



Bettina Hagedorn

Parlamentarische Staatssekretärin

POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Nur per E-Mail:

Vorsitzender des Haushaltsausschusses
des Deutschen Bundestages
Herrn Peter Boehringer MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97

10117 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 682-4283

FAX +49 (0) 30 18 682-4497

E-MAIL bettina.hagedorn@bmf.bund.de

DATUM 22. Mai 2020

BETREFF **Bericht der Bundesregierung zum aktuellen Sachstand in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Deutschen Bahn AG (DB AG)**

ANLAGEN 1

GZ **VIII C 2 - FB 0201/20/10001 :002**

DOK **2020/0493265**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Haushaltsausschuss
Ausschussdrucksache

5836

19. Wahlperiode

**Vorlage des Bundesministeriums
der Finanzen Nr. 100/2020**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der Anlage erhalten Sie einen Bericht der Bundesregierung zum aktuellen Sachstand in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Deutsche Bahn AG (DB AG).

Ich bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Bericht der Bundesregierung zum aktuellen Sachstand in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Deutsche Bahn AG

Das BMVI berichtet nachstehend über die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Deutsche Bahn AG (DB AG).

Die DB AG ist stark von der Corona-Krise betroffen. Sowohl im Systemverbund Bahn als auch im Konzern brachen ab Mitte März 2020 in erheblichem Umfang Einnahmen weg. Der Verkehr ist im gesamten Systemverbund eingebrochen (im April: DB Fernverkehr: - 90 %, DB Regio: - 80 %, DB Cargo: - 40 %). Zusätzlich hat der DB-Konzern auch mit Zusatzkosten beispielsweise aus hygienebedingten Mehraufwendungen zu rechnen.

Die DB AG hat zur Einschätzung der finanziellen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf einer sehr unsicheren Grundlage Szenarien angenommen. Beide Szenarien gehen davon aus, dass es keinen weiteren Shutdown gibt, sich die Nachfrage erst mit einer wirksamen Medikation in 2021 allmählich erholt und erst in 2022 wieder das Niveau von Ende 2019 erreicht.

Insgesamt werden unter Zugrundelegung der gesamtwirtschaftlichen Prognosen des IWF und der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2024 corona-bedingte **Schäden von 11 Mrd. € (Basisszenario) bzw. 13,5 Mrd. € (negativeres Szenario)** mit langsamerer Erholung in 2021) angenommen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Systemverbund Bahn: Die DB AG schätzt die Schäden inkl. Mehraufwendungen für Hygiene von 150 Mio. €a bis 2024 gegenwärtig auf 8,2 bzw. 10,2 Mrd. € (→ brutto vor Gegensteuerung). Die Hauptlast entsteht danach in 2020 und 2021 (5 Mrd. €2020 und weitere 1,6 Mrd. €2021 Umsatzausfall).
- Arriva: Schaden aus rückläufigen Umsätzen und erhöhten Hygieneaufwendungen nach Gegensteuerung von 0,7 Mrd. € in 2020 und 0,4 Mrd. € 2021 ff. Zudem kann der für 2020 geplante Börsengang unter den aktuellen Randbedingungen nicht stattfinden, wodurch es gegenüber der mittelfristigen Unternehmensplanung zu Mindereinnahmen von 1,4 Mrd. € kommt. Der voraussichtliche Corona-Effekt beläuft sich auf insgesamt bis 2024: 2,5 – 2,9 Mrd. €

- Schenker: nur geringfügige Ergebniseffekte (0,3 – 0,4 Mrd. € bis 2024 nach Gegensteuerung), da aufgrund der Geschäftsstruktur eine flexiblere Reaktion auf Nachfrageänderungen möglich ist.

Diese Last kann der DB-Konzern nicht vollständig aus eigener Kraft bewältigen. Daher muss der Bund in seiner Rolle als Eigentümer handeln. Die letzten Wochen haben gezeigt, dass auch die DB AG systemrelevant ist. Sie war und ist ein Garant für ein stabiles Grundangebot an Mobilität. Die DB AG hat dafür gesorgt, dass rund drei Viertel der Züge im Fernverkehr ohne Einschränkung gefahren sind. Damit blieben Metropolen und Regionen erreichbar und die Mobilität insbesondere für systemrelevante Berufsgruppen wurde sichergestellt. Zudem hat die DB AG im Interesse der Allgemeinheit mit ihrer Güterverkehrs- und Logistiksparte dazu beigetragen, die Grundversorgung der Bevölkerung zu sichern.

