

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Entwicklung der Verschuldung der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) als bundeseigene Aktiengesellschaft entstand 1994 im Zuge der Bahnreform aus der Fusion von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn. Damals wurden die Schulden der Bundes- und Reichsbahn in Höhe von ca. 34 Mrd. Euro durch den Bund übernommen. Damit sollte dem neugegründeten DB-Konzern ein schuldenfreier Neustart ermöglicht werden (Quelle: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bilanz-der-bahnreform-zu-rueck-in-die-zugunft-1.1851402>). Da sich der Schuldenstand der DB AG gegenwärtig wieder dieser Marke nähert, besteht aus Sicht der Fragesteller dringender Handlungsbedarf. So kletterte der Schuldenstand der DB AG Medienberichten zufolge im vergangenen Jahr auf den Rekordwert von 25,4 Mrd. Euro. Der Bundesrechnungshof spricht bereits von einer „besorgniserregenden Situation“ und mahnte unlängst strukturelle Reformen an (Quelle: <https://www.bund.esrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/2019/2019-bericht-aktuelle-finanzielle-situation-der-deutschen-bahn-ag>). Auch die vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages festgelegte Schuldenobergrenze von 24 Mrd. Euro konnte somit nur bilanziell eingehalten werden. Aus Sicht der Fragesteller ist die derzeitige Situation vor allem hinsichtlich des immensen Haushaltsrisikos für den Bund problematisch. Hinzu kommt, dass durch die hohen Zins- und Tilgungszahlungen dringend benötigte Investitionen für die Erneuerung und Instandhaltung von Zügen und für die Modernisierung von Bahnhöfen erschwert werden.

Im Herbst 2019 hat die DB AG darüber hinaus damit begonnen, sogenannte Hybridanleihen in Höhe von insgesamt 2 Mrd. Euro herauszugeben (Quelle: <https://ir.deutschebahn.com/de/news-praesentation/news/detail/erste-hybridanleihe-emittiert/>). Damit soll, neben den Erlösen aus einem möglichen Verkauf der Bahntochter Arriva, die Investitionsoffensive der Bahn kofinanziert werden. Hybridanleihen vereinen dabei Bestandteile aus Aktien und Anleihen. Dem Anteilseigner kommt zwar kein Mitspracherecht im Konzern und keine Divi-

dende zu, er ist aber trotzdem enger an das Unternehmen gebunden, als dies bei einer klassischen Anleihe der Fall wäre. Der Vorteil für die DB AG ist, dass diese Anleihen nicht vollständig zur Schuldenquote beitragen und daher nicht auf die vom Bund festgelegte Schuldenobergrenze angerechnet werden. Diese Art der Geldaufnahme ist für die DB AG allerdings teurer als bei klassischen Anleihen und funktioniert nur, weil der Bund als Sicherungsgeber fungiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren zum Stichtag 26. Mai 2020 die Schulden der DB AG insgesamt sowie jeweils der folgenden Tochterunternehmen:
 - a) DB Fernverkehr AG,
 - b) DB Regio AG,
 - c) DB Station&Service AG,
 - d) DB Cargo AG,
 - e) DB Netz AG,
 - f) DB Energie AG,
 - g) DB Arriva,
 - h) DB Schenker?
2. Wie hat sich die Verschuldung der in Frage 1 genannten Unternehmen sowie der DB AG in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte einzeln angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung der Verschuldung der DB AG, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?
4. Plant die Bundesregierung gegenwärtig, dem Deutschen Bundestag Vorschläge zu unterbreiten, die vom Deutschen Bundestag festgelegte Schuldenobergrenze anzupassen?
5. Wurde das Thema einer Erhöhung der Schuldenobergrenze im vergangenen Jahr zwischen Vertretern der Bundesregierung und des Vorstandes der DB AG in Gesprächen erörtert, und falls ja, mit welchem Ergebnis?
6. Ist die vom Deutschen Bundestag festgelegte Schuldenobergrenze in den letzten fünf Jahren überschritten worden, und wenn ja, wie oft, wann, und in welcher Höhe?
7. Plant die Bundesregierung einen finanziellen Ausgleich für die Deutsche Bahn AG, um vor dem Hintergrund der Aufrechterhaltung ihres Angebots im Fernverkehr eine Entschädigung für nicht eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsleistungen während der Corona-Pandemie zu schaffen?
8. Mit welchen Auswirkungen auf die finanzielle Situation der DB AG rechnet die Bundesregierung in Anbetracht der Tatsache, dass der Verkauf der DB-Tochter Arriva nach Angaben des DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz nicht mehr in diesem Jahr vollzogen werden könne (Bahn-Aufsichtsrats- und Konzernkreise – Arriva-Börsengang aufgeschoben, REUTERS vom 19. Februar 2020)?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die über die Deutsche Bahn Finance GmbH im vergangenen Herbst emittierten Hybridanleihen?

10. Trägt der Bund als Eigentümer der DB AG nach Auffassung der Bundesregierung das Ausfallrisiko für diese Hybridanleihen?
Falls ja, wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass Hybridanleihen nicht auf die vom Deutschen Bundestag festgelegte Schuldenobergrenze angerechnet werden?
11. Wird das Volumen der herausgegebenen Hybridanleihen nach Kenntnis der Bundesregierung dem Eigenkapital der DB AG zugerechnet, und wenn ja, zu welchem Anteil?
12. Wie viel höher sind die Kosten für die emittierten Hybridanleihen im Vergleich zu klassischen Anleihen für die DB AG?
13. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine weitere Herausgabe von Hybridanleihen auch dann noch sinnvoll, wenn die Schuldenobergrenze für die DB AG angehoben würde?
14. Wie viele Tochterunternehmen der DB AG sind derzeit ausschließlich im Ausland tätig?
15. Wie viele dieser Tochterunternehmen der DB AG, die derzeit ausschließlich im Ausland tätig sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung börsennotiert?
16. Wie hoch war zum Stichtag 26. Mai 2020 der Börsenwert dieser DB-Tochterunternehmen?

Berlin, den 7. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion

