

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/27467 –**

### **Eigenbeitrag der Deutschen Bahn AG zur Bewältigung der wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Wie viele andere Wirtschaftszweige ist auch der Schienenverkehr von den wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie schwer betroffen. Seit März des vergangenen Jahres sehen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr sowohl mit einem starken Rückgang der Passagierzahlen als auch mit gestiegenen Kosten zur Einhaltung des Gesundheitsschutzes konfrontiert. So sind etwa im öffentlichen Nahverkehr während der Hochphase der Ausgangsbeschränkungen im April 2020 die Fahrgastzahlen um bis zu 80 Prozent eingebrochen. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) waren die Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn AG (DB AG) teilweise um bis zu 90 Prozent zurückgegangen. Und auch im Schienengüterverkehr sind sowohl die Beförderungsmenge als auch die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019 um jeweils rund 9 Prozent gesunken. Von diesem Rückgang waren sowohl private Güterbahnen als auch die DB Cargo gleichermaßen betroffen.

Dieser enorme Rückgang der Transportleistung hat bei der Deutschen Bahn AG für substanzielle finanzielle Verluste gesorgt. Medienberichten zufolge lag allein das Jahresergebnis 2020 bei einem Minus von 5,6 Mrd. Euro. Die Bundesregierung rechnet zudem damit, dass die Corona-Krise die DB AG insgesamt „mindestens 13 Mrd. Euro kosten wird“ (<https://www.n-tv.de/wirtschaft/Bahn-kommt-Corona-Krise-teuer-zu-stehen-article22246707.html>).

Um diese pandemiebedingten Verluste auszugleichen, verfolgen Bundesregierung und DB AG ein sogenanntes Drei-Säulen-Modell. Das Modell enthält: 1. eine Gegensteuerung durch die DB AG im Systemverbund (Einsparmaßnahmen), 2. die Anpassung der Verschuldungsgrenze und 3. eine Eigenkapitalerhöhung (Bericht des Bundesrechnungshofs nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) über aktuelle Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Lage und zum coronabedingten zusätzlichen Finanzierungsbedarf des DB-AG-Konzerns, 25. Mai 2020). Nachdem der Deutsche Bundestag die Verschuldungsobergrenze der DB AG im vergangenen Jahr bereits zweimal erhöht hat und die Verhandlungen über die Notifizierung der Eigenkapitalerhöhung zwischen Bundesregierung und Europäischer Kommission nach wie vor andauern, bleibt nach Ansicht der Fragesteller weiterhin unklar, welche kon-

kreten Einsparmaßnahmen die DB AG bisher getroffen hat und auf welche Höhe sich die dadurch gesparten Ausgaben beziffern.

1. Welche konkreten Maßnahmen zur Gegensteuerung im Systemverbund der DB AG bzw. zum Ausgleich von pandemiebedingten Schäden durch die DB AG selbst wurden durch die Bundesregierung mit der DB AG bisher beraten (bitte Maßnahmen und Einsparvolumen einzeln auflisten)?
3. Welche Maßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der DB AG geplant, um die jährlichen Kostensenkungen bis 2024 im Bereich Personal in der Größenordnung von rund 500 Mio. Euro pro Jahr (2 Mrd. Euro bis 2024) zu realisieren (bitte Maßnahmen und Einsparvolumen einzeln auflisten)?
4. Welche konkreten Einsparmaßnahmen der DB AG wurden im Aufsichtsrat der DB AG bei dessen Sitzung im Dezember 2020 diskutiert, und auf welches Einsparvolumen beliefen sich die Maßnahmen?
6. In welchen Bereichen (Infrastruktur, Personal, Verwaltung, Fahrzeuge etc.) will die DB AG welchen konkreten Eigenbeitrag zur Bewältigung der wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie erbringen?

Die Fragen 1, 3, 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) übernimmt sie für das Jahr 2020 50 Prozent der Corona-Schäden im Systemverbund Bahn mittels Gegensteuerungsmaßnahmen. Als Corona-Schäden definiert der DB-Konzern Umsatzverluste, Zusatzaufwendungen für Hygiene und Sauberkeit sowie Effekte auf den Bestand an Drohverlustrückstellungen im Schienenpersonennahverkehr.

Nach Auskunft der DB AG beträgt der Gegensteuerungsaufwand laut aktueller Mittelfristplanung (Mifri) 4,8 Mrd. Euro, wovon im Jahr 2020 bereits Gegensteuerungsmaßnahmen in Höhe von rund 1,7 Mrd. Euro umgesetzt wurden.

