

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Wettbewerbssituation der Busbranche in Deutschland

Im Frühjahr 2024 wurde bekannt, dass ein privates Busunternehmen eine Beihilfebeschwerde bei der EU-Kommission gegen die DB AG eingereicht hat (vgl. www.hessenschau.de/wirtschaft/ausschreibung-gegen-bahn-tochter-verloren-busunternehmen-legt-beschwerde-bei-eu-kommission-ein-v1,busunternehmen-beihilfebeschwerde-db-100.html und www.faz.net/aktuell/wirtschaft/erhaelt-die-deutsche-bahn-illegale-beihilfen-fuer-ihre-busse-19633461.html). Das private Busunternehmen erbringt Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ist Konkurrentin der DB Regio Bus Mitte GmbH. Ähnlich wie die DB AG, steckt auch die DB Regio AG in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Zuletzt machte die DB Regio AG einen Verlust von 36 Mio. Euro (ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/DB23_Regio_web_01.pdf). Die Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG erklärt im Geschäftsbericht 2023, dass die DB Regio sich „im anhaltend intensiven Wettbewerb der Verkehrsunternehmen [...] gut behauptet [hat]. Unser Marktanteil liegt stabil bei rund 60 Prozent im Schienenpersonennahverkehr“.

Das kann nach Ansicht der Fragesteller nicht darüber hinwegtäuschen, dass die DB Regio AG und die DB Regio Bus Mitte GmbH seit Jahren nicht aus den roten Zahlen kommen. In Anlage 1 der Bundestagsdrucksache 19/23897 wird ersichtlich, dass die DB Regio Bus Mitte GmbH im Jahr 2017 einen Verlust in Höhe von 10 883 762 Euro, im Jahr 2018 in Höhe von 19 638 089 Euro und im Jahr 2019 in Höhe von 15 342 909 Euro erwirtschaftet hat.

Aus Sicht der Fragesteller problematisch ist, dass im DB-Konzern Gewinnabführungsverträge bestehen, die dazu führen, dass Verluste von DB-Töchtern durch die DB AG ausgeglichen werden. Aus diesem Grund hat das bereits erwähnte private Busunternehmen Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht. Es geht davon aus, dass der Bund der DB AG Beihilfen gewähre, womit der Konzern Verluste seiner einzelnen Sparten ausgleichen könne. Im Gegensatz dazu werden etwaige Verluste von Konkurrenten der DB Regio bzw. der DB Regio Bus Mitte nicht ausgeglichen. Ohne die Übernahme der Verluste wären die DB Regio Bus Mitte und andere DB-Tochterunternehmen insolvent (vgl. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/erhaelt-die-deutsche-bahn-illegale-beihilfen-fuer-ihre-busse-19633461.html). Das führt nach Ansicht der Fragesteller zu einer Verzerrung des Marktes. Nicht nachvollziehbar ist aus Sicht der Fragesteller, dass die Jahresabschlüsse der DB-Tochterunternehmen nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren bei den deutschen Tochtergesellschaften der DB AG, für die kein Einzelabschluss veröffentlicht wird und die die Kriterien einer

mittelgroßen oder großen Kapitalgesellschaft gemäß Handelsgesetzbuch (HGB) erfüllen, jeweils für die einzelnen Jahre 2020 bis 2023 der Umsatz, die Mitarbeiterzahl und der Gewinn vor der Gewinnabführung (bitte für jede Tochtergesellschaft jahresscheibengenau darstellen)?

2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG die Abschlüsse ihrer Busgesellschaften nicht im Transparenzregister veröffentlicht?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, warum die DB AG die Abschlüsse ihrer Busgesellschaften nicht im Transparenzregister veröffentlicht, und wenn nein, warum nicht?
4. Teilt die Bundesregierung die Forderung diverser Busunternehmen, dass die DB Regio ihre Jahresabschlüsse offenlegen sollte, und wenn nein, warum nicht?
5. Sind der Bundesregierung die Inhalte der Beihilfebeschwerde gegen die DB AG bekannt, wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Vorwürfen des Unternehmens gegen die DB AG, und wenn nein, warum nicht?
6. Sieht die Bundesregierung Parallelen des Beihilfeverfahrens zum Prüfverfahren der EU-Kommission gegen den Bund betreffend Unterstützungsmaßnahmen für die DB Cargo (vgl. ibir.deutschebahn.com/2021/de/konzern-lagebericht/nachtragsbericht/eu-kommission-leitet-pruefung-von-unterstuetzungsmassnahmen-fuer-db-cargo-ein/#:~:text=EU%2DKommission%20leitet%20Pr%C3%BCfung%20von,die%20Beschwerde%20eines%20Wettbewerbers%20zur%C3%BCck.), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
7. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Übernahme von Verlusten der DB-Bustöchter durch den DB-Konzern zu Vorteilen der DB-Bustöchter gegenüber privaten Wettbewerbern führt, wenn ja, welche Vorteile sind das aus Sicht der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
8. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller, dass die DB-Bustöchter durch die Übernahme der Kosten durch die DB AG niedrigere Preise als private Wettbewerber anbieten können und es infolgedessen zur Verdrängung von privaten Busunternehmen kommt, wenn nein, warum nicht?
9. Werden die konzerninternen Leistungen (Governance- und Serviceleistungen) der DB AG für die DB-Bustöchter konzernintern weiterberechnet, und wenn ja, zu welchen Preisen (bitte die einzelnen Serviceleistungen und Geschäftsfelder und jeweils die ungefähren Preise nennen)?
10. Wie wird sichergestellt, dass diese Governance- und Serviceleistungen tatsächlich zu marktüblichen Preisen durch die DB AG weiterberechnet wird?
11. Wie hoch war die Produktivität der DB Regio AG, betrachtet in Leistung und Umsatz je Mitarbeiter, im Jahr 2023?
12. Besteht aus Sicht der Bundesregierung ausreichend Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr?
13. Aus welchen Gründen schreiben die DB Regio AG und ihre Bustöchter bereits seit Jahren rote Zahlen?
14. Wie und mit welchen Maßnahmen plant die DB Regio AG nach Kenntnis der Bundesregierung, ihre wirtschaftliche Lage kurz- und langfristig zu verbessern (bitte im Detail auführen)?

15. Welche weiteren Einflussfaktoren auf die Verschlechterung des Betriebsergebnisses sieht die DB Regio AG außer „Streikereignisse, störanfällige Infrastruktur, massive Bautätigkeit sowie personalbedingte Zugausfälle“, so wie es im Geschäftsbericht 2023 (ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/DB23_Regio_web_01.pdf) der DB Regio AG festgestellt wird?
16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Aussagen des DB-Regio-Betriebsrates zur Vergabe des Schienenersatzverkehrs auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin an ein mittelständisches Unternehmen (statt an die DB Regio), wonach diese Entscheidung der DB InfraGO AG eine „Kannibalisierung“ sei und mit Sozialdumping in Verbindung gebracht wird?

Berlin, den 18. September 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.