Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1167

30.6.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1167 DER KOMMISSION

vom 29. November 2024

über die staatliche Beihilfe SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) Deutschlands zugunsten der DB Cargo

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 8610)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission, wegen der in der Sache SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) genannten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union einzuleiten ([1]),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Artikeln ([2]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 19. April 2018 ging bei der Kommission eine Beschwerde wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen zugunsten der DB Cargo Aktiengesellschaft (im Folgenden „DB Cargo“) ein ([3]).

(2) Mit Schreiben vom 31. Januar 2022 (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) teilte die Kommission Deutschland nach verschiedenen darin beschriebenen Stellungnahmen des Beschwerdeführers und Deutschlands, insbesondere nachdem sie die Beschwerde mit einem ersten Auskunftsersuchen am 20. September 2018 übermittelt hatte, ihren Beschluss mit, wegen vier zugunsten von DB Cargo gewährten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten.

(3) Der Einleitungsbeschluss wurde am 19. August 2022 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([4]). Die Kommission forderte die Bundesregierung und die Beteiligten auf, innerhalb eines Monats zum Einleitungsbeschluss Stellung zu nehmen.

(4) Die Bundesregierung übermittelte der Kommission mit Schreiben vom 21. April 2022 ihre Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Darüber hinaus übermittelte Deutschland am 17. Mai, 8. Juni, 25. Juli, 28. August, 26. September und 23. Oktober 2023 weitere Stellungnahmen und Informationen. Im Jahr 2024 übermittelte Deutschland am 13. März, 10. Juni und 1. Juli weitere Informationen.

([1]) Beschluss C(2022) 639 final der Kommission vom 31. Januar 2022 in der Sache SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Deutschland, Mutmaßliche staatliche Beihilfemaßnahmen für DB Cargo.
([2]) ABl. C 316 vom 19.8.2022, S. 20.
([3]) Die Identität des Beschwerdeführers wird vertraulich behandelt.
([4]) Vgl. Fußnote 1.

(5) Am 19. September 2022 erhielt die Kommission Stellungnahmen des Europäischen Verbands des Schienengüterverkehrs (European Rail Freight Association, im Folgenden „ERFA“), einer europäischen Organisation, die die Interessen privater und unabhängiger Schienengüterverkehrsunternehmen vertritt, und des Beschwerdeführers. Am 18. November 2022 sandte die Kommission die Stellungnahmen der Beteiligten an die Bundesregierung und forderte sie auf, dazu Stellung zu nehmen; die Bundesregierung tat dies mit Schreiben vom 18. Januar 2023.

(6) Mit Schreiben vom 26. Juli 2022 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen und Klarstellungen, worauf Deutschland mit Schreiben vom 26. September 2022 antwortete. Mit Schreiben vom 1. August und 27. September 2023 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen (worauf Deutschland mit Schreiben vom 31. Oktober und 9. November 2023 antwortete). Zudem übermittelte die Kommission mit Schreiben vom 15. Mai 2024, 5. September 2024 und 17. November 2024 Auskunftsersuchen, die Deutschland mit Schreiben vom 10. Juni, 5. und 27. September, 1. sowie 21., 22., 23. und 25. November 2024 beantwortete.

(7) Es fanden auch Treffen zwischen Kommissionsdienststellen und der Bundesregierung statt, u. a. an den folgenden Terminen im Jahr 2023: 24. Februar, 19. April, 12. Mai, 30. Juni, 28. Juli, 18. August, 29. August, 21. September, 21. November und 20. Dezember sowie an folgenden Terminen im Jahr 2024: 13. März, 30. April, 13. Juni, 5. Juli, 11. Juli, 12., 19. September sowie 19. und 25. November.

(8) Mit Schreiben vom 21. November 2024 erklärte sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland bereit, ausnahmsweise auf ihre Rechte aus Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1/1958 zu verzichten und den vorliegenden Beschluss gemäß Artikel 297 AEUV in englischer Sprache anzunehmen.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

2.1. DB Cargo: Unternehmenshistorie, -struktur und -vorschriften

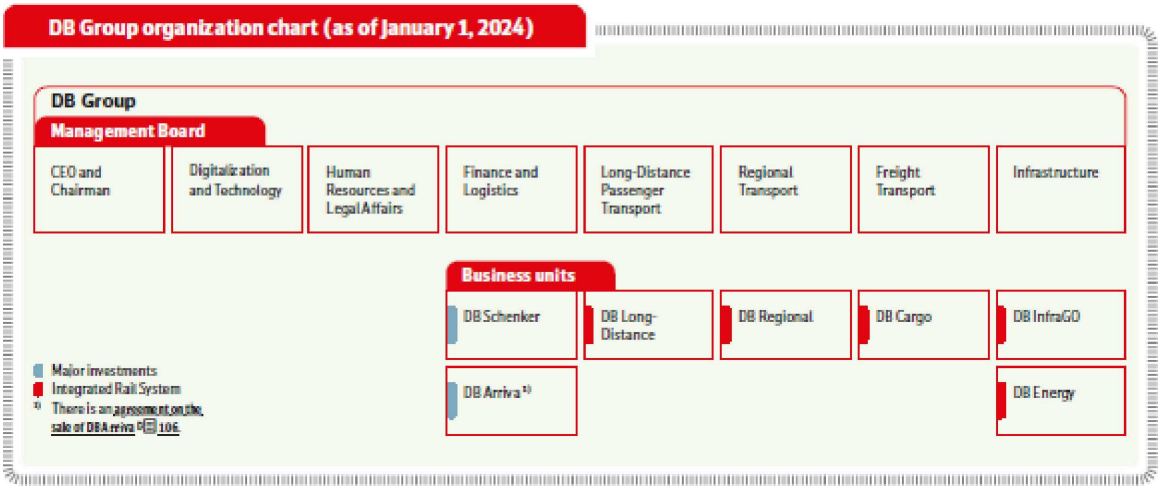
(9) DB Cargo ist ein im Schienengüterverkehr tätiges Unternehmen mit Satzungssitz in Mainz. Es erbringt Schienengüterverkehrsdienste in 17 Ländern, darunter Mitgliedstaaten. DB Cargo selbst ist im Binnenmarkt über inländische Tochtergesellschaften wie die TFG Transfracht GmbH sowie über internationale Tochtergesellschaften, wie DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. oder Transfesa Logistics, S.A. (Spanien) (im Folgenden zusammen „DB Cargo-Gruppe“) auch in anderen Mitgliedstaaten tätig ([5]).

(10) DB Cargo ist eine Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (im Folgenden „DB AG“). Die DB AG ist eine Holdinggesellschaft und Muttergesellschaft mehrerer inländischer und internationaler Tochtergesellschaften, darunter DB Cargo (die DB AG und alle Unternehmen, die Eigentum der DB AG sind, werden im Folgenden als „DB-Konzern“ bezeichnet). Der DB-Konzern ist im Schienenverkehr in den Bereichen nationaler und internationaler Güter- und Personenverkehr, Logistik und Hilfsdienste tätig. Abbildung 1 zeigt eine vereinfachte Darstellung verschiedener Organisationseinheiten des DB-Konzerns.

([5]) In Bezug auf Maßnahme 1 (siehe Abschnitt 39) ist nach Angaben Deutschlands die Berechnungsgrundlage für die Gewinnabführung oder Verlustübernahme das Ergebnis nach Steuern der DB Cargo AG. Das Ergebnis nach Steuern der DB Cargo AG umfasst auch das Ergebnis nach Steuern der inländischen Tochtergesellschaften. Neben der DB Cargo AG werden folgende inländische Tochtergesellschaften berücksichtigt:
— RBH Logistics GmbH
— Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
— DB Cargo Vermögensverwaltungs AG
— DB Cargo Logistics GmbH
— DB Cargo BTT GmbH
— TFG Transfracht GmbH
— DB Intermodal Services GmbH
— DB Cargo Eurasia GmbH.

Abbildung 1

Organisationsstruktur des DB-Konzerns



Quelle: Deutsche Bahn – Integrierter Bericht 2023.

(11) Die DB AG steht seit ihrer Gründung im Jahr 1994 vollständig im Eigentum des Bundes. Neben anderen Geschäftsfeldern kontrolliert sie die Schienengüterverkehrssparte des DB-Konzerns. Zunächst hielt die DB AG an der Betreibergesellschaft der Schienengüterverkehrssparte eine Beteiligung zwischen 92 % und 100 %; seit 2011 ist diese Gesellschaft eine 100%ige Tochtergesellschaft der DB AG. Im Laufe der Zeit änderten sich jedoch die Unternehmensorganisation und die Ansiedlung der Schienengüterverkehrssparte im DB-Konzern.

(12) Im untersuchten Zeitraum (ab dem 1. Januar 2012 für Maßnahme 1 und ab dem 20. September 2008 für die Maßnahmen 2 bis 4) wurde das Schienengüterverkehrsgeschäft der DB AG, wie in Abschnitt 2.3 beschrieben, von mehreren Unternehmen betrieben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird das für das Schienengüterverkehrsgeschäft zuständige Unternehmen des DB-Konzerns, sofern nicht anders angegeben, durchgehend mit „DB Cargo“ bezeichnet:

a) Vom 1. September 2003 bis zum 15. Februar 2009 war die Railion Deutschland AG für das Schienengüterverkehrsgeschäft zuständig.

b) Vom 16. Februar 2009 bis zum 29. Oktober 2012 war die DB Schenker Rail Deutschland AG für das Schienengüterverkehrsgeschäft zuständig.

c) Am 30. Oktober 2012 wurde der Firmenname in DB Schenker Rail AG geändert.

d) Seit dem 1. März 2016 wird das Schienengüterverkehrsgeschäft unter dem Firmennamen DB Cargo betrieben.

(13) DB Cargo ist seit 2016 eine direkte 100%ige Tochtergesellschaft der DB AG. Vorher war DB Cargo seit dem 1. Januar 2012 eine direkte Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (im Folgenden „DB ML“). Von 2003 bis 2012 war DB Cargo eine indirekte Tochtergesellschaft der DB ML. Die DB ML war eine 100%ige Tochtergesellschaft der DB AG, während, wie in Erwägungsgrund 11 beschrieben, die Beteiligung an der Schienengüterverkehrsgesellschaft mindestens 92 % betrug. Somit wurde DB Cargo seit 2011 vollständig indirekt von der DB AG gehalten, während die DB AG vor 2011 zu mindestens 92 % indirekt an DB Cargo beteiligt war.

(14) Bis zum 31. Dezember 2015 war die DB ML für verschiedene Dienstleistungen des DB-Konzerns zuständig, insbesondere dessen Schienenverkehrstätigkeiten (Personen- und Güterverkehr). DB Cargo, das bis zum 29. Februar 2016 als DB Schenker Rail AG firmierte, war eine 100%ige Tochtergesellschaft der DB ML, der weitere Tochtergesellschaften wie die beiden im Schienenpersonenverkehr tätigen Unternehmen DB Regio AG und DB Fernverkehr AG angehörten. Am 26. August 2016 wurde die DB ML mit der DB AG verschmolzen. DB Cargo, die DB Regio AG und die DB Fernverkehr AG wurden aufgrund der Verschmelzung direkte Tochtergesellschaften der DB AG. Am 15. Juli 2016 wurde der Verschmelzungsvertrag zwischen der DB AG und der DB ML unterzeichnet und danach von den Hauptversammlungen der beiden Unternehmen gebilligt. Der Verschmelzungsvertrag galt rückwirkend zum 1. Januar 2016.

(15) Die DB AG (seit ihrer Gründung 1994) und DB Cargo (seit 2009) sind Aktiengesellschaften („AG“) nach deutschem Gesellschaftsrecht. Auch die DB ML hatte diese Rechtsform. Aktiengesellschaften unterliegen insbesondere dem Aktiengesetz (AktG). In einer AG sind die Aktionäre in der Hauptversammlung vertreten. Diese wählt Vertreter der Aktionäre in den Aufsichtsrat. Die Arbeitnehmervertreter werden nach dem Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Der Aufsichtsrat wählt die Mitglieder des Vorstands (Vorstand), die für die Leitung der AG zuständig sind. Auch wenn die Vorstandsmitglieder von den Aufsichtsratsmitgliedern gewählt werden, ist der Vorstand einer Aktiengesellschaft nach den für Aktiengesellschaften geltenden Rechtsvorschriften von Aufsichtsrat und Hauptversammlung insofern unabhängig, als die Hauptversammlung dem Vorstand grundsätzlich keine Weisungen erteilen kann ([6]).

(16) Tabelle 1 zeigt die Einnahmen des DB-Konzerns sowie der DB Cargo-Gruppe und von DB Cargo einzeln für den untersuchten Zeitraum.

Tabelle 1

Einnahmen der DB-Gruppe und von DB Cargo 2012 bis 2023 ([7])

(in Mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DB-Konzern	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
DB Cargo-Gruppe	4 926	4 843	4 863	4 767	4 560	4 528	4 460	4 449	4 119	4 487	5 244	5 582
DB Cargo	3 413	3 368	3 428	3 368	3 440	3 455	3 384	3 360	3 183	3 348	3 474	3 794

Quelle: Integrierte Berichte des DB-Konzerns und Jahresabschlüsse von DB Cargo.

(17) Bezüglich des Entscheidungsprozesses innerhalb des DB-Konzerns sieht die Geschäftsordnung des Vorstands der DB AG vor, dass die Entscheidungen über die kurzfristige Planung und die mittelfristige Planung sowie die langfristigen strategischen Ziele vom Vorstand der DB AG getroffen werden. Darüber hinaus entscheidet der Vorstand auch über die Herausgabe, Änderung und Aufhebung von Leitlinien des Konzerns. In Bezug auf spezifische Einzelmaßnahmen sind Beschlüsse des Vorstands auch dann erforderlich, wenn sie Tochtergesellschaften oder verbundene Unternehmen betreffen, und zwar für ([8]):

a) Aufnahme und Aufgabe wesentlicher Tätigkeitsgebiete, grundlegende Änderungen der Unternehmensorganisation sowie Abschluss, Änderung und Aufhebung von Unternehmensverträgen ([9]),

b) Gründung von Gesellschaften; Erwerb, Veräußerung und Veränderung von Beteiligungen (einschließlich Umwandlungs- und Kapitalmaßnahmen) ab einem Wert von 10 Mio. EUR, mit Ausnahme konzerninterner Maßnahmen,

c) Erwerb, Veräußerung, Belastung sowie sonstige Verfügung über Grundeigentum und andere dingliche Grundstücksrechte ab einem Wert von 10 Mio. EUR, wobei die Gewährung von Grundpfandrechten ausgeschlossen ist,

d) Emission von Wertpapieren, Aufnahme von Darlehen sowie Gewährung von Darlehen. Davon ausgenommen sind Kreditaufnahmen außerhalb des Konzernkreises mit einer Laufzeit unter einem Jahr sowie die Gewährung und Aufnahme von Darlehen innerhalb des Konzerns,

([6]) Dies ergibt sich aus § 76 Absatz 1 des Aktiengesetzes.

([7]) Die Zahlen für die DB-Gruppe und die DB Cargo-Gruppe basieren auf den IFRS-Rechnungslegungsstandards. Indessen basieren die individuellen Einnahmen der DB Cargo auf den im Handelsgesetzbuch (HGB) festgelegten Rechnungslegungsgrundsätzen. Daher sind diese Zahlen nicht vollständig vergleichbar.

([8]) Die Liste der Einzelmaßnahmen, für die eine Genehmigung durch den Vorstand erforderlich ist, hat sich seit 2010 nicht geändert; davor waren die Schwellenwerte gemäß den Buchstaben b, c, e und f niedriger.

([9]) „Unternehmensverträge“ sind Verträge, auf die §§ 291 ff. AktG anwendbar ist, zu denen auch Beherrschungsverträge und Gewinnabführungsverträge gehören.

e) Übernahme und Gewährung von Bürgschaften und Sicherheiten außerhalb des laufenden Geschäfts; Übernahme und Gewährung von Bürgschaften und Sicherheiten im Rahmen des laufenden Geschäfts ab einem Volumen von 10 Mio. EUR,

f) Freigabe von in der Unternehmensplanung enthaltenen Investitions-, Aufwands-, Miet-, Pacht- und Leasingvorhaben ab einem Volumen von 250 Mio. EUR; Genehmigung und Freigabe von in der Unternehmensplanung enthaltenen Vorhaben, deren Gesamtwertumfang / Gesamtwertprognose oder Eigenmittelbedarf die Planung um 10 Mio. EUR überschreitet; ferner Genehmigung und Freigabe von nicht in der Unternehmensplanung enthaltenen Vorhaben ab einem Volumen von 10 Mio. EUR,

g) Veränderung der Besetzung von Vorstands-, Geschäftsführungs- und sonstigen Führungspositionen, soweit diese dem Konzernführungskreis angehören,

h) Ernennung und Abberufung Generalbevollmächtigter der Gesellschaft sowie Erteilung und Widerruf von Prokuren für die Gesellschaft.

(18) Gemäß der Geschäftsordnung werden Beschlüsse im Vorstand der DB AG einstimmig getroffen. Kann kein Konsens erzielt werden, muss der Beschluss mit einer Zweidrittelmehrheit der am Beschlussfassungsprozess beteiligten Mitglieder angenommen werden, damit er gültig ist.

(19) Was die Beziehungen zum Aufsichtsrat der DB AG betrifft, so legt der Vorstand der DB AG dem Aufsichtsrat jährlich schriftlich einen kurz- und mittelfristigen Unternehmensplan vor, der alle wesentlichen Tätigkeitsgebiete des Unternehmens abdeckt.

(20) Darüber hinaus bedürfen einige Einzelmaßnahmen einer Genehmigung durch den Aufsichtsrat der DB AG, und zwar auch dann, wenn sie Tochtergesellschaften oder verbundene Unternehmen betreffen. Nach dem Katalog der Geschäftsvorgänge, für die eine solche Genehmigung durch den Aufsichtsrat der DB AG erforderlich ist, umfassen diese Maßnahmen insbesondere die Folgenden ([10]):

a) Aufnahme wesentlicher neuer Tätigkeitsgebiete oder Aufgabe vorhandener wesentlicher Tätigkeitsgebiete,

b) Grundlegende Änderungen in der Unternehmens- und Konzernorganisation,

c) Veränderungen der Geschäftsverteilung des Vorstandes der Gesellschaft sowie Änderungen bei den Generalbevollmächtigten der Gesellschaft,

d) Gründung, Übernahme oder Auflösung von Unternehmen sowie Erwerb und Veräußerung von Unternehmensbeteiligungen einschließlich der Veränderung der Beteiligungsquote und der Teilnahme an einer Kapitalerhöhung gegen Einlagen, jeweils mit Ausnahme von konzerninternen Vorgängen, wenn der Wert der einzelnen Maßnahme 25 Mio. EUR übersteigt,

e) Maßnahmen in Bezug auf Konzerngesellschaften und Beteiligungen, die für das Unternehmen oder den Konzern von grundlegender oder nachteiliger Bedeutung sind oder erhebliche finanzielle Auswirkungen haben,

f) Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundeigentum und Grundstücksrechten sowie sonstige Verfügungen darüber, wenn der Wert der einzelnen Maßnahme 25 Mio. EUR übersteigt,

g) Ausgabe von Anleihen oder sonstige Aufnahme von Krediten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr, mit Ausnahme einer Kreditaufnahme bei Tochter- oder Beteiligungsunternehmen,

h) Übernahme von Bürgschaften und Abgabe von Schuldversprechen und sonstigen Sicherheiten außerhalb des laufenden Geschäfts, wenn der Wert der einzelnen Maßnahme 5 Mio. EUR übersteigt,

i) Gewährung von Krediten außerhalb des laufenden Geschäfts, wenn der Wert der einzelnen Maßnahme 5 Mio. EUR übersteigt, mit Ausnahme einer Kreditgewährung an Tochter- oder Beteiligungsunternehmen,

([10]) Es gab keine Änderung der Liste dieser Maßnahmen in den verschiedenen Fassungen der Geschäftsordnung, die zwischen 2008 und dem Datum dieses Beschlusses galt.

j) Kooperationsverträge, die über den Rahmen des laufenden Geschäfts hinausgehen und von wesentlicher Bedeutung für die Gesellschaft sind,

k) Investitionsvorhaben, die nicht bereits in der kurz- und mittelfristigen Unternehmensplanung enthalten sind, wenn ihr Betrag in Einzelfällen 10 Mio. EUR übersteigt.

(21) Nach der Satzung der DB AG besteht der Aufsichtsrat der DB AG aus 20 Mitgliedern. Zehn Mitglieder sind Aktionärsvertreter, zehn Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Von den zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Aktionäre werden sieben von der Hauptversammlung gewählt, während die Bundesregierung das Recht hat, drei Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden. Nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der DB AG bedürfen Beschlüsse des Aufsichtsrats einer Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht gesetzlich oder in der Satzung der DB AG eine andere Mehrheit vorgeschrieben ist. Ergibt eine Abstimmung Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand der Vorsitzende zwei Stimmen.

(22) Die Geschäftsordnung der DB Cargo für den Vorstand sieht vor, dass dieser kollegial über alle Fragen von grundlegender oder wesentlicher Bedeutung für die Gesellschaft sowie über Angelegenheiten, die ihr zur gemeinsamen Beschlussfassung durch Gesetz, die Satzung der Gesellschaft oder ihre Geschäftsordnung vorgelegt werden, entscheidet. Beschlüsse werden einstimmig oder andernfalls mit qualifizierter Mehrheit in derselben Weise gefasst, wie in Erwägungsgrund 18 für den Vorstand der DB AG beschrieben. Die Geschäftsordnung des Vorstands von DB Cargo wird durch einen obligatorischen Katalog von Geschäftsvorgängen ergänzt, die der Genehmigung der direkten Muttergesellschaft von DB Cargo bedürfen. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen ([11]):

a) alle Angelegenheiten von grundlegender und materieller Bedeutung,

b) Einleitung und Aufgabe wesentlicher Tätigkeitsbereiche, grundlegende Änderungen der Unternehmensorganisation sowie Abschluss, Änderung und Kündigung von Unternehmensverträgen,

c) Gründung von Gesellschaften,

d) Erwerb, Veräußerung und Veränderung von Beteiligungen (einschließlich Umwandlungs- und Kapitalmaßnahmen), mit Ausnahme von Maßnahmen, i) an denen nur Unternehmen beteiligt sind, die – direkt oder indirekt – ausschließlich Eigentum der DB AG sind, oder ii) deren Zweck eine Beteiligung ist, die nicht vollständig konsolidiert ist und deren Wert weniger als 10 Mio. EUR beträgt,

e) Erwerb und Veräußerung von Bereichen oder Teilen von Bereichen, mit Ausnahme von Maßnahmen, i) an denen nur Unternehmen beteiligt sind, die – direkt oder indirekt – ausschließlich Eigentum der DB AG sind, oder ii) deren Wert weniger als 10 Mio. EUR beträgt,

f) Erwerb, Veräußerung, Belastung sowie sonstige Verfügung über Grundeigentum und andere dingliche Grundstücksrechte ab einem Wert von 10 Mio. EUR, wobei die Gewährung von Grundpfandrechten ausgeschlossen ist,

g) Emission von Wertpapieren, Aufnahme von Darlehen sowie Gewährung von Darlehen, davon ausgenommen sind Kreditaufnahmen außerhalb des Konzernkreises mit einer Laufzeit unter einem Jahr sowie die Gewährung und Aufnahme von Darlehen zugunsten oder von der DB AG und der DB Finance B.V.,

h) Übernahme und Gewährung von Bürgschaften und Sicherheiten außerhalb des laufenden Geschäfts; Übernahme und Gewährung von Bürgschaften und Sicherheiten im Rahmen des laufenden Geschäfts ab einem Volumen von 10 Mio. EUR,

i) Freigabe von in der Unternehmensplanung enthaltenen Investitions-, Aufwands-, Miet-, Pacht- und Leasingvorhaben ab einem Volumen von 250 Mio. EUR; Genehmigung und Freigabe von in der Unternehmensplanung enthaltenen Vorhaben, deren Gesamtwertumfang oder Eigenmittelbedarf die Planung um 10 Mio. EUR überschreitet; ferner Genehmigung und Freigabe von nicht in der Unternehmensplanung enthaltenen Vorhaben ab einem Volumen von 10 Mio. EUR,

j) Änderungen in der Zusammensetzung der Vorstände und anderer Führungspositionen.

([11]) Wie bei den in Erwägungsgrund 17 beschriebenen Einzelmaßnahmen beziehen sich ältere Fassungen der Jahre 2009 und 2011 auf niedrigere finanzielle Schwellenwerte. Auch in der Fassung von 2011 wird unter Buchstabe f zusätzlich auf DB ML und nicht nur auf die DB AG und die DB Finance B.V. Bezug genommen.

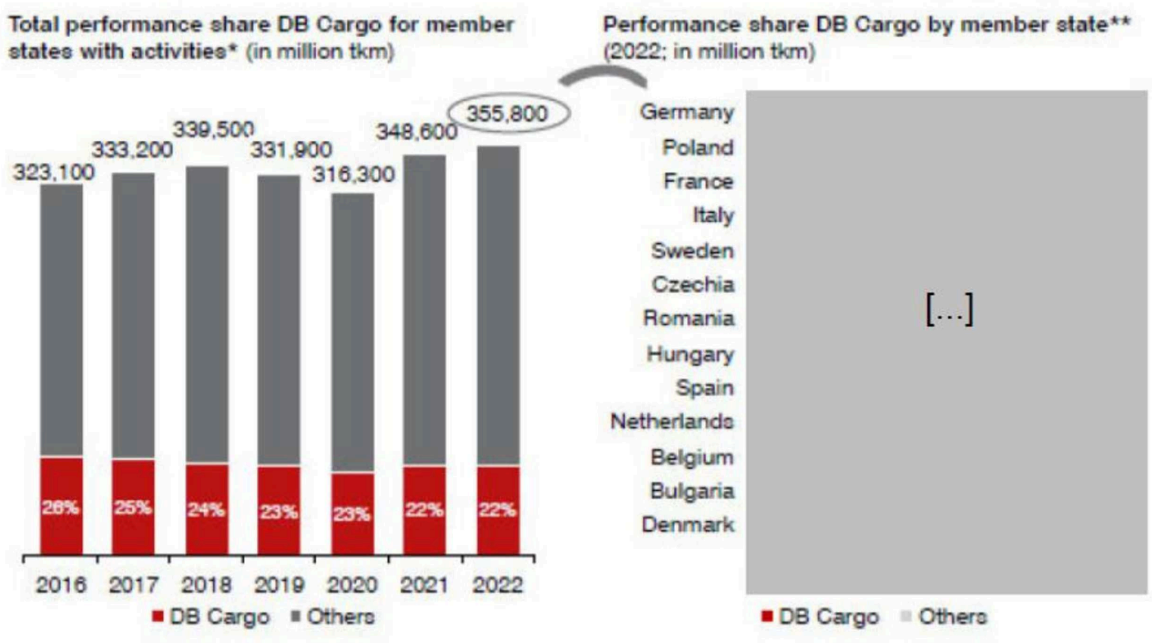
2.2. Tätigkeiten der DB Cargo und Stellung auf verschiedenen Dienstleistungsmärkten

(23) Deutschland weist darauf hin, dass DB Cargo eines der führenden europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen ist und eine zentrale Rolle beim Güterverkehr in der gesamten Union spielt. Deutschland erklärt, dass die Aufgabe der DB Cargo darin besteht, nachhaltige inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zu erbringen, wobei ein Schwerpunkt auf der Verringerung der CO_2-Emissionen und der Bereitstellung zuverlässiger Logistiklösungen in verschiedenen Branchen liegt.

(24) Deutschland weist ferner darauf hin, dass DB Cargo ein riesiges Netz in ganz Europa betreibt, in dem jährlich Millionen Tonnen Fracht befördert werden, darunter Rohstoffe, Industriegüter und Konsumgüter, und dass DB Cargo sein umfangreiches europäisches Schienennetz nutzt, um eine integrierte, grenzüberschreitende Logistik im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen der EU zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang weist Deutschland darauf hin, dass DB Cargo in 13 Mitgliedstaaten tätig ist und in Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Rumänien auf nationaler Ebene einen Anteil am gesamten Schienengüterverkehr (gemessen in Tonnenkilometern oder tkm) ([12]) von über […] % hat (Tabelle 2). Insgesamt hatte DB Cargo im Jahr 2022 in den Mitgliedstaaten, in denen DB Cargo tätig ist, einen Anteil von rund […] % am Schienengüterverkehr. Abbildung 2 zeigt den Gesamtmarktanteil von DB Cargo am Binnenmarkt, beschränkt auf die Mitgliedstaaten, in denen DB Cargo tätig ist. Die Abbildung zeigt, dass DB Cargo zwischen 2016 und 2022 Marktanteile in Bezug auf das Volumen der Arbeiten, d. h. Tonnenkilometer, verloren hat.

Abbildung 2

Anteil von DB Cargo am Gesamtmarkt in den Mitgliedstaaten mit DB Cargo-Geschäft



Quelle: Studie von SCI Verkehr vom 6. September 2023, eingereicht von Deutschland, Seite 9.

(25) Deutschland weist darauf hin, dass die Tochterunternehmen von DB Cargo aufgrund der zunehmenden Integration des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts dazu beitragen, den grenzüberschreitenden Verkehr für die Kunden von DB Cargo innerhalb Europas und nach Asien zu erleichtern, da im Jahr 2022 in Deutschland rund […] % des Schienengüterverkehrs durch grenzüberschreitende Transporte abgewickelt wurden.

([12]) „Tonnenkilometer“ (tkm) ist die Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne (1 000 kg) Gütergewicht mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Diese Einheit (tkm) ist für die Bewertung des Schienengüterverkehrs in der Union von entscheidender Bedeutung, da sie ein standardisiertes Maß für das Gewicht von Gütern und die Entfernung, über die sie auf der Schiene befördert werden, bietet. Dies trägt dazu bei, die Leistung der Betreiber zu bewerten, Veränderungen des Güterverkehrsvolumens zu verfolgen und Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen, indem der Schienenverkehr als emissionsärmere Alternative zum Straßenverkehr gefördert wird. Über das System zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS) ermöglichen tkm-Daten Vergleiche im gesamten Binnenmarkt und steuern politische Maßnahmen und Investitionen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs sowie Fortschritte bei der Erreichung der Emissionsreduktionsziele.

(26) Deutschland weist ferner darauf hin, dass in Deutschland 43 % aller Schienengüterverkehrsaktivitäten im Jahr 2022 auf DB Cargo entfielen, wobei der Anteil von DB Cargo kontinuierlich abnimmt und Wettbewerber größere Anteile im deutschen Schienengüterverkehrssektor gewinnen. Deutschland gibt an, dass der Anteil von DB Cargo am deutschen Schienengüterverkehr im Jahr 2016 zwar immer noch 54 % betrug, aber in den sieben Folgejahren um 11 Prozentpunkte (bzw. 20 %) zurückgegangen ist.

(27) In Dänemark und den Niederlanden fungiert DB Cargo als etablierter Anbieter (nach Einbeziehung anderer Akteure) mit einem Anteil von […] % bzw. […] % am lokalen Markt.

Tabelle 2

Stellung von DB Cargo auf den Schienengüterverkehrsmärkten in verschiedenen Mitgliedstaaten

Member State	DB entity	Market Share 2022 (in tkm[e])
BE	DB Cargo Belgium	[…]
BG	DB Cargo Bulgaria	
CZ	DB Cargo Czechia	
DK	DB Cargo Scandinavia	
FR	DB Cargo France	
DE	DB Cargo	
HU	DB Cargo Hungaria	
IT	DB Cargo Italia	
NL	DB Cargo Nederland	
PL	DB Cargo Polska	
RO	DB Cargo Romania	
ES	Transfesa	
SE	DB Cargo Scandinavia	

Quelle: Studie von SCI Verkehr vom 6. September 2023, eingereicht von Deutschland, Seite 8.

(28) In Bezug auf den breiteren Schienengüterverkehrsmarkt erklärt Deutschland, dass DB Cargo in drei Hauptteilsegmenten tätig ist. Diese sind: i) das Einzelwagenverkehrssegment, ii) das Ganzzugsegment und iii) das Segment des kombinierten Verkehrs.

(29) Im Einzelwagenverkehrssegment (single-wagon load, SWL) bietet DB Cargo flexible Frachtdienste für kleinere Lieferungen an. Das Unternehmen sammelt einzelne Wagen von mehreren Kunden, stellt sie in Rangierbahnhöfen zu vollständigen Zügen zusammen und befördert sie durch ganz Europa. Diese Dienstleistung ist von wesentlicher Bedeutung für Wirtschaftszweige, die kleinere Mengen von Gütern befördern müssen, die nicht ganze Züge füllen.

(30) Im Ganzzugsegment bietet DB Cargo Großabnehmern spezielle Züge für eine direkte Punkt-zu-Punkt-Beförderung von Gütern ohne Zwischenstopp an. Diese Dienstleistung ist ideal für Massengüter wie Kohle, Stahl und Chemikalien sowie für große Containertransporte. Ganzzüge helfen der Industrie, eine schnellere und kosteneffizientere Logistik mit hoher Zuverlässigkeit über große Entfernungen zu gewährleisten.

(31) DB Cargo ist auch im kombinierten Verkehr tätig, wo Güter mit mehreren Verkehrsträgern (z. B. Schiene, Straße, See) befördert werden. Bei diesem Modell werden Container, Wechselaufbauten und Sattelanhänger für den Langstreckenabschnitt eines Transportwegs mit der Eisenbahn befördert und anschließend für den letzten Teil der Strecke auf Lastkraftwagen oder Schiffe umgeladen. Dieser Service unterstützt die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Verringerung der CO_2-Emissionen und die Verbesserung intermodaler Logistiklösungen in ganz Europa.

(32) Vor diesem Hintergrund argumentiert Deutschland, dass der europäische Schienengüterverkehrssektor im Allgemeinen als von Wettbewerb geprägt angesehen werden könne und dass eine kürzlich von der ERFA in Auftrag gegebene Studie aus dem Jahr 2022 im Hinblick auf die Wettbewerbsdynamik im europäischen Schienengüterverkehrssektor zu folgender Schlussfolgerung gelangte: „Derzeit besteht ein hohes Maß an Rivalität zwischen den Akteuren des Schienengüterverkehrs. Die Auslandsgeschäfte etablierter Unternehmen und internationaler Herausforderer (ehemalige neue Marktteilnehmer) erweitern ihre internationalen Aktivitäten, wobei der Schwerpunkt hauptsächlich auf internationalen Langstreckendiensten liegt. Folglich können Transportkunden, Speditions- und Logistikunternehmen sowie intermodale Marktteilnehmer zwischen mehreren leistungsstarken Schienengüterverkehrsbetreibern innerhalb eines Landes oder entlang internationaler Korridore wählen." Deutschland macht ferner geltend, dass diese Studie auch in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schienengüterverkehrssektors zu folgendem Schluss kommt: „Damit wurde der Personen- und Schienengüterverkehrsmarkt in Deutschland sehr wettbewerbsfähig, und neue Marktteilnehmer stellten die Deutsche Bahn in allen Geschäftsfeldern vor Herausforderungen. Heute haben die Herausforderer mehr als 50 % des Schienengüterverkehrsmarkts in Deutschland für sich gewinnen können."

(33) In Bezug auf den deutschen Schienengüterverkehrssektor macht Deutschland geltend, dass DB Cargo im Jahr 2022 mit rund […] % des gesamten Einzelwagenverkehrsaufkommens bei weitem der wichtigste Anbieter von Einzelwagentransporten in Deutschland gewesen sei, wenn man die oben beschriebenen verschiedenen Geschäftssegmente dieses Sektors betrachtet. Deutschland macht geltend, dass der Mangel an großen Wettbewerbern in diesem Geschäftssegment dadurch zu erklären sei, dass das Einzelwagenverkehrssegment seit mehreren Jahren systematisch defizitär und daher für neue Marktteilnehmer ohne Subventionen nicht attraktiv sei.

(34) In diesem Zusammenhang macht Deutschland geltend, dass zwar DB Cargo sein Geschäftssegment umwandeln werde, um die Effizienz und die Produktqualität zu verbessern, Deutschland jedoch ab 2023 die staatliche Förderung für den Einzelwagenverkehr erhöhen werde.

(35) In Bezug auf den kombinierten Verkehr erläutert Deutschland ferner, dass DB Cargo kein integriertes Transportproduktionssystem habe und dass DB Cargo im Jahr 2022 zwar einen Anteil von rund […] % am Verkehrsaufkommen in Deutschland gehabt habe, das Unternehmen jedoch einem zunehmend starken und diversifizierten Wettbewerb unter anderem durch Metrans, HUPAC, TX Logistik und SBB Cargo International ausgesetzt sei.

(36) Hinsichtlich des Ganzzugsegments weist Deutschland darauf hin, dass DB Cargo im Jahr 2022 einen Anteil von […] % bis […] % am Schienengüterverkehrsaufkommen in Deutschland hatte, der sich angesichts dessen, dass DB Cargo ein etabliertes Schienengüterverkehrsunternehmen ist, eher bescheiden sei. In diesem Segment steht DB Cargo in starkem Wettbewerb mit Captrain Deutschland (Teil der SNCF-Gruppe), TX Logistik (ein gesamteuropäisches, unabhängiges Logistikunternehmen) und einer großen Zahl kleinerer Wettbewerber.

