilfen, um das Risiko für die EU-Wirtschaft insgesamt zu verringern. Der so geänderte Rahmen gilt bis Ende Dezember 2020, für Rekapitalisierungsmaßnahmen nach Abschnitt 3.11 bis Ende Juni 2021.

IV.

Daneben käme auch eine - generell zulässige - Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 2 b) AEUV in Frage. Noch eindeutiger als im o.g. Fall wäre hier allerdings auf eine Beseitigung von unstreitig bei allen Marktakteuren entstandenen „Schäden“ abzustellen, unter der Annahme, dass „Umsatzausfälle“ tatsächlich als Schäden im Sinne der Vorschrift zu verstehen sind. Die zielt aber vielmehr dem Kontext und Wortlaut zufolge auf einzelne, auch ausdrücklich so bezeichnete „Ereignisse“ zielt (explizit bezieht sich die Vorschrift zunächst nur auf „Naturkatastrophen“), die zusätzliche (Wiederherstellungs-)Kosten verursachen und gegen die es keine Möglichkeit der Gegensteuerung gibt. Die im Wettbewerb miteinander stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen – wie auch die verschiedenen Infrastrukturbetreiber – sind jedoch grundsätzlich in gleicher Weise von den Auswirkungen der Pandemie betroffen, so dass eine finanzielle Unterstützung ausschließlich der Deutschen Bahn AG nicht geeignet wäre, die „Schäden“ eines eventuell so eingestuften „sonstigen außergewöhnlichen Ereignisses“ COVID-19-Pandemie zu beheben und damit schon aus diesem Grund unzulässig wäre. Aus diesem Grund wird die Auseinandersetzung mit der Option einer Beihilfe für die DB AG nach Artikel 107 Absatz 2 b) AEUV hier nicht weiter vertieft.

V.

Angemerkt werden soll bereits an dieser Stelle, dass sich maßgebliche Vertreter der Bundesregierung mehrfach und ausdrücklich dagegen ausgesprochen haben, Umsatzausfälle oder vergleichbare wirtschaftliche Schäden bei Güterbahn-Unternehmen, die **nicht** zum DB-Konzern gehören, auszugleichen oder solchen Unternehmen in wirtschaftlichen Notsituationen zu helfen. Unser Verband hatte mit verschiedenen Schreiben, insbesondere

- 1) vom 31. März (an den Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI und Logistikbeauftragten der Bundesregierung, Herrn Steffen Bilger, MdB), (Anlage 4)
- 2) vom 28. April (an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur), (Anlage 5)
- 3) vom 30. April (an die Staatssekretäre Dr. Güntner und Ferlemann mit einer Abschätzung der Umsatzausfälle im Bereich der Wettbewerbsbahnen des Schienengüterverkehrs von 422 Mio. Euro für 2020 und 2021), (Anlagen 6 und 7)
- 4) vom 26. Mai (an die zuständigen Mitglieder des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages), (Anlage 8)

- 5) vom 18. Juni (an den Bundesbeauftragten für den Schienenverkehr, Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann) (Anlage 9) und zuletzt
- 6) am 01. Juli an die Fraktionsvorsitzenden der Regierungskoalition (Herren Brinkhaus und Mützenich) sowie die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen (Anlage 10)

intensiv darum bemüht, bei Regierung und Parlament Aufmerksamkeit für die von der wirtschaftlichen Entwicklung ebenso wie die DB-Unternehmen betroffenen Wettbewerbsbahnen herzustellen und um Unterstützung gebeten. Die Bundesministerien für Finanzen, für Wirtschaft und Energie sowie das Bundeskanzleramt erhielten einige der Schreiben zur Kenntnisnahme. Mehrfach hat unser Verband darin – ergebnislos – an die Entscheidungsträger appelliert, den Güterbahnen insgesamt und nicht ausschließlich dem Unternehmen DB AG unterstützend in der Pandemie-verursachten Krise zur Seite zu stehen.

Dabei stand zuerst der Vorschlag im Vordergrund, diskriminierungsfrei die Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr befristet auf bis zu 100 Prozent anzuheben, wobei sich unser Verband dabei bereits kurz nach ähnlich gelagerten Signalen der EU-Kommission eben darauf bezogen hatte.

Weiterhin hat unser Verband frühzeitig Vorschläge unterbreitet, wie durch eine Veränderung (teilweise Wiederherstellung) der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen sowie durch gezielte Investitionen die Branche durch die Krise begleitet, durch Kostensenkungen unterstützt sowie diskriminierungsfrei modernisiert werden kann (z.B. explizit durch einen beschleunigten Ausbau von ETCS, die Übernahme der Eigenanteile bei Neu- und Ausbau von Infrastrukturen sowie KV-Anlagen und Gleisanschlussförderung, die Förderung neuer Verladestellen im Güterverkehr, Fahrzeuge/Maschinen für das Notfallmanagement der DB-Netz-Infrastrukturen, zusätzliche Instandhaltungsmittel, Energiesparmaßnahmen, die Modernisierung der Netz-IT, NiKraSa-Ausstattung in DUSS-Terminals oder eine zusätzliche Ausbildungsförderung).

