

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19529 –**

Entwicklung der Verschuldung der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bundesbahn 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-zurueck-in-die-zukunft-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.bundesrechnungshof.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 Dividende 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.

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)?

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

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden finanzielle Kennzahlen im DB-Konzern zum jeweiligen Monatsende berichtet. Aufgrund der noch nicht vorliegenden Ist-Daten für den Monatsabschluss Mai 2020 beziehen sich die nachfolgenden Angaben auf den 30. April 2020.

Sowohl die Geschäftsfelder als auch der DB-Konzern umfassen neben den in Frage 1 aufgeführten Gesellschaften noch weitere Tochterunternehmen. Um ein vollständiges Bild zu geben, werden zur Beantwortung von Frage 1 der gesamte DB-Konzern und die Geschäftsfelder dargestellt. Dies entspricht der Segmentberichterstattung im Konzern-Abschluss (siehe auch Integrierter Bericht 2019, S. 188 f./230 f.).

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder sind im Anhang für die Jahre 2010 bis 2019 jeweils zum Jahresende sowie zum 30. April 2020 angegeben.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung der Verschuldung der DB AG, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Nach Ansicht der Bundesregierung hat sich die Verschuldung unterproportional zur Ausweitung der Investitions- und Geschäftstätigkeit entwickelt. Im Zeitraum 2010 bis 2019 ist die Verschuldung von 16,9 Mrd. Euro (das entspricht 21,5 Mrd. Euro adjustierte Netto-Finanzschulden) auf 24,2 Mrd. Euro gestiegen (+13 Prozent). Im gleichen Zeitraum hat das Unternehmen umfangreiche Investitionen getätigt (Eigenmittel von 34,5 Mrd. Euro) und ein Umsatzwachstum von 29 Prozent erzielt.

4. Plant die Bundesregierung gegenwärtig, dem Deutschen Bundestag Vorschläge zu unterbreiten, die vom Deutschen Bundestag festgelegte Schuldenobergrenze anzupassen?

Die Verschuldungsgrenze ist vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags am 27. Mai 2020 auf 30 Mrd. Euro per 31. Dezember 2020 angehoben worden, um der DB AG mehr Spielraum zu geben, Schäden aus der Corona-Krise durch zusätzliche Kredite vom Kapitalmarkt auszugleichen. Im vierten Quartal 2020 soll für die Folgejahre eine neue Entscheidung des Haushaltsausschusses über den künftigen Schuldenbegrenzungsmechanismus herbeigeführt werden.

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?

Nein.

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?

Für die Einhaltung des Maßgabebeschlusses vom 10. November 2016 durch die DB AG und die Überwachung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde mit Vertretern des Haushaltsausschusses eine jährliche Verschuldungsgrenze gemäß der Mittelfristplanung der DB AG 2017 bis 2021 vereinbart. Die jeweilige Verschuldungsgrenze wird als Jahresendwert-bezogen verstanden, da es unterjährig saisonale und transaktionsbezogene Schwankungen gibt (bspw. Dividendenzahlung an Bund im März/April oder größere Mietvertragsabschlüsse bei Büroimmobilien). Nachdem die Verschuldungsgrenzwerte in den Jahren 2017 und 2018 durchweg eingehalten wurden, überschritten die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns erstmalig im März 2019 mit 25,3 Mrd. Euro (unterjährig) den Wert von 25,1 Mrd. Euro aus der Mittelfristplanung 2017 bis 2021. Zum 31. Dezember 2019 sanken sie wieder auf 24,2 Mrd. Euro. Der Höchstwert von 25,4 Mrd. Euro wurde coronabedingt erstmalig im März 2020 überschritten.

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?

Nichteigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Fernverkehr wurden nicht erbracht. Nach Auskunft der DB AG wurden von ihr frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um das Fahrplanangebot einerseits den Reiseempfehlungen und Beschränkungen des Verkehrs anzupassen und andererseits, um insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen systemrelevanter Berufsgruppen und von Beschäftigten im Gesundheitswesen nachzukommen. Die Verkehrsminister von Bund und Ländern hatten bereits im März 2020 einstimmig begrüßt, dass ein mobiles Grundangebot im ÖPNV und im Schienenverkehr aufrechterhalten wird. Die Entscheidung, was für ein stabiles Grundangebot erforderlich ist, hat jedes Unternehmen für seinen Bereich in eigener Verantwortung getroffen.

In Summe führen nach Angaben der DB AG rund 75 Prozent der Züge im Fernverkehr ohne Einschränkungen. Eine weitere Reduzierung des Angebotes

hätte nach Informationen der DB AG bedeutet, dass große Regionen und Städte den Anschluss an den Fernverkehr verloren hätten bzw. die Anbindung zum Nahverkehr nicht mehr flächendeckend gegeben wäre.

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)?

Anders als bisher erwartet die DB AG aufgrund der coronabedingt schwierigen Situation auf den Kapitalmärkten für die Jahre 2020 und 2021 keine Erlöse mehr aus Teilverkäufen von Arriva-Aktien. Aus den veränderten Verkaufsprämien resultiert zudem eine verminderte Entlastung der geplanten Netto-Finanzschulden.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die über die Deutsche Bahn Finance GmbH im vergangenen Herbst emittierten Hybridanleihen?