(37) Tabelle 3 gibt einen Überblick über den Anteil von DB Cargo am Schienengüterverkehr in den Mitgliedstaaten, in denen das Unternehmen tätig ist (Stand 2022).

Tabelle 3

Position von DB Cargo pro Tätigkeitsbereich in verschiedenen Mitgliedstaaten

Member State	*DB Cargo share Total rail freight sector*	*DB cargo share SWL transport*	*DB cargo share Intermodal*	*DB cargo share Block train*
Belgium	[…]			
Bulgaria				
Czechia				
Denmark				
France				
Germany				
Hungary				
Italy				
Netherlands				
Poland				
Romania				
Spain				
Sweden				

Source: SCI Verkehr

Quelle: Schriftsatz Deutschlands vom 31. Oktober 2023, Seite 28.

(38) Deutschland gibt an, dass DB Cargo in den meisten relevanten Mitgliedstaaten nur geringe Anteile am gesamten Beförderungsvolumen bereitstelle. In diesem Zusammenhang betont Deutschland, dass DB Cargo nur in Dänemark ([13]), Deutschland und den Niederlanden ([14]) einen Marktanteil von […] % überschreitet und dass DB Cargo in den meisten Mitgliedstaaten sogar noch weniger als […] % der Schienengüterverkehrsdienste erbringt.

2.3. **Maßnahmen, die Gegenstand der Untersuchung sind**

(39) Im Einleitungsbeschluss wurden die folgenden vier Maßnahmen zugunsten von DB Cargo ermittelt. Sie werden in diesem Abschnitt unter Berücksichtigung der von Deutschland und den interessierten Parteien im Laufe des Prüfverfahrens vorgelegten sachlichen Klarstellungen beschrieben.

2.3.1. *Ausgleich der jährlichen Verluste von DB Cargo auf der Grundlage des Gewinnabführungsvertrags (im Folgenden „Maßnahme 1“)*

(40) DB Cargo hat auf der Grundlage eines seit dem 1. Januar 2012 geltenden Gewinnabführungsvertrags (im Folgenden „GAV“ oder „Gewinnabführungsvertrag“) eigene Verluste an die Muttergesellschaft übertragen.

(41) Der GAV wurde am 25. Oktober 2012 zwischen DB Cargo (damals DB Schenker Rail Deutschland AG) und seiner Muttergesellschaft (damals die DB ML, die selbst vollständig im Eigentum der DB AG stand) als Teil eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ([15]) geschlossen. Mit dem GAV verpflichtete sich die Muttergesellschaft von DB Cargo (bis 2016 DB ML und seit der Übernahme dieser Gesellschaft 2016 die DB AG), die Verluste von DB Cargo am Ende jedes Geschäftsjahrs automatisch zu decken. DB Cargo verpflichtete sich seinerseits, erzielte Gewinne am Ende eines Geschäftsjahres automatisch an seine Muttergesellschaft abzuführen.

(42) Da der GAV als Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag konzipiert wurde, hat er auch Auswirkungen auf die Geschäftsführung der von der Muttergesellschaft nach dem Vertrag beherrschten Tochtergesellschaft. Nach dem GAV unterlag DB Cargo hinsichtlich der eigenen geschäftlichen Angelegenheiten der Kontrolle durch DB ML. Daher war der Vorstand der DB ML befugt, dem Vorstand von DB Cargo Weisungen hinsichtlich der Führung der geschäftlichen Angelegenheiten der Gesellschaft zu erteilen. Die Geschäftsführung und die Vertretung oblagen jedoch weiterhin dem Vorstand von DB Cargo. Darüber hinaus schloss die Weisungsbefugnis von DB ML gegenüber dem Vorstand von DB Cargo die Möglichkeit aus, den Vorstand von DB Cargo anzuweisen, den GAV zu ändern, beizubehalten oder zu beenden.

(43) Mit dem GAV wurde auch eine steuerliche Einheit zwischen DB Cargo und der DB AG geschaffen. Dies umfasst sowohl eine steuerliche Einheit für Ertragssteuerzwecke als auch eine steuerliche Einheit für Mehrwertsteuerzwecke. Die Ertragssteuereinheit im Zusammenhang mit dem GAV ermöglicht es, Gewinne und Verluste verschiedener Konzernunternehmen miteinander zu verrechnen, anstatt für jede einzelne Tochtergesellschaft Ertragssteuer zu zahlen. Die steuerliche Einheit für Mehrwertsteuerzwecke ergibt sich aus dem GAV, der die Kontrolle von DB ML (und später der DB AG) über DB Cargo begründet. Die steuerliche Einheit für Mehrwertsteuerzwecke führt dazu, dass interne Ströme nicht der Mehrwertsteuer unterliegen.

([13]) In Bezug auf den Anteil von DB Cargo am Schienengüterverkehrsmarkt in Dänemark macht Deutschland geltend, dass es nicht angemessen sei, Dänemark als geografischen Schienengüterverkehrsmarkt, sondern das Land stattdessen als Transitland betrachtet werden müsse, und dass in diesem Zusammenhang DB Cargo im Jahr 2001 den etablierten nationalen Betreiber übernommen habe und Schienengüterverkehrsdienste zur Anbindung Deutschlands, der größten europäischen Volkswirtschaft, an Skandinavien erbringe.

([14]) In Bezug auf den Anteil von DB Cargo am Schienengüterverkehrsmarkt in den Niederlanden macht Deutschland geltend, dass das niederländische Schienengüterverkehrsvolumen ähnlich wie jenes von Dänemark vergleichsweise gering sei (etwa 5 % des deutschen Volumens) und dass DB Cargo wie in Dänemark den etablierten nationalen Betreiber im Jahr 2001 aus Gründen des grenzüberschreitenden Transits und der Anbindung, etwa der niederländischen und belgischen Häfen über Deutschland an Genua und der Anbindung der Nordsee über Belgien und Frankreich an das Mittelmeer erworben habe. Deutschland macht folglich geltend, dass es nicht angemessen sei, die Niederlande als geografischen Schienengüterverkehrsmarkt zu betrachten, der von den Schienengüterverkehrssektoren seiner Nachbarländer unabhängig sei.

([15]) Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge sind in § 291 sowie §§ 293 ff. Aktiengesetz geregelt. Nach § 293 Abs. 1 AktG treten Verträge, die den §§ 291 ff. unterliegen, nur mit Zustimmung der Hauptversammlung wirksam Kraft. Der Beschluss bedarf einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst. In der Satzung können eine größere Kapitalmehrheit und weitere Voraussetzungen festgelegt sein.

(44) Der GAV wurde am 25. Oktober 2012 von DB ML als Muttergesellschaft und DB Cargo unterzeichnet ([16]). Am 26. Oktober 2012 stimmten die Hauptversammlungen von DB ML und DB Cargo dem GAV zu, der vertragsgemäß rückwirkend zum 1. Januar 2012 in Kraft trat ([17]).

(45) Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des GAV durch DB ML und DB Cargo war auch ein von der DB AG und DB ML geschlossener Gewinnabführungsvertrag wirksam. ([18]) Mit diesem Vertrag verpflichtete sich die DB AG, während der gesamten Vertragslaufzeit die Verluste von DB ML am Ende jedes Geschäftsjahrs automatisch zu decken. DB ML wiederum verpflichtete sich, seine Gewinne am Ende jedes Geschäftsjahrs automatisch an die DB AG abzuführen. Folglich konnten Auswirkungen des 2012 zwischen DB ML und DB Cargo geschlossenen GAV auf die Finanzlage von DB ML direkte Folgewirkungen auf die Finanzlage der DB AG haben. Dieser Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und DB ML blieb bis zur Fusion der beiden Unternehmen im Jahr 2016 in Kraft.

(46) Am 26. August 2016 wurde im Rahmen der Fusion zwischen der DB AG und DB ML der zwischen DB ML und DB Cargo geschlossene GAV auf die DB AG übertragen. Die DB AG trat als neue Muttergesellschaft in die Rechte und Pflichten von DB ML in Bezug auf DB Cargo ein. Gleichzeitig wurde der 2003 zwischen der DB AG und DB ML geschlossene Gewinnabführungsvertrag gegenstandslos.

(47) Deutschland macht geltend, dass zwischen dem 31. Dezember 1999 und der im Jahr 2016 erfolgten Übertragung des GAV von DB ML auf die DB AG, bei der DB Cargo die letztlich betroffene Tochtergesellschaft und die DB AG die letztlich betroffene Muttergesellschaft gewesen sei, stets eine Kette von GAV (mit unterschiedlichen Unterbeteiligungen) bestanden habe. Zwischen dem 1. Juni 1999 und dem 31. Dezember 1999 bestand zwischen der DB AG und der DB Cargo ein direkter GAV.

(48) Der GAV hatte vertragsgemäß zunächst eine Laufzeit von fünf Jahren (d. h. vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2016), in der er nur aus wichtigen Gründen gekündigt werden konnte. Der GAV sieht vor, dass die DB ML insbesondere dann ein Recht zur Kündigung aus wichtigen Gründen hat, wenn die Gesellschaft nicht mehr über die Mehrheit der Stimmrechte an DB Cargo verfügt.

(49) Deutschland weist ferner darauf hin, dass die deutschen Finanzbehörden der Auffassung sind, dass nur sehr außergewöhnliche Umstände eine außerordentliche Beendigung eines GAV während der Mindestlaufzeit von fünf Jahren rechtfertigen können. In diesem Zusammenhang verweist Deutschland auf die Körperschaftsteuerrichtlinien (KStR) der deutschen Finanzbehörden, gemäß denen ein GAV, der noch nicht seit fünf aufeinanderfolgenden Jahren in Kraft war, dann, wenn er durch Kündigung oder einvernehmlich gekündigt wird, für die Jahre, für die er steuerlich umgesetzt wurde, wirksam bleibt, wenn die Kündigung auf wichtigen Gründen beruht. Wichtige Gründe können insbesondere im Falle eines Verkaufs oder einer Einbringung der Beteiligung durch die Muttergesellschaft, einer Fusion, einer Spaltung oder einer Liquidation der Mutter- oder der Tochtergesellschaft vorliegen. Wenn bereits zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses klar war, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre gekündigt wird, sind wichtige Gründe nicht anzunehmen. Liegen keine wichtigen Gründe vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen ([19]).

(50) Deutschland zufolge hätten auf der Grundlage der Leitlinien der deutschen Steuerbehörden nur solche Transaktionen, die mit einem Verkauf oder anderen grundlegenden Umstrukturierungsmaßnahmen vergleichbar sind, die zu einem Wechsel des Eigentums und/oder der Kontrolle führen, eine vorzeitige Beendigung gerechtfertigt. Während der anfänglichen Mindestlaufzeit von fünf Jahren gab es keine vergleichbaren auslösenden Ereignisse, die die Beendigung des GAV gerechtfertigt hätten. Die einzigen Änderungen der Unternehmensstruktur, die im Zeitraum von 1999 bis heute stattfanden, betrafen lediglich interne Umstrukturierungsmaßnahmen und waren eindeutig nicht als wichtige Gründe einzustufen.

([16]) Der Vertrag wurde von zwei Vorstandsmitgliedern von DB ML sowie von zwei Vorstandsmitgliedern der DB Schenker Rail Deutschland AG unterzeichnet.

([17]) Der GAV wurde am 18. Dezember 2012 im Handelsregistereintrag für DB Cargo veröffentlicht, womit eine Voraussetzung für die Gültigkeit des Vertrags erfüllt wurde.

([18]) Dieser GAV wurde 2003 geschlossen.

([19]) Original-Wortlaut der KStR R14.5 Absatz 6: „Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen."

(51) Nach Ablauf dieser anfänglichen Laufzeit von fünf Jahren verlängert sich der GAV vertragsgemäß am Ende jedes Geschäftsjahres automatisch um ein weiteres Jahr, es sei denn, eine der beiden Parteien beschließt, den Vertrag zu kündigen. Die Vertragspartei, die den GAV kündigen möchte, muss eine Kündigungsfrist von drei Monaten einhalten, d. h. sie muss ihn mindestens drei Monate vor Ende des laufenden Geschäftsjahres von DB Cargo kündigen, damit die Kündigung im folgenden Geschäftsjahr von DB Cargo wirksam wird.

(52) Zum Zeitpunkt der Annahme des Einleitungsbeschlusses war der GAV noch in Kraft, und seine Beendigung war nicht vorgesehen. Im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens teilte Deutschland der Kommission jedoch mit, dass der GAV zwischen DB AG und DB Cargo mit Wirkung ab Ende 2024 beendet wurde.

(53) Seit Inkrafttreten des aktuellen GAV hat DB Cargo keine Gewinne an die DB AG (oder, vor 2016, an DB ML) abgeführt. Auf der Grundlage des 2012 abgeschlossenen GAV wurden die Verluste von DB Cargo von ihrer Muttergesellschaft (DB ML und anschließend DB AG) übernommen. Da alle entstandenen Verluste übertragen wurden, wurde DB Cargo davor geschützt, dass sich eigene Verluste auf die eigene Bilanz auswirken, und auf diese Weise wurde DB Cargo vor etwaigen negativen finanziellen Auswirkungen der aufgelaufenen Verluste geschützt. Tabelle 4 zeigt die Entwicklung des gezeichneten Kapitals und des gesamten Eigenkapitals von DB Cargo sowie die jährlichen Verluste des Unternehmens gemäß dem Jahresabschluss ([20]) von DB Cargo bis zum 31. Dezember 2023.

Tabelle 4

Eigenkapital und jährliche Verluste (EBT) von DB Cargo, die von der Muttergesellschaft auf der Grundlage des GAV von 2012 bis zum 31. Dezember 2023 gedeckt werden

(in Mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gezeichnetes Kapital	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Eigenkapital insgesamt	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Jährliche Verluste	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Diese jährliche Erhöhung um 21 Mio. EUR entspricht einer Erhöhung der Kapitalrücklage aufgrund der Übertragung aller zuvor von der Schenker AG gehaltenen Anteile an der DB Cargo Logistics GmbH auf die DB Cargo AG.

([2]) Das gezeichnete Kapital wurde im Zusammenhang mit der Einlage von sechs Beteiligungen um 6 000 EUR erhöht. Der Wert der Einlage der sechs Beteiligungen, die die Erhöhung des gezeichneten Kapitals überstiegen, wurde auf die Kapitalrücklage in Höhe von 105 Mio. EUR übertragen.

Quelle: Jahresabschlüsse von DB Cargo für die Jahre 2012 bis 2023.

(54) Grundlage für die Geschäftsführung von DB Cargo sind mittelfristige strategische Pläne von DB Cargo (im Folgenden „mittelfristige Pläne“). Diese mittelfristigen Pläne werden jedes Jahr im Oktober fertiggestellt und dem Aufsichtsrat von DB Cargo gegen November/Dezember zur Genehmigung vorgelegt. Die mittelfristigen Pläne von DB Cargo werden jährlich mit der DB AG abgestimmt und werden Teil der konzernweiten mittelfristigen Planung. Darüber hinaus werden auch die in den mittelfristigen Plänen enthaltenen Maßnahmen und Konzepte in den Entscheidungsprozess der DB AG einbezogen (es sei denn, die Strategien wurden bereits separat mit der DB AG abgestimmt).

([20]) Nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes erstellt.

(55) Deutschland zufolge sei die Ausarbeitung der jährlichen mittelfristigen Pläne von DB Cargo von einem über mehrere Monate andauernden umfassenden Prozess abhängig, in den auch die Strategie- und Kontrollabteilungen von DB Cargo und der DB AG eingebunden seien. Die Volumen- und Preisplanung basiere auf Analysen amtlicher Statistiken und etablierter Wirtschaftsprognoseinstitute (z. B. Oxford Economics, Eurostat, nationale statistische Ämter) zu Markt- und Wettbewerbsentwicklungen. Solche Statistiken würden zusammen mit internen Daten betrachtet, die Daten aus amtlichen Statistiken und von Wirtschaftsprognoseinstituten würden von den Strategieabteilungen von DB Cargo und der DB AG bei der Erstellung von Verkehrsmarktprognosen für den Güterverkehr berücksichtigt. Die Annahmen für die Kostenentwicklung inländischer Unternehmen seien für alle Geschäftsbereiche der DB AG zentral geregelt und beruhten auf den oben genannten unabhängigen Datenquellen. Zu den wichtigsten Kostenkategorien würden z. B. Löhne/Gehälter, Kraftstoff-/Energiepreise und Streckennutzungsgebühren gehören. Darüber hinaus würden die Auswirkungen laufender Strategie- und Effizienzprogramme berücksichtigt. Ferner werde durch die Vermögensverwaltung von DB Cargo eine detaillierte Investitions- und Projektplanung vorgenommen, um der Volumenplanung operativ gerecht werden zu können.

(56) Die mittelfristigen Pläne betreffen einen fünfjährigen Planungshorizont, so betraf beispielsweise der dem Aufsichtsrat von DB Cargo am 9. Dezember 2016 vorgelegte mittelfristige Plan den Planungszeitraum 2017 bis 2021. Die mittelfristigen Pläne umfassen etwa 40 bis 159 Seiten (der mittelfristige Plan von 2015 umfasst einen recht umfassenden Abschnitt zum Projekt „Zukunft Bahn"). Für jedes Jahr sind in den mittelfristigen Plänen (unter anderem) Leistungs- und Finanzprognosen für die folgenden fünf Jahre aufgeführt. Für die DB Cargo-Gruppe sowie für DB Cargo enthalten diese Pläne Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzdaten. Für andere Tochterunternehmen sind ausgewählte Indikatoren enthalten. Die wichtigsten verwendeten Rentabilitätsindikatoren sind das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings Before Interest and Taxes, im Folgenden „EBIT") und die Kapitelrendite (Return on Capital Employed, ROCE), für die ebenfalls Zielvorgaben festgelegt werden ([21]). Alle im untersuchten Zeitraum erstellten mittelfristigen Pläne prognostizierten mindestens Gewinne vor Steuern am Ende des Planungszeitraums. Tabelle 5 zeigt das operative Ergebnis nach Zinsen ([22]), die EBIT-Marge und die Kapitalrendite für alle zwischen 2011 und 2021 erstellten mittelfristigen Pläne ([23]). Die Zahlen in Tabelle 5 betreffen die DB Cargo AG.

Tabelle 5

Mittelfristige Pläne 2011 bis 2021

(EBT in Mio. EUR)

		Erstes Planungsjahr	Zweites Planungsjahr	Drittes Planungsjahr	Viertes Planungsjahr	Fünftes Planungsjahr
2011	Operatives Ergebnis nach Zinsen ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite ([3])	–	–	–	–	–
	Ziel für die Kapitalrendite	–	–	–	–	–

([21]) Die Kapitalrendite wird seit dem mittelfristigen Plan 2015 als Indikator mit einer Zielangabe verwendet. Vor diesem Jahr wurde offenbar nur eine EBIT-Marge für eine Zielleistungsangabe verwendet.

([22]) Wird in diesem Beschluss als Näherungswert für das Ergebnis vor Steuern (Earnings before Tax, EBT) verwendet, wenn das EBT nicht ausdrücklich in den entsprechenden mittelfristigen Plan aufgenommen ist.

([23]) Die Berechnungsgrundlage für die im Rahmen des GAV zu übertragenden Gewinne und Verluste ist das Ergebnis nach Steuern der DB Cargo AG (einschließlich inländischer Tochtergesellschaften), das nach den Rechnungslegungsgrundsätzen des HGB berechnet wird, während die mittelfristigen Pläne den International Financial Reporting Standards (IFRS) folgen. Bis zum mittelfristigen Plan 2018 enthalten die Prognosen nur das operative Ergebnis nach Zinsen als Endergebnis der Gewinn- und Verlustprognose.

(EBT in Mio. EUR)

		Erstes Planungsjahr	Zweites Planungsjahr	Drittes Planungsjahr	Viertes Planungsjahr	Fünftes Planungsjahr
2012	Operatives Ergebnis nach Zinsen ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite	–	–	–	–	–
	Ziel für die Kapitalrendite	–	–	–	–	–
2013	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite	–	–	–	–	–
	Ziel für die Kapitalrendite	–	–	–	–	–
2014	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge					
	Kapitalrendite	–	–	–	–	–
	Ziel für die Kapitalrendite	–	–	–	–	–
2015	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	–	–	–	–	[…]
	Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	–	–	–	–	13,0 %
2016	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT in Mio. EUR)

		Erstes Planungsjahr	Zweites Planungsjahr	Drittes Planungsjahr	Viertes Planungsjahr	Fünftes Planungsjahr
2017	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	–	–	–	–	–
	Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Operatives Ergebnis nach Zinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	–	–	–	–	–
	Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapitalrendite ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die EBIT-Marge	–	–	–	–	–
	Kapitalrendite ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ziel für die Kapitalrendite	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

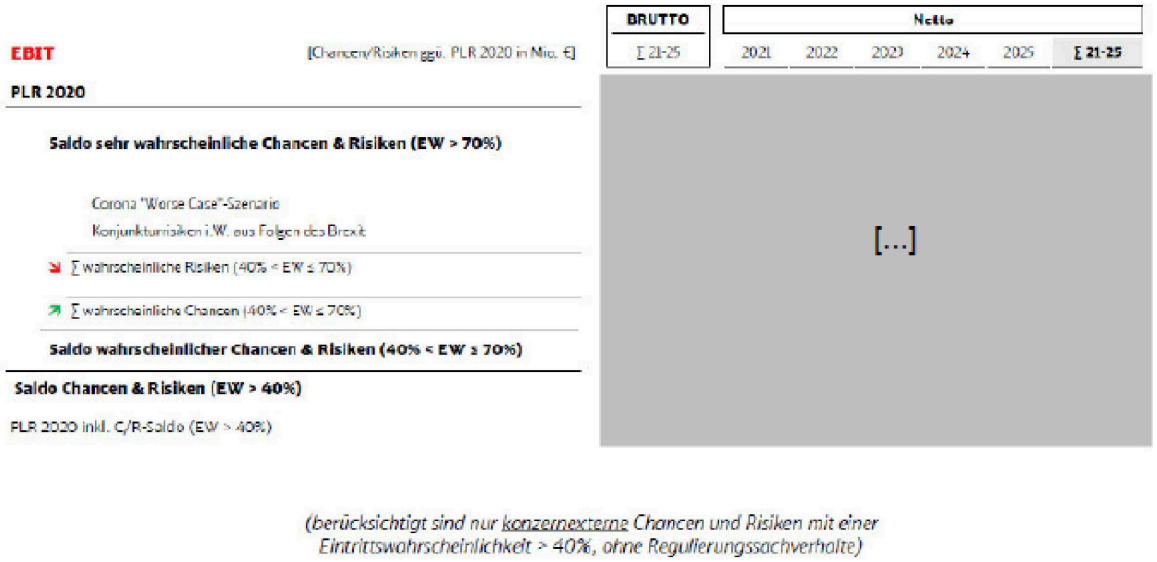
([1]) Der Plan bezieht sich auf das Betriebsergebnis II, das nach Auffassung der Kommission mit dem operativen Ergebnis nach Zinsen identisch ist.
([2]) In % der Einnahmen.
([3]) Während die Kapitalrendite vor 2015 nicht als Leistungsindikator verwendet wird, umfassen die mittelfristigen Pläne das eingesetzte Kapital.
([4]) Operatives Ergebnis nach Zinsen.
([5]) Prognosen zur Kapitalrendite liegen nur für die DB Cargo-Gruppe vor.
Quelle: Von Deutschland vorgelegte mittelfristige Pläne für DB Cargo.

(57) Neben der Finanzplanung enthalten die mittelfristigen Pläne umfassende Analysen aktueller und prognostizierter Marktentwicklungen, einschließlich ihrer Auswirkungen auf den Unternehmenserfolg, und ab 2016 eine Beschreibung und Bewertung der Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von DB Cargo, einschließlich einer Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen, die innerhalb von DB Cargo im Rahmen von konzernweiten Umstrukturierungsinitiativen der DB wie „Zukunft Bahn“ oder „Starke Schiene“ (mit „Starke Cargo“ als DB Cargo-spezifische ergänzende Initiative) zu ergreifen sind. Darüber hinaus sind in den Plänen auch Vergleiche früherer mittelfristiger Pläne mit Erläuterungen zu Abweichungen von früheren Planungen enthalten.

(58) Ferner enthalten die Pläne seit dem mittelfristigen Plan 2015 auch eine Prognose der Risiken und Chancen, die sich auf das EBIT auswirken können und eine Eintrittswahrscheinlichkeit von über 40 % aufweisen, die aber nicht im Basisszenario der Planung enthalten sind. In den Plänen für die Jahre 2017, 2019 und 2020 wurden in dieser Kategorie nur zusätzliche Risiken festgestellt. Zusätzliche Chancen wurden nicht ermittelt. Diese zusätzlichen Risiken können erheblich sein, wie aus dem Plan für 2020 für den Zeitraum 2021 bis 2025 hervorgeht, wie in Abbildung 3: Risiken und Chancen – mittelfristiger Plan 2021-2025 ([24]) dargelegt.

Abbildung 3

Risiken und Chancen – mittelfristiger Plan 2021-2025



Quelle: von Deutschland vorgelegter mittelfristiger Plan 2020 ([25]).

([24]) In diesem Fall bestand das größte Risiko, das im Basisszenario nicht enthalten war, in einem geringeren Wachstum des Marktes.
([25]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

(59) Neben den mittelfristigen Plänen werden in unregelmäßigen Abständen auch einzelne Dokumente zu Geschäftsstrategien erstellt, z. B. für außerordentliche Aufsichtsratssitzungen von DB Cargo, etwa die Sitzung vom Januar 2017 zum Projekt Zukunft Bahn und die darin erörterten Strategien von DB Cargo ([26]). Für spezielle Ad-hoc-Analysen und Marktberichte auf dem Güterverkehrsmarkt werden die Leistungen spezialisierter externer Anbieter wie SCI Verkehr in Anspruch genommen. Detaillierte Verkehrsberichte werden von internen Abteilungen erstellt.

(60) Deutschland zufolge war im Zeitraum von 2012 bis etwa 2019 das Segment des Einzelwagenverkehrs (im Folgenden „SWL") der Hauptfaktor für die Verluste der DB Cargo. Im Gegensatz dazu ist seit 2019/2020 eine klare Trennung dieser Wirkungen nicht mehr möglich. Tabelle 6 zeigt, dass keines der Segmente (SWL, Ganzzüge (BT), kombinierter Verkehr (CT)) in dem von der COVID-19-Pandemie geprägten Zeitraum Rentabilität erzielen konnte. Dennoch machten die Verluste im SWL-Segment, auf das etwa 30 % des Umsatzes von DB Cargo im Zeitraum 2020-2022 entfielen, mehr als die Hälfte der gesamten Verluste in diesem Zeitraum aus.

Tabelle 6

Segmentierung des EBIT 2012-2022

(in Mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SWL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Schriftsatz Deutschlands vom 9. November 2023.

(61) Im Jahr 2019 gab die DB AG eine Studie von Oliver Wyman, SCI Verkehr und CK Rail&Logistics zum SWL-Sektor in Auftrag (Studie „Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs"; im Folgenden „SWL-Studie"). Die SWL-Studie datiert vom Oktober 2019 und wurde im Januar 2020 geringfügig geändert, ohne dass sich dies auf die Ergebnisse auswirkte. Sie umfasste eine Beschreibung und Bewertung des gesamten SWL-Markts in Deutschland und in Europa, eine Beschreibung und Bewertung des SWL-Segments von DB Cargo sowie mögliche Vorgehensweisen für das SWL-Segment von DB Cargo.

(62) In der SWL-Studie wurden folgende Alternativen beschrieben:

1. Weiterentwicklung des Segments mit zusätzlicher Entlastung und staatlicher Förderung: Das SWL-Segment würde mit einer gezielten Optimierung des Geschäftsmodells und einem Wachstums- und Innovationsprogramm weiterentwickelt. Die Verkehrsleistung und die Flächenabdeckung würden erhöht. Das SWL-Segment müsste durch gezielte Entlastungsmaßnahmen unterstützt werden. Investitionen in die Modernisierung und damit in die langfristige Steigerung der Effizienz würden gefördert.

2. Weiterentwicklung ohne zusätzliche staatliche Förderung: Das SWL-Segment würde so entwickelt, dass es die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt. Eine ähnliche Optimierung des Geschäftsmodells (wie bei der Weiterentwicklung mit Entlastung und staatlicher Förderung) sowie ein Wachstums- und Innovationsprogramm würden umgesetzt. Aufgrund der begrenzten Investitionskapazität wegen mangelnder staatlicher Förderung würde mit Investitionen in Innovationen und Wachstum jedoch selektiv umgegangen bzw. würden sie verschoben werden.

([26]) Zwischen 2009 und 2015 stellten die verschiedenen Geschäftssegmente im Rahmen des „strategischen Managementprozesses" innerhalb des DB-Konzerns ihre Strategien dem Konzernmanagement vor. Dieses reguläre Verfahren wurde 2016 eingestellt.

3. Konzentration auf die wichtigsten Kunden: In diesem Szenario würde das SWL-Segment verkleinert, um sich auf einen wirtschaftlichen Kern zu konzentrieren. Ziel des Ansatzes einer Konzentration sei es gewesen, das Angebot an „Ankerkunden“ ([27]) an das große und stabile Verkehrsaufkommen anzupassen. Güterverkehrsbahnhöfe, die nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könnten, würden mit dem Ziel kostendeckender Preise gemeinsam mit den Kunden überprüft. Wenn mit den Kunden keine kostendeckende Lösung gefunden werden könnte, würde der Service zu dem betreffenden Güterverkehrsbahnhof eingestellt. Nur Güterverkehrsbahnhöfe mit einem Volumen von einem oder mehreren Wagen pro Arbeitstag würden regelmäßig ohne Zusatzkosten bedient.

4. Schließung des Segments: Dieses Szenario betrifft einen geordneten Ausstieg aus dem SWL-Segment.

(63) Die SWL-Studie berücksichtigte die folgenden Beiträge des SWL-Segments zum Gewinn von DB Cargo in den Jahren 2023 und 2030 in den vier betrachteten Szenarien:

Tabelle 7

Beitrag jedes Szenarios zum Gewinn von DB Cargo in den Jahren 2023 und 2030

(in Mio. EUR)

	Entwicklung mit staatlicher Förderung	Entwicklung ohne staatliche Förderung	Schwerpunkt	Ausstieg
Jahr 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Jahr 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: *SWL-Studie, wie von Deutschland vorgelegt.*

(64) Die vier Szenarien wurden anhand von sechs Kriterien bewertet:

1. Volkswirtschaftlicher Nutzen: bewertet die Auswirkungen auf Deutschland als Industriestandort.

2. Ökologischer Nutzen: bewertet die Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Deutschland.

3. Strategische Positionierung DB Cargo: bewertet die Auswirkungen auf das Geschäftsmodell von DB Cargo.

4. Finanzen DB Cargo: bewertet die Auswirkungen auf die Finanzen von DB Cargo anhand zentraler Leistungsindikatoren. Im Mittelpunkt stehen der Einfluss des SWL-Segments auf den Gewinn von DB Cargo und das Ausmaß, in dem die Ertragslücke geschlossen werden kann.

5. Personal DB Cargo: bewertet die Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation. Dabei wird eine „besondere Verantwortung“ als staatseigenes Unternehmen für mehr als 17 000 Beschäftigte in Deutschland (Stand 2018) berücksichtigt.

6. Nationales & Europäisches Bahnsystem: Ein Indikator für die Bewertung der Auswirkungen auf das europäische Bahnsystem ist der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs im SWL-Segment. Darüber hinaus wird bewertet, wie flexibel das daraus resultierende Netz in Deutschland und Europa ausgebaut werden kann, um auf die sich verändernde Marktdynamik zu reagieren.

(65) Nach diesen Kriterien stufte die SWL-Studie das Szenario der Weiterentwicklung des SWL-Segments durch zusätzliche Entlastung und staatliche Förderung als das im Allgemeinen günstigste Szenario ein, während die Konzentration auf Ankerkunden die größten positiven Auswirkungen auf die Finanzen von DB Cargo hätte. Abbildung 4 zeigt die in der SWL-Studie dargestellte Schlussfolgerungsmatrix.

([27]) „Ankerkunden“ sollten auf der Grundlage quantitativer und qualitativer Faktoren bestimmt werden:
Quantitative Faktoren: Frachteinnahmen, Wagenvolumen, Tariftonnenkilometer;
Qualitative Faktoren: Stabilität und Berechenbarkeit des Verkehrs, Abhängigkeit des Kunden vom SWL-Verkehr, Zahlungsbereitschaft, langfristiges Geschäftspotenzial des Kunden.

Abbildung 4

Abschließende Bewertung der SWL-Szenarien

10. Zusammenfassende Bewertung

Ansätze	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Ökologischer Nutzen	Strategische Positionierung DB Cargo	Finanzen DB Cargo	Personal DB Cargo	Nationales & Europäisches Bahnsystem
	Bewertungskriterien					
Weiterentwicklung MIT Entlastung und Förderung	++	++	+	+	+	+
Weiterentwicklung OHNE Entlastung und Förderung	0	0	+	--	0	0
Fokussierung des EV	0	0	0	++	0	-
Schließung des EV	--	--	--	--	--	--

++ = Sehr positive Bewertung + = Positive Bewertung 0 = Neutrale Bewertung
- = Negative Bewertung -- = Sehr negative Bewertung

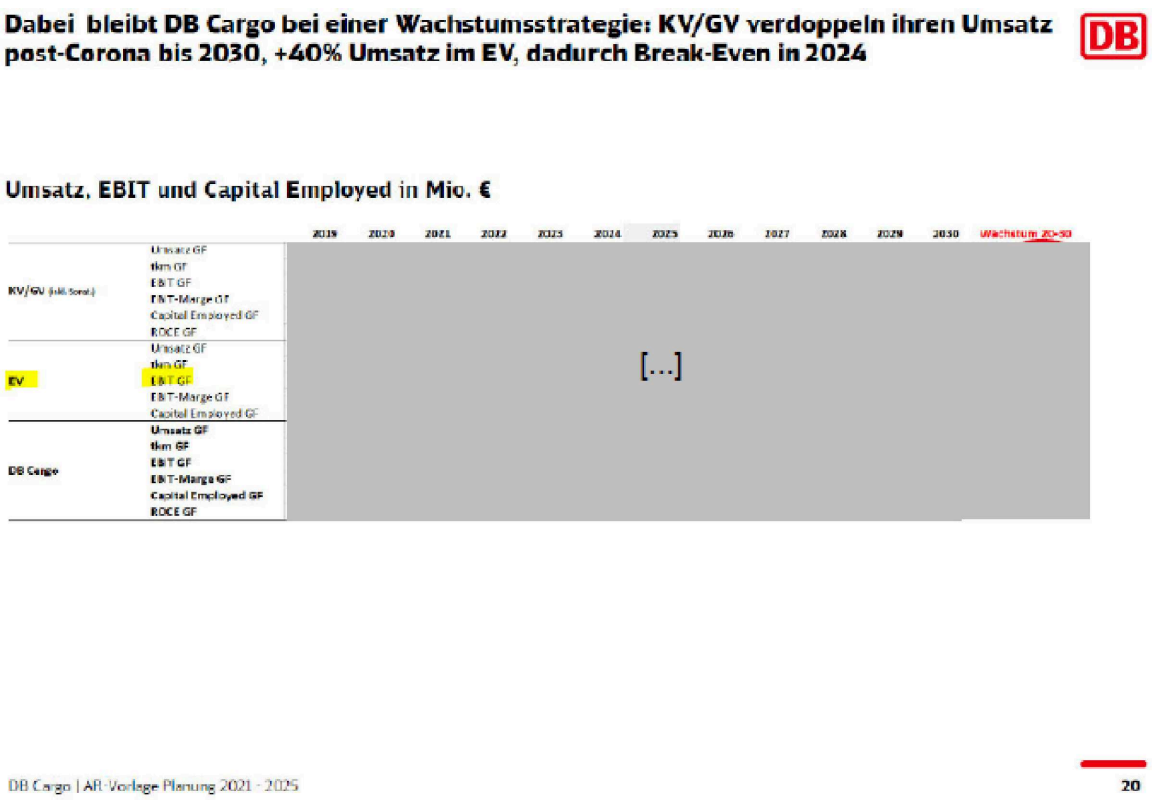
Quelle: SWL-Studie, wie von Deutschland vorgelegt ([28]).

([28]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

(66) Im Jahr 2020 setzte DB Cargo ein neues Managementteam ein und erarbeitete eine neue Geschäftsstrategie („Starke Cargo“). Die Schlussfolgerungen der SWL-Studie wurden nicht direkt in die allgemeine Geschäftsstrategie von DB Cargo umgesetzt, sondern bildeten eine wichtige Grundlage für die Ausarbeitung der Strategie „Starke Cargo“. Die neue Geschäftsstrategie war im Wesentlichen eine Wachstumsstrategie und sah eine Strategie für das SWL-Segment vor, die Parallelen zu der in der SWL-Studie genannten Option „Weiterentwicklung des Segments mit zusätzlicher Entlastung und staatlicher Förderung“ aufwies. Hierfür sind zwei Gründe zu nennen: i) die Erwartung staatlicher Förderung aufgrund des politischen Willens, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene weiter zu fördern, ii) die Risiken negativer Netzeffekte in einem Szenario der Verkleinerung wurden als hoch erachtet. Nach dem mittelfristigen Plan für 2020 würde das SWL-Segment (in Bezug auf das EBIT) langfristig weiterhin operativ defizitär bleiben (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5

DB Cargo – Indikatoren des mittelfristigen Plans 2020 nach Geschäftssegmenten



Quelle: von Deutschland vorgelegter mittelfristiger Plan 2020 ([29]).