Erst nachdem der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur persönlich den Vorschlag zur stärkeren Förderung der Trassenpreise gegenüber der Presse abgelehnt (und auf die übrigen Vorschläge nicht reagiert) und etwa zur gleichen Zeit mit dem „Bündnis für unsere Bahn“ (s.u.) als maßgeblicher Vertreter der Bundesregierung das Signal gegeben hatte, ausschließlich bei der DB AG als bundeseigenem Unternehmen Umsatzaufwände durch öffentliche Mittel auszugleichen, hat unser Verband gegenüber dem Bund vorrangig dafür plädiert, die gesamte Branche gleich zu behandeln („1:1-Regel“ DB Cargo/Wettbewerbsbahnen) und Marktverzerrungen durch die einseitige Förderung der DB AG sowie den damit wahrscheinlicher werdenden Marktaustritt von Güterbahnen zu verhindern. Dabei wurde mehrfach auf die europarechtlichen Erfordernisse einer fairen Marktgestaltung hingewiesen.

Vertreterinnen oder Vertreter der Regierung oder der Regierungskoalition haben sich zu dieser Forderung nicht dezidiert positioniert, allerdings können die öffentlichen Stellungnahmen des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Richard Lutz, und einiger Bundestagsabgeordneter dahingehend verstanden werden, dass sich der Bund nur für die bundeseigenen Unternehmen zuständig und dort eine „Pflicht“ des Eigentümers zum Ausgleich von Defiziten sieht.

Für die Annahme einer Pflicht gibt es allerdings weder eine eisenbahngesetzliche noch eine privatrechtliche Grundlage. Auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages kommt bei einer Prüfung der „Pflichten“ des Bundes als Eigentümer der DB AG zum Ergebnis, dass allenfalls im Kontext von Aufgaben der Daseins-

vorsorge eine solche Pflicht zur Eigenkapitalerhöhung bestehen könnte, da der Bund auch nur dort eigene Aufgaben durch bundeseigene Unternehmen wahrnehmen lassen kann, wohingegen insbesondere keine Pflicht besteht, Transportunternehmen seitens des Bundes zu betreiben oder zu rekapitalisieren.

Dem Anschein nach handelt es sich bei der Entscheidung des Bundes für eine Eigenkapitalerhöhung prioritär um ein rein politisches Ermessen, bei dem verschiedene Motive eine Rolle spielen könnten: etwa die Sicherung der Werthaltigkeit und Dividendenfähigkeit des bundeseigenen Unternehmens, die Vermeidung von möglicherweise unpopulären Restrukturierungsmaßnahmen in eben diesem Unternehmen sowie möglicherweise auch die Sicherung oder gar (Rück-)Gewinnung von Marktanteilen des Unternehmens im Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen in der Krise. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bund in hoher dreistelliger Millionenhöhe jährliche Dividendenzahlungen der DB AG für die Finanzierung der staatlichen Aufgabe der Ersatzinvestitionen in das vorhandene Schienennetz (in der sog. „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III“) fest eingeplant hat und auch im o.g. Papier der Bundesregierung weiterhin davon ausgegangen wird, dass die DB AG auch im Jahr 2020 die erwartete Dividende an den Bund zahlt.

Ganz offensichtlich spielt auch ein – im Detail nicht bekannter - „Deal“ mit der „Eisenbahner- und Verkehrsgewerkschaft“ (EVG) und der betrieblichen Mitarbeitervertretung der DB AG eine Rolle, wonach der Bund die Zusage zu einer Eigenkapitalerhöhung im Gegenzug an noch nicht konkretisierte Einsparpotenziale im personellen Bereich gekoppelt hat - siehe hierzu die Aussagen bei der kurzfristig anberaumten Pressekonferenz zur Vorstellung des „Bündnis für unsere Bahn“ vom 26. Mai 2020: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/buendnis-fuer-unsere-bahn.html>

Deutlich wurde allerdings insgesamt, dass die Auswirkungen einer Eigenkapitalerhöhung (nur) bei der DB AG auf den Wettbewerb um Schienengüterverkehrsleistungen zu keinem Zeitpunkt geprüft oder ernsthaft mit den betroffenen Unternehmen bzw. ihren Verbänden diskutiert wurden. Auch die im Schreiben unseres europäischen Dachverbandes „European Rail Freight Association (ERFA)“ an die EU-Kommission bereits am 12. Juni 2020 dargelegten Bedenken und Hinweise – etwa auf den Bericht des Bundesrechnungshofes – wurden von der Bundesregierung nicht kommentiert oder erkennbar aufgegriffen.

VI.

Dass die Krise erhebliche wirtschaftliche Schäden bei sehr vielen Güterbahn-Unternehmen verursacht hat, ist unstrittig.

Diese sind in erster Linie auf drastisch sinkende Umsätze und nicht auf schienengüterverkehrs-spezifische staatliche Interventionen zurückzuführen. Die Güterbahnen – sowohl innerhalb als auch außerhalb des DB-Konzerns – wurden zu Beginn der Pandemie durch Grenzschießungen geschädigt und mussten Mehraufwände für Vorsorge-maßnahmen, Personal und (Um-)Planung verkraften. Die betrieblichen Behinderungen an sich konnten aber nach verschiedenen Interventionen des Sektors und unterstützenden Aktivitäten der Regierung und der EU-Kommission relativ zügig wieder eingedämmt werden. Die Schienengüterverkehrsbranche konnte ihre systemrelevante Funktion in der Krise wahrnehmen. Für die verschiedentlich geäußerte Einschätzung, dass speziell der sog. Einzelwagen- oder Wagenladungsverkehr der DB Cargo AG in der Krise als „Element der Daseinsvorsorge“ – etwa auf Wunsch, Betreiben oder Weisung der Bundesregierung auch unter Verzicht auf Umsätze und unter Inkaufnahme der entsprechend negativen wirtschaftlicher Wirkung weiter betrieben wurde (wie dies etwa im Schienenpersonenfernverkehr gemutmaßt wird), liegen keinerlei Erkenntnisse vor.