Im Verlauf des Jahres 2019 zeichnete sich ab, dass ein Liquiditätszufluss aus dem Verkauf von Arriva („M&A-Track“) nicht in 2019, sondern frühestens in 2020 erfolgen würde. Die Emission von Hybridanleihen sollte diese Lücke schließen, um die Maßgabe der Verschuldungsgrenze weiterhin einzuhalten und der Gefahr eines Rating-Downgrades mit der Konsequenz steigender Zinskosten zu begegnen. Die Hybridanleihen konnten 2019 zu vergleichsweise günstigen Konditionen emittiert werden.

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?

Gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 des Aktiengesetzes haftet für Verbindlichkeiten der Aktiengesellschaft nur deren Gesellschaftsvermögen (sog. Trennungsprinzip). Dies gilt auch hinsichtlich eines potenziellen Ausfallrisikos von Hybridanleihen.

11. Wird das Volumen der herausgegebenen Hybridanleihen nach Kenntnis der Bundesregierung dem Eigenkapital der DB AG zugerechnet, und wenn ja, zu welchem Anteil?

Die begebenen Hybridanleihen werden gemäß den IFRS-Bilanzierungsstandards zu 100 Prozent dem Eigenkapital zugerechnet. Rating-Agenturen zählen sie zu jeweils 50 Prozent zum Eigenkapital und zum Fremdkapital.

12. Wie viel höher sind die Kosten für die emittierten Hybridanleihen im Vergleich zu klassischen Anleihen für die DB AG?

Nach Angaben der DB AG hat die DB Finance GmbH im Jahr 2019 klassische Anleihen mit einem volumengewichteten Durchschnittszins von 1,05 Prozent emittiert. Der Durchschnittszins der beiden Hybridanleihen lag bei 1,33 Prozent.

13. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine weitere Herausgabe von Hybridanleihen auch dann noch sinnvoll, wenn die Schuldenobergrenze für die DB AG angehoben würde?

Der Beschluss des Haushaltsausschusses vom 27. Mai 2020 basiert u. a. auf der Annahme, dass die DB AG die in der Unternehmensplanung für 2020 vorgesehenen 3 Mrd. Euro Hybridanleihen durch klassische Anleihen ersetzt.

14. Wie viele Tochterunternehmen der DB AG sind derzeit ausschließlich im Ausland tätig?

Beim DB-Konzern handelt es sich um einen integrierten Verbund international tätiger Gesellschaften des Personen- und Güterverkehrs. Insbesondere im Logistikbereich bestehen Unternehmen, die sowohl im Inland als auch im Ausland tätig sind. Sitz im Ausland hatten zum 28. Mai 2020 421 Tochtergesellschaften des DB-Konzerns.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist keines dieser Tochterunternehmen börsennotiert.

Anhang (zu Frage 2)



Lange Reihe der Netto-Finanzschulden im DB-Konzern Ist 2010 - 2020

	per Dez											2019 (exkl. IFRS)	Effekt aus IFRS 16	2019*	per April 2020
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019					
	[Mio. EUR]														
Systemverbund Bahn	15.343	15.660	15.146	15.271	15.220	16.973	16.055	16.824	17.961	18.386	2.207	20.593	23.336		
DB Arriva	1.182	1.104	1.204	995	539	547	708	890	742	792	968	1.760	1.148		
DB Schenker	414	-171	16	96	454	-28	860	909	847	510	1.312	1.823	2.162		
DB-Konzern	16.939	16.592	16.366	16.362	16.212	17.491	17.624	18.623	19.549	19.688	4.487	24.175	26.644		
nachrichtlich:															
DB Fernverkehr	-808	-1.059	-1.231	-1.430	-1.543	-1.061	-998	-259	463	1.360	19	1.379	2.064		
DB Regio	998	1.036	1.307	1.520	2.328	2.708	2.839	2.885	2.781	2.456	39	2.494	2.835		
DB Cargo	1.513	1.526	1.828	1.716	1.352	1.391	1.375	1.356	1.692	2.157	349	2.506	2.832		
DB Netze Fahrweg	9.952	10.209	10.473	10.560	10.695	10.696	10.396	9.386	9.499	10.049	42	10.091	10.175		
DB Netze Personenbahnhöfe	1.369	1.320	1.406	1.429	1.352	1.294	1.257	1.268	1.260	1.429	115	1.544	1.681		
DB Netze Energie	223	218	315	179	226	255	390	630	623	593	189	782	765		
Beteiligungen/Sonstige	2.095	2.409	1.049	1.297	809	1.690	796	1.557	1.643	343	1.455	1.798	2.985		
Systemverbund Bahn	15.343	15.660	15.146	15.271	15.220	16.973	16.055	16.824	17.961	18.386	2.207	20.593	23.336		

* Zum 1. Januar 2019 erfolgte im DB-Konzern die Erstanwendung des neuen Leasingstandards IFRS 16, welcher zu Bilanzierung von Leasingverträgen verbindlich anzuwenden ist. Hierdurch ist die ausgewiesene Verschuldung ab 2019 deutlich gegenüber den Vorjahren angestiegen.