(67) Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Strategie „Starke Cargo“ war die staatliche Förderleistung „Trassenkostenentlastung“ mit einem Volumen von 350 Mio. EUR pro Jahr für den gesamten Sektor und einer Laufzeit vom 1. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2023 bereits in Kraft (später wurde sie über 2023 hinaus verlängert) ([30]). Darüber hinaus erwartete DB Cargo ab dem mittelfristigen Plan 2020 zusätzlich eine staatliche Anlagenpreisförderung in Höhe von insgesamt 200 Mio. EUR von 2021 bis 2025 (tatsächliche Einführung 2020 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr) ([31]).

([29]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

([30]) Genehmigt durch den Beschluss C(2018) 8744 final der Kommission vom 10. Dezember 2018 in der Sache SA.51956 – Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte, (ABl. C 14 vom 11.1.2019, S. 1), geändert und verlängert durch den Beschluss C(2023) 9130 final der Kommission vom 19. Dezember 2023 in der Sache SA.109540 (2023/N) – Prolongation and amendment of aid scheme for the promotion of rail freight transport via a partial funding of track access charges (ABl. C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

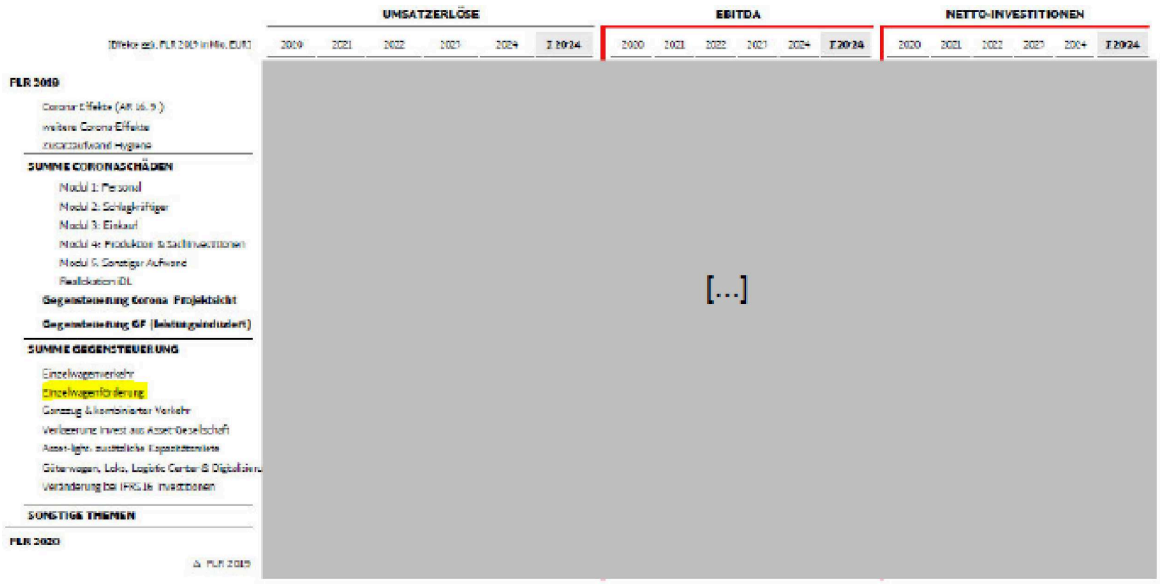
([31]) Genehmigt mit der Entscheidung der Kommission C(2020) 7533 vom 4. November 2020 in der Sache SA.58046 (2020/N) – Förderung des Schienengüterverkehrs (Einzelwagen) (ABl. C 421 vom 4.12.2020, S. 1).

(68) Ebenso wie der mittelfristige Plan 2020 enthalten auch die mittelfristigen Pläne 2021 und 2022 staatliche Beihilfen für das SWL-Segment von DB Cargo (siehe Abbildung 6: Mittelfristiger Plan 2020 – staatliche Förderung des SWL-Segments).

(69) Die Pläne 2021 und 2022 sehen jedoch nicht nur eine Anlagenpreisförderung, sondern auch eine zusätzliche Förderung für das SWL-Segment vor. In diesem Zusammenhang wird im mittelfristigen Plan 2022 erwähnt, dass zusätzlich zu den 102 Mio. EUR, die im Bundeshaushalt vorgesehen waren, weitere 198 Mio. EUR erforderlich sind.

Abbildung 6

Mittelfristiger Plan 2020 – staatliche Förderung des SWL-Segments

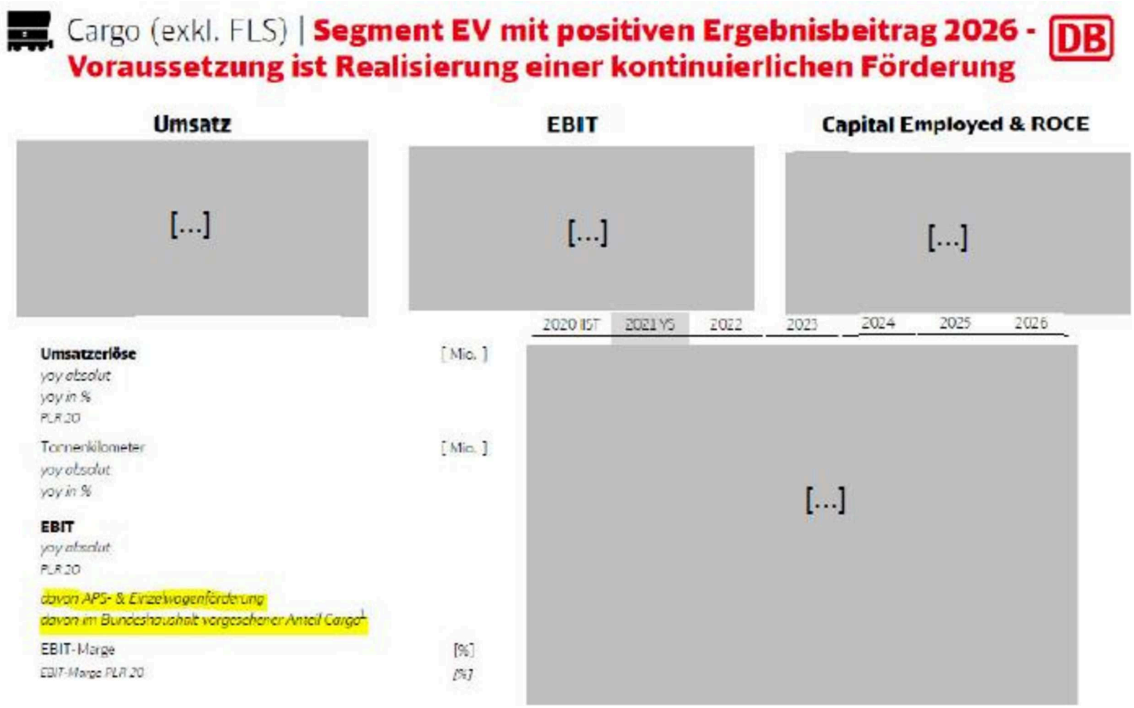


Quelle: von Deutschland vorgelegter mittelfristiger Plan 2020 für DB Cargo ([32]).

([32]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

Abbildung 7

Mittelfristiger Plan 2021 – staatliche Förderung des SWL-Segments

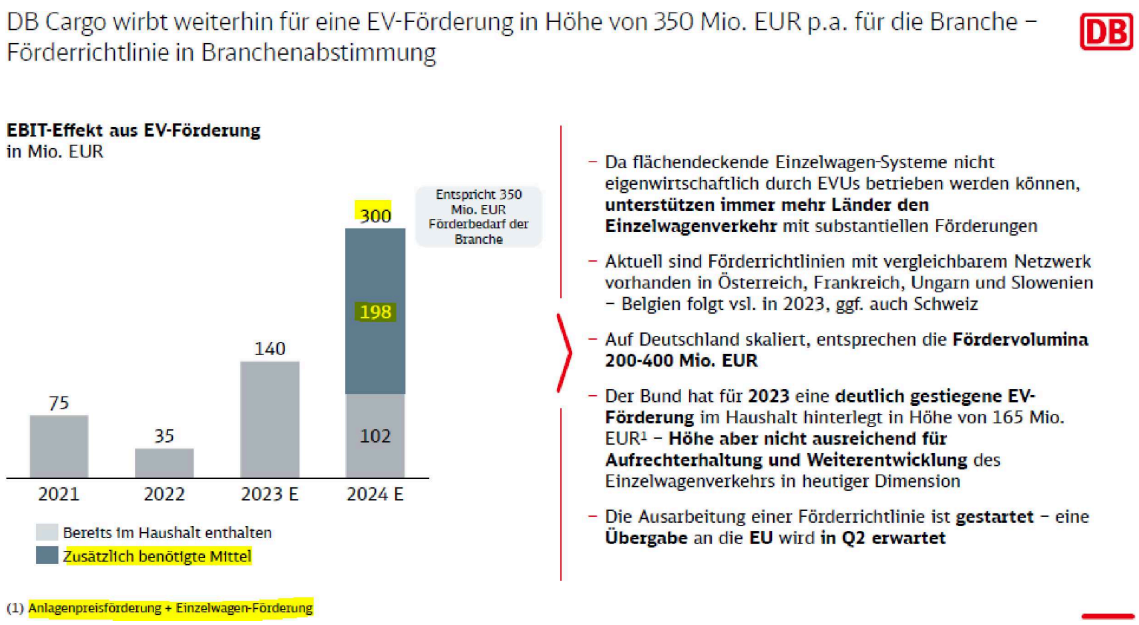


Quelle: von Deutschland vorgelegter mittelfristiger Plan 2021 für DB Cargo ([33]).

([33]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

Abbildung 8

Mittelfristiger Plan 2022 – staatliche Förderung des SWL-Segments



Quelle: von Deutschland vorgelegter mittelfristiger Plan 2022 für DB Cargo ([34]).

2.3.2. *Preise der konzerninternen Dienstleistungen (im Folgenden „Maßnahme 2“)*

(70) Die DB AG stellt für die Unternehmen des DB-Konzerns, darunter DB Cargo, auf der Grundlage konzerninterner Vereinbarungen verschiedene Dienstleistungen und Unterstützungsfunktionen bereit.

(71) Die Kommission hat zur Kenntnis genommen, dass für DB Cargo folgende konzerninterne Dienstleistungen erbracht werden: i) Analytics (Big-Data-Analysen, Prognosen, Verkehrsmodelle), ii) Buchhaltung, iii) Immobilien, iv) IT Services, v) Personalservice, vi) Training (Erwägungsgrund 26 des Einleitungsbeschlusses).

(72) Die Kosten der konzerninternen Dienstleistungen werden DB Cargo auf der Grundlage von konzerninternen Vereinbarungen berechnet. Im Einleitungsbeschluss ging die Kommission jedoch davon aus, dass sich die konzerninternen Dienstleistungen zugunsten von DB Cargo möglicherweise nicht auf die in Erwägungsgrund 71 genannten Dienstleistungen beschränken. Nach von der DB AG veröffentlichten Informationen (siehe z. B. den integrierten Bericht der DB AG für 2016 ([35])) wurden die Kosten für einige dieser Dienstleistungen, z. B. Marketing, Personal, Kommunikation und Recht, nicht an DB Cargo weiterverrechnet, sondern von der DB AG getragen (Erwägungsgründe 27 und 28 des Einleitungsbeschlusses).

([34]) Gegenstandslos für die deutsche Sprachfassung. Fußnote dient lediglich zur Erläuterung der Abbildung in fremdsprachigen Fassungen dieses Beschlusses.

([35]) Integrierter Bericht der DB AG für 2016, S. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2016/Berichte/IB_2016_dbkonzern_de_pdf.pdf (aufgerufen am 3. Dezember 2021): „Die Kosten für Gruppenfunktionen werden nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine ‚Konzernumlage‘). Um Verzerrungen beziehungsweise Beliebigkeiten in der Verrechnung zu vermeiden, werden die Kosten der Leistungserbringung durch die Holding selbst getragen und nicht weiterverrechnet. Das heißt, die Konzerngesellschaften zahlen keine Konzernumlage für diese Dienste.“

2.3.3. *Vorteilhafte Finanzierungsbedingungen für Darlehen durch das DB-Treasury (im Folgenden „Maßnahme 3“)*

(73) DB Cargo erhält vom DB-Treasury kurz- und langfristige Darlehen. Das in der DB AG angesiedelte DB-Treasury ist für das Liquiditätsmanagement und die Finanzierung des Konzerns zuständig.

(74) Konzerninterne Darlehen zugunsten von 100%igen Tochtergesellschaften der DB AG wie DB Cargo werden nicht besichert, da die DB AG als alleinige Anteilseignerin von DB Cargo sowohl als Eigen- als auch als Fremdkapitalgeber tätig ist. Folglich konnte DB Cargo Darlehen aufnehmen, ohne eigene Vermögenswerte als Sicherheit einzusetzen.

(75) Deutschland räumte auch das Bestehen kurzfristiger Darlehen ein und bestätigte, dass DB Cargo seit 2013 die folgenden ausstehenden langfristigen Darlehen von DB-Treasury gewährt wurden:

Tabelle 8

Ausstehende langfristige Darlehen (Stand 24. Juni 2020)

	Nominalvolumen (EUR)	Restvaluta zum 20.3.2020 (EUR)	Unterschrift Datum	Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Zinssatz
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Einleitungsbeschluss.

2.3.4. *Teilübernahme der Besoldung der bei DB Cargo beschäftigten Beamten durch das BEV (im Folgenden „Maßnahme 4“)*

(76) Maßnahme 4 betrifft die teilweise Übernahme der Besoldung von Eisenbahnbeamten (d. h. für Beamte, die für die Deutsche Bundesbahn gearbeitet hatten, bevor diese privatisiert und in die DB AG umgewandelt wurde), die der DB Cargo durch das Bundeseisenbahnvermögen (im Folgenden BEV) bereitgestellt werden, durch den Staat.

(77) Im Rahmen der Liberalisierung des deutschen Eisenbahnsektors ([36]), der die Umwandlung der deutschen Bundesbahn in Aktiengesellschaften ab 1994 beinhaltete (siehe Erwägungsgründe 11 und 15), gründete und finanzierte Deutschland aus eigenen Mitteln eine Behörde, das BEV. Eines der Ziele des BEV bestand darin, die vormals bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigten Eisenbahnbeamten zu übernehmen und ihre Zuweisung an die Belegschaft der DB AG (und letztlich an Tochtergesellschaften des DB-Konzerns wie DB Cargo) zu unterstützen, soweit sie nicht anderweitig eingesetzt wurden. Das BEV fungiert als formeller Arbeitgeber für Eisenbahnbeamte, ist aber auch für die Verwaltung der Ruhegehälter der Beamten im Ruhestand zuständig und verwaltet die Krankenkasse der Eisenbahnbeamten. Da Staatsbedienstete aus rechtlichen Gründen nicht ohne eine konkrete Rechtsgrundlage in einem privaten Unternehmen eingesetzt werden können, wurde die Zuweisung von Eisenbahnbeamten durch das BEV durch die Aufnahme von Artikel 143 Buchstabe a Absatz 1 in das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland ermöglicht, mit dem eine Rechtsgrundlage für das Zuweisungssystem geschaffen wurde. Ferner steht fest, dass das BEV privaten Unternehmen, beispielsweise Wettbewerbern der DB AG, und einigen staatlichen Stellen Eisenbahnbeamte zugewiesen hat. Diese begrenzten Zuweisungen beruhen ausschließlich auf § 29 Bundesbeamtengesetz (BBG) ([37]) und bedürfen der Zustimmung des betreffenden Beamten bzw. der betreffenden Beamtin.

(78) Der Umbau der deutschen Bahn wurde durch das Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) organisiert, das unter anderem die Beziehungen zwischen dem BEV und der DB AG regelt. Die Zuweisung von Eisenbahnbeamten vom BEV an die DB AG ist in § 12 DBGrG geregelt. Gemäß § 12 Absätze 2 und 3 DBGrG behalten die der DB AG zugewiesenen Eisenbahnbediensteten ihre Rechtsstellung als Beamte. § 12 DBGrG wird durch die §§ 21 und 23 DBGrG ergänzt, die eine Verpflichtung der DB AG begründen, der BEV die Kosten der zugewiesenen Arbeitnehmer nach dem „Als-ob-Kosten-Prinzip" zu erstatten. Gemäß § 21 Absatz 1 DBGrG leistet die DB AG „an das Bundeseisenbahnvermögen für die ihr gemäß § 12 Abs. 2 und 3 zugewiesenen Beamten Zahlungen in Höhe der Aufwendungen, die sie für die Arbeitsleistung vergleichbarer, von der Gesellschaft neu einzustellender Arbeitnehmer unter Einbeziehung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung sowie der betrieblichen Altersversorgung erbringt oder erbringen müßte" ([38]).

(79) Eine Vereinbarung zwischen dem BEV und der DB AG auf der Grundlage von § 21 Absatz 8 DBGrG regelt die Einzelheiten des Erstattungssystems. Die zu erstattenden Kosten werden für jeden einzelnen Beamten separat berechnet, addiert und dem BEV monatlich erstattet. Die DB AG erstattet dem BEV auch anteilige Personalverwaltungskosten. Gemäß § 13 DBGrG ist das BEV befugt, die Richtigkeit der Einstufung der zugewiesenen Eisenbahnbeamten in die jeweilige Besoldungsgruppe, die die zu erstattenden Personalkosten in hohem Maße bestimmt, zu überprüfen. Darüber hinaus wird die jährliche Abrechnung der erstatteten Personalkosten von einem unabhängigen Rechnungsprüfer erstellt und beurkundet.

(80) Die Kosten werden der DB AG als Konzern und nicht einer ihrer Tochtergesellschaften zugewiesen. Dementsprechend werden dem BEV die Personalkosten für Beamte, die der DB AG zugewiesen wurden, durch die DB AG erstattet. Eine direkte Erstattung von Personalkosten durch DB Cargo an das BEV erfolgt daher nicht.

([36]) Seit 1991 hat die Union Rechtsvorschriften zur Öffnung des Schienenverkehrs für Wettbewerber mit dem Ziel entwickelt, diese bei der Wiedererlangung von Anteilen am Straßen- und Luftverkehr zu unterstützen. Im Anschluss an die aufeinanderfolgenden Vorschläge der Kommission verabschiedete der Unionsgesetzgeber vier Rechtsvorschriften, die sogenannten vier „Eisenbahnpakete" (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Das zweite Eisenbahnpaket setzt sich aus verschiedenen im Jahr 2004 verabschiedeten Rechtsakten zusammen und wird als entscheidend für die Liberalisierung der Schienengüterverkehrsdienste angesehen, weil es den Schienengüterverkehrsmarkt vollständig für den Wettbewerb geöffnet hat. Für den Schienengüterverkehr gilt der 1. Januar 2007 als Zeitpunkt der vollständigen Liberalisierung, da ab diesem Zeitpunkt gemäß der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) zugelassenen Schienengüterverkehrsunternehmen zu fairen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten für den Betrieb aller Arten von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde.

([37]) Gemäß dieser Bestimmung können Bundesbeamte mit ihrer Zustimmung vorübergehend ganz oder teilweise eine ihrem Amt entsprechende Tätigkeit bei einer öffentlichen Einrichtung oder bei einer anderen Einrichtung, wenn ein öffentliches Interesse es erfordert, ausführen.

([38]) In Bezug auf das Als-ob-Kosten-Prinzip bleiben die Bestimmungen des § 21 DBGrG seit 1994 unverändert. Durch begrenzte Änderungen des § 21 DBGrG im Mai 2021 wurde die DB AG verpflichtet, die Personalkosten auch dann weiter zu erstatten, wenn ein zugewiesener Eisenbahnmitarbeiter infolge der Umsetzung von Rationalisierungsmaßnahmen entlassen wurde.

(81) In Fällen, in denen das BEV anderen privaten Unternehmen als der DB AG Eisenbahnbeamte zuweist, schließt das BEV mit dem betreffenden Eisenbahnunternehmen eine Vereinbarung über die Erstattung der Kosten für die Überlassung von Personal. Die Bestimmungen dieser Vereinbarungen entsprechen den Vorgaben des § 21 DBGrG, in dem das „Als-ob-Kosten-Prinzip“ festgelegt ist.

(82) Maßnahme 4 betrifft nur den Pool von Eisenbahnbeamten, der zum Zeitpunkt der Umwandlung der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1994 bestand; seit 1993 wurde kein neuer Eisenbahnbeamter eingestellt. Maßnahme 4 betrifft somit eine stetig abnehmende Kohorte von Beamten, die aufgrund ihrer Altersstruktur rasch schmilzt (mehr als 60 % der betroffenen Arbeitnehmer werden vor 2032 in den Ruhestand gehen). Im Jahr 2023 betraf die Maßnahme nur rund 8 % der gesamten Belegschaft von DB Cargo.

2.4. **Begründung für die Einleitung des Verfahrens**

(83) Nach der vorläufigen Beurteilung der Kommission im Einleitungsbeschluss stellten die vier untersuchten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(84) Angesichts der Laufzeit des GAV und des Fehlens einer Obergrenze für die Deckung von Verlusten in diesem Vertrag sowie der andauernden Verluste seit Abschluss des GAV äußerte die Kommission Zweifel, ob nicht die fortgesetzte Deckung dieser wiederholten Verluste von DB Cargo durch DB ML und die DB AG ohne Überprüfung einer etwaigen Kündigung des GAV zur Rettung des verbleibenden Teils des Kapitals DB Cargo einen ungerechtfertigten und selektiven Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV verschafft haben könnte. Angesichts dieses Zweifels erbat die Kommission eine weitere Klarstellung zum rechtlichen Rahmen und zur Unternehmensstruktur sowie zu den vertraglichen Vereinbarungen innerhalb der DB AG, auf deren Grundlage die Muttergesellschaft im Laufe der Jahre die Verluste von DB Cargo übernimmt. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass der GAV dem deutschen Staat zurechenbar war, und zwar hauptsächlich deshalb, weil der deutsche Staat hundertprozentiger Eigentümer von DB Cargo und der Muttergesellschaft DB AG ist, einschließlich der Möglichkeit, Mitglieder des Aufsichtsrats dieser Unternehmen zu ernennen, sowie des gesetzlichen Erfordernisses einer förmlichen Genehmigung eines Gewinnabführungsvertrags durch den Anteilseigner. Die Kommission räumte ein, dass die DB AG und DB Cargo als privatrechtliche Aktiengesellschaften eingetragen seien, was bedeute, dass die Hauptversammlungen dieser Gesellschaften ihrem Vorstand grundsätzlich keine Weisungen erteilen können. Zudem räumte die Kommission ein, dass der Aufsichtsrat der DB AG nicht mehrheitlich aus Behördenvertretern bestehe. Im Kontext des vorliegenden Falls konnte die Kommission jedoch angesichts der strategischen Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die Verkehrspolitik des Bundes nicht ausschließen, dass der Staat durch seine Präsenz im Aufsichtsrat der DB AG indirekt Einfluss auf die Entscheidungen des Vorstands hätte nehmen können.

(85) In Bezug auf die *Preise der konzerninternen Dienstleistungen* stellte die Kommission insbesondere fest, dass nach den von der DB AG veröffentlichten Informationen konzerninterne Dienstleistungen für DB Cargo kostenlos oder unter den Marktpreisen erbracht wurden und dass Deutschland keine Analysen oder Daten vorgelegt hatte, die seine Behauptung stützen würden, dass diese Dienstleistungen fremdvergleichskonform erbracht worden seien. Die Kommission stellte fest, dass mangels hinreichender Anhaltspunkte dafür, dass die konzerninternen Dienstleistungen, die gegenüber DB Cargo auf der Grundlage von Verträgen mit der DB AG erbracht wurden, den normalen Marktbedingungen entsprachen, nicht ausgeschlossen werden konnte, dass diese Dienstleistungen DB Cargo einen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV verschafften. Die Kommission fordert Deutschland auf, weitere Informationen und Nachweise über die konzerninternen Dienstleistungen zugunsten von DB Cargo zu übermitteln, und zwar insbesondere zu den Bedingungen der Dienstleistungsvereinbarungen, ihrer Kostenbasis und anderen marktpreisbezogenen Informationen. Darüber hinaus konnte die Kommission nicht ausschließen, dass Maßnahme 2 dem deutschen Staat zuzurechnen ist. In diesem Zusammenhang berücksichtigte die Kommission, dass der deutsche Staat hundertprozentiger Eigentümer von DB Cargo und ihrer Muttergesellschaft DB AG ist, was die Möglichkeit beinhaltet, alle Entscheidungen in der Hauptversammlung der DB AG allein zu treffen, sowie den Umstand, dass die Entscheidung der DB AG, für ihre Tochtergesellschaften konzerninterne Dienstleistungen zu erbringen, erhebliche Auswirkungen auf den Haushalt der DB AG und damit auf die Interessen der Anteilseigner haben könnte.

(86) In Bezug auf die *Finanzierungsbedingungen für Darlehen, die durch das DB-Treasury gewährt wurden*, stellte die Kommission insbesondere fest, dass Deutschland keine Beweise zur Untermauerung seiner Behauptung vorgelegt hat, dass diese Bedingungen den marktüblichen Bedingungen und dem Fremdvergleichsgrundsatz entsprachen. Die Kommission stellte ferner fest, dass bei der Behauptung Deutschlands nicht berücksichtigt wurde, dass DB Cargo aufgrund des bestehenden GAV bessere Bonitätsratings erhielt, während im Einklang mit den einschlägigen sektorspezifischen Rechtsvorschriften der Union Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens nur unter Berücksichtigung des individuellen Risikoprofils des betreffenden Unternehmens gewährt werden dürfen. Darüber hinaus berücksichtigte die Kommission, dass DB Cargo für alle ausstehenden langfristigen Darlehen keine Sicherheiten gestellt hatte.

(87) Auf der Grundlage dieser Elemente stellte die Kommission fest, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass DB Cargo potenziell einen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV in Form von Finanzierungsbedingungen von DB-Treasury erhielt, die nicht den marktüblichen Bedingungen entsprachen. Die Kommission forderte Deutschland und alle Beteiligten auf, weitere Informationen und Nachweise darüber vorzulegen, ob die DB Cargo vom DB-Treasury gewährten Darlehen den marktüblichen Bedingungen entsprechen. Darüber hinaus konnte die Kommission nicht ausschließen, dass Maßnahme 3 dem deutschen Staat zuzurechnen ist. Dabei berücksichtigte die Kommission, dass DB Cargo und ihre Muttergesellschaft DB AG vollständig vom deutschen Staat gehalten werden. Die Kommission war der vorläufigen Auffassung, dass die Organisation der Treasury-Dienstleistungen und die Preisbedingungen erhebliche Auswirkungen auf die finanzielle Lage der DB AG haben konnten. Somit konnte nicht ausgeschlossen werden, dass die Entscheidung darüber, wie und zu welchen Bedingungen den Tochtergesellschaften Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden sollen, für die höchste Führungsebene des DB-Konzerns und auch für seinen Anteilseigner, den deutschen Staat, von grundlegender Bedeutung war.

(88) In Bezug auf die teilweise Bezahlung der Vergütung von Beamten durch das BEV stellte die Kommission fest, dass Deutschland keine Nachweise dafür vorgelegt hat, dass die von DB Cargo getragenen Kosten für die Beschäftigung der Beamten tatsächlich den Marktpreisen für ähnlich qualifiziertes Personal entsprechen. Die Kommission konnte folglich nicht ausschließen, dass die Tatsache, dass das BEV bestimmte Kosten im Zusammenhang mit dem von DB Cargo beschäftigten Personal trägt, einen Vorteil zugunsten von DB Cargo darstellt. Die Kommission forderte Deutschland und alle Beteiligten daher auf, weitere Informationen und Nachweise in Bezug auf das Vorliegen eines selektiven Vorteils im Zusammenhang mit Maßnahme 4 vorzulegen. Im Zusammenhang damit, ob die Maßnahme 4 dem Staat zuzurechnen ist, stellte die Kommission ferner fest, dass die Entscheidung über die Einheit, welche die Kosten für die Vergütung der der DB AG zugewiesenen Beamten trägt, auf einer gesetzlichen Bestimmung des DBGrG beruht, die vom Bundestag gebilligt wurde, und daher dem Staat zuzurechnen ist.

(89) Nach der vorläufigen Beurteilung der Kommission betrafen die vier Maßnahmen, die Gegenstand der Prüfung waren, aufgrund der vollständigen Eigentümerschaft Deutschlands an DB Cargo über die DB AG und aufgrund der öffentlichen Finanzierung des BEV die Mittel Deutschlands. Außerdem vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass alle betroffenen Maßnahmen geeignet waren, die Wettbewerbsposition von DB Cargo zu verbessern und somit den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

(90) In Bezug auf die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt hatte die Kommission keine Grundlage für eine Vereinbarkeit der betreffenden Maßnahmen mit dem Binnenmarkt ermittelt und stellt fest, dass Deutschland keine Argumente vorgebracht hat, die die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit dem Binnenmarkt stützen würden. Die Kommission forderte Deutschland und die Beteiligten auf, zu einer möglichen Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt Stellung zu nehmen und entsprechende Nachweise zu übermitteln.

3. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

3.1. **ERFA**

(91) In ihrem Schriftsatz vom 19. September 2022 erläutert die ERFA, dass der europäische Schienengüterverkehr von starkem Wettbewerb bestimmt sei und dass private Wettbewerber in den letzten Jahren ihren Marktanteil in Europa kontinuierlich auf 48 % im Jahr 2020 erhöht hätten. Nach der ERFA dürften sie ihn zukünftig wohl weiterentwickeln. Die ERFA gibt an, die Kommission in ihrem Ziel zu unterstützen, dafür zu sorgen, dass der Wettbewerb auf dem Schienengüterverkehrsmarkt nicht durch staatliche Beihilfen gestört werde. In diesem Zusammenhang macht die ERFA geltend, dass Verluste, die automatisch von Holdinggesellschaften übernommen werden, als staatliche Beihilfen einzustufen seien. Die ERFA unterstreicht die Bedeutung einer klaren Leitungsstruktur der staatseigenen Eisenbahnunternehmen und macht geltend, dass die langfristigen Verluste der DB Cargo in den letzten Jahren, die systematisch von der DB AG abgedeckt worden seien, den Eindruck erwecken, dass die Leitungsstruktur im vorliegenden Fall nicht klar sei. Nach der ERFA führten etwaige diesbezügliche Unsicherheiten dazu, dass staatseigene Eisenbahnunternehmen nicht unter normalen Marktbedingungen tätig sein müssen, wodurch der Wettbewerb verzerrt werde. Darüber hinaus fordert die ERFA Transparenz der Dienstleistungskosten in Fällen, in denen ein staatseigenes Eisenbahnunternehmen unternehmensinterne Dienstleistungen von der Holding- oder Schwestergesellschaft erhält oder von einer Holdinggesellschaft Finanzmittel erhält. Die ERFA macht im Wesentlichen geltend, dass jede bereitgestellte Finanzierung die normalen Marktbedingungen für den Zugang zu Finanzierung widerspiegeln müsse, um eine Quersubventionierung zu vermeiden, die Wettbewerber diskriminieren würde.

(92) Die ERFA macht ferner geltend, dass legitime Zuwendungen wie Zuwendungen für den Einzelwagenverkehr oder den intermodalen Verkehr nicht als Mittel zur Finanzierung notleidender staatseigener Unternehmen verwendet werden dürften. Außerdem müsse eine solche staatliche Beihilfe zur Förderung einer Verkehrsverlagerung die tatsächlichen Betriebskosten der Leistung widerspiegeln und in ihrem Umfang begrenzt sein, so dass sie nicht in unmittelbarem Wettbewerb mit anderen Marktsegmenten wie dem Ganzzugverkehr stehe. Die ERFA macht geltend, dass solche staatlichen Beihilfen auch nicht für Preisdumping zur Marktübernahme durch neue Marktteilnehmer verwendet werden dürften. Die ERFA macht geltend, dass staatseigene Unternehmen, die für bestimmte Aktivitäten wie den Einzelwagenverkehr öffentliche Unterstützung erhalten, für eine von anderen Tätigkeiten getrennte Buchführung und Organisation sorgen sollten; das gelte insbesondere für solche Unternehmen, die im Wettbewerb mit privaten und unabhängigen Marktteilnehmern tätig sind. Die ERFA macht geltend, dass übermäßige staatliche Beihilfen für Tätigkeitsgebiete, die staatseigene Eisenbahnunternehmen dominieren, beispielsweise der Einzelwagenverkehr, den Wettbewerb verfälschen würden.

3.2. **Der Beschwerdeführer**

(93) In seinem Schriftsatz vom 19. September 2022 begrüßt der Beschwerdeführer die vorläufige Einschätzung der Kommission, dass die vier betreffenden Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen könnten und Zweifel an ihrer Vereinbarkeit bestünden. Der Beschwerdeführer bedauert, dass Deutschland die Umsetzung dieser Maßnahmen im Gegensatz zur ständigen Rechtsprechung nicht wirksam ausgesetzt hat.

(94) Der Beschwerdeführer macht geltend, dass es sich bei allen betroffenen Maßnahmen, die in Erwägungsgrund 14 des Einleitungsbeschlusses aufgeführt sind, um staatliche Beihilfen handeln würde.

(95) Erstens macht der Beschwerdeführer geltend, dass alle betroffenen Maßnahmen staatliche Mittel beinhalten würden. Insbesondere macht der Beschwerdeführer in Bezug auf die Maßnahmen 1, 2 und 3 geltend, dass Deutschland alleiniger Eigentümer der DB AG sei und die mit den Aktien verbundenen Stimmrechte kontrolliere, weshalb die DB AG als öffentliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission anzusehen sei ([39]). Als Alleinaktionär sei Deutschland in der Lage, die Verwendung der Mittel der DB AG zu steuern, was ausreiche, um sie als staatliche Mittel einzustufen. Darüber hinaus macht der Beschwerdeführer geltend, dass die Tatsache, dass diese Maßnahmen, wie von Deutschland behauptet, aus Unternehmensgewinnen finanziert würden, die innerhalb des DB-Konzerns erzielt würden, nicht bewiesen und in jedem Fall irrelevant sei. In Bezug auf Maßnahme 4 macht der Beschwerdeführer geltend, dass diese Maßnahme vom BEV finanziert werde, das eine staatliche Rechtsperson sei und dessen Mittel staatliche Mittel seien.

(96) Zweitens macht der Beschwerdeführer geltend, dass die betreffenden Maßnahmen dem deutschen Staat zuzurechnen seien. Der Beschwerdeführer weist darauf hin, dass die DB AG ein Unternehmen der öffentlichen Hand sei und eine Maßnahme, bei der davon ausgegangen werden könne, dass die Behörden in irgendeiner Weise an ihrem Zustandekommen beteiligt gewesen seien, dem Staat zuzurechnen sei. Der Beschwerdeführer erinnert daran, dass die Zurechenbarkeit einer bestimmten Maßnahme aus einer Reihe von Indikatoren abgeleitet werden könne, die sich aus den Umständen des Falles und dem Kontext, in dem die Maßnahme getroffen wurde, ergäben, einschließlich Indikatoren, die zeigten, dass es unwahrscheinlich ist, dass Behörden nicht am Erlass der Maßnahme beteiligt waren. Der Beschwerdeführer macht ferner Folgendes geltend:

a) In Bezug auf Maßnahme 1 habe der deutsche Staat die DB AG in seiner Eigenschaft als ihr alleiniger Anteilseigner ausdrücklich aufgefordert, den GAV in der Form zu übernehmen, in welcher er ihn gebilligt hatte. Es gebe unmittelbare Anhaltspunkte für eine Beteiligung des Staates an dieser Entscheidung. Der GAV hätte ohne Zustimmung des Anteilseigners der DB AG keine Wirkung entfalten können. Der Umstand, dass es sich, wie von Deutschland argumentiert, um eine rein formale Zustimmung handeln würde, sei im Hinblick auf die Rechtsprechung unerheblich ([40]). Unabhängig davon, wie die Macht des Staates als Anteilseigner ausgeübt werden kann, hätte die deutsche Regierung die Annahme des GAV blockieren können, wenn sie ihn als unangemessen erachtet hätte. Darüber hinaus erfolge die Übertragung von Gewinnen und Verlusten jährlich und werde vom Aufsichtsrat der DB AG genehmigt, der mehrheitlich die staatliche Beteiligung vertrete.