In zweiter Linie hat der Preisverfall infolge des Überangebots von Kapazitäten im gesamten Gütertransportmarkt nach Beginn der Krise zum Einnahmefall bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt. Diese Entwicklung wurde durch eine frühzeitige Suspendierung bestehender Vorschriften im Straßengüterverkehrsgewerbe (Aufhebung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots und weiterer Vorschriften) auch seitens der Bundesregierung und der Landesregierungen verursacht.

In Abhängigkeit von den pandemie-bedingten Entwicklungen bei der verladenden Wirtschaft und infolge der Preisstrategien beim Hauptwettbewerber, dem Straßengüterverkehr, haben einige Unternehmen unseres Verbandes Umsatzeinbrüche im besonders betroffenen Monat April von bis zu 60 Prozent verkraften müssen, in einigen Fällen jedoch auch zunächst keine nennenswerten Veränderungen beim Transportvolumen verspürt.

Gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat unser Verband am 30. April 2020 eine Einschätzung der Auswirkungen der Pandemie abgegeben, wonach (ausschließlich) für die Wettbewerbsbahnen in den beiden Jahren 2020 (mit minus 25 Prozent oder 294 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahr) und 2021 (mit immer noch minus 10 Prozent gegenüber 2019 oder 128 Mio. Euro) ein Umsatzausfall durch die Pandemie in Höhe von insgesamt 422 Mio. Euro erwartet wird. Dem lag auch die Einschätzung zugrunde, dass im Laufe des Jahres 2021 das Vorkrisenniveau zumindest bei den Wettbewerbsbahnen wieder erreicht werden kann. Ursprünglich zu erwartende und durch die Pandemie ebenfalls entfallene Wachstumsbeiträge wurden in der Berechnung nicht als Schaden gewertet.

Die Einschätzung wurde bisher nicht aktualisiert, weil es hierfür keine detaillierten Zahlen zur Umsatzentwicklung gibt. Die Abfragen der Leistungsentwicklung bei den von unserem Verband vertretenen Unternehmen (siehe unten) zeigen, dass der in der Abschätzung erwartete Erholungseffekt bereits etwas früher als erwartet eingesetzt hat. Die Wirkungen der anhaltenden Niedrigpreise aus dem Straßengüterverkehrssektor und der starke intramodale Wettbewerb sowie die mittelbaren konjunkturellen Schäden aus der Schwächung der Volkswirtschaften sind allerdings drei Faktoren, die gegenläufig wirken und in der Abschätzung nicht prägend berücksichtigt wurden.

Zur Entwicklung im Schienengüterverkehrsmarkt (ohne DB-Gesellschaften) hat der Verband insgesamt drei Befragungen bei einer größeren Zahl seiner Mitglieder zur Entwicklung im Vergleich zur Situation vor der Pandemie (Februar 2020) durchgeführt, deren Ergebnisse in den Anlagen 1 und 2 dokumentiert sind und die unter den genannten Prämissen grob die Einschätzung von Ende April decken.

Belastbare Einschätzungen zum Umfang der Pandemieschäden bei der DB Cargo AG liegen nicht vor. Die Deutsche Bahn AG hat verschiedene Aussagen zum Rückgang ihrer pandemie-bedingten Leistungen bzw. Umsätze getroffen, die nicht ohne Weiteres konsistent sind. Identisch sind pauschale Aussagen von Unternehmensvertretern Ende März und aus dem Papier der Regierung vom 22. Mai, wonach im April die Leistung um 40 Prozent unter dem Vorjahreswert gelegen habe. Ob – wie nach Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr im gesamten Sektor – danach tatsächlich eine Steigerung der Leistung erfolgte und in welchem Umfang, ist offen. Im Widerspruch zur o.g. Aussage steht die Darstellung von DB-Unternehmensvertretern aus dem Bereich „Investor Relations“, wonach im April des Jahres ein Rückgang von nur 18 Prozent vorlag. Aktuellen Aussagen der Bundesregierung zufolge lag die Leistung der DB-Güterbahnen im vollständigen ersten Halbjahr bei 87 Prozent des Vorjahreswertes.

Das von der Staatssekretärin im Bundesministerium der Finanzen unter anderem dem Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Haushaltsausschuss zugeleitete Papier mit Datum vom 22. Mai 2020, enthielt keine differenzierten Informationen über die tatsächliche Höhe der Umsatzaufälle bei der DB bzw. deren Schienengüterbahnen, die für 2020 erwartet werden und auf die Pandemie zurückzuführen sind. In den Angaben in

besagtem Papier bezieht sich die Vertreterin der Regierung auf Angaben aus dem Konzern (minus 40 Prozent im April 2020 gegenüber dem Vorjahr, siehe oben).

