

PRESSEMITTEILUNG

Weitere Eigenkapitalspritze für die Deutsche Bahn AG wäre nicht genehmigungsfähige Beihilfe

mofair und NEE legen Rechtsgutachten vor

Berlin, 11. November 2019:

Ein Gutachten der Kanzlei CMS Hasche Sigle belegt, dass die von der Bundesregierung als Teil des Klimapakets geplante „Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG“ eine nach EU-Recht nicht genehmigungsfähige Beihilfe darstellt. Der Beihilfentatbestand wäre bereits erfüllt, wenn Ende November der Bundeshaushalt 2020 inklusive der Eigenkapitalspritze beschlossen würde. Bis zum Abschluss eines Notifizierungsverfahrens durch die EU-Kommission dürfte die Kapitalerhöhung nicht vollzogen werden (sog. „Durchführungsverbot“).

„Unsere Vermutungen haben sich damit bestätigt“, kommentieren die beiden Verbandspräsidenten Christian Schreyer (mofair) und Ludolf Kerkeling (NEE) die Ergebnisse. „Wir begrüßen den politischen Willen zur Unterstützung der Schiene. Aber sie muss wettbewerbsneutral erfolgen. Eine zusätzliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der bereits diskutierte Infrastrukturfonds wären beihilferechtlich unbedenkliche Instrumente.“

Das Gutachten ist auf den Websites der Verbände www.mofair.de und www.netzwerk-bahnen.de abrufbar. Die Gutachter sehen die vom Klimakabinett am 20. September 2019 und inzwischen vom Bundeskabinett im Rahmen einer Ergänzung zum Entwurf des Haushaltsgesetzes 2020 in den Bundestag eingebrachte Eigenkapitalerhöhung von je einer Milliarde Euro pro Jahr bis 2030 als klaren Fall einer nicht genehmigungsfähigen Beihilfe, die geeignet ist, den Wettbewerb zu verzerren.

Die von der Bundesregierung geplante Maßnahme erfüllt die Kriterien des „Private-Investor-Test“ eindeutig nicht: Weder kann die Bundesrepublik Deutschland als Investor in die DB AG eine angemessene Rendite erwarten, noch hat der Bund eine Investitionsentscheidung nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen getroffen, noch wäre eine solche über einen solch langen Zeitraum, nämlich elf Jahre (2020-2030) und angesichts eines so großen Volumens (11 Mrd. Euro) überhaupt möglich. Weil andererseits nur ein Unternehmen, die Deutsche Bahn AG, in den Genuss der Beihilfe kommen soll, läge eindeutig ein „selektiver Vorteil“ und damit eine Verzerrung des Wettbewerbs vor.

Keine Alternative wäre eine weitere Eigenkapitalerhöhung der Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns. Hier ist eine indirekte Beihilfe („Rückkopplungseffekte“) nicht auszuschließen, vor allem aber wären drastisch steigende Trassen- bzw. Stationspreise im Umfang von 59 Millionen Euro pro zusätzlich eingebrachter Milliarde Euro möglich.

Schreyer und Kerkeling: „Wir haben der Bundesregierung unsere Bedenken bereits direkt nach dem Beschluss des Klimakabinetts mitgeteilt. Wir haben um Aufklärung gebeten, wie die Kapitalerhöhung konkret erfolgen soll. Trotz gegenteiliger Zusagen haben wir bis heute keine belastbaren Angaben erhalten. Der Weg zur zielgerechten Finanzierung notwendiger zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen über einen Infrastrukturfonds oder eine weitere Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist offen und naheliegend. Wir fordern Bundestag und Bundesregierung auf, gemeinsam mit der Branche und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Monopolkommission auf eine wettbewerbsneutrale Stärkung des Systems Schiene hinzuarbeiten. Diese kann nur transparent und nichtdiskriminierend geschehen. Andernfalls behalten wir uns weitere rechtliche Schritte vor.“

Der EU-Kommission haben die Verbände das Gutachten ebenso als Material zugeleitet wie Regierung und Parlamentariern.

Ansprechpartner für Fragen:

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer mofair e. V.
fon +49 (0)30 53 14 91 47 5
mobil +49 (0)160 96 90 61 43
matthias.stoffregen@mofair.de

Peter Westenberger

Geschäftsführer NEE e.V.
fon +49 (0)30 53 14 91 47 3
mobil: +49 (0)170 485 486 4
westenberger@netzwerk-bahnen.de

NEE e.V. und mofair e. V., Reinhardtstraße 46, D-10117 Berlin