([39]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Analogieschluss entsprechend dem Urteil des Gerichtshofs vom 2. Februar 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Kommission, Rechtssachen 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, Rn. 34 und 36.

b) In Bezug auf die Maßnahmen 2 und 3 weist der Beschwerdeführer darauf hin, dass diese Maßnahmen im Unterschied zum GAV zwar nicht unmittelbar vom Staat verabschiedet worden seien, es jedoch eine Reihe von Indikatoren gebe, die sich aus den Umständen des Falles und dem Kontext, in dem diese Maßnahmen ergriffen worden seien, ergäben, aus denen sich eine Mitwirkung des Staates oder die Unwahrscheinlichkeit seiner Nichtmitwirkung ergebe. Bei diesen Indikatoren, die auch für die Beurteilung der Zurechenbarkeit von Maßnahme 1 relevant seien, handele es sich um Folgende:

1. Entgegen seinen Behauptungen kontrolliere der deutsche Staat DB Cargo und andere zum DB-Konzern gehörende Unternehmen. Diese Kontrolle ergebe sich aus dem Gesamteigentum an DB Cargo und werde durch den zwischen der DB Cargo und der DB AG geschlossenen Gewinnabführungsvertrag verstärkt, durch den auch die erstgenannte der Geschäftsführung der letztgenannten Gesellschaft unterstellt werde. Dies werde auch durch die gesetzliche Verpflichtung des deutschen Staates bestätigt, einen angemessenen Einfluss auf die Gesellschaften auszuüben, an denen er Beteiligungen hält, und zwar auch indirekt, wenn die Beteiligung für Deutschland von besonderer politischer oder finanzieller Bedeutung ist ([41]).

2. Entgegen seinen Behauptungen kontrolliere der deutsche Staat die Aktivitäten der DB AG, da der Staat die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG benenne, der wiederum den Vorstand ernennt, wodurch eine Einflusskette entstehe, die die 100%ige Beteiligung des Staates und seinen beherrschenden Einfluss widerspiegele. Die Mitglieder des Aufsichtsrats seien in den Berichten, die sie dem Staat vorlegen ([42]), von der für Aktiengesellschaften geltenden allgemeinen Verschwiegenheitspflicht befreit und müssten bei ihren Aufgaben den besonderen Interessen Deutschlands Rechnung tragen ([43]).

3. Die Behauptungen Deutschlands, dass die Maßnahmen 2 und 3 Entscheidungen der Geschäftsführung ohne Beteiligung des Anteilseigners der DB AG (weder direkt über die Hauptversammlung noch über den Aufsichtsrat) seien, seien angesichts ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt der DB AG nicht glaubwürdig. Stattdessen sei gemäß den Bestimmungen des PCGK ([44]) bei Transaktionen von grundlegender Bedeutung und anderen Beschlüssen der Geschäftsführung, die erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens haben, die Genehmigung des Aufsichtsrats erforderlich.

4. Das Interesse des deutschen Staates, Dividenden von der DB-Gruppe zu beziehen, deute darauf hin, dass der Staat an den Maßnahmen 2 und 3 beteiligt gewesen sein muss.

5. Entgegen den Behauptungen Deutschlands sei die DB AG nicht eine rein privatrechtliche Gesellschaft, die von größtmöglicher Freiheit und Unabhängigkeit von ihren Anteilseignern profitiert. Im Gegenteil, der Staat sei nach den einschlägigen Bestimmungen von BHO und PCGK verpflichtet, seinen Einfluss auf die DB AG aktiv auszuüben, um das öffentliche Interesse zu gewährleisten. Darüber hinaus würden durch den PCGK Unternehmen, an denen der deutsche Staat eine Beteiligung hält, mehrere spezifische Verpflichtungen auferlegt, die über das hinausgehen würden, was von einem privaten Unternehmen erwartet werden könnte (u. a. verantwortungsvolle und ethisch einwandfreie sowie wirtschaftliche und nachhaltige Nutzung der Ressourcen des Unternehmens unter Einhaltung der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen). Schließlich profitiere die DB AG auch von einer kontinuierlichen und bedingungslosen staatlichen Unterstützung und übe daher ihre Tätigkeiten nicht unter den Bedingungen eines normalen Wettbewerbs mit privaten Betreibern aus, was ein zusätzliches Indiz für staatlichen Einfluss darstelle.

c) In Bezug auf Maßnahme 4 macht der Beschwerdeführer geltend, dass sie sich aus Bestimmungen des DBGrG ergebe und daher dem Staat zuzurechnen sei.

([41]) § 65 Absatz 1 Nummer 3 der Bundeshaushaltsordnung („BHO“) and §§ 15 and 19 der Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (Public Corporate Governance Codex, im Folgenden „PCGK“), S. 34 und 35.
([42]) § 394 Aktiengesetz.
([43]) § 65 Absatz 1 Nummer 3 BHO sowie §§ 15 und 19 PCGK.
([44]) § 16 PCGK.

(97) Drittens bringt der Beschwerdeführer vor, dass die betreffenden Maßnahmen DB Cargo einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen würden. Der Beschwerdeführer macht insbesondere Folgendes geltend:

a) In Bezug auf Maßnahme 1, dass Deutschland keine relevanten Informationen oder Nachweise vorgelegt habe, die belegen, dass der Staat in seiner Eigenschaft als Anteilseigner der DB AG und nicht in seiner Eigenschaft als öffentliche Stelle gehandelt hat und dass daher das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht anwendbar sei. Für den Fall, dass die Kommission feststellt, dass das Kriterium anwendbar ist, macht der Beschwerdeführer geltend, dass es nicht genügend Anhaltspunkte dafür gebe, dass ein privater Wirtschaftsteilnehmer in einer Situation, die der DB AG möglichst nahe kommt, mit einer Tochtergesellschaft wie DB Cargo und unter den gegebenen Bedingungen tatsächlich einen GAV abschließen würde. In diesem Zusammenhang verweist der Beschwerdeführer auf die anhaltenden Verluste, die DB Cargo im Rahmen des zwischen 1999 und 2012 geltenden GAV entstanden, sowie auf die Tatsache, dass trotz dieser Verluste im Jahr 2012 ein neuer GAV geschlossen wurde, bei dem es sich um einen nicht an Bedingungen geknüpften Vertrag gehandelt habe, der weder in seinem Umfang noch in seiner Höhe begrenzt war, und dass er dann in den Jahren 2016 und 2018 automatisch verlängert worden sei. Der Beschwerdeführer weist ferner darauf hin, dass auf der Grundlage der im Jahr 2012 verfügbaren Marktdaten und angesichts der jährlichen Verlustdeckung keine Aussicht auf Gewinn bestanden hätte. Schließlich verweist der Beschwerdeführer auf die Tatsache, dass der GAV angenommen und aufrechterhalten worden sei, obwohl Deutschland über den erforderlichen Ermessensspielraum verfügt habe, einen solchen Vertrag überhaupt nicht abzuschließen und jederzeit zu kündigen. Darüber hinaus weist der Beschwerdeführer darauf hin, dass Deutschland mit der Behauptung im Zusammenhang mit Maßnahme 3, dass die DB AG und DB Cargo dank der Existenz des GAV dasselbe Rating hätten, die positiven Auswirkungen des GAV auf das Rating von DB Cargo anerkannt und damit eingeräumt habe, dass der GAV DB Cargo einen Vorteil verschaffe.

b) In Bezug auf Maßnahme 2, dass die Behauptung Deutschlands, dass konzerninterne Dienstleistungen zu Bedingungen vollständigem Wettbewerbs erbracht werden, nicht durch eine wirtschaftliche Analyse gestützt würden und im Widerspruch zu offiziell veröffentlichten Informationen stünden.

c) In Bezug auf Maßnahme 3, dass die Behauptung Deutschlands, dass die vom DB-Treasury gewährten Darlehen an DB Cargo auf normalen Marktbedingungen beruhten, durch keinerlei Beweise untermauert würde. Diese Behauptung stehe tatsächlich im Widerspruch zu öffentlich zugänglichen integrierten Berichten der DB AG, aus denen sich ergebe, dass die betreffenden Darlehen nicht dazu bestimmt waren, der DB AG einen Gewinn zu verschaffen. Darüber hinaus werde DB Cargo dank des GAV von den Ratingagenturen denselben Bonitätsgruppen zugeordnet und erhalte somit ein überhöhtes Rating.

d) In Bezug auf Maßnahme 4, dass die Mehrkosten für DB Cargo für die Einstellung von Beamten im Vergleich zu den Kosten für Beschäftigte des Privatsektors keine außergewöhnliche Belastung für DB Cargo darstellen würde, die vom Staat ausgeglichen werden könnte, ohne dass es sich um eine staatliche Beihilfe handelt. Diese zusätzlichen Kosten würden weder den Ausgleich für die Kosten einer früheren Ausnahme vom allgemeinen System (doppelte Ausnahme) die Maßnahme einen Ausgleich für eine DAWI im Einklang mit den *Altmark*-Kriterien darstellen. Die Interventionen des BEV würden der DB Cargo somit einen Vorteil verschaffen.

4. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

4.1. Allgemeine Vorbemerkungen

(98) Deutschland macht geltend, dass die Kommission ihrer Beweislast in Bezug auf den Nachweis des Vorliegens einer Beihilfe nicht nachgekommen sei und keine eindeutigen Zweifel an der Vereinbarkeit der vier betreffenden Maßnahmen mit dem Binnenmarkt festgestellt habe.

(99) Deutschland weist ferner darauf hin, dass die Wettbewerbsdynamik auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt ausreiche, um die Behauptung des Beschwerdeführers zu entkräften, dass der Markt durch Wettbewerbsverzerrungen gekennzeichnet sei, die sich aus angeblichen staatlichen Eingriffen zugunsten von DB Cargo ergäben. Deutschland weist insbesondere darauf hin, dass die Wettbewerber von DB Cargo ihren Marktanteil in Deutschland von 29 % im Jahr 2012 stetig auf 57 % im Jahr 2022 erhöht hätten. In anderen Mitgliedstaaten hingegen sei der Marktanteil von Herausforderern viel geringer: 54 % in Italien, 51 % in Schweden, 50 % in Polen, 32 % in Österreich, 31 % in der Schweiz und 30 % in Belgien ([45]).

([45]) Die von Deutschland vorgelegten Daten stammen aus dem 9. IRG-Rail Annual Market Monitoring Report, 9. IRG-Rail Annual Market Monitoring Working Document, vom April 2021.

(100) Deutschland gibt an, um eine Erhöhung des Marktanteils der Eisenbahn am gesamten Güterverkehr bemüht zu sein, insbesondere im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs. In diesem Zusammenhang seien mehrere horizontale Unterstützungsmaßnahmen für Schienengüterverkehrsunternehmen eingeführt worden. Deutschland vertritt die Auffassung, dass die Einleitung des förmlichen Verfahrens zu Unsicherheiten für den gesamten Schienengüterverkehrssektor führe, wodurch die Ziele der Dekarbonisierung und des ökologischen Wandels untergraben würden.

4.1.1. *Bemerkungen zu den betreffenden Maßnahmen*

(101) Deutschland macht geltend, dass keine der im Einleitungsbeschluss aufgeführten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstelle.

(102) In Bezug auf die Maßnahmen 1 bis 3 macht Deutschland geltend, dass die Bewertung im Einleitungsbeschluss nicht mit dem Begriff der wirtschaftlichen Einheit im Einklang stehe.

(103) Deutschland macht geltend, dass alle zu einem Konzern gehörenden Unternehmen für die Zwecke der Anwendung der EU-Wettbewerbsregeln als ein einziges Unternehmen zu behandeln seien ([46]). Übt eine Muttergesellschaft (hier die DB AG) die Kontrolle über ihre 100%igen Tochtergesellschaften (hier DB Cargo) aus ([47]), sei der gesamte Konzern als wirtschaftliche Einheit und damit als ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV einzustufen ([48]). In diesem Zusammenhang verweist Deutschland auch darauf, dass Vereinbarungen, die den Wettbewerb zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften beschränken, von der Anwendung der Artikel 101 und 102 AEUV ausgenommen seien ([49]). Darüber hinaus verweist Deutschland auf die Definition des Begriffs „verbundene Unternehmen" in Anhang I Artikel 3 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 ([50]) der Kommission sowie auf Artikel 2 Absatz 2 und Erwägungsgrund 4 der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 ([51]) der Kommission.

(104) Darüber hinaus argumentiert Deutschland, dass keine Präzedenzfälle den Ansatz der Kommission bei der Prüfung rein konzerninterner Transaktionen im Rahmen des Beihilferechts unterstützen würden und dass rechtswidrige Quersubventionen innerhalb integrierter Eisenbahnunternehmen durch die sektorspezifischen regulatorischen Anforderungen der Union (insbesondere die Richtlinien 2012/34/EU ([52]) und (EU) 2016/2370 ([53])) und deren Umsetzung in nationales Recht effektiv ausgeschlossen seien.

(105) Außerdem macht Deutschland geltend, dass das Vorbringen der Kommission gegen den in Artikel 345 AEUV verankerten Neutralitätsgrundsatz verstoße. Dies sei darauf zurückzuführen, dass private Unternehmen ihre konzerninternen Leistungsbeziehungen frei gestalten könnten und die im Einleitungsbeschluss dargelegten Grenzen nicht einhalten müssten. Würde die Kommission künftig alle konzerninternen Vereinbarungen und Transaktionen (nur) bei öffentlichen Unternehmen beihilferechtlich beurteilen und – wie im vorliegenden Fall – einem allgemeinen Verdacht und einer generellen Begründungspflicht unterwerfen, würde dies einen erheblichen Nachteil für Unternehmen in öffentlichem Eigentum darstellen.

([46]) Beispielsweise Urteil des Gerichts vom 14. Oktober 2004, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Kommission, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, Rn. 50.

([47]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. September 2009, Akzo Nobel u. a./Kommission, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. November 1984, Intermills/Kommission, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, Rn. 9 ff.

([49]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 1996, Viho/Kommission, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, Rn. 16; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Oktober 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Kommission, C-286/98, ECLI:EU:C:2000:630, Rn. 26 ff.; Urteil des Gerichtshofs vom 25. Oktober 1983, AEG/Kommission, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, Rn. 47 ff.

([50]) Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). In Erwägungsgrund 4 heißt es: „Der Begriff des Unternehmens bezeichnet im Bereich der Wettbewerbsvorschriften des AEUV jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat festgestellt, dass alle Einheiten, die (rechtlich oder de facto) von ein und derselben Einheit kontrolliert werden, als ein einziges Unternehmen angesehen werden sollten."

([52]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Ausgleich der jährlichen Verluste von DB Cargo auf der Grundlage des Gewinnabführungsvertrags (Maßnahme 1)

(106) Deutschland zufolge würden in Maßnahme 1 keine staatlichen Mittel eingesetzt, da die Verluste von DB Cargo durch innerhalb des DB-Konzerns erwirtschaftete Gewinne gedeckt würden. Damit private Mittel wie Unternehmensgewinne des DB-Konzerns als staatliche Mittel eingestuft werden könnten, müsse nachgewiesen werden, dass diese Mittel kontinuierlich unter staatlicher Kontrolle stehen und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen ([54]). In diesem Zusammenhang verwies Deutschland auch auf das Urteil ([55]) des Gerichtshofs zum Beschluss (EU) 2016/1208 ([56]) der Kommission.

(107) Darüber hinaus behauptet Deutschland, die Entscheidung, die Verluste von DB Cargo zu decken, sei nicht dem Staat zuzurechnen, auch wenn der Staat im Rahmen der jeweiligen Abstimmungen in der Hauptversammlung, die den Abschluss des GAV ermöglichten, am Vertragsabschluss beteiligt gewesen sei. Die Kriterien für die Bestimmung der Zurechenbarkeit zum Staat seien im vorliegenden Fall nicht erfüllt. In diesem Zusammenhang erläutert Deutschland seine in Erwägungsgrund 65 des Einleitungsbeschlusses beschriebenen Argumente weiter:

a) Die DB AG sei privatrechtlich in Form einer Aktiengesellschaft gegründet, einer Unternehmensform, die der Geschäftsführung (und dem Aufsichtsrat) Freiheit und Unabhängigkeit von Weisungen der Aktionäre einräume (die Hauptversammlung habe keine Möglichkeit, den Vorstandsmitgliedern oder den Aufsichtsratsmitgliedern Weisungen zu erteilen). Folglich kontrolliere der Staat nicht die vom Vorstand getroffenen Geschäftsführungsentscheidungen der DB AG. Dem Vorstand gehörten keine Behördenvertreter an. Darüber hinaus zähle der Aufsichtsrat nur einige wenige Behördenvertreter unter seinen 20 Mitgliedern (drei Mitglieder sowohl derzeit als auch zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des GAV). Ferner würden dem Vorstand von DB Cargo keine Behördenvertreter angehören, dem Aufsichtsrat lediglich zwei (einer aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und einer aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz). Alleiniger Anteilseigner von DB Cargo in der Hauptversammlung sei die DB AG.

b) Der Abschluss solcher durch das Aktiengesetz geregelter Verträge sei eine gängige Praxis in privatrechtlichen Konzernen. Die DB AG habe lediglich im Einklang mit einer gängigen Praxis für Aktiengesellschaften gehandelt.

c) Deutschland räumt zwar ein, dass der Vertreter der Bundesregierung in der Hauptversammlung der DB AG dem Abschluss des GAV mit DB Cargo zugestimmt habe, vertritt jedoch die Auffassung, dass dies nicht rechtfertige, diese Entscheidung dem Staat zuzurechnen. Durch die Zustimmung zum Abschluss des GAV in der Hauptversammlung habe der Vertreter des Bundes allein in seiner Rolle als Anteilseigner nach dem AktG in der gleichen Weise wie für private Kapitalgesellschaften gehandelt (§ 293 AktG). Darüber hinaus könne die Zustimmung des Staates zu einer Maßnahme für sich genommen nicht zu einer Zurechenbarkeit führen. Andernfalls würde jede staatliche Genehmigung eines Rechtsgeschäfts dazu führen, dass es sich um eine „staatliche" Maßnahme handelt. Die Zurechenbarkeit könne nur festgestellt werden, wenn die Behörden proaktiv am Erlass dieser Maßnahme beteiligt gewesen seien oder sie erlassen hätten.

d) Deutschland zufolge habe die Kommission in der Rechtssache Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) die Auffassung bestätigt, dass nicht alle Maßnahmen eines öffentlichen Unternehmens zugunsten einer Tochtergesellschaft dem Staat zuzurechnen seien ([57]). Diese Rechtssache betraf u. a. Kapitalzuschüsse, Garantien, konzerninterne Kreditaufnahmen sowie Liefer- und Dienstleistungsverträge zwischen der portugiesischen staatlichen Eisenbahn Comboios de Portugal (CP) und ihrer 100%igen Tochtergesellschaft EMEF.

([54]) Urteile des Gerichtshofs vom 10. Dezember 2020, C-160/19 P, Commune di Milano/Kommission, ECLI:EU:C:2020:1012, Rn. 30, und vom 28. März 2019, Deutschland/Kommission, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, Rn. 58.

([55]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Kommission/Italien u. a., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Beschluss (EU) 2016/1208 der Kommission vom 23. Dezember 2015 über die staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Banca Tercas (SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (ABl. L 203 vom 28.7.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1208/oj).

([57]) Beschluss (EU)2021/2182 der Kommission vom 6. März 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) über Maßnahmen zugunsten von Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (ABl. L 444 vom 10.12.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Außerdem würde die Zurechenbarkeit zum Staat aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung voraussetzen, dass der Staat die Maßnahme mit fehlender Zustimmung hätte verhindern können ([58]), was nicht der Fall sei. Auch ohne einen GAV hätte die DB AG Gewinne und Verluste übertragen können. Gewinne hätten auf der Grundlage eines einfachen Gesellschafterbeschlusses der DB Cargo auf die DB AG übertragen werden können. Verluste der DB Cargo hätten von der DB AG jederzeit durch weitere Kapitalzuführungen ausgeglichen werden können, z. B. durch einen Beitrag zur Kapitalrücklage. Solche Maßnahmen der DB AG wären ohne Beteiligung des Staates erfolgt und rein konzerninterne Maßnahmen gewesen. Dies gelte erst recht für den individuellen Verlustausgleich auf der Grundlage des GAV, der ohne staatliche Beteiligung stattfand. Diese Maßnahmen wurden automatisch gemäß den gesetzlichen Vorgaben von § 302 AktG und unabhängig von etwaigen Einzelentscheidungen durchgeführt.

f) Die rechtliche Verpflichtung aus § 65 Absatz 2 in Verbindung mit § 65 Absatz 3 Bundeshaushaltsordnung (BHO) (siehe Erwägungsgrund […]), auf deren Grundlage der Staat dem Abschluss des GAV zustimmen musste, sei ebenfalls kein Hinweis auf die Zurechenbarkeit, da die Bestimmungen in der BHO eine „Änderung des Einflusses des Bundes" und damit nur den Beherrschungsteil des Vertrags und nicht den Teil der automatischen Gewinn- und Verlustübertragung betreffen. In diesem Zusammenhang führt Deutschland weiter aus, dass es sich bei den Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen, auch wenn sie oft zu einem Vertrag kombiniert werden, wie bei DB Cargo um zwei verschiedene Arten von Verträgen handele. In jedem Fall handele es sich bei der Anforderung nicht um ein rechtsverbindliches unabhängiges staatliches Zustimmungserfordernis für das staatseigene Unternehmen, hier die DB AG.

g) Die staatliche Aufsicht über die DB AG sei nicht so weitreichend, dass sie als Indikator für die Zurechenbarkeit zum Staat relevant wäre. Keine der Behörden übe eine administrative Aufsicht über die Geschäftsführung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften aus, insbesondere:

a) Die Tätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) beziehe sich auf spezifische Aufgaben der Planungsgenehmigung, Fahrzeugzulassung sowie sicherheitsrelevante Aufgaben. Darüber hinaus erstrecke sich die Tätigkeit des EBA auch auf private Eisenbahnunternehmen.

b) Die Tätigkeit der Bundesnetzagentur als zuständige Regulierungsbehörde überwache die Einhaltung der eisenbahnrechtlichen Anforderungen sowohl durch bundeseigene als auch durch andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

c) Die Aktivitäten des Bundesrechnungshofs bezögen sich auf die Bundesregierung und deren Haushalts- und Wirtschaftsführung (einschließlich ihrer Handlungen im Zusammenhang mit Beteiligungen des Bundes an privatrechtlichen Gesellschaften).

d) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr übe keine behördliche Aufsicht über die „Geschäftsführung" der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften aus. Das Bundesministerium leite die Arbeit der für die Verkehrspolitik zuständigen Fachabteilung des Bundes und sei für diese Arbeit verantwortlich. Die Bundesregierung handele in ihrer Eigenschaft als Anteilseignerin durch die Verwaltung von Beteiligungen am Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Dazu gehöre auch die Ausübung der Rechte und Pflichten als (private) Anteilseignerin.

e) Der Bundestag als Gesetzgebungsorgan übe keine behördliche Aufsicht über die DB AG aus. Seine Überwachung beziehe sich auf das Handeln der Bundesregierung sowie auf die Arbeit ihrer Ausschüsse.

(108) Darüber hinaus rechtfertigt die „strategische Bedeutung" des Schienengüterverkehrs für die „Verkehrspolitik" nicht die Feststellung der Zurechenbarkeit, da der Abschluss des GAV weder der Umsetzung politischer Ziele noch der Umsetzung eines Gesetzes diene. Auch die wirtschaftliche Bedeutung des GAV könne eine solche Feststellung nicht rechtfertigen.

(109) Schließlich würde es gegen den in Artikel 345 AEUV verankerten Neutralitätsgrundsatz verstoßen, wenn der DB AG als staatseigenem Unternehmen nicht gestattet würde, ein Instrument zu nutzen, das auch private Unternehmen in großem Umfang nutzen.

([58]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Februar 1988, van der Kooy u. a./Kommission, C-67/85, C-68/85 und C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, Rn. 36.

(110) Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass im GAV kein wirtschaftlicher Vorteil vorliege.

(111) GAV seien ein übliches strukturelles Element in Konzernen. Der Abschluss von GAV und ihre Umsetzung würden ein normales Marktverhalten darstellen. GAV seien in Deutschland ein von Unternehmensgruppen, insbesondere von Privatunternehmen, häufig genutztes Mittel, um einen *Vertragskonzern* ([59]) zu gründen. Nach Angaben Deutschlands würden GAV regelmäßig von den im Deutschen Aktienindex (DAX) vertretenen Unternehmen genutzt. Die amtliche Körperschaftsteuerstatistik zeige auch, dass GAV in Deutschland weit verbreitet seien und häufig genutzt würden. Den amtlichen Statistiken zufolge machten Organschaften ([60]) im Steuerzeitraum 2017 fast 50 % des gesamten Körperschaftsteueraufkommens aus. Darüber hinaus verweist Deutschland auf die steuerlichen Auswirkungen von GAV (siehe Erwägungsgrund 43).

(112) Darüber hinaus weist Deutschland erneut darauf hin, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen des GAV, d. h. die Übertragung von Gewinnen und Verlusten, auch ohne den GAV erreicht werden könnten.

(113) Zudem verweist Deutschland auf die jährliche Finanzplanung (die mittelfristigen Pläne seien Teil dieser Planung) innerhalb des DB-Konzerns. Die Ergebniserwartungen der DB AG in Bezug auf die Konzerngesellschaften würden im Rahmen der Planungsrunden definiert. Die konkreten Rentabilitätserwartungen der DB AG gegenüber den Konzernunternehmen – und damit auch gegenüber DB Cargo – ließen sich z. B. wie folgt darstellen:

a) Die DB AG legt ein Renditeziel für alle Neuinvestitionen der Konzernunternehmen fest, das über den marktüblichen Kapitalkosten liegt.

b) Die Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder der Konzernunternehmen hängt von den Ergebnissen des betreffenden Unternehmens ab. Hierzu gehören sowohl kurz- als auch langfristige Ergebnisse.

c) Wenn die Konzernunternehmen die von der DB AG erwarteten Rentabilitätsziele nicht erreichen, kann die DB AG auch von der Möglichkeit Gebrauch machen, die Spitzenpositionen neu zu besetzen.

d) Die Umsetzung dieser Strategie wird gerade durch das Beherrschungselement des GAV ermöglicht.

(114) Deutschland macht ferner geltend, dass ein angebliches Unterlassen einer Kündigung des GAV keine Unterstützung darstelle, da eine Nichtbeendigung keine Handlung sei und daher keine „tatsächlich durchgeführte Maßnahme" vorliege ([61]). Aus diesem Grund müsse die Beurteilung des Unterstützungscharakters des GAV auf der Schlussfolgerung des GAV beruhen.

(115) Angesichts der Erwartung einer deutlichen Verbesserung der Ertragslage macht Deutschland geltend, dass ein privater Anteilseigner, der im eigenen langfristigen Interesse handelt, zwischenzeitlich auch Verluste von DB Cargo akzeptiert hätte. Deutschland verweist auf eine frühere Angelegenheit, in der die Kommission im Fall einer mehrjährigen Verlustentschädigung durch die Muttergesellschaft auf der Grundlage eines GAV keinen wirtschaftlichen Vorteil für das betreffende Unternehmen gesehen habe ([62]).

(116) Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass der DB-Konzern in der Vergangenheit DB Cargo Kapital zugeführt oder Gewinne von DB Cargo erhalten habe. Ein privater Anteilseigner, der bereits in ein Unternehmen investiert hat, würde seine Risikobewertung anders vornehmen als ein Investor ohne bestehende Beteiligung. Die Tatsache, dass die Muttergesellschaft zuvor wirtschaftlich an DB Cargo beteiligt war, sei daher bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu berücksichtigen.

([59]) In einem Vertragskonzern, d. h. einer auf Verträgen beruhenden Organschaft, begründet ein Beherrschungsvertrag das Recht des beherrschenden Unternehmens, dem kontrollierten Unternehmen Weisungen zu erteilen.

([60]) Organschaften im Sinne des deutschen Steuerrechts.

([61]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 6. Juni 2012, EDF/Kommission, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 83.

([62]) Beschluss (EU) 2015/506l der Kommission vom 20. Februar 2014 über die Maßnahmen Deutschlands im Hinblick auf die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und verschiedene Fluggesellschaften — SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (ABl. L 89 vom 1.4.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Darüber hinaus hätte ein privater Betreiber nach Angaben Deutschlands auch die Verluste von DB Cargo ausgeglichen. Dies liege daran, dass die in der mittelfristigen Planung enthaltenen Ergebnisprognosen jeweils eine mittel- bis langfristige Rückkehr der DB Cargo zur Rentabilität ermöglicht hätten (siehe Erwägungsgrund 55). Die Prognosen beruhten stets auf gültigen und fundierten Bewertungen der Markt- und Geschäftsentwicklungen (siehe Erwägungsgrund 55). Darüber hinaus hätte DB Cargo allein in den Jahren 2006, 2007 und 2008 Gewinne von mehr als einer halben Milliarde Euro erzielt und diese an die DB AG übertragen.

(118) Nach Angaben Deutschlands gebe es mehrere Gründe dafür, dass sich die wirtschaftliche Lage noch nicht wie erwartet verbessert hat, unter anderem:

a) Seit 2010 sei das Wachstum im Schienengüterverkehrsmarkt deutlich geringer als in der Dekade davor, entgegen den ursprünglichen Erwartungen von DB Cargo und externer Sachverständiger.

b) Gleichzeitig seien die Marktentwicklungen deutlich volatiler gewesen.

c) In den 2010er Jahren hätten sich die Auswirkungen der Veränderungen in der Güterverkehrsstruktur weiter beschleunigt. Somit seien in Bezug auf Kunden aus jenen Branchen, die für den Schienengüterverkehr traditionell eine Gewinnquelle waren (Kohle, Erze, Mineralöl, Stahl), ein allmählich sinkender Anteil am Produktmix zu verzeichnen gewesen.

d) Gleichzeitig seien die Faktorkosten von DB Cargo im selben Zeitraum erheblich gestiegen, nicht zuletzt aufgrund der starken gewerkschaftlichen Lohnforderungen.

e) Neben den wettbewerblich induzierten Mengenverlusten habe DB Cargo auch Frachtmengen verloren oder nicht erhalten, weil die Produktionsqualität nicht ausreichend gewesen sei.

(119) Darüber hinaus habe DB Cargo in den letzten Jahren zahlreiche Programme auf den Weg gebracht, um eine nachhaltige Verbesserung der Rentabilität zu erreichen (einige dieser Programme werden in Erwägungsgrund 57 erwähnt).

(120) Deutschland macht ferner geltend, dass die Tatsache, dass die Gewinnerwartungen im Rahmen der mittelfristigen Pläne innerhalb des erwarteten Zeitraums oder Umfangs nicht eingetreten seien, grundsätzlich unerheblich sei, da der einzige entscheidende Faktor für die Prüfung eine Ex-ante-Bewertung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen und vorhersehbarer Entwicklungen zum Zeitpunkt des Erlasses der betreffenden Maßnahme sei.

(121) In Bezug auf Ex-ante-Rentabilitätsanalysen macht Deutschland geltend, dass es ungewöhnlich sei, eine Rentabilitätsanalyse oder einen Geschäftsplan in Bezug auf GAV zu erstellen. Vielmehr zielten die kontinuierlichen Koordinierungsprozesse zwischen der DB AG und DB Cargo darauf ab, ein rentables Geschäft zu gewährleisten.

(122) Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass sich aus der EDF-Rechtsprechung kein Erfordernis von Rentabilitätsanalysen oder Geschäftsplänen ergebe, da i) der EDF-Fall eine Kapitalzuführung betroffen habe und ii) er die Frage betreffe, ob die durchgeführte Maßnahme dem Staat als Anteilseigner zuzurechnen sei ([63]).

(123) Darüber hinaus legte Deutschland während des förmlichen Prüfverfahrens zwei Wirtschaftsberichte bezüglich der Vereinbarkeit des GAV mit dem Verhalten eines privaten Marktbeteiligten vor. Die Berichte, die am 8. Juni 2023 (im Folgenden „erster E.CA-Bericht“) und am 28. August 2023 (im Folgenden „zweiter E.CA-Bericht“) vorgelegt wurden, wurden von einem unabhängigen Wirtschaftsberater, E.CA Economics, erstellt. Beide Berichte bezogen sich auf eine Ex-ante-Perspektive, obwohl sie für die Zwecke des Verfahrens nach dem Untersuchungszeitraum erstellt wurden.

([63]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 6. Juni 2012, EDF/Kommission, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 81.

(124) Der erste E.CA-Bericht besteht aus einer qualitativen Bewertung der von Deutschland während der Untersuchung vorgelegten Beweise. Darin werden i) die Ubiquität der GAV, ii) der Vorteil solcher Verträge (Kontrolle, steuerliche Einheit), iii) das Bestehen einer konzernweiten Finanzplanung einschließlich Leistungszielen für DB Cargo, iv) die mittelfristigen Pläne als Planungsinstrument mit Gewinnerwartungen (einschließlich einer detaillierten Beschreibung des Inhalts der Pläne), v) Beispiele für Gründe für Abweichungen zwischen den geplanten Gewinnen und den tatsächlich entstandenen Verlusten und vi) ein Verweis auf potenzielle Verluste in einem kontrafaktischen Szenario (Verweis auf Ausstiegsverluste bei Rückzug aus dem SWL-Segment) genannt. Insgesamt wird in dem Bericht der Schluss gezogen, dass die von Deutschland im Rahmen der Untersuchung vorgelegten Beweise zeigten, dass DB Cargo wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hat.

(125) Der zweite E.CA-Bericht enthält:

a) eine quantitative Ex-post-Bewertung für den Zeitraum von 2017 bis zur COVID-19-Pandemie. Die Bewertung beruht auf einem kontrafaktischen Vergleich aus einer Ex-ante-Perspektive aus dem Jahr 2017 sowie einem Vergleich der mittelfristigen Prognose von DB Cargo (2018-2022) mit einem alternativen Szenario zum Rückzug aus dem defizitären SWL-Segment. Die Annahmen für das Alternativszenario beruhen auf der SWL-Studie. Für den Test wurden die Finanzdaten des mittelfristigen Plans 2017 und des in der SWL-Studie modellierten Ausstiegsszenarios in Cashflows umgerechnet.

b) für den Zeitraum vom Pandemiejahr 2020 bis zur Ausarbeitung des Transformationsplans (siehe Erwägungsgründe 175 ff.) eine qualitative Analyse der Vereinbarkeit des Verhaltens der DB AG und von DB Cargo (im Kontext sich verändernder Marktbedingungen) mit dem Verhalten eines vergleichbaren privaten Marktteilnehmers.

(126) Für den Vergleich des Basisszenarios (mittelfristiger Plan 2017) und des kontrafaktischen Szenarios (Ausstieg aus dem SWL-Segment) wurden Free Cash Flows to the Firm (FCFF) an die DB AG nach Steuern verwendet. Die erfassten steuerlichen Effekte basieren gemäß IFRS auf dem EBT-Ergebnis und unterliegen der Annahme, dass Verluste in Höhe von 50 % als Verlustvortrag zu einem Steuersatz von 30 % und positive Ergebnisse aufgrund des Verlustvortrags mit einem effektiven Steuersatz von ca. 12 % im jeweiligen Geschäftsjahr erfasst werden können. Was die kontrafaktische Fallkonstellation auf der Grundlage der SWL-Studie betrifft, so musste das Szenario um zwei Jahre, d. h. auf 2017 verschoben werden, da die Studie 2019 in Auftrag gegeben wurde. Da die SWL-Studie auf Nettogewinnen basierte, wurden die finanziellen Auswirkungen in FCFF umgewandelt.

(127) Zum Vergleich der beiden Szenarien wurden die Cashflows mit einem WACC-Satz von 6,0 % nach Steuern auf 2017 abgezinst (wie im konsolidierten Jahresbericht 2017 der DB dargestellt), wie der Vergleich in Tabelle 9 zeigt.

Tabelle 9

Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Basisszenarios und der alternativen Szenarien (in FCFF)

(in Mio. EUR)

	2018-2022	Ab 2023	Ab 2018
Basisszenario	[…]	[…]	[…]
Alternativszenario	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Wachstumsrate	[…]		

Quelle: zweiter E.CA-Bericht, vorgelegt von Deutschland.

(128) Auf der Grundlage der Ergebnisse des Vergleichs kommt der Bericht zu dem Schluss, dass das Verhalten der DB AG und von DB Cargo in Bezug auf den Verbleib im SWL-Segment nach der mittelfristigen Planung und unter den Annahmen des Alternativszenarios als mit dem eines vergleichbaren privatwirtschaftlichen Wirtschaftsteilnehmers im Einklang stehend eingestuft werden kann. Der Bericht enthält auch vier Sensitivitäten: i) eine Variation des Zeitpunkts der Trendumkehr im Basisszenario, ii) eine Verringerung der Größenvorteile zwischen SWL und anderen Segmenten, iii) eine Verringerung der erwarteten Preiserhöhungen und iv) eine Änderung des Vermittlungszeitraums der zu entlassenden Mitarbeiter. Bei keinem der Sensitivitätsszenarien wäre das alternative Szenario wirtschaftlich vorteilhafter als das Basisszenario.

(129) In Bezug auf die qualitative Bewertung des Zeitraums (nach) der COVID-19-Pandemie (d. h. beginnend mit dem Jahr 2020) wird in dem Bericht auf die Änderungen des Managements und der Strategie von DB Cargo im Jahr 2020 (die Wachstumsstrategie „Starke Cargo“) hingewiesen. Der Bericht erinnert auch an das Scheitern der Strategie. Darüber hinaus wird in dem Bericht erläutert, dass DB Cargo zwar in seinem mittelfristigen Plan für 2021 in Bezug auf die Hauptrisiken i) Rückgang der Nachfrage im Zusammenhang mit der Erfüllung der Pünktlichkeitsanforderungen, ii) Rückgang der Nachfrage aufgrund eines pandemiebedingten erhöhten Halbleitermangels und iii) langfristige Auswirkungen von Streiks auf die Kundentreue von einer Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 70 % ausgegangen war, ursprünglich 2021 aber dennoch keine ernsthafte strategische Richtungsänderung vorgenommen wurde. Dem Bericht zufolge stand dieses Verhalten jedoch im Einklang mit dem, was ein vergleichbarer privater Marktteilnehmer getan hätte, da die Reaktion des Managements auf die negative Geschäftsentwicklung im Jahr 2022 in Form der Umsetzung des Transformationsplans mit einer starken Planungsunsicherheit verbunden war.