Unklar ist bereits, ob sich die Aussage auf die Größe Verkehrsleistung oder tatsächliche Umsätze bezieht. Unklar ist weiterhin,

- a) welche Effekte in den Folgemonaten unterstellt werden,
- b) wie die besagten Effekte zu den bereits bekannten strukturellen Defiziten des Unternehmens abgegrenzt werden,
- c) ob Planwerte für die Benennung der Höhe von Umsatzausfällen herangezogen wurden,
- d) welcher Anteil der Umsatzausfälle auf in Deutschland fakturierte Verkehre und welcher auf die Auslandsgesellschaften der DB Cargo AG entfällt.

Dass in dieser Hinsicht erheblicher Aufklärungsbedarf besteht, zeigt auch die vage Äußerung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Richard Lutz, in einem Brief an die Mitarbeiter aus dem Juni (zitiert nach dpa): "Operativ sind wir mit der Eisenbahn in Deutschland seit März in die Verlustzone geraten, und zwar jeden Monat in dreistelliger Millionenhöhe". Je nach Methode für die konzerninterne Verrechnung und Berücksichtigung des sogenannten „Rettungsschirms“ für den Schienenpersonennahverkehr würde ein niedriger dreistelliger Millionenbetrag unter Umständen deutlich unter den Einschätzungen aus dem o.g. Papier liegen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass in dem von der Staatssekretärin im Bundesfinanzministerium vorgelegten Papier auch die Logik einer DB-internen Einschätzung zur angeblichen Dauer der wirtschaftlichen Folgen aus der Pandemie übernommen wurde. Demnach würden die Folgen der Krise (konkret: Umsatzausfälle) noch bis ins Jahr 2024 andauern. Dies müsste entsprechend der aktuellen Debatte weitere Beschlüsse des Bundes für zusätzliche Zahlungen in den Folgejahren nach sich ziehen, so dass die Wettbewerbsverzerrung noch deutlich größer ausfallen könnte als hier für 2020 angenommen.

An dieser Stelle ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass auch im Rahmen der Halbjahresbilanz-Vorlage der Deutschen Bahn AG am 30. Juli 2020 keine detaillierteren Informationen zu den Gründen der Defizite gegeben, sondern lediglich darüber informiert wurde, dass das Defizit der Güterbahn-Sparte des DB-Konzerns in den ersten sechs Monaten des Jahres (von denen gut ein Drittel nicht durch die Pandemie beeinflusst wurde) bei 350 Mio. Euro liegen würde.

Die besondere wettbewerbliche Relevanz ergibt sich daraus, dass die DB Cargo AG bereits im fünften Jahr in Folge kein positives Ergebnis mehr vorlegen konnte und somit davon auszugehen ist, dass kontinuierlich mindestens ein Teil der geschäftlichen Aktivitäten unter Kosten im Markt abgerechnet und ein künstlich niedriges Preisniveau erzeugt wird, das die Marktchancen der im Wettbewerb stehenden Unternehmen beeinträchtigt und ihre Erlöse schmälert. In der Situation seit Beginn der Pandemie stellt dies eine existenzielle Gefährdung für andere Güterbahnen dar, die ebenfalls mit Umsatzausfällen zu kämpfen haben – und nach Kenntnis des Verbandes nicht nur durch den Bund nicht gefördert werden, sondern bisher auch in keinem einzigen Fall eine ähnliche finanzielle Unterstützung wie die DB erhalten oder in Aussicht gestellt bekommen haben.

Ende Juli 2020 hat die Deutsche Bahn AG den am 20. März festgestellten und am 14. April vom Aufsichtsrat bestätigten Jahresabschluss der DB Cargo AG für 2019 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Der Jahresabschluss weist ein Defizit von 488 Mio. Euro aus, was deutlich über den Schätzungen des DB-Vorstands vom Herbst des vergangenen Jahres (300 Mio. Euro – Schreiben des DB-Vorstandsvorsitzenden vom 8. November 2019, Seite 7) an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, weitergeleitet an den Bundestagsausschuss für Verkehr und

digitale Infrastruktur (Anlage 11) liegt und dessen Entstehung auch nur in allgemeiner Form erklärt wird. Unzweifelhaft liegt aber der Betrachtungszeitraum des Jahresabschlusses vor dem Beginn der Pandemie, so dass die Frage von eminenter Bedeutung ist, wie hoch die pandemiebedingten Umsatzausfälle im Jahr 2020 tatsächlich in Abgrenzung zu den aus gleichen Gründen wie im Vorjahr bei der Geschäftstätigkeit der DB Cargo AG anfallenden strukturellen Defizite sind.

Die veröffentlichten Unterlagen geben darüber hinaus nur in äußerst geringem Umfang Aufschluss darüber, welche der im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften der DB AG welche Beiträge zum publizierten Ergebnis insgesamt geleistet haben, auch bei welchen ausländischen Tochtergesellschaften welche Defizite angefallen sind, die möglicherweise Gegenstand von dort eingeforderten staatlichen Hilfen sind bzw. noch werden könnten.

Die DB Cargo AG selbst hat in den vergangenen fünf Jahren Defizite in beträchtlicher Höhe produziert, die im Konzern ausgeglichen wurden, was in einem nicht-staatlichen Unternehmen kaum durch die Eigner zu erwarten gewesen wäre. In den eineinhalb Jahren zwischen 1. Januar 2019 und Ende Juni 2020 beläuft sich das Defizit pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter bei der DB Cargo auf der Basis der o.g. Zahlen auf rund 46.000 Euro. Mittlerweile bestreitet die DB Cargo AG einen erheblichen Anteil ihrer Investitionen aus öffentlichen (Projektförder-)Mitteln.