Nach Auskunft der DB AG sind im Rahmen der Mifri in den folgenden Bereichen Gegensteuerungsmaßnahmen vorgesehen:

#### Netto-Investitionen

0,9 Mrd. Euro wurden im Investitionsbudget untersetzt, ohne die im Rahmen der Strategie „Starke Schiene“ notwendigen Investitionen zu gefährden. Die Anmietung von Büroräumen für die Verwaltung erfolgt teils verzögert, teils reduziert. Wegen des IFRS 16-Bilanzierungsstandards wirkt auch dies auf die Sachinvestitionen der Jahre 2021 bis 2024.

Im Bereich Einkauf sinken die Investitionen in den Jahren 2020 bis 2024 durch Preisnachverhandlungen in laufenden Vergaben über alle Warengruppen hinweg.

Für die Jahre 2020 bis 2024 ist das Budget für den Erwerb von Minderheitsbeteiligungen nachhaltig gesenkt worden.

#### Produktions- und Sachaufwand

Nach Auskunft der DB AG sind 1,9 Mrd. Euro Einsparungen im Produktions- und Sachaufwand so gestaltet, dass die Ziele der Strategie „Starke Schiene“ erreicht werden können.

Damit verbunden sind jeweils sinkende Ausgaben u. a. für Strom und für Dienstleistungen sowie für bezogene Leistungen im Güterverkehr (wie Speditionsleistungen und Freight Forwarding).

Weiteres Potenzial im Sachaufwand hebt der Einkauf bis 2024 u. a. mit Preisnachverhandlungen mit Lieferanten, optimierte Warengruppenstrategien, Mengenbündelungen und optimierte Skontonutzung.

Nach Auskunft der DB AG wird im gesamten Planungszeitraum ein konsequentes Management der betrieblichen Aufwendungen verfolgt. Weiterhin wird das jährliche Budget für externe Beratungsleistungen gesenkt.

#### Personalaufwand

Nach Auskunft der DB AG werden weitere 1,9 Mrd. Euro auf Maßnahmen im Personalaufwand entfallen (z. B. Personaleinsatzplanung). Durch den Abbau von Arbeitsmehrleistungen und Urlaub wurden Rückstellungen aufgelöst.

Nach Auskunft der DB AG sind der Tarifvertrag mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft und die Gehaltsentwicklung der Führungskräfte wichtige Beiträge. Für die Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeiter ist eine Nullrunde für das Jahr 2021 beschlossen worden.

Nach Auskunft der DB AG wird mit weiteren Maßnahmen in den Jahren 2020 bis 2024 auch die Verschlinkung der Organisationsstrukturen und die Erhöhung der Effizienz vorangetrieben. Dies gilt insbesondere für die Verwaltungsbereiche in der Konzernleitung sowie in den Servicebereichen.

Die Bundesregierung wird prüfen, ob diese Maßnahmen wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen sind.

2. Welche konkreten Maßnahmen zur Gegensteuerung im Systemverbund der DB AG bzw. zum Ausgleich von pandemiebedingten Schäden wurden durch die DB AG bisher umgesetzt (bitte Maßnahmen und Einsparvolumen einzeln auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurden neben Maßnahmen mit Wirkung im Personalaufwand im Jahr 2020 einige Investitionen reduziert bzw. in die Folgejahre verschoben. Dazu gehören insbesondere die nicht erfolgte Anmietung von Büroimmobilien sowie die Reduzierung der Investitionen in Minderheitsbeteiligungen. Darüber hinaus wurden Einsparungen im Sachaufwand erzielt. Nach Auskunft der DB AG beträgt das Einsparvolumen knapp 1,7 Mrd. Euro.

5. Wie hoch war der Schuldenstand der DB AG zum Stichtag 1. Februar 2021?

Nach Auskunft der DB AG betragen die Nettofinanzschulden zum 31. Januar 2021 rund 30,4 Mrd. Euro.

7. Wann, und in welchen Abständen prüft die Bundesregierung die von der DB AG zugesagten Einsparungen auf ihre Umsetzung?

Ob die Einsparungen tatsächlich erfolgt sind, wird im Zuge der Nachweiserbringung bei Geltendmachung der Corona-Schäden überprüft.

Die Umsetzung der von der DB AG zugesagten Einsparungen wird im Rahmen der Sitzungen der Aufsichtsräte der DB AG und deren Tochtergesellschaften überwacht.

8. Wann informiert die DB AG die Bundesregierung über die vorläufige sowie endgültig festgestellte Summe ausschließlich pandemiebedingter finanzieller Schäden im DB-Konzern im Jahr 2020 (bitte konkreten Zeitpunkt angeben)?

Das wesentliche Ergebnis des Gutachtens des Wirtschaftsprüfers (Schadenshöhe per 31. Dezember 2020) wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrates mit den Unterlagen zum Jahresabschluss 2020 zur Verfügung gestellt.