(130) Deutschland legte auch Argumente dafür vor, warum DB Cargo das SWL-Segment nicht verkleinerte, sondern auf weitere staatliche Beihilfen für das SWL-Geschäft baute. Deutschland zufolge wurde im Koalitionsvertrag der deutschen Regierung aus dem Jahr 2018 ausdrücklich das Ziel festgelegt, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr insgesamt zu stärken und die Rentabilität des Einzelwagenverkehrs zu fördern. Darüber hinaus zeige die tatsächliche Entwicklung, dass die Erwartung einer höheren staatlichen Unterstützung für das SWL-Segment gerechtfertigt war, da Deutschland 2023 beschlossen habe, eine spezielle staatliche Beihilferegelung für das SWL-Segment einzuführen ([64]).

4.1.1.2. Preise der konzerninternen Dienstleistungen („Maßnahme 2“)

(131) Deutschland weist darauf hin, dass Maßnahme 2 nicht eindeutig definiert sei, da der Begriff „konzerninterne Dienstleistungen“ insofern mehrdeutig sei, als er alle konzerninternen Dienstleistungen umfassen könne, die innerhalb des DB-Konzerns erbracht werden, einschließlich für und von anderen Unternehmen als DB Cargo.

(132) Aus den in Erwägungsgrund 106 dargelegten Gründen vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei dieser Maßnahme keine staatlichen Mittel zum Einsatz kämen, da die Bereitstellung von konzerninternen Dienstleistungen ein interner Prozess in der DB AG sei und aus eigenen Unternehmensmitteln der DB AG finanziert werde.

(133) Darüber hinaus sei die Entscheidung, die Dienstleistungen zu organisieren und zu erbringen, nicht dem Staat zuzurechnen. An der Organisation der Dienstleistungen seien keine staatlichen Vertreter beteiligt gewesen, da es sich um einen rein internen organisatorischen Akt des Vorstands der DB AG handelte.

(134) Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass keine staatlichen Vertreter an den konkreten Entscheidungen über die Erbringung der konzerninternen Dienstleistungen beteiligt seien. Diesbezüglich sei auch zwischen Servicefunktionen und Gruppenfunktionen zu unterscheiden:

a) Im DB-Konzern würden die Entscheidungen je nach Finanzvolumen der betreffenden Vereinbarung ausschließlich von den zuständigen Hierarchieebenen in den jeweiligen Unternehmen getroffen (einschließlich der Festlegung der Geschäftsbedingungen). Die konzerninternen Dienstleistungsvereinbarungen beruhten folglich auf Managemententscheidungen. Der Anteilseigner der DB AG sei weder direkt über die Hauptversammlung noch über den Aufsichtsrat in diese Entscheidungen eingebunden.

([64]) Genehmigt mit dem Beschluss C(2024) 3488 final der Kommission vom 21. Mai 2024 in der Sache SA.108800 (2024/N) – Förderung des Schienengüterverkehrs (Einzelwagenladung und Wagengruppenverkehr) (ABl. C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Was die Wahrnehmung der Gruppenfunktionen betrifft, so gebe es von Anfang an keine Dienstleistungsvereinbarungen. Daher gebe es auch keinen spezifischen Anknüpfungspunkt für die Einbindung staatlicher Vertreter in Unternehmensentscheidungen bezüglich der Wahrnehmung von Gruppenfunktionen. Das Fehlen entsprechender Dienstleistungsvereinbarungen verdeutliche den Charakter der Gruppenfunktionen. Sie dienten in erster Linie der Führung der Geschäfte des Konzerns und nicht der Konzerngesellschaften.

(135) Darüber hinaus verweist Deutschland auf die in Erwägungsgrund 107 dargelegten Argumente zur Zurechenbarkeit von Maßnahme 1 zum Staat, um ferner geltend zu machen, dass Maßnahme 2 nicht dem Staat zuzurechnen sei.

(136) Zudem macht Deutschland geltend, dass die Erbringung der konzerninternen Dienstleistungen DB Cargo wirtschaftlich nicht begünstige. Da Deutschland zwischen Servicefunktionen und Gruppenfunktionen unterscheidet, führt Deutschland auch jeweils gesonderte Argumente zum Nichtvorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils an. Einleitend erklärt Deutschland jedoch, dass die Einrichtung und Ausführung von Service- und Gruppenfunktionen ein normales Marktverhalten sei. Die Zentralisierung dieser Funktionen auf Holdingebene schaffe erhebliche Synergien, verbessere die Prozessqualität und unterstütze eine einheitliche Unternehmensführung.

(137) Zu den besonderen Bedingungen für die Wahrnehmung der Service- und Gruppenfunktionen innerhalb des DB-Konzerns für DB Cargo macht Deutschland Folgendes geltend:

a) Die Servicefunktionen würden den Konzerngesellschaften auf der Grundlage von Dienstleistungsvereinbarungen zu Marktbedingungen in Rechnung gestellt. In Bezug auf die Dienstleistungsfunktionen verpflichte sich der DB-Konzern in seinem integrierten Bericht ausdrücklich, im Einklang mit dem marktüblichen Fremdvergleichsgrundsatz zu handeln. Aus dem integrierten Bericht der DB gehe nicht hervor, dass die DB AG Dienstleistungen auf anderer Grundlage als zu Marktbedingungen erbringt. Darüber hinaus wäre es angesichts der großen Anzahl von Transaktionen kaum möglich oder zumindest unverhältnismäßig, die Marktkonformität aller einzelnen konzerninternen Dienstleistungsbeziehungen detailliert zu erklären, solange keine Belege für eine von den Marktpreisen abweichende Preisbildung vorliegen.

b) In Bezug auf Gruppenfunktionen, erklärt Deutschland, müsse ein Unterschied gemacht werden, da die Gruppenfunktionen nur dem Konzern dienten. Insofern würden die Gruppenfunktionen keine Dienstleistungen für Konzerngesellschaften erbringen. Sofern einige der Gruppenfunktionen auch Konzerngesellschaften dienen, verlange der Konzern jedoch keine gesonderte Preisgestaltung gegenüber den Konzerngesellschaften. Etwaige Kosteneinsparungen der Konzerngesellschaften würden jedoch in den Gewinnerwartungen des Konzerns für jede Gesellschaft berücksichtigt.

4.1.1.3. Vorteilhafte Finanzierungsbedingungen für Darlehen durch das DB-Treasury („Maßnahme 3“)

(138) In Bezug auf Maßnahme 3 macht Deutschland geltend, dass aus den in Erwägungsgrund 85 dargelegten Gründen keine staatlichen Mittel in die Gewährung von Darlehen eingingen, die das DB-Treasury DB Cargo gewährt hat.

(139) Ferner, erklärt Deutschland, seien die Entscheidung zur Bildung des DB-Treasury und die Einzelentscheidungen über die Gewährung der einzelnen Darlehen aus folgenden Gründen nicht dem Staat zuzurechnen:

a) An der Bildung von DB Treasury seien keine staatlichen Vertreter beteiligt gewesen. Vielmehr handele es sich um einen organisatorischen, rein unternehmensinternen Akt des Vorstands der DB AG. Die Einrichtung und Verwaltung einer zentralen Finanzverwaltung sei eine Managementaufgabe.

b) Zudem seien an den Einzelentscheidungen über Darlehen, die das DB-Treasury gewährt, keine Bundesbeamten beteiligt. Nach den Regeln des DB-Konzerns entscheide nur der Leiter Finanzen und Treasury der DB AG über die konzerninterne Darlehensvergabe.

(140) Darüber hinaus verweist Deutschland auf die in Erwägungsgrund 107 dargelegten Argumente zur Zurechenbarkeit von Maßnahme 1 zum Staat, um weiter geltend zu machen, dass weder die Einrichtung des Treasury der DB AG noch die Entscheidungen über die einzelnen Darlehen dem Staat zuzurechnen seien.

(141) Deutschland macht ferner geltend, dass die Gewährung einzelner Darlehen durch das Treasury der DB AG an DB Cargo aus folgenden Gründen keinen wirtschaftlichen Vorteil für DB Cargo darstelle:

a) Ein Treasury-Zentrum in der Organisationsstruktur zu haben, entspreche dem normalen Marktverhalten von Konzernen. So würden beispielsweise von fast allen Unternehmen aus Industrie und Handel, die im deutschen Aktienindex DAX vertreten sind, Treasury-Zentren genutzt. Auch die spezielle Ausgestaltung des Treasury der DB AG sei marktüblich. Andere Konzerne würden ebenfalls beispielsweise die Möglichkeiten zur Vereinbarung kurzfristiger Kreditlinien, die im Rahmen des Liquiditätspoolings und/oder fester kurzfristiger Darlehen in Anspruch genommen werden können, sowie die Gewährung langfristiger Darlehen an die Konzerngesellschaften in einem zentralen Treasury-Zentrum bündeln.

b) Die spezifischen Darlehensbedingungen der zwischen der DB AG und DB Cargo geschlossenen Darlehensverträge würden je nach Markt, Laufzeit und Risiko fremdvergleichskonform festgelegt. Insbesondere gelte:

1. „Marktabhängig" bedeutet, dass die Zinsberechnung auf jenen Zinssätzen basiert, die zum maßgeblichen Zeitpunkt auf dem Kapitalmarkt vereinbart wurden. Quelle der jeweils aktuellen Zinssätze sind Informationsdienstleister wie Refinitiv oder Bloomberg.

2. „Laufzeitabhängig" bedeutet, dass mit Hilfe einer Zinsstrukturkurve (z. B. der Euro-Swapkurve) jede Rückzahlung in die Berechnung des gewichteten durchschnittlichen Zinssatzes zum jeweiligen Zeitpunkt einbezogen wird.

3. „Risikoabhängig" bedeutet, dass die Aufschläge auf die Zinssätze der Zinsstrukturkurve nach Kreditwürdigkeit differenziert werden. Die Prämien werden in der Regel monatlich und nach größeren Marktbewegungen festgesetzt und werden von den „Kreditkurven" (d. h. den Finanzierungsbedingungen von Unternehmen mit identischen Ratings) der Informationsdienstleister abgeleitet.

(142) Hinsichtlich des Risikoaufschlags entspricht der Kreditwürdigkeitsaufschlag für die Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG auf dem Geld- und Kapitalmarkt (d. h. unter Berücksichtigung der Eigentümerschaft des Bundes). Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen sind höher, was eine quotenbasierte Bonitätsbeurteilung und die auf dem Kapitalmarkt notierten Kreditmargen widerspiegelt. So profitiert beispielsweise nur der Infrastruktursektor von der Verbesserung der Ratings durch die staatliche Eigentümerschaft (der sogenannte „Government Uplift").

(143) DB Cargo kommt nicht in den Genuss einer solchen Bonitätsverbesserung. Die Gesellschaft wird bestenfalls anhand ihres „Stand-Alone Credit Profile" („SACP", Standard & Poor's) oder der „Baseline Credit Assessment" („BCA", Moody's) bewertet, wobei die Eigentümerstruktur irrelevant ist. Wie in Konzernen üblich, werden Gesellschaften in Kreditwürdigkeitsklassen eingeteilt. Wenn es einen GAV gibt, werden sie der Bonitätsklasse entsprechend der SACP oder BCA des Konzerns zugeordnet. Im Falle eines bestehenden GAV würde eine Bank bei ihrer Bonitätsbeurteilung auch die Kreditwürdigkeit der Muttergesellschaft berücksichtigen.

(144) Es entspricht der üblichen Marktpraxis in Konzernen, dass die Darlehen von DB Cargo nicht besichert sind. Die DB AG ist Anteilseignerin und agiert damit sowohl als Eigenkapitalgeber als auch als Kreditgeber. Eine Besicherung der Darlehen würde der DB AG lediglich eine formelle, aber keine zusätzliche materielle Sicherheit bieten. Jeder wesentliche Verkauf von Vermögenswerten bedarf der vorherigen Genehmigung der DB AG.

(145) Ein weiterer Aspekt, der gegen eine Besicherung innerhalb von Konzernen spricht, betrifft die Stellung von Gesellschafterdarlehen im Insolvenzfall, da Gesellschafterdarlehen allen anderen Forderungskategorien nachrangig sind, d. h. ihr Rang ist selbst in der Gruppe der nachrangigen Forderungen der niedrigste.

(146) Darüber hinaus muss bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten berücksichtigt werden, dass es sich bei dem Darlehen um eine Transaktion zwischen zwei Unternehmen desselben Konzerns handelt und dass es daher besondere strategische Erwägungen und Synergieeffekte gibt.

4.1.1.4. Teilübernahme der Besoldung der bei DB Cargo beschäftigten Beamten durch das BEV („Maßnahme 4“)

(147) In Bezug auf Maßnahme 4 konzentriert sich Deutschland in seinem Vorbringen auf die Bedingung des selektiven Vorteils.

(148) Deutschland macht geltend, dass der Zweck der Maßnahme 4 von Anfang an darin bestanden habe, die DB AG, ein Privatunternehmen, von der Belastung durch Personalkosten zu befreien, die sich aus der spezifischen Struktur und Höhe der Besoldung von Beamten ergeben. Deutschland macht ferner geltend, dass die DB AG aufgrund des in § 21 Absatz 1 und § 23 DBGrG verankerten „Als-ob-Kosten“-Prinzips an die BEV Kosten in Höhe der Kosten zahle, die der DB AG entstehen würden, wenn sie anstelle von abgeordneten Beamten Mitarbeiter auf dem Arbeitsmarkt rekrutieren würde. Deutschland macht geltend, dass DB Cargo alle Zahlungen an die DB AG für die ihr zugewiesenen Arbeitnehmer rechtzeitig ([65]) geleistet habe, nennt mehrere Beispiele für die praktische Umsetzung des „Als-ob-Kosten“-Prinzips innerhalb von DB Cargo und verweist unabhängige Prüfberichte über die von der DB AG getätigten Ausgaben, aus denen hervorgeht, dass die Höhe der Ausgaben für unter Vertrag stehende Arbeitnehmer in einer konkreten beruflichen Situation (Alter, Qualifikation, Besoldungsgruppe) der Höhe der Kosten entspricht, die dem BEV für abgeordnete Beamte in einer vergleichbaren beruflichen Situation zu erstatten sind ([66]).

(149) Deutschland macht ferner geltend, dass die Maßnahme sowohl zeitlich als auch in ihrem Umfang begrenzt sei und für eine zahlenmäßig stetig zurückgehende Belegschaft gelte, und kommt zu dem Schluss, dass es sich bei der Maßnahme nicht um eine staatliche Beihilfe handele, da sie DB Cargo nicht von Kosten entlaste, die ein Unternehmen normalerweise zu tragen hätte. Vielmehr entlaste die Maßnahme DB Cargo von exorbitanten Kosten, die andere private Eisenbahnunternehmen nicht tragen müssten. Dies werde durch die Tatsache bestätigt, dass die bei der BEV beschäftigten Beamten nicht nur an die DB AG entsendet würden, sondern auch an andere Unternehmen, die mit Tochtergesellschaften der DB AG im Wettbewerb stünden. In einem solchen Fall übernehme das BEV den über den marktüblichen Kosten liegenden Anteil an den Kosten der entsandten Beamten auf der Grundlage einer individuellen Vereinbarung nach dem „Als-ob-Kosten“-Prinzip.

(150) Schließlich macht Deutschland geltend, dass die Personalregelung, die Deutschland nach der Umstellung der deutschen Eisenbahnen eingeführt habe, ebenfalls mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar sei. Durch das Festlegen eines Systems, in dem die beschäftigungslosen ausgebildeten Eisenbahnbeamten dem Markt zu Marktpreisen zur Verfügung gestellt wurden, hätte die Bundesregierung in der gleichen Weise agiert, wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hätte. Diese Regelung würde es dem Staat ermöglichen, die Last der Besoldung und der Pensionen dieser hochqualifizierten Arbeitnehmer aufzuteilen und den Druck auf staatliche Vermögenswerte (in diesem Fall den Bundeshaushalt) zu begrenzen.

(151) Hilfsweise macht Deutschland geltend, dass Maßnahme 4 eine bestehende Beihilfe und jedenfalls mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

4.1.1.5. Maßnahmen, die als *bestehende Beihilfe* angesehen werden

(152) Mit Schreiben vom 17. Mai und 26. September 2023 legt Deutschland eine alternative Argumentation vor, gemäß der die im Einleitungsbeschluss genannten Maßnahmen als bestehende Beihilfen im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2015/1589 ([67]) des Rates (im Folgenden „Verfahrensverordnung“) einzustufen seien, wenn sie letztlich als staatliche Beihilfen anzusehen wären.

([65]) Diese Zahlungen wurden an die DB AG geleistet, die dann das Geld an das BEV überwies. Wie von der Bundesregierung klargestellt, erfolge die Zuweisung von Personal mittelbar über die DB AG fungiert. Dementsprechend würden dem BEV die Personalkosten für Beamte, die der DB AG zugewiesen wurden, durch die DB AG erstattet; direkte Zahlungen von DB Cargo an das BEV würden nicht geleistet (siehe Erwägungsgrund 80).

([66]) Vorbringen der deutschen Behörden vom 23. Oktober 2023.

([67]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Deutschland besteht darauf, dass dies insbesondere für den GAV gilt. Für die Anwendung des Begriffs der „Entwicklung zu einer bestehenden Beihilfe“ im Zusammenhang mit Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung solle der Grundsatz „Inhalt vor Form“ angewandt werden, was bedeute, dass nur weitreichende inhaltliche Änderungen einer bestehenden Maßnahme zu einer Neueinstufung einer Maßnahme als neue Beihilfe führen könnten. Deutschland verweist insoweit auf die Praxis der EFTA-Überwachungsbehörde ([68]) und der Kommission ([69]) und macht geltend, dass es seit 1999 eine ununterbrochene Kette identischer Gewinnabführungsverträge gegeben habe, die die DB AG direkt oder indirekt – über eine oder zwei weitere Tochtergesellschaften (DB ML und Railion ([70])) – mit DB Cargo verbunden hätten. Deutschland ergänzt, dass die Grundsätze der Zuweisung von Gewinnen und Verlusten, ähnlich der dem GAV zugrunde liegenden Vorgehensweise, bereits im Zeitraum ab 1994, d. h. ab der Gründung der DB AG, bis 1999, als verschiedene Geschäftsbereiche der DB AG in getrennte Tochtergesellschaften eingegliedert und mit den Gewinnabführungsverträgen an die Muttergesellschaft gebunden worden seien, anwendbar gewesen seien.

(154) Deutschland erklärt, die technischen Anpassungen, die im GAV in den Jahren 2012 und 2016 im Rahmen der Umstrukturierung des DB-Konzerns vorgenommen wurden, hätten den Inhalt dieser Vereinbarung nicht beeinflusst und seien daher nach Artikel 108 Absatz 1 AEUV irrelevant. Dies gelte umso mehr, als alle an der Umstrukturierung beteiligten Unternehmen zu 100 % von der DB AG kontrolliert wurden und daher Teil desselben Unternehmens waren.

(155) Deutschland macht ferner geltend, dass die in Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v Satz 2 der Verfahrensverordnung ([71]) vorgesehene Ausnahme im vorliegenden Fall aus zwei Gründen nicht anwendbar sei. Erstens hätte das Hauptelement des GAV, nämlich die Übernahme der Verluste von DB Cargo durch die Muttergesellschaft, frühestens seit 1994 bestanden, während anerkannt werde, dass diese Ausnahme nicht rückwirkend für Situationen gelte, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung im Jahr 1999 bestanden ([72]). Zweitens macht Deutschland geltend, dass diese Ausnahme nicht über die Bestimmungen von Artikel 108 AEUV hinausgehen und zusätzliche Kategorien von Fällen für „neue Beihilfen“ schaffen könne. In diesem Sinne sei zweifelhaft, ob Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v Satz 2 der Verfahrensverordnung in irgendeiner Weise mit dem Primärrecht vereinbar sei. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass die Rechtsprechung diese Ausnahme nur auf Fälle beschränken würde, in denen vorhersehbar gewesen sei, dass die Maßnahme nach der Liberalisierung des Marktes zu einer Beihilfe werde. Darüber hinaus würde diese Bestimmung nur in Fällen gelten, in denen eine Tätigkeit durch das Unionsrecht zu einem bestimmten, im Voraus bestimmbaren Stichtag für den Wettbewerb geöffnet wird. Sie wäre daher nicht anwendbar auf den Fall der Liberalisierung des Güterverkehrsmarkts, bei der zahlreiche unterschiedliche Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene zur Marktöffnung über einen langen Zeitraum (von 2003 bis 2007) beigetragen hätten.

(156) Deutschland zufolge hätte die Einstufung des GAV als bestehende Beihilfe zur Folge, dass die Kommission das förmliche Prüfverfahren einstellen sollte. Da es sich bei dem GAV um eine Einzelbeihilfe und nicht um eine Beihilferegelung handelt, wäre die Kommission nicht in der Lage, zweckdienliche Maßnahmen gemäß Kapitel VI der Verfahrensverordnung über das Verfahren bei bestehenden Beihilferegelungen vorzuschlagen und durchzusetzen.

([68]) EFTA-Überwachungsbehörde, Beschluss Nr. 082/23/KOL vom 31. Mai 2023 über Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens betreffend Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in Norwegen, Rn. 182 ff. und Rn. 250 ff.

([69]) Deutschland verweist insbesondere auf die Beschlüsse der Kommission vom 20. Oktober 2014 in der Sache SA.30481 – Illegale staatliche Beihilfe zugunsten der Agence France-Press (AFP) (ABl. C 20 vom 19.1.2018, S. 1); vom 24. April 2007 in der Sache SA.18957 – Finanzierung der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten in Deutschland, Rn. 196 (ABl. C 185 vom 8.8.2007, S. 1); vom 27. Februar 2008 in der Sache SA.21395 Finanzierung von VRT, Rn. 118 (ABl. C 143 vom 10.6.2008, S. 1).

([70]) Deutschland erklärt, dass Railion als Instrument geschaffen wurde, um DB Cargo für europäische Partnerbahnen zu öffnen.

([71]) Gemäß Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung sind „bestehende Beihilfen“ auch Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben. Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch Rechtsvorschriften der Union zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen.

([72]) Deutschland verweist auf die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Stellungnahme zu den Bemerkungen der Beteiligten*

4.1.2.1. Stellungnahme Deutschlands zur Stellungnahme der ERFA

(157) Deutschland macht geltend, dass die Stellungnahmen der ERFA bestätigen würden, dass der deutsche Schienengüterverkehrssektor von starkem Wettbewerb gekennzeichnet sei und dass private Wettbewerber in den letzten Jahren ihre Marktanteile stetig vergrößert hätten. Diese Stellungnahme entkräfte die Behauptungen des Beschwerdeführers zu den wettbewerbswidrigen Auswirkungen der betreffenden Maßnahmen. Deutschland ergänzt, dass sich aus Artikel 345 AEUV, der die Diskriminierung von Unternehmen aufgrund des Kriteriums des Eigentums (öffentlich gegenüber privat) verbietet, ergebe, dass die Umsetzung des Beihilferechts nicht zu einem De-facto-Verbot von Instrumenten zur Organisation konzerninterner Beziehungen (Gewinnabführungsverträge, Erbringung von konzerninternen Dienstleistungen oder Darlehen) führen könne, das nur für öffentliche Unternehmen gelte.

4.1.2.2. Stellungnahme Deutschlands zur Stellungnahme des Beschwerdeführers

(158) Deutschland folgt der Struktur der Stellungnahmen des Beschwerdeführers und macht in Bezug auf die Bedingung der *Verwendung staatlicher Mittel* geltend, dass die Maßnahmen 1 bis 3 die Verwendung von Unternehmenseinnahmen des DB-Konzerns umfassten, die keine staatlichen Mittel seien. Die Einstufung von Unternehmenseinnahmen eines privatrechtlich gegründeten gewerblichen Unternehmens als staatliche Mittel könne nicht allein auf der Stellung des Staates als Anteilseigner beruhen. Nachzuweisen sei, dass der Staat durch die Ausübung seines beherrschenden Einflusses in der Lage ist, die Verwendung der Mittel zu steuern ([73]). Deutschland wiederholt sein auf Artikel 345 AEUV gestütztes Argument (siehe Erwägungsgrund 105).

(159) In Bezug auf die Zurechenbarkeit räumt Deutschland ein, dass der Abschluss des GAV von einem Vertreter der Bundesregierung in der Hauptversammlung der DB AG genehmigt wurde. Die Zustimmung des Staates zu einer Maßnahme reiche jedoch nicht aus, um die Zurechenbarkeit nach Artikel 107 AEUV ([74]) festzustellen, da laut der Rechtsprechung nachgewiesen werden müsse, dass die Behörden aktiv am Erlass der Maßnahme beteiligt waren oder dass sie die Maßnahme dem Unternehmen auferlegten oder es anwiesen, in einer bestimmten Weise zu handeln ([75]). Darüber hinaus könne die Zurechenbarkeit nicht auf der Grundlage der Genehmigung des Jahresabschlusses und des konsolidierten Jahresabschlusses der DB AG durch den Aufsichtsrat festgestellt werden, da i) eine solche Genehmigung keine Vereinbarung über den Ausgleich von Verlusten mit sich bringe und ii) die Vertretung der Regierung im Aufsichtsrat zu gering sei, um die Entscheidungen dieses Gremiums wirksam zu beeinflussen.

(160) In Bezug auf die Maßnahmen 2 und 3 bekräftigt Deutschland, dass die Zurechenbarkeit dieser Maßnahmen an den Staat nicht allein darauf gestützt werden könne, dass der Staat eine 100 %ige Beteiligung an der DB AG hält. Deutschland macht geltend, dass kein staatlicher Vertreter an der Annahme dieser Maßnahmen beteiligt gewesen sei. Insbesondere seien nach der Satzung der DB AG und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der DB AG Maßnahmen wie die Maßnahmen 2 und 3 nicht genehmigungspflichtig und tatsächlich auch nicht vom Aufsichtsrat genehmigt worden.

(161) Deutschland fügt hinzu, dass die Zurechenbarkeit der Maßnahmen 2 und 3 nicht aus den vom Beschwerdeführer angeführten Umständen abgeleitet werden könne. Erstens sei das angebliche rein finanzielle Interesse des deutschen Staates an Dividenden vom DB-Konzern kein Hinweis auf die Beteiligung des Staates an den beiden Maßnahmen. Das finanzielle Interesse des Anteilseigners sei in der Rechtsprechung zu Recht nie als relevantes Kriterium für die Zurechenbarkeit genannt worden – würde dies doch anderenfalls bedeuten, dass jede von den Körperschaften getroffene Entscheidung dem Staat zuzurechnen wäre, da jede Entscheidung Auswirkungen auf die finanziellen Interessen des Anteilseigners haben könne.

([73]) Urteile des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, vom 29. April 2004, Griechenland/Kommission, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission, C-328/00 und C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Urteile des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Kommission/Italien u. a., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, und des Gerichts vom 15. Dezember 2021, Oltchim/Kommission, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Urteil des Gerichtshofs vom 13. September 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, Rn. 20, und Urteil des Gerichts vom 22. September 2021, DEI/Kommission, T-639/14 RENV, T-352/15 und T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Deutschland beruft sich auch auf den Beschluss (EU) 2021/2182.

(162) Deutschland macht ferner geltend, dass die Zurechenbarkeit der Maßnahmen 2 und 3 auch weder aus den Bestimmungen des § 65 BHO noch aus denen des PCGK abgeleitet werden könne, da diese Rechtsakte lediglich die gesetzlichen Bestimmungen über die Verwaltung und Beaufsichtigung von Gesellschaften mit Bundesbeteiligung ergänzten und keine Anforderungen an die Genehmigung von Tätigkeiten stellten, die über die gemeinsamen Regeln des Gesellschaftsrechts hinausgingen.

(163) Schließlich ist Deutschland der Auffassung, dass andere Zurechenbarkeitsfaktoren, auf die sich der Beschwerdeführer beruft, irrelevant oder unverständlich seien.

(164) Hinsichtlich der Voraussetzung des Vorteils macht Deutschland geltend, dass die Beweislast dafür, ob die Voraussetzungen für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers erfüllt sind oder nicht, bei der Kommission liege. Wenn die Kommission nicht über die erforderlichen Nachweise verfüge, auf deren Grundlage festgestellt werden kann, ob ein privater Kapitalgeber die fraglichen Maßnahmen ergriffen hat, dürfe dies dem Mitgliedstaat nicht zum Nachteil gereichen ([76]). Nur in den Fällen, in denen die Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers bestritten wird, müsse der Mitgliedstaat auf der Grundlage objektiver und nachprüfbarer Belege nachweisen, dass er die betreffende Maßnahme in seiner Eigenschaft als Anteilseigner und nicht als öffentliche Stelle getroffen hat.

(165) Darüber hinaus verweist Deutschland darauf, dass sich der Beschwerdeführer auf die Rechtsprechung zu Kapitalzuführungen beziehe, bei denen es sich um Vorgänge handele, für die gelegentlich auch im privaten Sektor Rentabilitätsanalysen oder Geschäftspläne erarbeitet würden. Im Gegensatz dazu werden bei Instrumenten wie dem GAV, die ein neutrales, strukturelles Element der Gruppe darstellen, a priori keine Rentabilitätsanalysen durchgeführt und wären auch nicht sinnvoll. Das Fehlen einer Rentabilitätsanalyse vor der Annahme des GAV sei daher für die Beurteilung, ob das Verhalten des Staates dem Verhalten eines privaten Marktteilnehmers entsprach, unerheblich. Schließlich weist Deutschland darauf hin, der Kommission die einschlägigen mittelfristigen Pläne vorgelegt zu haben, die aus der Zeit der untersuchten Fakten stammten und eingehende Analysen der Entwicklung der Rentabilität von DB Cargo in den kommenden Jahren enthielten.

(166) In Bezug auf Maßnahme 1 vertritt Deutschland die Auffassung, dass der Beschwerdeführer seine Stellungnahme fälschlicherweise auf die Tatsache konzentriere, dass der GAV 2012 trotz der konstanten Verluste und angeblich fehlender Gewinnaussichten verlängert wurde. Dabei berücksichtige der Beschwerdeführer nicht, dass i) DB Cargo von 2006 bis 2008 Gewinne in Höhe von mehr als 500 Mio. EUR an die DB AG übertragen habe, ii) die Verluste im Jahr 2009 eine direkte Folge der Finanzkrise gewesen seien, und DB Cargo in den folgenden Jahren diese Verluste habe begrenzen können (2010: -148 Mio. EUR, 2011: -100 Mio. EUR, 2012: -31 Mio. EUR), iii) der GAV von 2012 in der Erwartung einer Gewinnerzielung abgeschlossen worden sei, die auch in den mittelfristigen Plänen erwartet wurde, iv) der GAV nicht isoliert betrachtet werden dürfe, sondern als Instrument anzusehen sei, das die Schaffung einer steuerlichen Einheit ermögliche, mit der die Verluste einer Tochtergesellschaft auf der Ebene des gesamten Konzerns ausgeglichen werden könnten.

(167) In Bezug auf Maßnahme 2 verweist Deutschland auf seine Stellungnahme zur Mehrdeutigkeit des Begriffs „konzerninterne Dienstleistungen“ und wiederholt seine Argumente in seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss in Bezug auf die Unterscheidung zwischen den Servicefunktionen und den Gruppenfunktionen und deren Preisgestaltung.

(168) In Bezug auf Maßnahme 3 macht Deutschland geltend, dass die Behauptungen des Beschwerdeführers unzutreffend seien. Deutschland macht geltend, dass Darlehensverträge zwischen der DB AG und DB Cargo zu Marktbedingungen geschlossen worden seien, und wiederholt in diesem Zusammenhang seine Argumente in seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass die Tatsache, dass DB Cargo in staatlichem Eigentum stehe, keinen Einfluss auf die Bedingungen der von DB Cargo aufgenommenen Darlehen habe.

(169) In Bezug auf Maßnahme 4 wiederholt Deutschland die Argumente zur Umsetzung des „Als-ob-Kosten“-Prinzips, die es in seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss vorgebracht hat. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass sich die vorliegende Rechtssache von der Rechtssache Orange/France Télécom/Kommission (C-211/15 P) unterscheide. Insbesondere zahlte France Télécom im Gegensatz zur DB AG im vorliegenden Fall niedrigere Sozialversicherungsbeiträge als ihre Wettbewerber.

([76]) Deutschland verweist auf die Schlussanträge der Generalanwältin Kokott in der Rechtssache Commune di Milano/Kommission, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, Rn. 98.

(170) Deutschland tritt auch dem Vorbringen des Beschwerdeführers zu Verfahrensfragen entgegen. Deutschland macht geltend, dass es nicht erforderlich sei, die vier angefochtenen Maßnahmen auszusetzen, da sie keine staatlichen Beihilfen enthielten. Hilfsweise macht Deutschland geltend, dass es sich bei den Maßnahmen um bestehende Beihilfen handele, und wiederholt die hierzu in seinen Schreiben vom 17. Mai und 26. September 2023 vorgebrachten Argumente.

4.1.3. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(171) Deutschland macht geltend, dass es sich bei den betreffenden Maßnahmen nicht um staatliche Beihilfen handele, sodass sich die Frage ihrer Vereinbarkeit nicht stelle. Hilfsweise macht Deutschland geltend, dass es sich bei den vier streitigen Maßnahmen um bestehende Beihilfen handele und dass etwaige Fragen im Zusammenhang mit ihrer Vereinbarkeit in dem in Kapitel VI der Verfahrensverordnung festgelegten Rahmen geprüft werden sollten.

(172) Hilfsweise haben Deutschland und die DB AG/DB Cargo beschlossen, DB Cargo einem wirtschaftlichen Transformationsplan zu unterwerfen, der nach Auffassung Deutschlands gleichzeitig die Anforderungen eines Umstrukturierungsplans im Sinne der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ([77]) der Kommission (im Folgenden „Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen“) erfülle.

4.1.4. *Der Umstrukturierungsplan für DB Cargo*

4.1.4.1. Beschreibung des Umstrukturierungsplans und der unterstützenden Umstrukturierungsbeihilfe

(173) Im Juli 2022 beschlossen die Vorstände der DB Cargo AG und der DB AG, den Prozess einzuleiten, der schließlich in den Transformationsplan münden sollte, und beauftragten ein Beratungsunternehmen mit der Ausarbeitung einer Transformationsstrategie für die drei Geschäftsbereiche von DB Cargo (Ganzzugverkehr, Einzelwagenverkehr und kombinierter Verkehr), um das Unternehmen über einen Zeitraum von drei Jahren auf eine solide wirtschaftliche Grundlage zu stellen. Im September 2022 wurde Roland Berger vom Vorstand der DB Cargo AG und vom Vorstand der DB AG als Berater für die Erarbeitung der Transformationsstrategie ausgewählt. Die Einführung des Transformationsplans durch DB Cargo war eine notwendige Reaktion auf die erheblichen Herausforderungen, vor denen das Unternehmen stand.

(174) Am 30. Oktober 2023 und danach mittels verschiedener Aktualisierungen übermittelte Deutschland im Rahmen des vorliegenden Verfahrens der Kommission diesen bereits in der Umsetzung befindlichen Plan, damit er als Umstrukturierungsplan im Sinne der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen bewertet werden konnte.

4.1.4.1.1. Umstrukturierungsplan von DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Übersicht über den Transformationsplan von DB Cargo

(175) Deutschland erklärt, dass der Transformationsplan von DB Cargo darauf abziele, die Stellung von DB Cargo langfristig zu stärken, damit die Gesellschaft den notwendigen Beitrag zur Erreichung der Unternehmensziele der DB AG leisten könne. Der Aktionsplan wurde im Einklang mit dem Slogan „Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft“ konzipiert. In diesem Sinne erwartet Deutschland, dass DB Cargo erheblich zur Erhöhung des Anteils der Schiene am deutschen und europäischen Verkehrsmarkt beitrage und gleichzeitig die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit verbessere.

(176) Deutschland erklärt, dass DB Cargo, um Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, sein Geschäftsmodell umgestalten werde. Eine solche Umgestaltung sei erforderlich, da das hochkomplexe gemeinsame Produktionssystem im Rahmen der derzeitigen Infrastruktur nicht in der Lage gewesen sei, flexibel auf die Bedürfnisse der Kunden zu reagieren. Dies führe zu einer sinkenden Produktivität und erheblichen zusätzlichen finanziellen Belastungen, die drastische Auswirkungen auf die Gewinne hätten. Deutschland macht ferner geltend, dass sich DB Cargo umwandeln müsse, um wieder rentabel und wettbewerbsfähig zu werden. Deutschland erklärt, damit DB Cargo schneller auf diese Herausforderungen und Kundenwünsche reagieren könne, werde das Unternehmen sein Geschäftsmodell so anpassen, dass kleinere, stärker zielorientierte Geschäftsbereiche entstehen. Kriterien dieser Anpassung seien Wirtschaftszweige und Kundengruppen. In diesem Zusammenhang werde das Segment des Einzelwagenverkehrs weiterhin einen engen Austausch von Dienstleistungen mit all diesen Wirtschaftssektoren/Kundengruppen durchführen.