Für 2020 insgesamt ist eine weitere Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der DB Cargo AG mindestens aufgrund der Pandemie gegenüber 2019, möglicherweise aber auch durch eine weiter sinkende Produktivität zu erwarten, so dass die durch eine Eigenkapitalerhöhung seitens des Bundes erfolgende Defizitfinanzierung eine noch größere Dimension erreichen würde. Die DB Cargo AG ist mit einem Gesamt(außen)umsatz von rund 2,3 Mrd. Euro der mit Abstand größte Marktteilnehmer und Anbieter von Leistungen im Schienengüterverkehr. Exakte Zahlen für die im deutschen Markt erzielten Umsätze liegen öffentlich nicht vor – allerdings zeigt ein Größenvergleich auf der Basis der erfassten Verkehrsleistung, dass die DB Cargo AG zuletzt (2018) immer noch rund sieben Mal größer ist als der nächstgrößere Mitbewerber und somit den Markt weiterhin dominiert.

Es bleibt festzuhalten, dass die Entscheidung des Bundestages über eine Eigenkapitalerhöhung im Jahr 2020 bei der DB AG ohne exakte Kenntnis der gesamten Situation in der Branche, in den einzelnen Teilmärkten bzw. nationalen Gesellschaften und aller Wahrscheinlichkeit nach auch ohne Unterscheidung zwischen pandemiebedingten und strukturellen Defiziten speziell im Bereich des Schienengüterverkehrs der DB AG getroffen wurde.

Das hohe Risiko, dass nicht nur auf dem deutschen, sondern auch auf weiteren europäischen Teilmärkten, wo Gesellschaften des DB-Konzerns im Schienengüterverkehr tätig sind, der Wettbewerb durch die vorgesehene Eigenkapitalerhöhung verzerrt wird, ist daher evident und muss im Zuge der Prüfung der geplanten Beihilfe durch die EU-Kommission aufgeklärt und veröffentlicht werden.

VII.

Nach Lage der Dinge widerspricht das Vorhaben der Bundesregierung und des Deutschen Bundestages (als Haushaltsgesetzgeber) dem geltenden Beihilferecht in der am 8. Mai 2020 angepassten Form:

- 1) Dass Beihilfen bei stark durch Umsatzausfälle belasteten, jedoch im Kern gesunden Unternehmen helfen können, insbesondere eine zeitlich befristete Krise zu überstehen, dürfte unstrittig sein. Die Rekapitalisierung bei der DB AG bzw. DB Cargo AG würde allerdings „über das für die Gewährleistung der Rentabilität der Empfänger erforderliche Minimum hinausgehen“ und könnte in Bezug auf die im Wettbewerb mit den Unternehmen der DB AG dazu führen, „dass die Störungen im Wirtschaftsleben (...) zu unnötigen Markt-

austritten von Unternehmen führen, die vor dem COVID-19-Ausbruch rentabel waren. (Ziffer 6)

Dieses Risiko bestünde durch die Rekapitalisierung der DB Cargo AG vor allem für die mit ihr im Wettbewerb stehenden Unternehmen. Auch durch deren Marktaustritt können nachhaltige Störungen von Lieferketten und damit ein über die Pandemie hinausgehende Schädigung des EU-Wirtschaftslebens eintreten.

Dass die DB Cargo AG zum 31. Dezember 2019 ein „gesundes Unternehmen“ wäre, muss bestritten werden. Die aufgelaufenen Defizite über fünf Jahre sowie zuletzt das deutlich negativer als erwartet ausgefallene Jahresergebnis 2019 (vor der Pandemie) deuten darauf hin, dass erheblicher Sanierungsbedarf besteht und bei Durchführung eines „Private Investor Tests“ eine unmittelbare Erhöhung des Eigenkapitals der DB Cargo AG nicht zu erwarten wäre.

- 2) Es kann nicht als belegt gelten, dass die in Ziffer 7 und Ziffer 64 formulierten Bedingungen erfüllt sind, wonach „Kapitalinstrumente zugunsten von Unternehmen, die aufgrund des COVID-19-Ausbruchs in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind, nur dann in Betracht gezogen werden sollten, wenn keine andere geeignete Lösung gefunden werden kann (...)“.

Es ist zum Beispiel nicht nachvollziehbar, warum das Unternehmen DB AG, das nach wie vor über ein exzellentes Rating verfügt, den etwaigen Kapitalbedarf nicht durch „nachrangiges Fremdkapital“ (Ziffer 12) deckt. Gelegentlich wird darauf hingewiesen, dass sich bei einem weiteren Anstieg des Schuldenstandes die Finanzierungsbedingungen der DB AG am Kapitalmarkt verschlechtern würden. Sofern dieses – nicht unplausible - Argument aufrecht erhalten wird, müsste sichergestellt werden, dass der Bund dem in seinem Eigentum stehenden Unternehmen durch Eigenkapitalzuführungen nicht nur Fremdkapitalzinsbelastungen erspart, sondern auch verbesserte Finanzierungsbedingungen im Vergleich zu anderen Wettbewerbsunternehmen verschaffen würde, die den Wettbewerb zu Lasten der nicht zum DB-Konzern gehörenden Unternehmen verzerren.