Zwischen Bund und DB AG wurde ein Konzept mit **3 Säulen zur Schließung der coronabedingten Lücke von 11,0 – 13,5 Mrd. €** abgestimmt, das von einer Gegensteuerung durch die DB AG, einer Eigenkapitalerhöhung durch den Bund sowie von einer Anhebung der Verschuldungslinie ausgeht:

1. Säule: Gegensteuerung durch DB AG im Systemverbund

Die DB AG gleicht die Hälfte der Schäden im Systemverbund Bahn (d. h. 4,1 Mrd. € Basisszenario – 5,1 Mrd. € negativeres Szenario) durch Einsparungen in folgenden Bereichen aus:

- **Personalaufwand Führungskräfte:** Der Konzernvorstand wird für das Jahr 2020 keine variable Vergütung (Bonus) erhalten. Auswirkungen auf die variable Vergütung werden auch bei den Vorständen der Töchter/Führungskräften erwartet. Einsparvolumen: 150 – 180 Mio. €
Abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung wird auch für 2021 eine Einsparung bei den Boni erwartet.
- **Personalaufwand allgemein:** Die DB AG sieht u. a. weniger Neueinstellungen im Overhead-Bereich, einen Abbau von Mehrleistungen/Urlaub, die Nutzung von Langzeitkonten sowie Kurzarbeit vor.
- **Sachaufwand:** Einsparungen ergeben sich aus dem reduzierten Angebot. Zudem sind Anpassungen im Marketing, bei Reisen und Repräsentation, die Streckung von Programmen und die Nutzung von Preiseffekten durch Einkaufs-Nachverhandlungen vorgesehen.

Investitionen und die **Rekrutierung von operativem Personal** sollen weitgehend verschont bleiben. Im Fokus der DB AG bleibt weiterhin die Erreichung der Klimaziele, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die weitere Durchführung der Dachstrategie „Starke Schiene“. Hier sollen rd. 400 – 500 Mio. € bis 2024 vor allem durch Streckung von Investitionsvorhaben erbracht werden.

2. Säule: Anpassung der Verschuldungsgrenze

Die beiden Maßgabebeschlüsse des Haushaltsausschusses vom November 2016 und Oktober 2019 fordern das BMVI auf, sicherzustellen, dass ein weiterer Anstieg der adjustierten Finanzschulden ohne vorherige Zustimmung des Haushaltsausschusses unterbunden wird (Basis: Mittelfristplanung DB AG 2017 – 2021). Der auf dieser Basis von der DB AG als maßgeblich angesehene Verschuldungswert von 25,4 Mrd. € wurde bereits im März 2020 überschritten. Aufgrund der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Umsatzeinbußen wird die Überschreitung der Verschuldungsgrenze im Laufe des Jahres weiter zunehmen.

Weiterhin hat die DB AG in ihrer Mittelfristplanung 2019 für 2020 die Aufnahme von **3,0 Mrd. € Hybridanleihen** unterstellt. Dafür wurde mit Beschluss des Aufsichtsrates am 11. Dezember 2019 das Rahmenprogramm Refinanzierung des DB-Konzerns entsprechend angepasst.