([77]) Mitteilung der Kommission „Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten“ (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

(177) Deutschland weist darauf hin, dass diese stärker fokussierten Geschäftsbereiche umfassende Autonomie, Verantwortung und alle Ressourcen für ihre Geschäftstätigkeit erhalten würden. Diese Vorgehensweise dürfte die Komplexität des Produktionsmodells drastisch verringern, was die Kosten erheblich senken und die Wettbewerbsfähigkeit verbessern sollte.

(178) Für den Bereich Schienenlogistik gibt Deutschland an, dass DB Cargo zur Stärkung seiner Marktpräsenz als Anbieter von Schienenlogistikdiensten seinen Kunden nun systematisch branchenspezifische Dienstleistungen in den Lieferketten seiner Kunden anbiete. Dabei handele es sich um Logistiklösungen, die im Wesentlichen einen Schienenverkehrsdienst umfassen, den sie durch zusätzliche Module ergänzen (z. B. Straßenverkehr, Lagerhaltung und andere individuelle Logistikdienste).

(179) Der Bereich des Einzelwagenverkehrs, der ein Schlüsselelement des heutigen Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa sei, könne angesichts der derzeitigen allgemeinen Rahmenbedingungen nicht als rein kommerzielles Netz mit lückenloser Abdeckung betrieben werden. Daher und mit der Umsetzung des Transformationsplans von DB Cargo gehe Deutschland davon aus, dass der Einzelwagenverkehr unter Berücksichtigung der im Bundeshaushalt 2024 vorgesehenen Mittel zu einem angebotsorientierten, standardisierten und widerstandsfähigen Netz flexibler Güterverkehrsoptionen weiterentwickelt werde und voraussichtlich deutlich kosteneffizienter organisiert werde. Deutschland macht ferner geltend, dass die Effizienz des Systems mittel- und langfristig auch durch neue Technologien wie die digitale automatische Kupplung (DAK) gesteigert werde.

(180) Ferner vertritt Deutschland die Ansicht, dass der kombinierte Verkehr der Markt der Zukunft im Schienengüterverkehr sei. Deutschland erklärt, dass DB Cargo, um einen wettbewerbsfähigen Dienst anbieten zu können, zudem beabsichtige, zukünftig Strukturmaßnahmen umzusetzen.

(181) Darüber hinaus erklärt Deutschland, dass DB Cargo im Rahmen des Transformationsplans in moderne Multisystem-Lokomotiven und neue Fahrzeugtechnologien investieren werde. Aufgrund der Fortschritte bei der Digitalisierung und Automatisierung geht Deutschland davon aus, dass DB Cargo auch in der Lage sein werde, Prozesse im Schienenverkehr, d. h. Zugbildung, Pflege und Wartung von Waggons, weitaus wirksamer und schneller durchzuführen und dadurch die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

(182) Deutschland weist darauf hin, dass DB Cargo anstrebe, auf der Grundlage moderner, den Kundenanforderungen entsprechender Transportausrüstung in der Lage zu sein, sich stärker in die Logistikketten der Kunden zu integrieren. Deutschland erklärt, dass DB Cargo daher die Entwicklung seiner Güterwaggons intensiv vorantreibe.

(183) Deutschland erklärt, dass DB Cargo durch die Konzentration auf Digitalisierung, Kostenoptimierung und Nachhaltigkeit sowohl die derzeitigen Schwierigkeiten überwinden als auch die eigene Zukunft als führender Akteur auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt sichern wolle. Deutschland macht daher geltend, dass die im Transformationsplan skizzierten strategischen Initiativen einen klaren Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität durch langfristige Stabilität und Wachstum bieten würden.

4.1.4.1.1.2. Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo

(184) Deutschland erklärt, dass DB Cargo einen Umstrukturierungsplan eingeleitet habe, der durch radikale Änderungen innerhalb des Produktionssystems, die Auflösung von Verflechtungen zwischen Segmenten, Maßnahmen zur Portfoliooptimierung, die Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen anstelle von Inhouse-Geschäften und grundlegend angepasste Ressourcenanforderungen gekennzeichnet sei.

(185) Deutschland weist ferner darauf hin, dass die Einzelmaßnahmen des Umstrukturierungsplans speziell für die Segmente Einzelwagen, Ganzzüge sowie die jeweiligen See- und Landverkehrsbereiche und die Frachtführer des kombinierten Verkehrs entwickelt worden seien. Darüber hinaus wurden zusätzliche übergreifende Umstrukturierungsmaßnahmen erarbeitet, die die europäischen Tochtergesellschaften, die Verwaltungs- und Produktionsgemeinkostenstrukturen und den Control Tower ([78]) betreffen.

([78]) Eine Beschreibung des DB Cargo Control Tower ist in Erwägungsgrund 237 ff zu finden.

(186) In diesem Zusammenhang erklärt Deutschland, dass DB Cargo die gesetzlich vorgeschriebenen Verhandlungen über einen Interessensausgleich mit den Arbeitnehmervertretern im Hinblick auf die Senkung der Personalkosten abgeschlossen habe, die sich nach zwischenzeitlich wirksam gewordenen Lohnerhöhungen noch immer auf über 100 Mio. EUR jährlich beliefen. Am 2. Oktober 2024 erzielte der Vermittlungsausschuss ein gemeinsames Ergebnis und einigte sich auf einen Personalabbau von 4 582 Vollzeitbeschäftigten (ca. 25 % der Belegschaft) bis zum 31. Dezember 2026 im Vergleich zum Dezember 2023 und eine weitere Verringerung um 361 Vollzeitbeschäftigte bis Dezember 2029, was zu einem Gesamtabbau von 4 943 Vollzeitbeschäftigten (ca. 27 % der Belegschaft) führt. Deutschland weist ferner darauf hin, dass DB Cargo den Schwerpunkt zunächst auf den kombinierten Verkehr, die Gemeinkosten in Verwaltung und Produktion sowie die Gemeinkosten des Control Tower gelegt habe, und erklärt, dass zukünftig die besondere Konzentration von DB Cargo den in den folgenden Abschnitten dargelegten Maßnahmen des Umstrukturierungsplans, insbesondere in Bezug auf den Einzelwagen- und Ganzzugverkehr, auch mit Auswirkungen auf den Personalabbau, gelten werde.

Tabelle 10

Ergebnisse des Vermittlungsausschusses, 2. Oktober 2024: Abbau von VZÄ bei DB Cargo AG

VZÄ	JAHRES-ENDE 2023	JAHRES-ENDE 2024	JAHRES-ENDE 2025	JAHRES-ENDE 2026	JAHRES-ENDE 2027	JAHRES-ENDE 2028	JAHRES-ENDE 2029
Betriebspersonal (Triebfahrzeugführer, Rangierer usw.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Wartung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gemeinkosten der Produktion einschl. Control Tower	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gemeinkosten Verwaltung (einschl. IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 29.

4.1.4.1.1.3. Im Einzelwagensegment gemäß dem Umstrukturierungsplan vorgesehene Maßnahmen

(187) Deutschland erläutert, dass der Einzelwagenverkehr bei DB Cargo die landesweite Abholung und Auslieferung einzelner Waggons und Waggongruppen von verschiedenen Versendern umfasse. Nach der Abholung würden die Waggons in mehreren Stufen zu Langstreckenzügen zusammengestellt. Anschließend, vor der endgültigen Auslieferung der Waren, müssten die Langstreckenzüge wieder in Einzelwaggons aufgelöst und/oder Zubringerzügen zugeordnet werden. Der hochkomplexe Bündelungsprozess erfordere umfangreiche Infrastrukturressourcen sowie manuelle Abläufe und Managementkapazitäten für Planung und Einsatz.

(188) Deutschland weist ferner darauf hin, dass der Einzelwagenverkehr bei kleinen und mittelgroßen Transporten als nachhaltigere Alternative zur direkten Konkurrenz, dem Transport per Lkw, angesehen werde. Die Umstrukturierung des eigenen Produktions- und Geschäftsmodells sowie staatliche Beihilferegelungen seien notwendig, um den systemischen Nachteil des Einzelwagenverkehrs gegenüber dem Lkw-Verkehr zu überwinden und einen umweltfreundlicheren Verkehr auf der Schiene statt auf der Straße zu gewährleisten. Deutschland macht daher geltend, dass die geplanten Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans für DB Cargo im Einzelwagenverkehr darauf abzielten, die Anforderungen an die langfristige Rentabilität zu erfüllen und die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs zu steigern.

4.1.4.1.1.3.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 1: Netzoptimierung des Einzelwagensegments durch Entwurfsprüfung

(189) Deutschland erklärt, dass das übergeordnete Ziel der Neugestaltung des Einzelwagennetzes a) die radikale Vereinfachung und Verbesserung der Robustheit der Produktion und b) die daraus resultierende Standardisierung des kommerziellen Angebots sei.

(190) Für das künftige Produktionsmodell gibt Deutschland an, dass Personal und Ausrüstung für das Einzelwagensegment eingesetzt würden, was im Vergleich zur heutigen integrierten Produktion von Einzelwagen, Ganzzügen und kombiniertem Verkehr eine radikale Veränderung darstelle. Deutschland geht davon aus, dass diese Umstrukturierungsmaßnahme zu einer höheren Robustheit/Resilienz führen, die Qualität erhöhen und Kosteneinsparungen ermöglichen werde, die die Synergien einer integrierten Produktion überträfen, d. h. Senkung der Stornierungsgebühren und Steigerung der Ressourceneffizienz (da z. B. weniger Lokomotiven gebraucht würden). Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass sich die künftige Gestaltung des DB-Cargo-Netzes darauf konzentrieren werde, die Frequenzen auf langen Strecken zu erhöhen, kürzere Verbindungen zu konsolidieren und eine flexiblere Streckenführung von Waggons zu ermöglichen, d. h. eine bessere Verteilung der Fixkosten und eine Verringerung der Zahl der Zielorte.

(191) Deutschland weist ferner darauf hin, dass das kommerzielle Angebot zunehmend standardisiert werde, um individuelle, kundenspezifische Anfragen zu minimieren. Deutschland macht ferner geltend, dass in Verbindung mit der Beseitigung der Notwendigkeit einer kundenspezifischen Priorisierung mit einem höheren Durchsatz an Rangierkapazitäten und einer drastischen Verringerung der Komplexität der Planung und des Dispatching gerechnet werde, d. h. dass die Gemeinkosteneffizienz steigen sollte.

(192) Deutschland weist darauf hin, dass die Einführung des überarbeiteten Netzes voraussichtlich ab 2025 beginnen werde.

4.1.4.1.1.3.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 2: Maßnahmen zur Optimierung der Gesamtproduktion im Einzelwagensegment

(193) Deutschland weist darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan neben der Neugestaltung des DB-Cargo-Netzes zwei übergeordnete Maßnahmen zur Optimierung der Produktion vorsehe, um die Kosten des Einzelwagenbetriebs zu optimieren:

a) Die Überarbeitung der derzeitigen Zubringer- und Verteilungsdienstleistungen für Einzelwagen, d. h. die derzeit unwirtschaftlichen Dienstleistungen werden umgestaltet, verkleinert oder abgeschafft. Deutschland weist darauf hin, dass die Maßnahme bereits umgesetzt werde, wobei die ersten Auswirkungen sofort zu erwarten seien.

b) Energiekosteneinsparungen durch den Einsatz von Dual-Mode-Lokomotiven anstelle weniger kraftstoffeffizienter, rein dieselbetriebener Lösungen. Deutschland weist darauf hin, dass mit positiven Auswirkungen dieser Maßnahme ab 2026 zu rechnen sei.

4.1.4.1.1.3.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 3: Qualitätsverbesserung des Einzelwagensegments und Maßnahmen zur Anpassung des Grundpreises

(194) Deutschland weist darauf hin, dass diese Verbesserungen des Produktionsmodells zu Qualitätsverbesserungen beim Service für den Kunden führen würden (z. B. Erhöhung der Robustheit/Resilienz). Im Einklang mit diesen Qualitätsverbesserungen erklärt Deutschland, dass DB Cargo Preisanpassungen mit dem Ziel aushandele, i) den derzeitigen Anstieg der Transportkosten besser abzudecken und ii) die Bereitschaft der Kunden, für Einzelwagenservices zu zahlen, stärker auszunutzen. Deutschland gibt an, dass diese Preisanpassungen tatsächliche Grundpreiserhöhungen zusätzlich zu den Faktorkostenkompensationen seien und bereits 2024 wirksam würden.

4.1.4.1.1.3.4. Auswirkungen der für das Einzelwagensegment im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

Tabelle 11

Auswirkungen der für das Einzelwagensegment im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028
Einzelwagen	Netzoptimierung durch Entwurfsprüfung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Maßnahmen zur Optimierung der Gesamtproduktion mit Auswirkungen auf den Einzelwagenverkehr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Qualitätsverbesserung und Anpassung der Grundpreise	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 30.

4.1.4.1.1.4. Im Ganzzugsegment gemäß dem Umstrukturierungsplan vorgesehene Maßnahmen

(195) Deutschland erläutert, dass Ganzzüge durch direkte Verbindungen von schienenseitigen Ladestellen zu schienenseitigen Entladestellen ohne Änderung der Zugzusammensetzung gekennzeichnet seien. Folglich sei eine ausreichende Kapazitätsauslastung im Fernverkehr der wichtigste Ertragstreiber bei Ganzzügen. Im Zusammenhang mit dem Ganzzugsegment weist Deutschland darauf hin, dass sich DB Cargo auf eine breite Netzabdeckung mit verschiedenen Verkehrsträgern, einschließlich komplexerer Logistiklösungen, konzentriere. Nachstehend werden die wichtigsten Maßnahmen des Umstrukturierungsplans für das Ganzzugsegment beschrieben; ihr Schwerpunkt ist der Übergang zum Betrieb als intelligenter Logistikdienstleister.

4.1.4.1.1.4.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 4: Ganzzugsegment – Logistiklösungen und Portfoliooptimierung

(196) Deutschland macht geltend, dass sich der Umstrukturierungsplan von DB Cargo auf intelligente Logistiklösungen im Hinblick auf den Ganzzugverkehr (z. B. maßgeschneiderte Lösungen oder komplexer/grenzüberschreitender Verkehr) konzentrieren und die Umsetzung einer strukturierten Portfolio-Überprüfung anhand von zwei Schlüsselelementen realisieren werde:

a) Veränderungen in den Produktionskonzepten, um sowohl Effizienz als auch Qualität in Bereichen zu steigern, in denen DB Cargo ein Alleinstellungsmerkmal bieten könne.

b) Preisdifferenzierung mit angepassten Preisen für Kunden mit höherer Zahlungsbereitschaft und starker Abhängigkeit von Schienenverkehrsdiensten. In diesem Zusammenhang könnten ausgewählte Strecken und Kunden mit einfacheren Bedürfnissen (z. B. Punkt-zu-Punkt-Verkehr) eingestellt werden, um frei gewordene Ressourcen für komplexere/intelligentere Logistiklösungen (potenziell mit Partnern) zu nutzen, was zu höheren Margen führe. Deutschland macht geltend, dass DB Cargo im Allgemeinen nur Verkehr mit einer erwartbar positiven wirtschaftlichen Entwicklung fortsetzen werde. Deutschland weist ferner darauf hin, dass die Portfoliooptimierung sofort mit Wirkung ab 2024 umgesetzt werde.

4.1.4.1.1.4.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 5: Steigerung der Robustheit der Produktion im Ganzzugsegment

(197) Deutschland erklärt, dass die Ganzzüge von DB Cargo derzeit aus einem integrierten Produktionssystem mit anderen Ganzzügen, dem kombinierten Verkehr und dem Einzelwagenverkehr zusammengestellt würden. Deutschland weist ferner darauf hin, dass die potenziellen Synergien einer integrierten Produktion bei DB Cargo oft nicht realisiert würden (z. B. aufgrund unvorhersehbarer Vorfälle wie kurzfristiger Infrastrukturbauarbeiten, technische Probleme, Nichtverfügbarkeit von Ressourcen), was zu höheren tatsächlichen Produktionskosten führe.

(198) Deutschland erklärt, dass durch diese Maßnahme im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehen sei, den künftigen Betrieb von Ganzzügen mit speziellen Ressourcenzuweisungen (ähnlich der entsprechenden Maßnahme im Einzelwagenverkehr) von anderen Aktivitäten abzutrennen, um Abhängigkeiten zu minimieren und die Produktionsqualität zu verbessern. Darüber hinaus weist Deutschland darauf hin, dass im Rahmen des vorliegenden Umstrukturierungsplans klare und konsistente Eigentumsverhältnisse für Industrien, Kunden und Produkte festgelegt würden.

(199) Deutschland erklärt ferner, dass die größere Robustheit ([79]) der Produktion durch die Umsetzung neuer Tarifverträge weiter beschleunigt werde, um die Flexibilität bei Schichtmodellen zu erhöhen. In der Tarifverhandlungsrunde 2023 hätten die DB AG und DB Cargo erreicht, dass die Gewerkschaft EVG einen wichtigen Beitrag zur Umgestaltung von DB Cargo leiste, indem durch eine Option für erweiterte Schichtmodelle für Lokomotivführer die Flexibilität von DB Cargo erhöht werde (bei diesen Modellen würden die Lokomotivführer (auf freiwilliger Basis) so eingeplant, dass sie in mehrtägigen Arbeitszyklen mit mehreren Ruhezeiten außerhalb ihres Wohnorts eingesetzt würden (wofür finanzielle Anreize gezahlt würden) und dann längere Ruhezeiten zu Hause verbringen könnten. Deutschland weist darauf hin, dass dies zu Produktivitätssteigerungen aufgrund von reduzierten Personalwechseln und der Möglichkeit führe, Triebfahrzeugführer unabhängig von ihrem ursprünglichen Standort einzusetzen. Deutschland plane, das überarbeitete DB Cargo-Produktionssystem spätestens 2025 umzusetzen.

4.1.4.1.1.4.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 6: Verbesserungen der Qualität des Ganzzugsegments und entsprechende Grundpreisanpassungen

(200) Deutschland macht geltend, dass Qualitätsverbesserungen bei den Dienstleistungen für die DB-Cargo-Kunden (z. B. Erhöhung der Robustheit) Preisanpassungen rechtfertigten, die mit dem Ziel verhandelt würden, i) den derzeitigen Anstieg der Transportkosten besser abzudecken und ii) die Bereitschaft der Kunden, für qualitativ höherwertige Ganzzugservices zu zahlen, besser auszunutzen. Deutschland erklärt, dass diese Preisanpassungen durch DB Cargo tatsächliche Grundpreiserhöhungen zusätzlich zu den Faktorkostenkompensationen seien und bereits 2024 wirksam würden.

4.1.4.1.1.4.4. Auswirkungen der für das Ganzzugsegment im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

Tabelle 12

Auswirkungen der für das Ganzzugsegment im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Ganzzug	Logistiklösungen und Portfoliooptimierung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Steigerung der Robustheit der Produktion (einschließlich neuer Tarifverträge)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Qualitätsverbesserung und Anpassung der Grundpreise	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 31.

([79]) Deutschland erklärt, dass DB Cargo beabsichtige, die Produktion und die Prognosen des eigenen Produktionsmodells zunehmend konsistenter zu gestalten, selbst wenn eine oder mehrere der Eingangsvariablen oder Annahmen aufgrund unvorhergesehener Umstände geändert werden müssten.

4.1.4.1.1.5. Im Segment des kombinierten Verkehrs gemäß dem Umstrukturierungsplan vorgesehene Maßnahmen

(201) Deutschland erklärt, dass der kombinierte Verkehr durch die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger gekennzeichnet sei: so gelangten auf den Abhol- und Anlieferstrecken zu Terminals oder Häfen Lkw zum Einsatz, während auf den Langstreckenabschnitten dazwischen die Schiene genutzt werde. Ein Segment sei in drei Teilsegmente unterteilt: i) der kombinierte Seeverkehr umfasse die Beförderung von Containern zwischen Häfen und dem jeweiligen Hinterland, ii) der kombinierte Festlandsverkehr umfasse die Beförderung von Massengutcontainern, Sattelanhängern und Wechselaufbauten von Terminal zu Terminal und iii) der Transport durch Spediteure umfasse reine Traktionsdienste für dritte Eisenbahnunternehmen oder andere Spediteure.

(202) Deutschland gibt an, dass die Akteure in den ersten beiden Segmenten entweder ein einzelnes Element der Wertschöpfungskette (Traktion, Terminalbetrieb, Betreiber) abdecken oder alle Dienstleistungen entlang der Wertschöpfungskette als integrierter Betreiber anbieten würden. Deutschland erläutert ferner, dass DB Cargo sowohl die Position eines Betreibers im Seeverkehrssegment (mit seiner Tochtergesellschaft TFG) als auch jene eines Traktionsdienstleisters (nämlich DB Cargo selbst) einnehme. Für das Landverkehrssegment gibt Deutschland an, dass DB Cargo wiederum Traktionsdienstleister sei und darüber hinaus Anteile am Betreiber Kombiverkehr GmbH & Co. KG besäße (aber nicht über eine Kontrollmehrheit verfüge). In Bezug auf das Spediteursgeschäft gibt Deutschland an, dass DB Cargo reine Traktionsleistungen anbiete.

(203) Im folgenden Abschnitt werden die wichtigsten Umstrukturierungsmaßnahmen für jedes dieser drei Teilsegmente dargelegt.

4.1.4.1.1.5.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 7: Veränderung des Teilsegments des kombinierten Seeverkehrs

(204) Deutschland erklärt, dass Züge des kombinierten Verkehrs derzeit aus einem integrierten Produktionssystem mit Einzelwagen- und Ganzzugbetrieb hergestellt würden. Die Synergien aus dieser integrierten Produktion seien geringer als die daraus resultierende Komplexität, was zu störungsbedingten Qualitätsproblemen und einem höheren Ressourcenbedarf im Vergleich zu direkten Wettbewerbern führe (z. B. Verteidigungsgüter oder Kohlefracht im Einzelwagen- oder Ganzzugverkehr mit höherer Priorisierung als intermodale Fracht, was zu Verzögerungen im kombinierten Seeverkehr führe). Deutschland weist ferner darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan folglich zwei Maßnahmen umfasse, die DB Cargo umsetzen werde:

a) Dem Seeverkehrssegment würden spezielle Ressourcen (Triebfahrzeugführer, Lokomotiven und Güterwaggons) zugewiesen, um die Produktionsqualität zu verbessern und die Zusammenstellung von Zügen zu ermöglichen, die zuvor wegen Nichtverfügbarkeit der Produktion storniert wurden.

b) Am 2. Oktober 2024 erreichte der Vermittlungsausschuss eine Vereinbarung über die Änderung der bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften des Unternehmens in Bezug auf den kombinierten Seeverkehr. Dadurch werde ein Produktivitätszuwachs in gleicher Höhe erreicht wie bei einer alternativen Umgestaltungsoption, die sich auf eine Verringerung des Angebots an Traktionsdienstleistungen durch DB Cargo und die Übertragung dieses Leistungsangebots auf in dieser Branche tätige Tochtergesellschaften mit mehr Flexibilität in ihren tariflichen Vereinbarungen stütze, was zu einer höheren Produktivität der Triebfahrzeugführer führen werde (z. B. Aufenthalt in einer Außenstelle, Sonderausgleich für Fahrzeiten). Deutschland erklärt ferner, dass DB Cargo durch den Abschluss dieser Vereinbarung im Oktober 2024 und die damit verbundenen neuen arbeitsrechtlichen Vorschriften, die eine höhere Produktivität ermöglichen werden, in der Lage sein werde, die Anzahl der unternehmenseigenen Triebfahrzeugführer und der Control-Tower-Mitarbeiter sowie die produktionsbezogenen Gemeinkosten zu reduzieren. Dadurch werde DB Cargo nicht gezwungen sein, den Betrieb auf Tochtergesellschaften aus dem Bereich der Traktionsdienstleister zu verlagern.

4.1.4.1.1.5.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 8: Umgestaltung des Netzes im Teilsegment des kombinierten Seeverkehrs

(205) Deutschland erklärt, dass der Seeverkehrsbetreiber TFG im derzeitigen Netzmodell der DB Cargo Rangierkonzepte verwende, um den Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und dem Hinterland zu verteilen, während Wettbewerber Terminals für den kombinierten Verkehr nutzten. Deutschland macht geltend, dass im Rahmen des Umstrukturierungsplans die Streckenführung für die TFG im Laufe der Zeit auf Terminals für den kombinierten Verkehr umgestellt werde, anstatt Rangierbahnhöfe zu betreiben; dies soll eine höhere Zugauslastung, eine höhere Kapazität in den Zügen und einen kosteneffizienteren Transport von Containern ermöglichen. Deutschland weist ferner darauf hin, dass DB Cargo die Einführung des neuen Produktionsmodells plane, das aufgrund des erforderlichen Zugangs zu den Drehkreuzterminals und der Fahrplanumstellung bis 2026 umgesetzt werden solle.

4.1.4.1.1.5.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 9: Integration von Terminals im Teilsegment des kombinierten Seeverkehrs

(206) Deutschland erklärt, dass das Containerterminal ein wichtiger Teil der Wertschöpfungskette im kombinierten Verkehr sei und dass Betreiber, die Terminaldienste in die Traktionskette integrieren, in der Lage seien, Rentabilität zu erreichen. Deutschland weist ferner darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan von DB Cargo die Ausweitung des Terminalbetriebs durch eine bessere Zusammenarbeit mit dem Terminalanbieter DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) vorsehe, damit DB Cargo eine stärker integrierte Produktpalette (z. B. einschließlich Containerlagerung) anbieten, die eigene Produktion optimieren (z. B. bessere Ausrichtung von Gleisen und Terminalplätzen) und Synergien an Standorten erzielen könne, an denen das Unternehmen bereits Depots betreibe und die DUSS ihren Terminalbetrieb neben den Anlagen von DB Cargo habe.

4.1.4.1.1.5.4. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 10: Optimierung des Portfolios im Teilsegment des kombinierten Seeverkehrs

(207) Deutschland weist darauf hin, dass im Umstrukturierungsplan von DB Cargo vorgesehen sei, dass das Portfolio der Seeverkehrsrouten optimiert werde, insbesondere im Hinblick auf die geringe Nachfrage und die geringe Rentabilität, mit Wirkung dieser Maßnahme im Jahr 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 11: Bewertung der Kooperationsoption im Teilsegment des kombinierten Seeverkehrs

(208) Deutschland gibt an, dass im Seeverkehrssegment sowohl Seeverkehrsunternehmen als auch Terminalbetreiber vertikale Integrationsstrategien verfolgten, um ihre Kundenbindung zu erhöhen, die Transportkapazität zu sichern und die Margen zu internalisieren. Deutschland macht ferner geltend, dass für den DB Cargo-Seeverkehrsbetreiber TFG solche strategischen Entwicklungen seiner Wettbewerber ein Risiko von Mengenverlusten darstellten, wenn ihre wichtigsten Kunden, d. h. die Seeverkehrsunternehmen, ihr Volumen auf Wettbewerber verlagern würden, mit denen sie z. B. im Zusammenhang mit der oben genannten vertikalen Integration zusammenarbeiten würden. Gleichzeitig ist Deutschland der Auffassung, dass eine Investition eines Partners TFG in die Lage versetzen könnte, Mengen zu sichern und einen direkten Endkundenzugang zu erhalten. Deutschland erklärt ferner, im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo derzeit diesbezügliche Partnerschaftsoptionen zu prüfen.

4.1.4.1.1.5.6. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 12: Neudimensionierung des Landverkehrs-Teilsegments Kombiverkehr

(209) Deutschland gibt an, dass DB Cargo Anteile (nicht jedoch eine Mehrheitsbeteiligung) an der Kombiverkehr GmbH & Co. KG (im Folgenden „KVG“), einem der beiden führenden europäischen Betreiber, besitze (50 % der Anteile befänden sich im Eigentum der DB Cargo und die übrigen 50 % in der Hand von über 200 Spediteuren). Deutschland ist der Auffassung, dass Änderungen des derzeitigen Geschäftsmodells, bei dem DB Cargo nur ein Anbieter reiner Traktionsdienstleistungen ist, notwendig seien, um eine langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Deutschland erläutert ferner, dass die gemeinsamen Gespräche über ein neues partnerschaftliches Geschäftsmodell zur Erzielung der Rentabilität im August 2023 begonnen, jedoch nicht zu einem erfolgreichen Ergebnis geführt hätten.

(210) In diesem Zusammenhang erklärt Deutschland ferner, dass die Beziehungen, die nicht zu den erforderlichen Margen führen, bis spätestens Januar 2025 schrittweise eingestellt werden würden. Seit dem dritten Quartal 2024 habe die KVG damit begonnen, große Teile ihres Zugprogramms auf Drittanbieter von Traktionsdienstleistungen umzustellen, damit Spediteure, die kombinierte Verkehrsdienstleistungen in Anspruch nehmen, auch in Zukunft Zugang zum größten Teil des Streckennetzes der KVG hätten. Alle durch DB Cargo mit der KVG erbrachten Leistungen, die keine wirtschaftlich tragfähige Perspektive für DB Cargo bieten, seien inzwischen eingestellt worden, um weitere Verluste zu stoppen.

4.1.4.1.1.5.7. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 13: Veränderung der Produktion im Teilsegment des kombinierten Landverkehrs

(211) Deutschland erklärt, dass Züge des kombinierten Verkehrs derzeit aus einem integrierten Produktionssystem mit Einzelwagen- und Ganzzugbetrieb hergestellt werden würden, dass jedoch die Synergien einer integrierten Produktion geringer seien als die daraus resultierende Komplexität, die zu störungsbedingten Qualitätsproblemen und einem höheren Ressourcenbedarf im Vergleich zu den direkten Wettbewerbern von DB Cargo führe. Deutschland macht daher geltend, dass im Rahmen des Umstrukturierungsplans zwei Maßnahmen durchgeführt würden:

a) Dem Segment des kombinierten Landverkehrs würden zweckgebundene Mittel zugewiesen, um die Produktionsqualität zu verbessern und die Produktion von Zügen zu ermöglichen, die zuvor wegen Nichtverfügbarkeit der Produktion storniert wurden.

b) Im Rahmen des Interessenausgleichs, der am 2. Oktober 2024 vereinbart wurde, hätten sich die Parteien darauf geeinigt, die bestehenden arbeitsrechtlichen Vorschriften des Unternehmens in Bezug auf den kombinierten Landverkehr zu ändern. Im Ergebnis werde jetzt die gleiche Produktivitätssteigerung erreicht wie bei einer Auslagerung der Traktionsdienste an Tochtergesellschaften im Traktionsdienstleistungsbereich mit größerer Flexibilität in ihren Arbeitsverträgen und damit einer höheren Produktivität der Triebfahrzeugführer (z. B. Aufenthalt in einer Außenstelle, Sonderausgleich für Fahrzeiten), was ursprünglich angestrebt war. Deutschland weist ferner darauf hin, dass DB Cargo nach Abschluss dieser Vereinbarung im Oktober 2024 sowie aufgrund der neuen arbeitsrechtlichen Vorschriften, die ab 2025 eine höhere Produktivität ermöglichen würden, nun in der Lage sein werde, Triebfahrzeugführer, produktionsbezogene Gemeinkosten und Control-Tower-Personal zu reduzieren. Dadurch werde DB Cargo nicht gezwungen sein, den Betrieb auf Tochtergesellschaften aus dem Bereich der Traktionsdienstleister zu verlagern.

4.1.4.1.1.5.8. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 14: Optimierung des Portfolios im Teilsegment des Spediteursgeschäfts

(212) Deutschland erklärt, dass die Portfoliooptimierung bereits im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo im Jahr 2023 für diejenigen Vorhaben eingeleitet worden sei, die derzeit nicht die erforderliche Marge erzielen und keine wirtschaftlich tragfähige Perspektive bieten würden. Transportangebote mit geringer Marge, die das erforderliche Margenziel nicht erreichen können, und/oder Fälle, in denen Kunden die erforderlichen Preisanpassungen nicht akzeptieren, würden aus dem Portfolio entfernt. Deutschland erläutert ferner, dass die Reaktionen der Kunden auf Preisanpassungen derzeit auf der Grundlage der Erfahrungen des Vertriebsteams von DB Cargo geschätzt würden und entsprechende Anpassungen geplant seien. Deutschland geht davon aus, dass das Volumen im Jahr 2024 um etwa […] % und im Jahr 2025 um etwa […] % gegenüber den Mengen von 2023 verringert würde und dass der Umfang der Verringerung angepasst werde, falls mehr DB-Cargo-Kunden keine Preisanpassungen akzeptieren würden.

4.1.4.1.1.5.9. Auswirkungen der im Segment des kombinierten Verkehrs gemäß dem Umstrukturierungsplan geplanten Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

Tabelle 13

Auswirkungen der für das Segment des kombinierten Verkehrs im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Kombinierter Seeverkehr	Produktionsmodell/Terminal-Zentrum Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Gekapselte Produktion und Neugestaltung des Netzes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung der Verwaltungsgemeinkosten in allen Gesellschaften mit kombiniertem Seeverkehr (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfoliooptimierung und Preiserhöhung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	*EBIT-Effekte (in Mio. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 ff
Kombinierter Landverkehr und Spediteursgeschäft	Gekapselte Produktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung der Verwaltungsgemeinkosten im kombinierten Landverkehr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Neudimensionierung des Kombiverkehrsnetzes (Portfoliooptimierung) und Preiserhöhung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 33.

4.1.4.1.1.6. Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans bei den europäischen Tochtergesellschaften von DB Cargo

(213) Deutschland erklärt, dass DB Cargo ausländische Tochtergesellschaften in den folgenden 13 Ländern habe: Niederlande, Frankreich, Dänemark, Italien, Schweiz, Belgien, Vereinigtes Königreich, Spanien, Polen sowie in den vier Ländern des östlichen europäischen Korridors (Tschechien, Bulgarien, Rumänien und Ungarn). Die Tochtergesellschaften würden weitgehend als Produktionskostenstellen fungieren, die in Ergänzung des Eisenbahnbetriebs Schienenverkehrsdienstleistungen in ganz Europa anbieten. Deutschland macht geltend, dass das Ziel des europäischen Netzes von DB Cargo darin bestehe, durchgängig grenzüberschreitende Logistiklösungen auf dem gesamten Kontinent mit Ausgangs- und Bestimmungsorten innerhalb und außerhalb Deutschlands und mit Deutschland als Transit- oder Versand-/Empfängerland anzubieten.

(214) Deutschland erklärt, dass auf die europäischen Tochtergesellschaften von DB Cargo etwa ein Drittel der Gesamtbeschäftigtenzahl entfalle. Sie seien daher für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens wichtig. Deutschland macht ferner geltend, dass diese Tochtergesellschaften ein wesentlicher Bestandteil des Umstrukturierungsplans von DB Cargo und auf ihr Kosteneinsparungspotenzial hin untersucht worden seien. Deutschland macht daher geltend, dass drei übergreifende Hebel zur Kostenoptimierung umgesetzt würden.

4.1.4.1.1.6.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 15: Optimierung des Portfolios europäischer Tochtergesellschaften

(215) Erstens werde eine Portfoliooptimierung durch die Überprüfung der Transportprozesse im Hinblick auf die Rentabilität und die anschließende Festlegung von Effizienzmaßnahmen in den drei Segmenten Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr und kombinierter Verkehr vorgenommen. Deutschland erklärt, dass unrentable Transporte durch eine Kombination aus Preisanpassungen, Frequenzreduzierungen und Bündelung von Ausgangs- und Zielorten optimiert oder von DB Cargo eingestellt würden. Deutschland erklärt ferner, dass diese Maßnahme eng auf die Strategien in allen drei Segmenten abgestimmt sei.

4.1.4.1.1.6.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 16: Kostensenkungen bei den europäischen Tochtergesellschaften

(216) Zweitens würden Kostensenkungen durch die Konsolidierung von Depots, z. B. zwischen Deutschland und den Niederlanden oder Deutschland und der Schweiz, oder durch die Verringerung von Büroflächen im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo erreicht. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass die Produktions- und die Verwaltungsgemeinkosten von DB Cargo z. B. durch die Zentralisierung von Kundendienstaufgaben im Control Tower oder durch eine Verringerung der externen Neueinstellungen verringert würden.

4.1.4.1.1.6.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 17: Betriebliche Effizienz der europäischen Tochtergesellschaften

(217) Drittens würden Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz im Rahmen des DB-Cargo-Umstrukturierungsplans umgesetzt, und zwar durch die Optimierung des grenzüberschreitenden Fahrereinsatzes (z. B. zwischen Deutschland und den Niederlanden oder Deutschland, der Schweiz und Italien), die Steigerung der Produktivität von Vermögenswerten sowie durch die Einführung einer standardisierten IT-Infrastruktur bei DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Auswirkungen der für die europäischen Tochtergesellschaften im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

Tabelle 14

Auswirkungen der für das Segment der europäischen Tochtergesellschaften im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Europäische Tochtergesellschaften	Portfoliooptimierung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kostensenkung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operative Effizienz:	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 34.

4.1.4.1.1.7. Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans bei der Verwaltung von DB Cargo

(218) Deutschland erklärt, dass die Verwaltungsabteilung in der geschäftsbereichsübergreifenden Funktion von DB Cargo wichtige Dienstleistungen für DB Cargo erbringe. Deutschland macht geltend, dass sein Umstrukturierungsplan Ineffizienzen, die sich aus redundanten Prozessen, Überkapazitäten und Dienstleistungen mit begrenztem Mehrwert ergäben, angehen und beseitigen werde.

