

**Betreff:** Zusammenfassung des Gutachtens  
„Klimapakets  
Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG  
Bewertung nach EU-Beihilferecht“

**Datum:** 8. November 2019

---

Am 20. September 2019 beschloss das Klimakabinett der Bundesregierung in Rahmen des sog. „Klimapakets“ eine Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG in Höhe von insgesamt 11 Mrd. EURO. Dazu soll das Eigenkapital der Deutschen Bahn AG schrittweise von 2020 an bis 2030 jedes Jahr um 1 Mrd. EURO erhöht werden.

Mittlerweile hat die Bundesregierung einen entsprechenden Entwurf in die Beratungen für das Haushaltsjahr 2020 eingebracht. Die Verabschiedung des Haushaltsgesetzes soll spätestens zum 29. November 2019 erfolgen.

Wir haben die geplante Kapitalerhöhung aus beihilferechtlicher Sicht untersucht und kommen zu folgenden Ergebnissen:

- Die geplante Kapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG in Höhe von 11 Mrd. EURO über 11 Jahre ist eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Insbesondere kann sich die Bundesregierung nicht darauf berufen, nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu handeln. Hiergegen sprechen das Fehlen von betriebswirtschaftlichen Überlegungen, die geringen Renditeerwartungen und der überlange Investitionszeitraum.
- Die geplante Kapitalerhöhung muss bei der EU-Kommission als Beihilfe notifiziert werden gemäß Art. 108 Abs. 3 S. 1 AEUV.
- Die geplante Kapitalerhöhung ist nicht vereinbar mit dem Binnenmarkt.
- Bis zu einer abschließenden Entscheidung durch die EU-Kommission besteht gemäß Art. 108 Abs. 3 S. 3 AEUV ein Durchführungsverbot. Sollte der Bund trotz des Verbots die Kapitalerhöhung durchführen, drohten selbst im Fall einer positiven Entscheidung durch die EU-Kommission spätere Rückzahlungs- und Zinspflichten der Deutschen Bahn AG in Milliardenhöhe.

- Es stehen andere Instrumente zur Stärkung des Schienenverkehrs zur Verfügung, die auf keine beihilferechtliche Bedenken stoßen. Dazu gehört das bisherige Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) ebenso wie die Neuschaffung eines Infrastrukturfonds. Denkbar sind ebenso Einzelzuwendungen für bestimmte Zwecke im Gegensatz zu einer pauschalen Kapitalerhöhung.
- Eine Kapitalerhöhung bei der DB Netz AG wäre beihilferechtlich ebenfalls bedenklich. Durch einen Mechanismus, den bereits die Monopolkommission in ihrem 7. Sektorgutachten beschrieben hat, könnte dies sogar zu steigenden Trassenpreisen führen. Daraus könnten beihilferechtlich relevante höhere Gewinnabführungen der DB Netz AG an ihre Mutter, die Deutsche Bahn AG, entstehen.
- Wettbewerber der Deutschen Bahn AG hätten im Hinblick auf die mit der Kapitalerhöhung absehbare Beihilfe an die Deutsche Bahn AG die Möglichkeit, sowohl eine Beschwerde bei der Kommission zu erheben, wie auch gerichtliche Ansprüche auf Unterlassung geltend zu machen.