

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12999 –

Wettbewerbssituation der Busbranche in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Frühjahr 2024 wurde bekannt, dass ein privates Busunternehmen eine Beihilfebeschwerde bei der EU-Kommission gegen die DB (Deutsche Bahn) 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_wettbewerb_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 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf 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 ist es problematisch, 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.

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)?

Bei den erbetenen Informationen zu den Jahresabschlüssen der angefragten Gesellschaften der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt es sich um geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betreffenden Unternehmen. Die Offenlegung der Informationen in der erbetenen Transparenz kann das wirtschaftliche Handeln der betreffenden Gesellschaften beeinträchtigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen. Bei einem Bekanntwerden der Kennzahlen aus den Jahresabschlüssen wäre es Wettbewerbern möglich, ihre Tätigkeit zum Nachteil der betreffenden Gesellschaften der DB AG auszurichten. Sie erhielten dadurch Transparenz über interne Kalkulationen und die Leistungsfähigkeit der Unternehmen, die die Wettbewerber in Zukunft zu ihrem Vorteil nutzen könnten, während gleichzeitig die Gesellschaften der DB AG keine Möglichkeit haben, an vergleichbare Informationen über ihre Wettbewerber zu gelangen. Kenntnisse über diese internen Finanzkennzahlen lassen Rückschlüsse auf die internen Organisationsstrukturen in einzelnen Geschäftsfeldern und im Konzern zu. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt.* Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

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?

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wird der Jahresabschluss der DB Regio AG jährlich veröffentlicht. Für alle anderen Tochtergesellschaften, mit welchen die DB Regio AG einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen hat, wird von der Befreiung von der Offenlegungsvorschrift des Handelsgesetzbuches (§§ 325 bis 329 des Handelsgesetzbuches (HGB)) nach Maßgabe des § 264 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht. Der entsprechende Gesellschafterbe-

* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

schluss ist nach Auskunft der DB AG je Tochtergesellschaft im Unternehmensregister veröffentlicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 79 auf Bundestagsdrucksache 20/8043 verwiesen.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Beihilfebeschwerde gegen die DB AG ist der Bundesregierung bekannt. Inhaltlich äußert sich die Bundesregierung nicht zu laufenden Verfahren.

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?

Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge sind gemäß § 291 des Aktiengesetzes marktübliche Strukturelemente in Konzernverbänden in der Bundesrepublik Deutschland.

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, und wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG enthalten die Angebote der DB Bustöchter nicht stets niedrigere Preise als diejenigen der Konkurrenz. Das zeigt sich auch an der Erfolgsquote bei Vergabeverfahren und den Marktanteilen der DB Regio Bus. Eine Verdrängung der Wettbewerber wird vor diesem Hintergrund nicht gesehen.

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 werden?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden die Kosten für Governancefunktionen im Rahmen einer Konzernumlage explizit an die Geschäftsfelder weiterverrechnet.

Bei konzerninternen Leistungsbeziehungen im Konzern der DB AG gilt das At-Arm's-Length-Prinzip. Gemäß dieses Prinzips orientieren sich bspw. operative Leistungsbeziehungen immer an bekannten marktüblichen Preisen.

11. Wie hoch war die Produktivität der DB Regio AG, betrachtet in Leistung und Umsatz je Mitarbeiter, im Jahr 2023?

Nach Auskunft der DB AG betrug die Betriebsleistung je Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin rund 15 Tsd. Trassenkilometer/Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin im Jahr 2023. Der Umsatz je Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin lag bei rund 315 000 Euro.