- 3) Die im Besonderen für das Vorhaben des Bundes relevanten Regelungen finden sich im neu eingefügten Abschnitt 3.11 der Beihilferichtlinien zu Rekapitalisierungsmaßnahmen. Solche haben demnach die Aufgabe, dass „die Störungen im Wirtschaftsleben nicht zu unnötigen Marktaustritten von Unternehmen führen, die vor dem COVID-19-Ausbruch rentabel waren“, wobei eine Orientierung an den Zielen der EU (explizit genannt Klimaschutz und Digitalisierung) Voraussetzung ist und sie bis 30. Juni 2021 begrenzt sein sollen. Weiterhin dürfen solche Maßnahmen nur dann in Betracht gezogen werden, wenn keine andere geeignete Lösung gefunden werden kann und strenge Auflagen eingehalten werden. Da solche Instrumente den Wettbewerb zwischen Unternehmen stark verfälschen können, sollten klare Voraussetzungen für die Beteiligung des Staates an den betreffenden Unternehmen (Einstieg, Vergütung, Ausstieg), Governance-Bestimmungen und geeignete Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen vorgesehen werden.“ Eine Wettbewerbsverfälschung muss „so gering wie möglich“ (Ziffer 53) gehalten werden, wenn Sie überhaupt zulässig ist.

Der Bund hat im geschilderten Diskussionsprozess zu keinem Zeitpunkt erkennbar Überlegungen angestellt, ob und wenn ja welche „strenge(n) Auflagen“ verfügt werden sollen oder in welcher Form die Hilfen an den Beihilfegeber zurückgezahlt werden sollen oder wie die Verzerrung des Wettbewerbs verhindert werden soll. Auch gibt es keine Hinweise darauf, warum die Orientierung an den beiden genannten EU-Zielen durch die Unterstützung der DB in besonderer oder zumindest besserer Weise gewährleistet

wäre als bei einer gleichberechtigten Unterstützung aller (von Umsatzausfällen betroffenen) Güterbahnunternehmen.

- 4) Es muss festgehalten werden, dass die Erhaltung und Stärkung des Schienengüterverkehrs unzweifelhaft den Klimaschutzzielen der EU nicht nur dient, sondern sogar dafür eine Voraussetzung ist. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum dies nur durch eine Rekapitalisierung der DB Cargo AG geschehen (können) soll, weil auch alle nicht-bundeseigenen Güterbahnen hierzu ebenfalls und mindestens gleichwertige Beiträge leisten bzw. leisten können. Die Realisierung der genannten EU-Ziele würde mittelfristig sogar gefährdet, weil sich die durch die Eigenkapitalzuführung gestärkte DB Cargo AG durch verschiedene Verhaltensweisen im Markt einseitig und wettbewerbsverzerrend Vorteile verschaffen könnte:
- Defizitabdeckung eines dauerhaften Angebotes von Preisen unter Kosten (wie in den vergangenen fünf Jahren)
 - Gezielte Verdrängung von konkurrierenden Unternehmen durch aggressive Preisgestaltung oder zusätzliche Services oder Inkaufnahme hoher „Anlaufverluste“
 - Expansionspolitik durch Zukauf von geschwächten Unternehmen
 - Selektive Kooperation mit einzelnen Marktteilnehmern

Dies widerspräche der Vorgabe, wonach Beihilfeempfänger keine aggressive, durch staatliche Beihilfen finanzierte Geschäftsexpansion betreiben oder übermäßige Risiken eingehen dürfen.

- 5) Die in Abschnitt 3.11.2 dokumentierten Förderfähigkeitskriterien und Voraussetzungen für den Einstieg des Staates, die sämtlich erfüllt sein müssen, sind dies genau zu einem großen Teil nicht.

Die „Einstellung der Geschäftstätigkeit“ (Punkt a) ist nicht zu erwarten, da das betreffende Unternehmen in der Lage wäre, sich über den Konzernverbund zu erschwinglichen Konditionen weitere Finanzmittel am Kreditmarkt (Punkt c) als auch durch den Verkauf von Unternehmensteilen liquide Mittel zu beschaffen.

Ein „gemeinsames Interesse“ für das staatliche Eingreifen (Punkt b) liegt ebenfalls nicht vor, da soziale Notlagen oder erhebliche Arbeitsplatzverluste selbst im unwahrscheinlichen Falle einer Insolvenz oder einer vollständigen Geschäftsaufgabe der DB Cargo AG nicht zu befürchten wären, da der Betrieb weiter geführt oder durch andere Unternehmen die bisherigen Dienstleistungen angeboten werden könnten, es sich mithin bei der DB Cargo AG auch nicht um ein systemisch innovatives Unternehmen handelt.

Schließlich handelt es sich bei der DB Cargo um ein Unternehmen, das sich am 31. Dezember 2019 – anders als in Punkt d gefordert - bereits „in Schwierigkeiten“ befand.

- 6) Randziffer 54 der Beihilferichtlinien präzisiert, dass der Umfang der Rekapitalisierungsmaßnahmen nicht mehr leisten darf als die Wiederherstellung der am 31. Dezember 2019 bestehenden Kapitalstruktur. Nach Lage der Dinge würde jedoch eine Überförderung bzw. staatliche Finanzierung struktureller Defizitphänomene bei der DB Cargo AG stattfinden. Auch die nach Randziffer 60 der Beihilferichtlinien erforderliche - unabhängige - Schätzung des Werts des von einer Beihilfe begünstigten nicht börsennotierten Unternehmens zwecks Prüfung der Verhältnismäßigkeit ist derzeit nicht zugänglich und möglicherweise auch nicht erfolgt. Die von unserem Verband vertretenen Unternehmen erwarten, dass die entsprechenden Unterlagen dem Sektor zur Stellungnahme vorgelegt werden.