(219) Deutschland erklärt, dass die Verringerung der Komplexität in den verschiedenen Geschäftsbereichen von DB Cargo voraussichtlich die erforderlichen Verwaltungskapazitäten reduzieren werde und dass die Maßnahmen ab 2024 zu einem Gesamtabbau von mehr als 80 Vollzeitäquivalenten gegenüber der Beschäftigtenzahl im Juli 2023 (ca. 17 % der betrachteten Abteilungen) führen sollten.

(220) Deutschland erklärt, dass folgende DB Cargo-Kostenstellen eingehend analysiert worden seien: IT-Abteilung, (Miet-) Gebäudekosten, CEO-Abteilung, Finanzabteilung, Abteilung Angebotsmanagement, Verwaltungskosten der inländischen Tochtergesellschaften und sonstige Verwaltungskosten sowie Managementstrukturen.

4.1.4.1.1.7.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 18: Vereinheitlichung der IT in der Verwaltung

(221) Deutschland macht geltend, dass die hohen Betriebskosten auf die hohen Altlasten in der IT-Landschaft und die Beschaffung von DB Cargo zurückzuführen seien. Deutschland erklärt, dass die Betriebskosten im Rahmen des DB-Cargo-Umstrukturierungsplans durch die Optimierung von Dienstleistungsvereinbarungen, Cloud-Lösungen, die Modernisierung aktueller Anwendungen sowie die Außerbetriebsetzung veralteter Anwendungen gesenkt würden. Darüber hinaus gibt Deutschland an, dass das IT-Projektportfolio erheblich reduziert und die Personalbeschaffung über einen externen Dienstleister verringert würde.

4.1.4.1.1.7.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 19: Verringerung der Büroflächen der Verwaltung

(222) Deutschland erklärt, dass DB Cargo derzeit viele Immobilien in Deutschland (ca. 760) angemietet habe. Deutschland macht geltend, dass DB Cargo aufgrund der verstärkten Telearbeit Mietverträge kündigen und damit ca. 25 % der Mietkosten an den Hauptstandorten (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin und Leipzig) im Jahr 2024 einsparen werde. Deutschland gibt an, dass DB Cargo ab 2025 auch Büroflächen an allen anderen Standorten in ganz Deutschland verringern werde, nachdem das produktionsbezogene Personal in allen DB-Cargo-Management-Regionen reduziert worden sei.

4.1.4.1.1.7.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 20: Abbau von strategischen und Marketingaktivitäten mit der DB AG

(223) Deutschland erklärt, dass in den Strategie- und in den Politik-/Regulierungsbereichen von DB Cargo Doppelarbeit beseitigt werde, was zu einem geringeren Ressourcenbedarf führen werde. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass das relativ hohe Marketingbudget von DB Cargo nach unten korrigiert werde, da der Bedarf von DB Cargo an Marketingmaßnahmen bei weniger Marketingkampagnen und -projekten geringer sei.

4.1.4.1.1.7.4. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 21: Digitalisierung und Automatisierung der manuellen Finanzprozesse der Verwaltung

(224) Deutschland erklärt, dass die Finanzabteilung von DB Cargo die wichtigsten Organisationseinheiten Buchhaltung und Fakturierung, Entitätscontrolling sowie Produktkontrolle und -steuerung umfasse. Deutschland erklärt, dass die derzeit hohe Zahl manueller Verwaltungsprozesse in allen Bereichen durch Digitalisierung oder Automatisierung abgebaut werde, insbesondere im Bereich der Abrechnungs- und Berichtsverfahren, wodurch die Verwaltungsgemeinkosten umfassend gesenkt würden.

4.1.4.1.1.7.5. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 22: Anpassung der Größe der Abteilungen für Angebotsmanagement und Servicedesign

(225) Deutschland erklärt, dass die Doppelung von Aufgaben und Zuständigkeiten in den Abteilungen für Angebotsmanagement und Servicedesign von DB Cargo zur Entwicklung überdimensionierter Strukturen mit erheblichem Optimierungspotenzial geführt habe. Im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo werde der Personalbestand in diesen Bereichen verringert.

4.1.4.1.1.7.6. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 23: Harmonisierung der Verwaltungsstruktur und der inländischen Vertriebsgesellschaften

(226) Deutschland erklärt, dass die Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten der internen Vertriebsabteilungen von DB Cargo und der Vertriebs-Tochtergesellschaften unklar sei. Deutschland macht geltend, dass die DB Cargo beabsichtige, durch die Zusammenlegung von Doppelfunktionen Einsparungen bei den Verwaltungsgemeinkosten zu erzielen.

4.1.4.1.1.7.7. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 24: Anpassung der Größe der Verwaltungsstruktur

(227) Deutschland macht geltend, dass es aufgrund der historischen Entwicklung von Parallelstrukturen innerhalb von DB Cargo überdurchschnittlich viele Führungskräfte gebe, was zu Ineffizienzen und hohen Personalkosten führe, wie z. B. aufgrund der Überschneidung von Aufgaben zwischen den einzelnen DB-Cargo-Abteilungen und den in- und ausländischen Tochtergesellschaften. Deutschland macht ferner geltend, dass die organisatorische Komplexität auch den Verwaltungs- und Managementaufwand erhöhe. Deutschland weist darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan einen Abbau von Führungspositionen in Verwaltungsabteilungen vorsehe, z. B. durch Zusammenlegung von Teams oder Auslagerung von Tätigkeiten.

4.1.4.1.1.7.8. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 25: Sonstige Kostensenkung durch die Verwaltung

(228) Deutschland erklärt, dass die sonstigen im Rahmen des Umstrukturierungsplans zu senkenden Verwaltungskosten unter anderem freiwillige Leistungen für Arbeitnehmer und ein überdimensioniertes Catering-Angebot (angesichts der verstärkten Nutzung von Telearbeit) umfassen würden.

4.1.4.1.1.7.9. Auswirkungen der für die Verwaltung im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

Tabelle 15

Auswirkungen der für die Verwaltung im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Verwaltungs-gemeinkosten	Überprüfung der IT-Landschaft im Hinblick auf stärkere Vereinheitlichung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung von Büroflächen mit vergleichsweise hohen Nebenkosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Abbau gemeinsamer strategischer und Marketingaktivitäten mit der DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalisierung und Automatisierung manueller Finanzprozesse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Anpassung der Größe der Abteilungen für Angebotsmanagement und Servicedesign	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonisierung der Strukturen von DB Cargo und inländischer Vertriebsgesellschaften	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Anpassung der Größe von Verwaltungsstrukturen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Senkung sonstiger Verwaltungskosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 36.

4.1.4.1.1.8. Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo in Bezug auf Gemeinkosten der Produktion und des Control Tower

(229) Deutschland erklärt, dass sich der Umstrukturierungsplan von DB Cargo in Bezug auf Gemeinkosten der Produktion und des Control Tower auf die Verringerung der Komplexität der Planung, die Ressourcenverfügbarkeit und die Lenkung konzentrieren werde, insbesondere die Verkleinerung des Servicekatalogs und die Vereinfachung der Verfahren, um die für die Ausführung der jeweiligen Aufgaben erforderlichen Ressourcen zu verringern.

(230) In diesem Zusammenhang macht Deutschland geltend, dass die Maßnahmen zur Vereinfachung der Produktionsmodelle in jedem DB-Cargo-Segment, z. B. der Übergang von einer integrierten Produktion zu segmentspezifischen Produktionssystemen, zu vereinfachten Verfahren in den produktionsbezogenen Gemeinkosten und im Control Tower führen würden. Deutschland erklärt, dass als direkte Folge des robusteren Netzes weniger DB-Cargo-Kapazitäten z. B. für die Planung von Zügen und für die Lenkung von Produktionsanlagen erforderlich seien. Deutschland macht ferner geltend, dass ähnliche Auswirkungen durch deutlich weniger Schnittstellen und einen deutlich geringeren Anpassungsbedarf zwischen der Planung und dem Dispatching der verschiedenen DB-Cargo-Segmente erzielt würden.

(231) Deutschland erklärt, dass laut den Planungen von DB Cargo die Einführung einer Verfahrensvereinfachung zu einem erheblichen Abbau des für Planung und Dispatching, Wartung, den Control Tower und die Kapselung des kombinierten Verkehrs erforderlichen Personals führen werde. In Bezug auf Planung und Dispatching macht Deutschland geltend, dass der Hauptansatz der DB Cargo darin bestehe, Funktionen zusammenzulegen, um mehr Synergien zu erzielen, den Automatisierungsgrad zu erhöhen sowie unwichtige Prozessschritte abzubauen, was zu einer Verringerung des erforderlichen Personals um mehr als 50 Vollzeitäquivalente im Vergleich zu Juli 2023 führen sollte. Die folgenden Maßnahmen sollen zum Erreichen dieses Ziels beitragen und sind im Umstrukturierungsplan enthalten.

4.1.4.1.1.8.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 26: Integration der Lenkung von Vermögenswerten und der Personalplanung in Verbindung mit der Produktion und dem Control Tower

(232) Deutschland erklärt, dass die Integration der DB Cargo-Funktionen der Vermögensverwaltung (Planung der Rangierbahnhöfe (im Folgenden „ZBA“)) und der Personalplanung zu einer einheitlichen Aufsicht durch das Planungspersonal führe. Die Rolle des Planungspersonals beschränke sich auf die Festlegung des unmittelbaren Zeitrahmens (von Donnerstag bis Sonntag der folgenden Woche). Deutschland führt weiter aus, dass alle nach Beginn der Planung vorgenommenen Schichtänderungen durch die ZBA-Planung geregelt würden, die die Folgen der nachgelagerten Flugplanung für die Folgewoche (z. B. Ruheintervalle der Beschäftigten) berücksichtige. Deutschland ist der Auffassung, dass diese bewusste wechselseitige Berücksichtigung bei Planungs- und Ausführungsaspekten zu einem geringeren Bedarf an Personalvermittlern bei DB Cargo und in der Folge zu einer Verringerung des Personalbestands von DB Cargo führen werde.

4.1.4.1.1.8.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 27: Reduzierung der detaillierten Planung für Produktion und Control Tower

(233) Deutschland erklärt, dass durch die Straffung der Planungsverfahren bei DB Cargo eine spürbare Verringerung der wesentlichen Aufgaben erreicht werden könne, was zu einer Verringerung des für die Anlagenplanung erforderlichen Personals führe. Deutschland macht insbesondere geltend, dass bei der künftigen Planung der DB-Cargo-Rangierbahnhöfe (ZBA) und Knotenbahnhöfe (Kbf) der Schwerpunkt auf der Durchführung einer lediglich jährlichen vorläufigen Planung liegen werde. Diese Planung werde sich auf die Erfüllung von minimalen Schichtanforderungen beschränken und keine Änderungen im Laufe des Jahres mit sich bringen. Darüber hinaus werde eine kooperative Planung für das DB-Cargo-Bodenpersonal von Rangierern (AB) und Wagenmeistern (TWB) entwickelt.

4.1.4.1.1.8.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 28: Konsolidierung der Personaleinsatzplanungsfunktionen in Produktion und Control Tower

(234) Deutschland erklärt, dass zur Verringerung der Anzahl der regionalen Zugdispatcher und Regionalnetzmanager von DB Cargo der Gebiets-Controller von DB Cargo in Zukunft auch die Verantwortung des lokalen Dispatchers übernehmen werde. Deutschland macht geltend, dass die Einsatzplanung entweder vom zentralen Kontrollzentrum aus oder direkt vor Ort erfolgen werde und dass dieser Prozess in enger Zusammenarbeit mit den im Control Tower stationierten Netzwerkmanagern durchgeführt werde.

4.1.4.1.1.8.4. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 29: Optimierung der Schichtplanung in der Produktion und für den Fernverkehr durch den Control Tower

(235) Deutschland erklärt, dass durch die Umsetzung der IPS (integrierte Planung und Steuerung) der Schichtplanungsprozess von DB Cargo im Fernverkehr auf Optimierung und Automatisierung ausgerichtet sei, was zu erheblichen Kapazitätseffizienzen führe. Deutschland erklärt ferner, dass im geplanten Status des Verkehrstags (VT) die Zusammenführung von VT und KT (Kalendertagen) und die Feinschichtplanung durch das IPS begleitet würden, was sowohl zu einer Konsolidierung als auch zu Automatisierung führe. Deutschland macht geltend, dass dieser einheitliche Ansatz die verfahrenstechnische und regionale Verantwortung für alle DB-Cargo-Streckenzuweisungen übernehme. Deutschland macht geltend, dass das Ergebnis eine einzigartige, übergreifende Schichtinformation sei, die sowohl das Betriebspersonal für den Fern- als auch den Kurzstreckenverkehr umfasse. Deutschland ist der Auffassung, dass diese Prozessverbesserungen das Potenzial bergen würden, bei der Planung von DB Cargo bemerkenswerte Kapazitätseinsparungen zu erzielen.

4.1.4.1.1.8.5. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 30: Digitalisierung der Wartungsprozesse in der Produktion und im Control Tower

(236) Deutschland erklärt, dass digitale Wartungslösungen eingeführt würden, um das erforderliche Personal zu verringern und bis 2027 Kosteneinsparungen für DB Cargo zu erreichen, indem beispielsweise die Aufsichtsfunktion des MöB (lokales Inbetriebnahmepersonal) über die Einrichtungen durch die nahtlose Integration von Asset & Maintenance und die Nutzung digitaler Lösungen wie BISON (bildbasierte Malware-Erkennung) und WMS (Werkstattmanagementsystem) erheblich verringert werde. Deutschland erklärt ferner, dass eine solche Verschiebung bedeute, dass nicht jede ergänzende Maßnahme ausdrücklich genehmigt werden müsse, da die Einrichtungen proaktiv in eigener Verantwortung betrieben würden. Anstatt sich primär auf eine strikte Aufsicht zu stützen, wären künftige Kontrollmaßnahmen auf kosteneffiziente Strategien und eine leistungsbasierte Bewertung ausgerichtet. Deutschland ist der Auffassung, dass diese Maßnahmen übermäßige Wartungsarbeiten an DB-Cargo-Güterwaggons einschränken sollten. Darüber hinaus verspreche die bevorstehende Aufnahme einer (virtuellen) Zentralisierung, die durch Kameraerkennung erleichtert werde, ein strafferes Management von Spitzenlasten. Deutschland kommt daher zu dem Schluss, dass diese Maßnahme im Rahmen des Umstrukturierungsplans das Potenzial für MöB von DB Cargo berge, Kapazitäten neu zuzuweisen und somit einen effizienteren operativen Rahmen zu schaffen.

4.1.4.1.1.8.6. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 31: Effizienzverbesserungen in der Produktion und im Control Tower

(237) Deutschland erklärt, dass der Control Tower von DB Cargo eine Zentrale für die Koordinierung der Prozesse mit den Kunden sei. Seine Hauptaufgabe bestehe darin, die Lieferungen in ganz Europa zu überwachen und alle Partner vom Anfang bis zum Ende einzubeziehen. Er verbinde die Perspektive des Kunden mit dem Aspekt der Durchführbarkeit der Produktion, um Lösungen für die Kunden zu optimieren, wobei der Schwerpunkt auf der Effizienz und den Ergebnissen für DB Cargo liegt. Der Control Tower steuere jährlich über 650 000 Züge und mehr als 7 Millionen Transporte durch ganz Europa. Er sei 2022 gegründet worden und gehe aus dem DB Cargo Kundenservice und dem Operations Centre hervor.

(238) Deutschland erklärt, dass der Umstrukturierungsplan von DB Cargo mehrere Initiativen zur Steigerung der Effizienz des Control Tower enthalte. Zum einen würden sich diese Initiativen auf die Entwicklung und Einführung weiterer IT-Prozesse/Anwendungen konzentrieren, die eine erhebliche Reduzierung manueller Arbeiten ermöglichen würden. Ein anderer Schwerpunkt dieser Initiativen sei die weitere Umsetzung des integrierten Leistungsmanagements und die Neugestaltung der Kundenschnittstelle, d. h. die Einführung von Standards, die die derzeit große Zahl individueller Lösungen ersetzen und gleichzeitig den jeweiligen Kundenanforderungen gerecht werden sollten. Deutschland ist der Auffassung, dass solche Initiativen zu einer Verringerung des erforderlichen Personals von DB Cargo um mehr als 200 Vollzeitäquivalente im Vergleich zum Juli 2023 führen würden (ca. 18 % der betrachteten Abteilungen ohne den Anteil für den kombinierten Verkehr).

(239) Deutschland erläutert ferner, dass die neue Strategie für jedes DB Cargo-Teilsegment im kombinierten Verkehr zu weiteren Senkungen der produktionsbezogenen Gemeinkosten und der Gemeinkosten des Control Tower führen werde. Deutschland ist der Auffassung, dass insgesamt mit einer Verringerung der Produktionsgemeinkosten von DB Cargo um ca. 130 Vollzeitäquivalente und um etwa 155 Vollzeitäquivalente im Control Tower zu rechnen sei (beide Zahlen ergänzen die in den vorstehenden Abschnitten genannten Zahlen). Rund 50 % dieses Personalabbaus bei DB Cargo würden auf der Ebene der Tochtergesellschaften erfolgen. Auf dieser Grundlage ist Deutschland der Auffassung, dass durch die Verringerung der Gemeinkosten und die Straffung der Verfahren erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden könnten.

Tabelle 16

Auswirkungen der hinsichtlich der produktionsbezogenen Gemeinkosten und der Gemeinkosten des Control Tower im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Produktionsbezogene Gemeinkosten und Gemeinkosten des Control Tower		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planung und Dispatching					
	Wartung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Control Tower	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapselung des kombinierten Verkehrs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 38.

4.1.4.1.1.9. Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans als Reaktion auf zusätzliche eingetretene Risiken

(240) Deutschland erläutert, dass zwischen 2023 und 2024 eine Reihe von Risiken eingetreten seien, die im Rahmen eines erweiterten Transformations- und Umstrukturierungsplans mit Gegenmaßnahmen minimiert werden sollen. Zu den eingetretenen Risiken, denen begegnet werden soll, gehören die in den Bundeshaushalten fixierten Reduzierungen bei den Förderprogrammen für den Schienengüterverkehr, Warnstreiks von Triebfahrzeugführern, negative Volumenentwicklungen, Personal- und Faktorkostensteigerungen sowie Verzögerungen bei der Umsetzung von Transformationsmaßnahmen.

4.1.4.1.1.9.1. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 32: Erheblicher Personalabbau als Reaktion auf negative Volumentrends

(241) Deutschland erläutert, dass der Beschluss des Vermittlungsausschusses vom 2. Oktober 2024 (Erwägungsgrund 186) DB Cargo ermögliche, den Anstieg der Personalkosten aufgrund der neuen Tarifverträge auszugleichen. Die vereinbarte Vollzeitmitarbeiterzahl widerspiegele i) die Entscheidung über und Umsetzung von zahlreichen Umstrukturierungsmaßnahmen des Transformationsplans, ii) die Verringerung der Transportvolumina und iii) ein Programm zur Verringerung der Anzahl der Verwaltungsmitarbeiter mit der Bezeichnung „Together Strong“, das von der DB AG ins Leben gerufen wurde, um die Verwaltungsstellen in den Bereichen Finanzen, IT und HR abzubauen (das Programm wird von DB Cargo zusätzlich zu den bereits im Transformationsplan enthaltenen Maßnahmen zur Verringerung der Beschäftigtenzahl durchgeführt).

4.1.4.1.1.9.2. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 33: Faktorkostensenkung als Reaktion auf negative Volumentrends

(242) Deutschland erklärt, dass DB Cargo mehrere Gegenmaßnahmen umsetzen werde, die sich unmittelbar auf die Materialkosten auswirken würden. Dazu gehörten i) die Anpassung der Wartungspläne sowie der Haltezyklen an die verringerten Transportvolumina, ii) die Stornierung aller Forschungs- und Entwicklungsprojekte für die Digitalisierung von Prozessen und Vermögenswerten mit Amortisationszeiträumen von mehr als drei Jahren und iii) die Beschleunigung der Portfoliooptimierung im kontinentalen kombinierten Verkehr und im Ganzzugverkehr.

4.1.4.1.1.9.3. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 34: Einmalige Auswirkungen auf das Nettoergebnis im Jahr 2024 als Reaktion auf negative Volumentrends

(243) Deutschland erklärt, dass 2024 einige einmalige positive Auswirkungen auf das operative Ergebnis und das Nettoergebnis erzielt worden seien. Dazu gehörten i) der Verkauf nicht mehr verwendbarer Container aus dem eingestellten DB-Cargo-Geschäft in Russland, ii) der Abbau von Beratungs- und sonstigen Dienstleistungen und iii) das Abwracken von […] Güterwaggons im Segment des intermodalen Verkehrs. Darüber hinaus wies DB Cargo im Jahr 2024 auch eine einmalige Verringerung der Kosten der von DB Energie bezogenen Traktionsenergie um 51 Mio. EUR zu aktuellen Preisen aus.

4.1.4.1.1.9.4. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 35: Steigerung der Wartungsproduktivität bei DB Cargo

(244) Deutschland erläutert, dass DB Cargo ein Produktivitätssteigerungsprogramm umsetze, das sich auf die innerbetriebliche Lokomotiven- und Wagenwartung konzentriere. Bei dem Programm handele es sich um einen Kostensenkungsplan, der auf die Wartungsinfrastruktur sowie auf Material- und Personaleffizienz ausgerichtet sei und bis 2026 zu Kostensenkungen in Höhe von 25 Mio. EUR und bis 2030 zu Kostensenkungen in Höhe von 100 Mio. EUR führen solle.

4.1.4.1.1.9.5. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 36: Interne Dienste des DB-Konzerns und Senkung der Traktionsenergiekosten

(245) Deutschland erklärt, dass der Energieversorger des DB-Konzerns, DB Energie, aufgrund eines allgemeinen Rückgangs der Energiekosten in Deutschland in der Lage sei, seine Marktpreise für Traktionsenergie im Zeitraum 2025 bis 2030 zu senken. Darüber hinaus würden die Preise des internen IT-Dienstleisters der DB AG (DB Systel) gesenkt werden. Die Nutzung künstlicher Intelligenz bei der Schaffung digitaler Dienste dürfte zu einer erheblichen Produktivitätssteigerung führen.

4.1.4.1.1.9.6. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 37: Abschreibungen und Investitionskürzungen

(246) DB Cargo habe die Investitionsbudgets für die Jahre bis 2030 überprüft und sie auf ein Minimum reduziert. Die geringeren Investitionsausgaben würden zu einer Verringerung der Abschreibungskosten von DB Cargo führen. Die Annahmen für die Nutzungsdauer von Lokomotiven und Waggons würden hinsichtlich der Abschreibung an die derzeitige Nutzungsdauer der Fahrzeugflotte angepasst.

4.1.4.1.1.9.7. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 38: Sale-and-Lease-back von Lokomotiven

(247) Deutschland erklärt, dass DB Cargo […] Lokomotiven verkaufen und rückmieten werde, was pro Lokomotive ca. […] EUR an stillen Reserven generieren würde.

4.1.4.1.1.9.8. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 39: Leasing statt Kauf von Lokomotiven

(248) Deutschland macht geltend, dass DB Cargo anstelle eines Kaufs von […] Lokomotiven diese leasen werde, um flüssige Mittel zu sparen und das Geschäftsmodell durch eine zeitliche Streuung der Leasingkosten solcher Lokomotiven flexibler zu gestalten.

4.1.4.1.1.9.9. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 40: Optimierung des Betriebskapitals

(249) Deutschland erklärt, dass DB Cargo Forderungen in Höhe von […] EUR bis Ende 2024 verkaufen werde, um den Barmittelbestand zu erhöhen und die Verbindlichkeiten zu begrenzen.

4.1.4.1.1.9.10. Umstrukturierungsplan – Maßnahme 41: Preiserhöhungen im Einzelwagensegment

(250) Deutschland erklärt, dass DB Cargo ab 2026 bei seinen Kunden eine zusätzliche Zahlungsbereitschaft im Einzelwagensegment entwickeln werde. Das Unternehmen werde auch die Auswirkungen reduzierter Beihilfen zu den Trassenkosten und zum Rangiersystem, die ab 2027 den gesamten Schienengüterverkehrssektor in Deutschland betreffen, weitergeben.

4.1.4.1.1.10. Gesamtwirkung der Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

(251) Tabelle 17 zeigt die erwarteten finanziellen Auswirkungen der wichtigsten Maßnahmen des Transformationsplans auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo für die angegebenen Zeiträume.

Tabelle 17

Gesamtwirkung der im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Maßnahmen auf die EBIT-Prognosen von DB Cargo

		EBIT-Effekte (in Mio. EUR)				
Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Einzelwagen	Netzoptimierung durch Entwurfsprüfung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Maßnahmen zur Optimierung der Gesamtproduktion mit Auswirkungen auf den Einzelwagenverkehr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Qualitätsverbesserung und Anpassung der Grundpreise	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ganzzug	Logistiklösungen und Portfoliooptimierung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Steigerung der Robustheit der Produktion (einschl. neuer Tarifverträge)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Qualitätsverbesserung und Anpassung der Grundpreise	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombinierter Seeverkehr	Produktionsmodell/Terminal-Zentrum Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Gekapselte Produktion und Neugestaltung des Netzes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung der Verwaltungsgemeinkosten in allen Gesellschaften mit kombiniertem Seeverkehr (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfoliooptimierung und Preiserhöhung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmenttyp	Transformationsmaßnahme	*EBIT-Effekte (in Mio. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 ff
Kombinierter Landverkehr und Spediteursgeschäft	Gekapselte Produktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung der Verwaltungsgemeinkosten im kombinierten Landverkehr	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Neudimensionierung des Kombiverkehrsnetzes (Portfoliooptimierung) und Preiserhöhung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Europäische Tochtergesellschaften	Portfoliooptimierung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kostensenkung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operative Effizienz:	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verwaltungs-gemeinkosten	Überprüfung der IT-Landschaft mit dem Ziel einer stärkeren Vereinheitlichung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Verringerung von Büroflächen mit vergleichsweise hohen Nebenkosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Abbau gemeinsamer strategischer und Marketingaktivitäten mit der DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalisierung und Automatisierung manueller Finanzprozesse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Anpassung der Größe der Abteilungen für Angebotsmanagement und Servicedesign	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonisierung der Strukturen von DB Cargo und inländischer Vertriebsgesellschaften	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Anpassung der Größe von Verwaltungsstrukturen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Senkung sonstiger Verwaltungskosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Produktions-gemeinkosten	Planung und Dispatching	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Wartung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Control Tower	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kapselung des kombinierten Verkehrs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gesamt		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: *Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seiten 38 und 39.*

(252) Die folgende Tabelle zeigt die erwarteten finanziellen Auswirkungen der weiteren zu bewertenden Maßnahmen für DB Cargo aufgrund von Risiken, die in den Jahren 2023 und 2024 eingetreten sind (siehe Erwägungsgrund 240).

Tabelle 18

Gesamtwirkung der im Rahmen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Gegenmaßnahmen auf die EBIT-Prognosen im Basisszenario von DB Cargo

	EBIT-Wirkung der im Basisszenario enthaltenen Gegenmaßnahmen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	EBIT-Basisfall 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Eingetretene Risiken insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Gegenmaßnahmen insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1.	Gegenmaßnahmen gegen den negativen Volumentrend	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Mitarbeiterzahl unterhalb des früheren Basisszenarios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materialkosten für Gegenmaßnahmen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Steigerung der Wartungsproduktivität	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Weitere Kostenoptimierung des Einzelwagennetzes ab 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Verringerung des Beitrags des Konzerns, der Preise für Traktionsenergie und der Preise für IT-Dienstleistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2.	Verringerung der Abschreibung durch Verringerung der Investitionen und Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungsdauer von Lokomotiven und Waggons	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3.	Spezifische Preiserhöhung für Einzelwagenverkehr im Jahr 2026 und Weitergabe des Preiseffekts oder verringerter Bundesbudgets für Förderprogramme ab 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4.	Erhöhung des Anteils der Vergabe von Unteraufträgen im Ganzzugsegment, einschließlich Verkauf von […] Lokomotiven im Zeitraum 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5.	Sale-and-Lease-back von […] Lokomotiven	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6.	Leasing statt Kauf von […] Lokomotiven	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7.	Optimierung des Betriebskapitals	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 44.

4.1.4.2. Finanzierung des Umstrukturierungsplans

(253) Die Finanzierung des Umstrukturierungsplans und der damit verbundenen Kosten erfolge in erster Linie aus privaten Quellen (Eigenbeitrag) und nur teilweise durch Finanzierung aus staatlichen Beihilfen.

(254) Die Umstrukturierungskosten und die oben genannten Finanzierungsquellen werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

4.1.4.2.1. Umstrukturierungskosten

(255) Die Umstrukturierungskosten von DB Cargo belaufen sich auf insgesamt 4 187 Mio. EUR, wie in Tabelle 19 zusammengefasst, die sich wie folgt zusammensetzen:

a) Betriebsverluste: Deutschland weist darauf hin, dass DB Cargo zwischen 2022 und 2024 Betriebsverluste erwirtschaften werde, und zwar 858 Mio. EUR im Jahr 2022, 584 Mio. EUR im Jahr 2023 und voraussichtlich 472 Mio. EUR im Jahr 2024 ([80]), die in etwa die Hälfte der Umstrukturierungskosten ausmachen würden.

b) Sonstige Umstrukturierungskosten: Während des Umstrukturierungszeitraums würden DB Cargo auch andere Kosten im Zusammenhang mit der Umstrukturierung oder Betriebskosten entstehen, die nicht durch die erwarteten Einnahmen während der Durchführung des Umstrukturierungsplans gedeckt seien und die für den erfolgreichen Abschluss des Umstrukturierungsplans erforderlich seien, wie z. B.:

a) Beraterkosten, Arbeitskosten und mitarbeiterbezogene Zahlungen der DB-Cargo-Tochtergesellschaften und Kosten im Zusammenhang mit der Verlagerung von Geschäften auf Tochtergesellschaften von DB Cargo sowie

b) sonstige Investitionsausgaben im Investitionsplan trotz der geplanten Reduzierung des Betrags, Betriebskapital, Refinanzierungskosten für fällig werdende Darlehen und Betriebskosten.

4.1.4.2.2. Finanzierungsquellen für die Umstrukturierungsmaßnahmen

4.1.4.2.2.1. Umstrukturierungsbeihilfe

(256) Deutschland nennt die Beträge, die DB Cargo im Rahmen des GAV zur Deckung von Betriebsverlusten in den Jahren 2022, 2023 und 2024 zur Verfügung gestellt wurden, als Quellen für finanzielle Unterstützung zu den Umstrukturierungskosten, d. h. 858 Mio. EUR im Jahr 2022, 584 Mio. EUR im Jahr 2023 und 472 Mio. EUR im Jahr 2024 ([81]), in Höhe von insgesamt 1 914 Mio. EUR.

4.1.4.2.2.2. Eigenbeitrag des Begünstigten

(257) Deutschland nennt die folgenden Hauptquellen für den Beitrag von DB Cargo zu den Umstrukturierungskosten und weist darauf hin, dass Finanzinstrumente, die als Quellen für die konzerninterne Finanzierung der Umstrukturierungskosten dienen, voraussichtlich zu Marktbedingungen an die DB Cargo AG ausgegeben und alle innerhalb des Umstrukturierungszeitraums bereitgestellt werden würden, um zur wirksamen Finanzierung des Umstrukturierungsplans beizutragen ([82]):

a) 842 Mio. EUR an nachrangigen konvertierbaren Darlehen, die vom 15. November 2024 bis einschließlich 31. Dezember 2026 zur Verfügung stehen ([83]), bestehend aus:

a) am 15. November 2024 nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von insgesamt 218 Mio. EUR bis zum 31. Dezember 2031,

b) am 1. April 2025 nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von insgesamt 110 Mio. EUR bis zum 31. Dezember 2031,

c) 2025 nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von insgesamt 83 Mio. EUR bis zum 31. Dezember 2031,

d) am 1. Dezember 2026 nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von insgesamt 315 Mio. EUR bis zum 31. Dezember 2031,

e) 2026 nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von insgesamt 116 Mio. EUR bis zum 31. Dezember 2031.

([80]) Prognose vom 22. November 2024.

([81]) Der Betrag der für 2024 voraussichtlich zu übertragenden Verluste (Prognose vom 22. November 2024) umfasst, ohne Auswirkungen auf EBITDA und EBT, wie prognostiziert, eine latente Steuerschuld, die auf 18 Mio. EUR geschätzt wird. Folglich erhöht sich im Vergleich zu dem, was anderenfalls ohne Beendigung des GAV übertragen würde, der von DB Cargo auf die DB AG übertragene Verlust.

([82]) Tabelle 29: Darlehen, Kreditlinien, befristete Kreditlinien und Mezzanine-Kapital (nachrangige Wandeldarlehen) der DB Cargo AG 2025-2029, wie von Deutschland in dem am 31. Oktober 2024 vorgelegten Dokument „Staatliche Beihilfen für DB Cargo – Umstrukturierungsplan“ in der aktualisierten Fassung angegeben.

([83]) Aus § 2 Absatz 1 des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

Diese Darlehen dürfen ausschließlich zur Refinanzierung bestehender Kreditverträge zwischen den Vertragsparteien verwendet werden ([84]).

Der Zinssatz für ausgezahlte Tranchen entspricht ([85]): i) dem EUR-Swapsatz für fünf Jahre (2,275 % ab Mitte November 2024) ([86]); ii) zuzüglich des Spreads, der sich aus den Marktbedingungen für die Refinanzierung des Kreditgebers (im September 2024 lag der Spread für Ziehungen in EUR bei […] % jährlich) und der ermittelten Kreditwürdigkeit des Kreditnehmers ergibt (der Kreditnehmer wird derzeit vom Kreditgeber mit „[…]“ bewertet). Ratings werden in der Regel jährlich überprüft und angepasst; und iii) zuzüglich einer Marge von […] % pro Jahr, welche die Nachrangigkeit der Darlehen widerspiegelt. Diese Marge wurde aus einem Vergleich der Marktbewertung der 2029 fälligen nachrangigen Anleihe des DB-Konzerns mit den Fälligkeitsvergleichen vorrangiger Baranleihen des DB-Konzerns abgeleitet. Folglich beläuft sich der geltende Zinssatz auf Jahresbasis derzeit auf […] %.

Darüber hinaus können die Darlehen von DB Cargo nur verwendet werden, wenn die Umsetzung des Umstrukturierungsplans zum Zeitpunkt der Antragstellung gewährleistet ist. Dies bedeutet insbesondere, dass DB Cargo folgende Finanzkennzahlen erreicht ([87]):

[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]

Nach diesen Kreditvereinbarungen ist der Kreditgeber (DB AG) jederzeit berechtigt, eine oder mehrere ausstehende Tranchen oder Beträge ausstehender Tranchen durch Zuweisung der Kapitalrücklage von DB Cargo in Eigenkapital umzuwandeln, sofern DB Cargo in mindestens zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaftet hat, und zwar bis zum Doppelten des kumulierten Jahresüberschusses seit dem 1. Januar 2025, wovon bereits in Eigenkapital umgewandelte Beträge abgezogen werden müssen ([88]).

Schließlich ist der Kreditnehmer nicht berechtigt, Dritten (mit Ausnahme des Kreditgebers und der Deutschen Bahn Finance GmbH) Darlehen oder andere Finanzdienstleistungen bereitzustellen ([89]).

f) Von der DB AG bereits bereitgestellte und unterzeichnete Kreditlinienfazilität in Höhe von 325 Mio. EUR, verfügbar vom 1. August 2024 bis einschließlich 31. Dezember 2026 ([90]). Der anwendbare Zinssatz für die einzelne Inanspruchnahme wird auf der Grundlage des Interbankenzinssatzes (z. B. Euribor, 6 Monate, 2,743 %, Stand Mitte November 2024, auf jährlicher Basis) ([91]) berechnet, der für den vereinbarten Zinszeitraum zum Zeitpunkt des Kreditantrags gilt (die Reuters-Marktdaten), zuzüglich einer Marge, die sich nach den Marktbedingungen (derzeit […] % pro Jahr bei Ziehungen in EUR) für die Refinanzierung des Kreditgebers und die ermittelte Kreditwürdigkeit des Kreditnehmers bestimmt. Der Kreditnehmer wird derzeit vom Kreditgeber mit „[…]“ bewertet. Ratings werden in der Regel jährlich überprüft und angepasst. Folglich beläuft sich der geltende Zinssatz, beispielsweise für Beträge mit sechsmonatiger Laufzeit, derzeit auf […] % jährlich.

([84]) Aus § 1 Absatz 3 des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([85]) Aus § 5 Absatz 1 und 2 des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([86]) Wie auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Quellen wie www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data) berechnet.

([87]) Aus § 2 Absatz 3 des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([88]) Aus Abschnitt 7 Buchstabe a des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([89]) Aus § 12 des „Mezzanine-Kreditvertrags über einen Finanzierungsrahmen von [842] 000 00“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([90]) Aus § 1 Absatz 1 und 2 des „Rahmenvertrags über eine Kreditlinie in Höhe von 325 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

([91]) Wie aus öffentlich zugänglichen Quellen wie www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Nach diesem Kreditvertrag ist DB Cargo nicht berechtigt, Dritten (mit Ausnahme des Kreditgebers und der Deutschen Bahn Finance GmbH) Darlehen oder andere Finanzdienstleistungen bereitzustellen ([92]).