12. Besteht aus Sicht der Bundesregierung ausreichend Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr?

Verantwortlich für die Vergabe von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Leistungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind die von den Ländern bestimmten Aufgabenträger. Zu ihren Aufgaben gehört es, den Wettbewerb so zu gestalten, dass für die Fahrgäste das bestmögliche Ergebnis erzielt wird und es für möglichst viele leistungsfähige EVU attraktiv ist, sich am Wettbewerb zu beteiligen. Es besteht grundsätzlich die Verpflichtung zu wettbewerblichen Vergabeverfahren. Rechtliche Grundlagen bilden die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (4. Teil des GWB, dort insbesondere § 131 Absatz 1 und 2) und die Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung – VgV). Der Bund fördert den Wettbewerbsgedanken.

Der Wettbewerb funktioniert, auch wenn sich die Wettbewerbsintensität bei wettbewerblichen SPNV-Vergabeverfahren zuletzt etwas abgeschwächt hat.

Die Anzahl der Zuschläge im Rahmen von Wettbewerbsverfahren an nicht-bundeseigene EVU liegt auf einem stabilen Niveau (Zeitraum 2018 bis 2022; vgl. Auswertungen, S. 59 der Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 der Bundesnetzagentur). Der Marktanteil von DB Regio im Schienenpersonennahverkehr hat sich von 64 Prozent im Jahr 2019 auf rund 60 Prozent im Jahr 2023 reduziert.

13. Aus welchen Gründen schreiben die DB Regio AG und ihre Bustöchter bereits seit Jahren rote Zahlen?

Nach Auskunft der DB AG erholte sich die Verkehrsleistung – nach dem pandemiebedingten nachhaltig veränderten Mobilitätsverhalten – in den letzten Jahren wieder. Die gestiegenen Umsätze konnten die Betriebsaufwendungen der DB Regio AG jedoch nicht decken. Negative Einflussfaktoren waren hierbei vor allem Streik, die störanfällige Infrastruktur, massive Bautätigkeit sowie personalbedingte Zugausfälle.

Auch bei Regio Bus sind nach Auskunft der DB AG insbesondere in den Corona-Jahren negative Ergebnisse erwirtschaftet worden. Es ist jedoch ein positiver Trend zu beobachten.

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 aufzuführen)?

Nach Auskunft der DB AG zielt die DB Regio AG darauf ab, mit der Stabilisierung der betrieblichen Performance auch die wirtschaftliche Lage verbessern zu können. Dies soll durch Produktivitätssteigerungen, u. a. durch Digitalisierung und zunehmende Automatisierung sowohl im Betrieb als auch in der Instandhaltung erreicht werden. Außerdem soll eine robuste Personalbestandsdeckung sichergestellt werden. Darüber hinaus ist die Bereitstellung einer störungsfreien Infrastruktur entscheidend.

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?

Nach Auskunft der DB AG wirkten sich sowohl Steigerungen bei den Personalkosten (mengen- und preisbedingt) als auch Energieaufwendungen (trotz Strompreisbremse in 2023) sowie vermehrte Leistungen für Schienenersatzverkehre und gestiegene Instandhaltungskosten über die bereits genannten Aspekte hinaus negativ auf das Betriebsergebnis der DB Regio AG aus.

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?

Für Auftragsvergaben einer Größenordnung wie die der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin schreiben die geltenden nationalen Vorschriften und EU-Richtlinien grundsätzlich ein europaweites Ausschreibungsverfahren vor. Die DB InfraGO AG hat gemäß den wettbewerbsrechtlichen Vorgaben ein transparentes Verfahren durchgeführt. Alle Unternehmen am Markt, darunter auch die DB Regio AG, hatten die Gelegenheit, sich für den Auftrag zu bewerben. Der Bieter ecoVista hat das wirtschaftlichste Angebot abgegeben und nachgewiesen, dass sie die von der DB InfraGO AG definierten Qualitätsvorgaben für den Ersatzverkehr während der anstehenden Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin erfüllen kann. Im Einklang mit dem Vergaberecht hat der Bieter ecoVista daher den Zuschlag erhalten.

Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen sind seit Jahrzehnten in allen öffentlichen Verkehrsverträgen gängiger Standard.