- 7) Für eine Eigenkapitalerhöhung ist eine weitere Bedingung (nach Ziffer 55 und 56), dass der Staat eine angemessene Vergütung für die Investition erhalten muss. Je stärker die Vergütung den Marktbedingungen entspricht, desto geringer ist die durch den staatlichen Eingriff verursachte potenzielle Wettbewerbsverzerrung. Nach aktueller Einschätzung der wirtschaftlichen Lage der DB Cargo AG ist mit einer angemessenen Vergütung aus dem laufenden Geschäftsbetrieb auf längere Sicht nicht zu rechnen. Eine Betrachtung ersatzweise der DB AG bzw. deren geplanter Dividendenzahlung würde dazu führen, dass die im Wesentlichen aus den Einnahmen aus Infrastrukturentgelten – und damit maßgeblich von den Wettbewerbsunternehmen zu den EVU der Deutschen Bahn AG – erlösten Einnahmen und Überschüsse eine „Vergütung“ für die Unterstützung der DB Cargo AG darstellen würden. Dies würde eine noch massivere Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Wettbewerbsbahnen als oben beschrieben verursachen. Im Ergebnis ist die Voraussetzung, dass die notwendige Vergütung des Staates von der unterstützten DB Cargo AG aufgebracht werden kann, nicht als erfüllbar anzusehen.
- 8) Ziffer 56 beschreibt die Option, dass der Beihilfeempfänger in angemessener Zeit den Rück- und Verkauf des Rekapitalisierungsinstruments vornimmt, um dem Beihilfegeber einen Rückfluss der Mittel sichern. Dies kann und soll schrittweise erfolgen und durch die Gestaltung der Vergütung (s.o.) angereizt werden. Im vorliegenden Fall ist vermutlich nicht davon auszugehen, dass die DB Cargo AG zu einem Rückkauf in der Lage sein würde, nicht zuletzt wegen der Konzernkonstruktion, der wiederum formaler Empfänger der Beihilfe wäre. Insofern sollte die in Ziffer 64 dargestellte jederzeitige Möglichkeit des Staates, seine möglicherweise durch neue Aktien vorgenommene Eigenkapitalerhöhung an Dritte zu veräußern, konkret in Form einer Auflage für die Veräußerung von Anteilen der anteilig begünstigten DB Cargo AG.
- 9) Die Bedingung aus Randziffer 72 ist nicht erfüllt, wonach die Mitgliedstaaten bei dem Empfänger einer COVID-19-Rekapitalisierungsmaßnahme, die sich auf mehr als 250 Mio. Euro beläuft oder es sich um ein Unternehmen handelt, das auf mindestens einem der relevanten Märkte, auf denen es tätig ist, über beträchtliche Marktmacht verfügt, zusätzliche Maßnahmen („strukturelle oder verhaltensbezogene Verpflichtungen“ nach der Verordnung (EG) Nr.139/2004 des Rates und der Verordnung (EG) Nr.802/2004 der Kommission) zur Wahrung eines wirksamen Wettbewerbs auf diesen Märkten vorschlagen müssen.

VIII.

Im Ergebnis wären für den Fall einer Zustimmung zu einer Beihilfe an die DB AG die folgenden Auflagen gemäß Randziffer 53 aus Sicht unseres Verbandes zielführend und sollten seitens der EU-Kommission – im Zuge einer der Höhe nach überprüften – Beihilfe an die DB AG gegenüber dem begünstigten Unternehmen und dem Beihilfegeber verbindlich verfügt werden:

- 1) Der Bund sichert zu, dass zur Vermeidung unnötiger Marktaustritte etwaige Anträge auf COVID-19-bedingte Beihilfen auch von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs bis zu einem Stichtag (z.B. 31. Oktober) nach den gleichen Maßstäben (z.B. nur Unterstützung von am 31. Dezember 2019 wirtschaftlich gesunden Unternehmen, Bemessung der Beihilföhe an Umsatzaufällen, Festsetzung von Auflagen, etc.) positiv beschieden werden, wie dies ggf. auch bei der DB Cargo AG/DB AG geschehen soll. Sofern die so ausgeglichenen Umsatzaufälle bei der DB Cargo AG die Summe der Umsatzaufälle bei den Wettbewerbsbahnen überschreiten, ist die Differenz der Branche der Wettbewerbsbahnen zum Zweck von Zukunftsinvestitionen zur Verfügung zu stellen (1:1-Regel).