Die Finanzierungsform der Hybridanleihe stellt ein auf den Kapitalmärkten gängiges Produkt dar. Sie wird aufgrund ihrer langen (ggf. sogar unendlichen, aber kündbaren) Laufzeit und der Möglichkeit, Zinszahlungen ausfallen zu lassen, gemäß IFRS bilanziell dem Eigenkapital und nicht den Netto-Finanzschulden zugeordnet. Ziel des damaligen Beschlusses war es, die Verschuldungsobergrenze des Maßgabebeschlusses im Geschäftsjahr 2020 einzuhalten und das Rating der DB AG zu stabilisieren.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie hat der Vorstand der DB AG eine Neuabwägung der Vorteilhaftigkeit von Hybridanleihen vorgenommen. Aufgrund der veränderten Situation auf den Kapitalmärkten sind Hybridanleihen im Hinblick auf die Finanzierungsbedingungen jetzt deutlich weniger vorteilhaft als klassische Anleihen. Der **Renditeaufschlag der Hybridanleihen** im Vergleich zu Standardanleihen läge derzeit bei Beibehaltung des bisherigen Ratings und einer durchschnittlichen Laufzeit von rund 9 Jahren **bei rund 1,5%**. Zum Vergleich betrug im Geschäftsjahr 2019 der Renditeaufschlag 0,5 % bei der 5,5-jährigen und 1 % bei der 10-jährigen Hybridanleihe. Gleichzeitig ist der Zins für in 2020 neu emittierte Anleihen auf 0,8

% gesunken. Die DB AG beabsichtigt daher, die geplante Aufnahme von Hybridanleihen von 3,0 Mrd. € in 2020 in klassische, nach IFRS den Nettofinanzschulden zugeordnete Anleihen **umzuwidmen**, was sich – neben den Schäden aus der Corona-Pandemie – erhöhend auf die Verschuldungslinie auswirkt. Dieses Anliegen wird von der Bundesregierung befürwortet.

Es wird daher unter der Prämisse, dass der Bund als Eigentümer 80 % der nach Gegensteuerung verbleibenden Corona-Schäden über eine Eigenkapitalerhöhung ausgleicht (s. Punkt 3), vorgeschlagen, die Verschuldungslinie für 2020, die auf den Netto-Finanzschulden der Planungsrunde 2016 basiert (Höchstwert der damaligen Planungslinie 25,4 Mrd. €), **auf 30 Mrd. €** anzuheben. Dabei wird der **Jahresendwert** betrachtet (**Stichtagsbetrachtung**). Ggf. kann es zu unterjährigen Schwankungen insbesondere durch Investitionstätigkeiten und Verzögerungen bei den beabsichtigten Eigenkapitalmaßnahmen kommen.

Zum Ende des Jahres 2020 soll dann eine erneute Entscheidung des Haushaltsausschusses über einen Schuldenbegrenzungsmechanismus für die Folgejahre herbeigeführt werden, der die Schulden wirksam begrenzt, gleichzeitig aber eine gewisse Flexibilität ermöglicht.

3. Säule: Eigenkapitalerhöhung

Da sich die Kreditkonditionen mit zunehmender Verschuldung des Konzerns verschlechtern, beabsichtigt der Bund dem Haushaltsgesetzgeber vorzuschlagen, 80 % der nach Gegensteuerung verbleibenden Corona-Schäden (derzeit geschätzt auf 6,9 – 8,4 Mrd. €) durch eine Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG auszugleichen. Dieses Vorgehen steht unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Prüfung und Unbedenklichkeit aus Sicht der EU-Kommission sowie der noch zu beantragenden Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages.

Eine erste Tranche (4,5 Mrd. €) soll bereits – nach Erklärung der Unbedenklichkeit durch die EU-Kommission und Zustimmung des Haushaltsausschusses - in den nächsten Wochen fließen, die restlichen Mittel sollen in Abhängigkeit von der Höhe der dann bekannten und nachgewiesenen Schäden im 4. Quartal 2020 entschieden und zum Jahreswechsel 2020/21 bereitgestellt werden.

Eine Eigenkapitalerhöhung aufgrund der Corona-Krise würde sich von der im Zusammenhang mit der Umsetzung der Klimabeschlüsse vorgesehenen und derzeit bei der EU-KOM in Prüfung befindlichen Eigenkapitalerhöhung (5,5 Mrd. €) unterscheiden, da letztere ausdrücklich nur die

Infrastruktur stärken (→Verkehrsverlagerungs-/Klimaziele), nicht aber krisenbedingte Verluste ausgleichen soll.

Das Konzept geht davon aus, dass die DB AG weiterhin die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) vereinbarte Dividende zahlt und diese unmittelbar wieder den Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zufließt.