- 2) Es wird eine Preisbeobachtungsstelle eingerichtet, die in geeigneter Weise Daten erhebt, aus denen wettbewerbsbeeinträchtigendes (Dumping-)Verhalten von allen Verkehrsunternehmen des Güterverkehrs bei der Preisgestaltung identifiziert werden kann. Auch die Einhaltung des nach Ziffer 73 verpflichtenden Werbeverbots mit der Beihilfe soll durch diese Stelle kontrolliert werden.
- 3) Die vorhandenen Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den DB-Infrastrukturgesellschaften und den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem DB-Konzern werden zum 31. Dezember 2020 aufgekündigt.
- 4) Es wird durch die Pflicht entsprechender Nachweise gegenüber der EU-Kommission und eine darauf aufbauende Publikationspflicht sichergestellt, dass die DB Cargo und ihre Tochtergesellschaften sowie etwaige andere Beihilfeempfänger insbesondere für ausländische und grenzüberschreitende Verkehre nicht mehrfach Beihilfen in verschiedenen Mitgliedstaaten in Anspruch nehmen.
- 5) Dem DB-Konzern wird aufgegeben, Anteile an der DB Cargo oder andere im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen teilweise oder ganz an Dritte zu veräußern, sofern es nicht gelingt, innerhalb eines angemessen kurzen Zeitraums die Beihilfe an den Bund zu erstatten. Dabei ist festzulegen, dass durch die Veräußerung keine neuen, über den jetzigen Umfang hinaus marktbeherrschenden Unternehmen entstehen.
- 6) Das von der DB Cargo betriebene Einzelwagensystem- wird nach einer im Detail festzulegenden Schrittfolge für weitere Partner geöffnet. Die Öffnung beginnt mit der im SPNV bereits üblichen Ausschreibung zunächst der regionalen Bedienung und geht über die Ferntraktion zwischen den großen Zugbildungsanlagen über die Rangiertätigkeiten bis hin zum Zugriff auf benötigtes Wagenmaterial.
- 7) Die DB Netz AG wird – ggf. im Zuge einer Auflage für den DB Konzern - für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 von einer Dividendenzahlung an den Konzern bzw. den Bund ausgenommen. Sofern die COVID-19-bedingten Einnahmehausfälle des Infrastrukturbetreibers das geplante Jahresergebnis übersteigen, sollte das Delta aus der Beihilfe des Bundes gedeckt werden können, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch in der Krise aufrecht erhalten zu können. Die durch einen Wegfall von Dividenden aller DB-Infrastrukturgesellschaften entfallenden eingeplanten Finanzierungsbestandteile für vorgesehene Modernisierungsinvestitionen gemäß der LuFV III sollen durch den Bund aus Haushaltsmitteln ersetzt werden. Sollte das o.g. Delta die geplante Dividende nicht erreichen, kann die Beihilfe entsprechend geringer ausfallen.
- 8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns nehmen in ihre Nutzungsbedingungen klare Regelungen zur Haftung für Folgeschäden auf, die den EVU aufgrund mangelhaftem Infrastrukturzustand oder in Folge der signifikant gestiegenen Bautätigkeit entstehen. Der Bund gleicht die sich daraus ergebenden Mehrbedarfe bei den EIU in geeigneter Weise aus.
- 9) Bei der laut Koalitionsvertrag vom März 2018 vorgesehenen Satzungsänderung im Bereich der DB werden zur unabhängigen Wahrnehmung der staatlichen Aufgaben im Bereich der Daseinsvorsorge (Bereitstellung und Ausbau der Schieneninfrastruktur) in der Satzung der DB Netz AG ein gewinnfreier Unternehmensbetrieb sowie als Unternehmensziele Kundenzufriedenheit, die qualitäts- und preisgewichtete Steigerung der Verkehrsleistung (... und) die Gewinnung weiterer Kunden als Beurteilungskriterien verankert. Die bisher nur vom DB-Konzern besetzte Arbeitgeberseite des Aufsichtsrates soll künftig drei Plätze für externe Kunden vorsehen.

- 10) Um daneben eine fortbestehende Regulierungslücke, werden die Funktionen des Netzbetreibers und des Energieversorgers in der heutigen DB Energie GmbH gesellschaftsrechtlich voneinander getrennt (unbundled) und/oder die Infrastrukturbestandteile der DB Netz AG oder einem gemeinsamen neuen Unternehmen (oder einer Organisation in einer anderen Rechtsform) zugeordnet.
- 11) Dem Bund wird aufgegeben, eine dauerhafte Anpassung der Bemessung der Trassenpreise an das in Europa überwiegend gültige Grenzkostenprinzip vorzusehen und etwaige Einnahmeausfälle durch die Führung des Unternehmens mit u.a. dem Ziel, mehr Verkehre im Netz abzuwickeln, auszugleichen.
- 12) Unbeschadet der Regelungen in Randziffern 74 und 75 ist der DB Cargo AG oder der DB AG der Erwerb von Wettbewerbern oder anderen Unternehmen im selben Geschäftsfeld, einschließlich vor- und nachgelagerter Geschäftstätigkeiten zu untersagen, solange die Beihilfe nicht zurückgezahlt ist.
- 13) Mit Bezug auf Randziffer 76 muss im Falle einer Beihilfe gewährleistet werden, dass die DB Cargo a) künftig zeitnah zusammen mit dem Konzern ihre wirtschaftlichen Daten publiziert, b) die notwendige Transparenz über die Stellung der Unternehmensteile auf dem für den Beihilfegeber wettbewerblich maßgeblichen deutschen, aber auch für andere Beihilfe gebenden nationalen Schienengüterverkehrsmärkte und c) ggf. auch die Entwicklung in den in der Begründung der Beihilfe angeführten geschäftlichen Tätigkeiten (etwa den Einzelwagenverkehr) schafft.
- 14) Das in Randziffer 77 fixierte Dividendenverbot sowie das in Randziffer 78 fixierte Boni-Verbot müssen Bestandteil der Auflagen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender

Peter Westenberger
Geschäftsführer