Darüber hinaus verpflichtet sich DB Cargo, die vorherige Zustimmung der Kreditausschüsse der DB AG für die folgenden geschäftspolitischen Entscheidungen einzuholen ([93]):

a) sofern DB Cargo zum maßgeblichen Zeitpunkt die Kreditlinie von 250 Mio. EUR oder weniger in Anspruch genommen hat: i) Investitions- und Veräußerungsprojekte, die nicht Teil der derzeitigen mittelfristigen Geschäftsplanung sind und sich auf insgesamt mehr als 10 Mio. EUR pro Projekt belaufen, und ii) Übernahme anderer künftiger Verpflichtungen, die nicht Teil der derzeitigen mittelfristigen Geschäftsplanung sind, in Höhe von insgesamt mehr als 10 Mio. EUR pro Projekt.

b) sofern DB Cargo zum maßgeblichen Zeitpunkt die Kreditlinie von 250 Mio. EUR in Anspruch genommen hat: i) Investitions- und Veräußerungsprojekte mit einem Gesamtvolumen von mehr als 5 Mio. EUR pro Projekt, und ii) Übernahme weiterer künftiger Verpflichtungen in Höhe von mehr als 5 Mio. EUR pro Projekt.

c) Im Fall von Sale-and-Lease-back-Projekten verpflichtet sich die DB Cargo, die Marktbedingungen durch den Kreditgeber überprüfen zu lassen.

Schließlich unterliegt die Bereitstellung der Kreditlinienfazilität der Voraussetzung, dass sich DB Cargo verpflichtet, sicherzustellen, dass die folgenden Finanzkennzahlen eingehalten werden, und erforderlichenfalls Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um die Überschreitung einer Kennzahl zu verhindern. Wird eine Kennzahl überschritten, hat der Kreditgeber das Recht, den Kreditvertrag zu kündigen ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) Von der DB AG bereits bereitgestellte und unterzeichnete temporäre Kreditlinie in Höhe von 434 Mio. EUR, zu Marktbedingungen verfügbar vom 1. August 2024 bis einschließlich 31. März 2025 ([95]). Der anwendbare Zinssatz wird auf der Grundlage des Interbankenzinssatzes berechnet, der für die vereinbarte Zinsperiode (z. B. Euribor, 6 Monate, 2,743 % Mitte November 2024, auf Jahresbasis) ([96]) zum Zeitpunkt des Kreditantrags gilt (auf der Grundlage von Echtzeit-Marktdaten von Reuters) zuzüglich einer Marge, die sich nach den Marktbedingungen (derzeit […] % jährlich bei Ziehungen in EUR) für die Refinanzierung des Kreditgebers und die ermittelte Kreditwürdigkeit des Kreditnehmers bestimmt ([97]). Der Kreditnehmer wird derzeit mit dem Rating „[…]“ bewertet. Ratings werden in der Regel jährlich überprüft und angepasst. Folglich beläuft sich der geltende Zinssatz, beispielsweise für Beträge mit sechsmonatiger Laufzeit, auf […] % jährlich zum Zeitpunkt der Entscheidung der Kommission.

([92]) Aus § 12 Absatz 1 des „Rahmenvertrags über eine Kreditlinie in Höhe von 325 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).
([93]) Aus § 12 Absatz 2 des „Rahmenvertrags über eine Kreditlinie in Höhe von 325 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).
([94]) Aus § 12 Absatz 3 des „Rahmenvertrags über eine Kreditlinie in Höhe von 325 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).
([95]) Aus § 1 Absätze 1 und 2 des „Rahmenvertrags über eine Überbrückungskreditlinie („Brückenfinanzierung“) in Höhe von 434 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).
([96]) Wie aus öffentlich zugänglichen Quellen wie www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Aus § 5 Absatz 1 des „Rahmenvertrags über eine Überbrückungskreditlinie („Brückenfinanzierung“) in Höhe von 434 000 000,00 EUR“ (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

DB Cargo verpflichtet sich, bis zur vollständigen Rückzahlung aller im Rahmen dieser Kreditlinien ausstehenden Kreditbeträge gegenüber anderen Gläubigern keine Sicherheit zu leisten, insbesondere nicht in Form von Belastungen der eigenen gegenwärtigen oder künftigen Vermögenswerte, es sei denn, der Kreditgeber stimmt der Gewährung solcher Garantien vorab schriftlich zu ([98]).

c) [460-560] Mio. EUR an Veräußerungen, die bis 2026 durchzuführen sind (wie in den Erwägungsgründen 305 Buchstabe a und 318 beschrieben), wozu Folgendes gehört:

   a) der erwartete Verkauf von Vermögenswerten (Lokomotiven) aufgrund eines gestiegenen Anteils von Unteraufträgen für Ganzzüge mit einem Gesamtwert von rund […] Mio. EUR in den Jahren 2025 bis 2026,

   b) der geplante Verkauf überschüssiger Lokomotiven im kombinierten Verkehr mit einem Gesamtwert von rund […] Mio. EUR in den Jahren 2025 bis 2026,

   c) der geplante Verkauf überschüssiger Lokomotiven aus dem deutsch-französischen Korridor mit einem Gesamtwert von rund […] Mio. EUR in den Jahren 2025 bis 2026,

   d) die Veräußerung ausgewählter Anteile an Tochtergesellschaften ([…]) mit einem Gesamtwert von rund […] Mio. EUR im Jahr 2025 und

   e) der erwartete Verkauf eines erheblichen Anteils an den […] von DB Cargo in den Jahren 2025 bis 2026.

   f) Factoring von Forderungen von DB Cargo in Höhe von [100-140] Mio. EUR, die ein günstiges Kreditprofil und somit geringere Finanzierungskosten aufweisen, durch […].

   g) Übernahme von durch den Umstrukturierungsplan ausgelösten Lohn- und Abfindungszahlungen für Mitarbeiter von DB Cargo in Höhe von [100-140] Mio. EUR durch die DB JobService GmbH in Anwendung von Tarifverträgen und der in ihrem Rahmen angewendeten Konzernregelungen der DB AG. Die DB JobService GmbH fungiert als Beschäftigungs- und Vermittlungsagentur innerhalb des Konzerns; an ihrer Zentralisierung in einem „In-House"-Stellenmarkt ist die DB AG aufgrund der Synergien und Kosteneinsparungen beim Abgleich von Qualifikationen bzw. der Höhe der Abfindungszahlungen im Vergleich zur Auslagerung der Agentur an Drittanbieter interessiert.

(258) Der Eigenbeitrag des Begünstigten zu den Umstrukturierungskosten, der sich aus den verschiedenen von Deutschland angegebenen Finanzierungsquellen ergibt, wie in Tabelle 19 zusammengefasst, würde sich auf insgesamt 2 291 Mio. EUR belaufen, was 54 % der geschätzten Umstrukturierungskosten in Höhe von 4 205 Mio. EUR entspricht.

Tabelle 19

Zusammenfassung der Umstrukturierungskosten und der Quellen ihrer Finanzierung

(in Mio. EUR)

UMSTRUKTURIERUNGSKOSTEN	Mio. EUR	FINANZIERUNGSQUELLEN	Mio. EUR
Tatsächliche Betriebsverluste (2022 bis 2023)	1 442	**Eigenbeitrag**, davon	**2 291**
Erwartete Betriebsverluste (2024)	472	Nachrangige Wandeldarlehen DB AG	842
Erwartete Betriebsverluste (2025)	[…]	Kreditlinienfazilität DB AG	325
Personalbezogene Ausgaben (JobService GmbH)	[…]	Temporäre Kreditlinie DB AG	434
Sonstige Kosten der Verlagerung von Geschäftstätigkeiten auf DB-Cargo-Tochtergesellschaften	[…]	Veräußerungen	4 […]
Refinanzierung fällig werdender Darlehen, CAPEX, OPEX, Betriebskapital	2 020	Factoring von Forderungen	[…]
		Einlage der JobService GmbH	[…]
Umstrukturierungskosten insgesamt	**4 205**		
		Umstrukturierungsbeihilfe, davon	**1 914**
		Tatsächliche GAV-Deckung (2022–2023)	1 442
		Erwartete GAV-Deckung (2024)	472

([98]) Aus § 14 Absatz 2 des „Rahmenvertrags über eine Überbrückungskreditlinie („Brückenfinanzierung") in Höhe von 434 000 000,00 EUR" (Rückübersetzung der Übersetzung ins Englische).

4.1.4.2.3. Finanzprognosen im Basisszenario und im pessimistischen Szenario

(259) Deutschland erklärt, dass die Annahmen, unter denen DB Cargo derzeit einen umfassenden Umstrukturierungsplan umsetze, ausnahmslos auf die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens abzielten. DB Cargo habe den eigenen Umstrukturierungsplan in enger Zusammenarbeit mit externen Beratern entwickelt. Deutschland weist darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan bereits umgesetzt werde und dass die gesetzlich vorgeschriebenen Konsultationen der Arbeitnehmervertreter von DB Cargo in Bezug auf Personalmaßnahmen eingeleitet worden seien.

(260) Deutschland erläutert, dass die zugrunde liegenden Kostenannahmen zwischen 2025 und 2029 auf den Projektionen des DB-Konzerns beruhen würden, mit Ausnahme der Kostenentwicklung für Lokomotiven und Güterwaggons, die den allgemeinen Inflationserwartungen unterliegen würden. Für die Jahre zwischen 2025 und 2029 werde folgende Kostenentwicklung prognostiziert:

Tabelle 20

Kostenannahmen 2025-2029

Kostenposition (Entwicklung im Jahresvergleich)	2025	2026	2027	2028	2029	Jährl. Wachstums-rate 2025-2029
Energie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Strecke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB-Netzeinrichtungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kauf von Dienstleistungen (int.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kauf von Dienstleistungen (nat.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Austausch von Dienstleistungen (int.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Austausch von Dienstleistungen (nat.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Betriebspersonal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personalgemeinkosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige Kosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: *Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 57.*

(261) Deutschland macht geltend, dass die Annahmen des Basisszenarios des Umstrukturierungsplans alle Geschäftsbereiche der DB Cargo (Einzelwagenverkehr, Ganzzugverkehr, kombinierter Verkehr) beträfen und auf vier Hauptsäulen stünden.

(262) Erstens werde eine radikale Änderung des Produktionssystems vorgeschlagen, um die Verflechtungen zwischen den Geschäftsbereichen zu beseitigen und die Managementanreize für separate Geschäftsfelder zu stärken. Diese Änderung werde die Komplexität der Tätigkeiten verringern und somit die Robustheit und Qualität der Produktion der DB Cargo in allen Segmenten erhöhen. Die Änderung des Produktionssystems werde auch eine Verringerung der Gemeinkosten ermöglichen.

(263) Zweitens konzentriere sich DB Cargo, indem Rentabilität Vorrang vor Wachstum eingeräumt werde, auf jene Segmente und Kunden, für die DB Cargo nach der Umsetzung des Umstrukturierungsplans eine wettbewerbsfähige Marktposition innehat oder erreichen wird, d. h. in denen DB Cargo zu den niedrigsten Kosten produzieren kann oder ein einzigartiges Produktportfolio anbietet.

(264) Drittens sei DB Cargo offen für und aktiv auf der Suche nach Möglichkeiten zur Flexibilisierung des Geschäfts und zur Zusammenarbeit mit dritten Partnern, um Unteraufträge zu vergeben oder Joint Ventures auf Märkten mit künftigen Wachstumschancen zu gründen, falls und sobald solche Möglichkeiten in Zukunft eintreten würden.

(265) Schließlich führe der Umstrukturierungsplan zu einer wesentlichen Änderung der Organisation des Einzelwagentransports. Deutschland macht geltend, dass diese Maßnahme, zusammen mit einer öffentlichen Förderregelung für den Einzelwagenverkehr, es ermöglichen sollte, dieses strukturell benachteiligte Segment wieder rentabel zu machen.

(266) Deutschland gibt als ein Ergebnis des Umstrukturierungsplans an, dass nach dem Basisszenario davon ausgegangen wird, dass DB Cargo im Jahr 2026 Rentabilität erreichen und diese Rentabilität dauerhaft aufrechterhalten werde (mit einem positiven EBIT-Ziel von 251 Mio. EUR im Jahr 2028 und 268 Mio. EUR im Jahr 2030). Dies impliziert eine EBIT-Marge von 6,3 % im Jahr 2028 und auch im Jahr 2030, was nach Angaben Deutschlands mit den derzeitigen branchenspezifischen Benchmarks im Einklang stehen würde.

(267) Das Basisszenario trägt der Tatsache Rechnung, dass sich zwar die Gesamtmarktposition von DB Cargo im deutschen Schienengüterverkehr wie in den Vorjahren höchstwahrscheinlich weiter abschwächen werde, DB Cargo aber in den kommenden Jahren eine relativ stabile absolute Produktionsleistung für den Einzelwagen- und Ganzzugverkehr erwarte (im Gegensatz zu einem Rückgang des kombinierten Verkehrs), was zur Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und damit zu einem höheren Verkehrsträgeranteil der Schiene beitrage.

(268) Deutschland macht ferner geltend, dass der Umstrukturierungsplan erhebliche Beiträge der Belegschaft von DB Cargo im Hinblick auf mehr Flexibilität und die Umsetzung neuer, fakultativer (aber belohnter) Schichtmodelle mit längeren Arbeitszeiten für Triebfahrzeugführer voraussetze. Am 2. Oktober 2024 einigte sich der Vermittlungsausschuss von DB Cargo auf einen Personalabbau von 4 582 Vollzeitbeschäftigten bis Ende Dezember 2026 (etwa 25 % der Belegschaft gegenüber Dezember 2023), der bis Ende Dezember 2029 auf 4 943 Vollzeitbeschäftigte (etwa 27 % der Beschäftigten) noch erhöht wird.

(269) Angesichts des derzeitigen wirtschaftlichen Umfelds, das durch einen Mangel an Fachkräften, die steigende Nachfrage des Privatsektors nach nachhaltigen Verkehrsträgern und die finanzielle Unterstützung des Einzelwagensegments gekennzeichnet ist, ist Deutschland der Auffassung, dass der Umstrukturierungsplan von positiven äußeren Bedingungen profitieren werde und dass die Wiederherstellung der Rentabilität innerhalb des Umstrukturierungszeitraums erreicht werde.

(270) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen macht Deutschland geltend, dass das Basisszenario des Umstrukturierungsplans von DB Cargo dem Unternehmen ermöglichen werde, bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums (31. Dezember 2026), zu dem ein positives Nettoergebnis von 95 Mio. EUR erwartet werde, wieder Rentabilität zu erreichen.

(271) Deutschland erklärt, dass eine solche finanzielle Leistung dank der Generierung eines positiven EBIT bereits im Jahr 2026 (mit 188 Mio. EUR) erzielt werden dürfte, was auf einen moderaten Anstieg der Erlöse ([…]) im Vergleich zur Kostenbasis zurückzuführen sei, die während des Umstrukturierungszeitraums im Wesentlichen unverändert bleiben dürfte ([…]), verbunden mit einer wesentlichen Umstrukturierung der Belegschaft ([…]) und einer Produktivitätssteigerung durch flexiblere Gestaltung des Unternehmens (Materialkosten und sonstige Betriebskosten […]).

(272) Deutschland macht geltend, dass das moderate Wachstum der Einnahmen im Basisszenario im Wesentlichen auf die verschiedenen in Abschnitt 4.1.4 (4.1.4.1.1.2) dargelegten Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans zurückzuführen sei, insbesondere jedoch auf die Folgenden:

a) Segment des Einzelwagenverkehrs: Die erreichten Verbesserungen der Produktqualität würden Grundpreisanpassungen ermöglichen, und die erwartete Subvention für den Einzelwagenverkehr aus dem Bundeshaushalt werde voraussichtlich dazu beitragen, dass das Segment des Einzelwagenverkehrs 2026 betriebswirtschaftlich positiv arbeitet und ab 2027 wieder ein Nettoergebnis mit einer angemessenen Rentabilität erzielt werde. Die

Preisentwicklung reflektiere die Weitergabe von Anstiegen der Faktorkosten. Infolgedessen dürfte das Einzelwagensegment zwischen 2025 und 2030 einen moderaten Volumenanstieg mit einer jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von […] % verzeichnen, während die Preise stetig um jährlich […] % steigen dürften. Deutschland betont jedoch, dass das Segment des Einzelwagenverkehrs ohne die Unterstützung des Bundes trotz der geltenden Umstrukturierungsmaßnahmen weiterhin defizitär wäre.

a) Ganzzugsegment: Auf Grundlage von Produktivitäts- und Qualitätssteigerungen gehe DB Cargo davon aus, die Marktpreise mit einer prognostizierten jährlichen Wachstumsrate ([99]) von ca. […] % moderat erhöhen zu können. Darüber hinaus werde aufgrund der veränderten weltpolitischen Lage (z. B. die Bevorzugung von Energie und Verteidigung) und deren Auswirkungen auf die Güterverkehrsstruktur ein zusätzliches Ertragspotenzial erwartet. Infolgedessen dürfte das Ganzzugsegment zwischen 2025 und 2030 einen marginalen Volumenanstieg mit einer jährlichen Wachstumsrate von […] % verzeichnen, während die Preise stetig um jährlich […] % steigen dürften. Die Preisentwicklung reflektiere die Weitergabe von Anstiegen der Faktorkosten.

b) Segment des kombinierten Verkehrs: Partnerschaftsoptionen würden in Marktsegmenten mit künftigen Wachstumschancen, d. h. im Segment des kombinierten Seeverkehrs, geprüft. Zwischen 2025 und 2030 dürfte das Segment des kombinierten Seeverkehrs einen moderaten Volumenanstieg mit einer jährlichen Wachstumsrate von […] % verzeichnen, während die Preise stetig um jährlich […] % steigen dürften. Die Preisentwicklung reflektiere die Weitergabe von Anstiegen der Faktorkosten.

(273) Andererseits erklärt Deutschland, dass die Kostensenkung im Basisszenario primär auf die verschiedenen in Abschnitt 4.1.4 (4.1.4.1.1.2) dargelegten Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans zurückzuführen sei, insbesondere jedoch auf die Folgenden:

a) Segment des Einzelwagenverkehrs: radikale Änderung des Produktionssystems (Kapselung) und grundlegende Überarbeitung und Neugestaltung des Einzelwagenverkehrsnetzes von DB Cargo, unter anderem durch die Erhöhung der Fahrtfrequenzen auf langen Strecken, eine Überarbeitung der Zubringer- und Verteilungsdienstleistungen sowie eine Standardisierung des kommerziellen Angebots.

b) Ganzzugsegment: Übergang zu einem intelligenten Logistikanbieter durch i) eine Optimierung des Kundenportfolios hin zu komplexen und innovativen Schienenverkehrslösungen und Einführung eines speziellen Shuttle-Dienstes für wichtige Kunden und ii) eine Erhöhung der Robustheit und Qualität der Produktion, unter anderem durch die Trennung von Ganzzügen vom Einzelwagenverkehr und Produktivitätssteigerungen durch flexiblere Arbeitsvereinbarungen mit längeren Fahrzeiten für Triebfahrzeugführer (auf freiwilliger Basis) und den Einsatz externer Dienstleister.

c) Segment des kombinierten Verkehrs: Kapselung der Produktion und Aufbau eigenständiger Unternehmen mit speziellen Ressourcen, wobei DB Cargo davon ausgehe, dass auf diese Weise die Managementanreize (auf Grundlage von End-to-End-Verantwortung) und damit die Effizienz gestärkt werden. Zu den wichtigsten Maßnahmen würden die Optimierung des Portfolios durch die schrittweise Abschaffung nicht rentabler Transporte (z. B. Verringerung des Speditionsgeschäftsvolumens um ca. […] %), die Änderung des angebotenen Netzes für den kombinierten Landverkehr und die Umsetzung eines überarbeiteten Produktionsmodells, mit dem das derzeitige Modell des Rangierens aller Seeverkehrswaggons an einem einzigen Knotenpunkt in Maschen (in der Nähe des Hamburger Hafens) schrittweise abgeschafft werde. Darüber hinaus würden die Verfahren an die spezifischen geschäftlichen Bedürfnisse angepasst. Zudem einigte sich der Vermittlungsausschuss am 2. Oktober 2024 auf die Änderung der bestehenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen von DB Cargo in Bezug auf den kombinierten Verkehr. Deutschland erklärt, dass dies zu einer erheblichen Vereinfachung des Geschäftsmodells von DB Cargo für den kombinierten Verkehr und zu der gleichen Produktivitätssteigerung führen werde, die durch die zuvor von DB Cargo vorgeschlagene Verringerung des Angebots an Traktionsleistungen und deren Übertragung an Tochtergesellschaften im Traktionsdienstleistungsbereich mit größerer Flexibilität in ihren Arbeitsverträgen und damit einer höheren Produktivität der Triebfahrzeugführer (z. B. Aufenthalt in einer Außenstelle, Sonderausgleich für Fahrzeiten) hätten erreicht werden können. Deutschland erklärt ferner, dass DB Cargo durch den Abschluss dieser

([99]) CAGR: Compound Annual Growth Rate (jährliche Wachstumsrate).

Vereinbarung im Oktober 2024 und die damit verbundenen neuen arbeitsrechtlichen Vorschriften, die eine höhere Produktivität ermöglichen werden, in der Lage sein werde, die Anzahl der unternehmenseigenen Triebfahrzeugführer und der Control-Tower-Mitarbeiter sowie die produktionsbezogenen Gemeinkosten zu reduzieren. Dadurch werde DB Cargo nicht gezwungen sein, den Betrieb auf Tochtergesellschaften aus dem Bereich der Traktionsdienstleister zu verlagern. Die Maßnahmen würden im Vergleich zum Ist-Bestand im Juli 2023 zu einer Verringerung um etwa 330 Vollzeitäquivalente bei den Triebfahrzeugführern, etwa 130 Vollzeitäquivalente im Bereich der Planung und Lenkung der Produktion sowie um etwa 155 Vollzeitäquivalente im Control Tower führen. Auf dieser Grundlage ist Deutschland der Auffassung, dass durch DB Cargo auch in diesem Segment erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden könnten.

(274) Darüber hinaus merkt Deutschland an, dass der Umstrukturierungsplan Maßnahmen in Bezug auf die Verwaltungs- und Produktionsgemeinkosten enthalte. Einerseits erwartet Deutschland, dass das Prinzip „Gewinn vor Wachstum" und die Portfoliooptimierung eine Senkung der Gemeinkosten, z. B. in Bezug auf das Personal und alle personalbezogenen Kosten, wie z. B. die Kosten für die Miete von Büroräumen, ermöglichen würden. Andererseits erklärt Deutschland, dass mit dem Umstrukturierungsplan mehrere Effizienzmaßnahmen umgesetzt würden, darunter eine weitreichende Vereinheitlichung der IT-Strukturen, die Verringerung doppelter Organisationsstrukturen sowie überarbeitete Planungs-, Dispatching- und Control-Tower-Verfahren, und dass solche Maßnahmen dazu beitragen sollten, die Kosten zu senken und rentable Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten. Diese Maßnahmen würden (zusätzlich zu den bereits oben beschriebenen Maßnahmen für den kombinierten Verkehr) zu einer Verringerung um mehr als 400 Vollzeitäquivalente gegenüber dem Ist-Bestand im Juli 2023 führen.

(275) Deutschland betont ferner, dass sich der Umstrukturierungsplan von DB Cargo von früheren Bemühungen zur Steigerung der Effizienz und Rentabilität des Unternehmens unterscheide. Insbesondere erklärt Deutschland, dass er über stärker graduelle Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz hinausgehe, indem er die Produktionsprozesse, die Organisationsstruktur und die Unternehmensstrategie von DB Cargo grundlegend ändere.

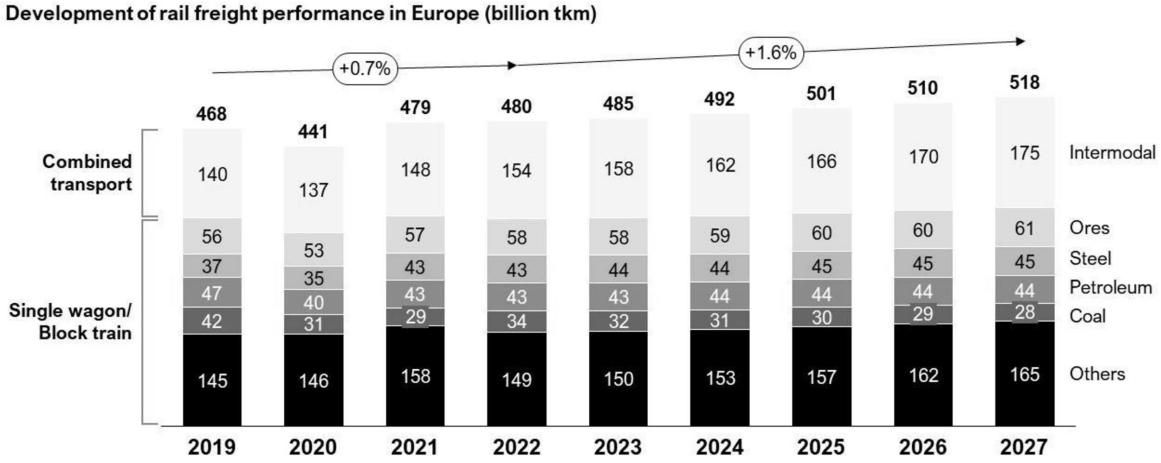
(276) Deutschland ergänzt, dass die externen Bedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung des Umstrukturierungsplans aus folgenden Gründen günstiger seien als in der Vergangenheit.

a) Neben dem zugrunde liegenden Wachstum der Schlüsselindustrien dürften politische Unterstützung (z. B. Emissionshandelssysteme) und Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur das Wachstum des Schienengüterverkehrs ankurbeln. Während der Anteil des Schienengüterverkehrs an den Verkehrsträgern in der Vergangenheit stagnierte, macht Deutschland geltend, dass sich sowohl die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission nun stärker für die Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs an den Verkehrsträgern engagierten und dass die höhere Priorität, die sie der Dekarbonisierung des Verkehrssektors im Rahmen der Klimaschutzpolitik beimessen würden, zu höheren Infrastrukturinvestitionen in den Schienengüterverkehr und zu einer direkten finanziellen Unterstützung führen werde, um die bestehenden strukturellen Nachteile der Einzelwagennetze gegenüber dem Lkw-Verkehr auszugleichen.

b) Darüber hinaus ist Deutschland der Auffassung, dass neben dem öffentlichen auch im privaten Sektor die Nachfrage nach CO_2-neutralen Verkehrsträgern zunehme und dass dies zu einer höheren Zahlungsbereitschaft für Schienengüterverkehrslösungen durch aktuelle und zukünftige Kunden führen dürfte, was gemäß den Erwartungen Deutschlands wiederum einen Beitrag zur Stärkung des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb mit dem Straßenverkehr leisten werde.

c) Schließlich macht Deutschland geltend, dass sich die demografische Entwicklung innerhalb von DB Cargo derzeit rasch ändere, was die Umsetzung des Umstrukturierungsplans unterstütze, da die Beschäftigten, die in den 1980er Jahren im Rahmen der umfangreichen Einstellungsprogramme in das Unternehmen eingetreten seien, nun in den Ruhestand gingen, was zu ruhestandsbedingten Abgangsraten von mehr als 3,5 % jährlich führe – ein Prozess, der bis Ende der 2020er Jahre andauern werde. Deutschland macht geltend, dass dieser Prozess den Umstrukturierungsplan von DB Cargo unterstütze, da Stellenstreichungen nicht zu einem großen Entlassungsbedarf führen würden.

(277) Während externe Umstände wie Handelskonflikte und die COVID-19-Pandemie zu einer rückläufigen Wirtschaftstätigkeit und damit zu einer etwas geringeren Nachfrage nach Schienengüterverkehr in der jüngsten Vergangenheit geführt haben (eine ähnliche Entwicklung war in anderen Verkehrssegmenten zu verzeichnen), wird erwartet, dass der Schienengüterverkehrsmarkt in den Jahren 2022 bis 2027 um jährlich 1,6 % wachsen werde.



Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 31. Oktober 2023, S. 2024, 58, Daten der Unternehmensberatung SCI Verkehr.

(278) Hinsichtlich der Einzelbetrachtung der jeweiligen Geschäftssegmente legt Deutschland folgende Überlegungen zum Volumenwachstum vor:

a) Einzelwagen / Ganzzüge: Deutschland erklärt, dass eine breite Palette von Gütern in Einzelwagen oder Ganzzügen befördert würden. Einige der wichtigsten Warenarten seien Erze, Stahl, Erdöl, Kohle, Chemikalien, Autos, Abfallprodukte und Konsumgüter. Ähnlich wie im kombinierten Verkehr seien das Ganzzug- und Einzelwagensegment in den letzten Jahren von makroökonomischen Störungen getroffen worden, was im Jahr 2020 zu einem Rückgang um 7 % geführt habe, mit einer raschen Erholung im Folgejahr (2021: 8,6 %).

b) Für die Jahre 2022 bis 2027 werde ein insgesamt moderates Wachstum des Schienengüterverkehrsvolumens mit einer jährlichen Wachstumsrate von 0,8 % erwartet. Deutschland macht geltend, dass dieses Wachstum auf die Entwicklung der zugrunde liegenden Wirtschaftszweige zurückzuführen sei. Die Nachfrage nach einigen Rohstoffen (insbesondere Erze und Kohle) steige europaweit nicht, was auf einen wirtschaftlichen Wandel hin zur Herstellung von Halbfertigerzeugnissen sowie den Trend hin zu erneuerbaren Energiequellen zurückzuführen sei. Folglich dürfte die Nachfrage nach Ganzzügen und Einzelwagentransporten in diesen Branchen stabil bleiben oder zurückgehen. Andere Arten von Produkten (z. B. Stahl, Chemikalien, Automobile, Konsumgüter) dürften zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Ganzzügen und Einzelwagentransporten führen. So werde beispielsweise ein starkes Wachstum in der Automobilindustrie erwartet (jährliche Wachstumsrate von 8,6 % zwischen 2022 und 2027), wenn sich dieser Industriezweig von früheren Herausforderungen, z. B. Unterbrechungen der Lieferkette, erholt. Gleichzeitig würden sich neue Märkte entwickeln, die voraussichtlich ein weiteres Wachstumspotenzial für den Schienengüterverkehr bieten werden. Deutschland erläutert, dass zu diesen Geschäftsmöglichkeiten beispielsweise Schienenpipeline-Lösungen für grünen Wasserstoff gehörten, die Schienenverbindungen benötigten, um Lücken in den bestehenden Rohrleitungsnetzen zu schließen, logistische Konzepte für die Herstellung von Pkw-Batterien sowie die Dekarbonisierung der Stahlindustrie in Europa, die in den kommenden Jahren zu neuen Lösungen für die Kreislaufwirtschaft führen würden, wobei Schrott in den kommenden Jahren eine wesentlich größere Rolle in der Stahlproduktion spielen werde. Die erforderlichen Transportvolumina könnten infolge dieser Entwicklungen zu einer Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs führen.

c) Kombinierter Verkehr: Deutschland weist darauf hin, dass der kombinierte Verkehr ein Drittel des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes ausmache und auch das Wachstum mit historisch überdurchschnittlich hohen Raten treibe, die nach der COVID-19-Pandemie mit 8,6 % im Jahr 2021 und 3,2 % im Jahr 2022 eine deutliche Erholung zeigen würden, was zu einer jährlichen Wachstumsrate von 4,2 % zwischen 2017 und 2022 führe. Deutschland erklärt, dass die jährliche Wachstumsrate in den kommenden Jahren mit 2,6 % (2022-2027) hoch bleiben dürfte, was hauptsächlich auf das Wachstum des BIP zurückzuführen sei. Darüber hinaus macht Deutschland geltend, dass der kombinierte Verkehr aufgrund des zunehmenden Volumens von Fertigerzeugnissen, des zunehmenden Seeverkehrs in wichtigen europäischen Häfen, der zunehmenden Containerisierung und neuer Umschlagtechnologien für Sattelanhänger profitieren werde. Gleichzeitig werde der kombinierte Verkehr aufgrund von Investitionen in die Infrastruktur (insbesondere Terminals), die es ermöglichen, die Kapazität entsprechend dem Nachfragewachstum zu erhöhen, leichter zugänglich.

(279) In Anbetracht der oben genannten Marktwachstumserwartungen vertritt Deutschland die Auffassung, dass die Annahmen für das Volumenwachstum von DB Cargo konservativ seien und dass DB Cargo kurz- und mittelfristig nicht auf ein marktgetriebenes Wachstum im Einzelwagenverkehr angewiesen sei. Deutschland ist der Auffassung, dass die Planung der DB Cargo im Ganzzugsegment und im Segment des kombinierten Verkehrs unter der Marktwachstumsrate liege.

(280) Schließlich macht Deutschland geltend, dass die vorstehenden Erwägungen zum Umstrukturierungsplan nicht nur vor dem Hintergrund eines starken intermodalen Wettbewerbs mit dem Straßenverkehr, sondern auch vor dem Hintergrund eines aus intramodaler Sicht in hohem Maße wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrsmarkts zu beurteilen seien. In diesem Zusammenhang erklärt Deutschland, dass andere Betreiber als DB Cargo zusammen 57 % des Schienengüterverkehrsvolumens in Deutschland (in Tonnenkilometern im Jahr 2022) halten würden, was im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten in Europa einen erheblichen Anteil darstelle. Diesbezüglich verweist Deutschland darauf, dass DB Cargo früher zwar der etablierte Anbieter gewesen sei, jedoch unter allen Mitgliedstaaten, in denen DB Cargo tätig ist, der Anteil von DB Cargo am Schienengüterverkehrsvolumen in Deutschland jedoch der zweitniedrigste Anteil eines etablierten Anbieters in seinem jeweiligen Heimatland sei. Deutschland weist ferner darauf hin, dass beispielsweise LINEAS in Belgien einen Anteil von 57 %, Groupe SNCF in Frankreich einen Anteil von 67 % und CD Cargo in Tschechien einen Anteil von 65 % halte. Gleichzeitig ist der Anteil von DB Cargo am deutschen Schienengüterverkehrsvolumen seit 2016 um 11 Prozentpunkte zurückgegangen.

4.1.4.2.3.1. Finanzdaten des Basisszenarios

(281) Auf der Grundlage der vorstehenden Annahmen, die für die Finanzprognosen des Umstrukturierungsplans der DB Cargo zugrunde gelegt wurden, erläutert Deutschland, dass das Basisszenario des Umstrukturierungsplans eine Reihe von Entwicklungen aus dem Jahr 2023 und von Anfang 2024 berücksichtige, wie z. B. Streiks von Triebfahrzeugführern (zwischen Januar und April 2024), die Kürzung von Fördermitteln des Bundes, ein negativer Volumentrend (ohne Streik und einschließlich des Verlusts von Transportvolumen aufgrund der Preisweitergabe) aufgrund des Konjunkturrückgangs, der Inflation und der Lohnerhöhungen, des verstärkten Preiswettbewerbs und der Verzögerung einiger im Umstrukturierungsplan von DB Cargo vorgesehener Maßnahmen. Deutschland weist darauf hin, dass das Basisszenario in diesem Zusammenhang auch Gegenmaßnahmen umfasse (Erwägungsgrund 242), mit denen die negativen Auswirkungen dieser Entwicklungen angegangen werden sollten, damit DB Cargo innerhalb des Umstrukturierungszeitraums wieder Rentabilität erreichen könne.

(282) Tabelle 21 zeigt die quantifizierten Auswirkungen des Basisszenarios in Form der prognostizierten Gewinn- und Verlustrechnung von DB Cargo während des Umstrukturierungszeitraums (1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026).

Tabelle 21

Basisszenario von DB Cargo – Gewinn- und Verlustrechnung

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Umsatzerlöse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige betriebliche Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gesamtergebnis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materialaufwand	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personalaufwand	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Konzerninterne Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Abschreibungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettozinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Erträge aus Beteiligungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige finanzielle Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Außerordentliche Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Steuern	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Abgeführter Gewinn / Verlust	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jahresüberschuss	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 16.

(283) Wie in Tabelle 21 ersichtlich ist, geht Deutschland davon aus, dass DB Cargo im Jahr 2024 noch immer einen EBIT-Verlust in Höhe von 348 Mio. EUR ausweist, während das Basisszenario des Umstrukturierungsplans für DB Cargo ab 2026 positive EBIT-Zahlen zeigt, beginnend mit […] Mio. EUR bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums (Ende 2026), was im Allgemeinen neuen Produktionskonzepten zu verdanken sei, die Produktivitätssteigerungen und eine Verringerung der Personalkosten in Reaktion auf die Volumenverluste ermöglichen.

(284) Obwohl noch bis 2025 mit einem Jahresfehlbetrag (in Höhe von […] EUR) gerechnet wird, soll bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums ein Jahresüberschuss (in Höhe von […] EUR) erwirtschaftet werden, und für die Zeit danach ist ein stetiger Anstieg zu erkennen.

(285) Hinsichtlich der geplanten Bilanzkennzahlen von DB Cargo geht Deutschland, wie aus Tabelle 22 hervorgeht, davon aus, dass DB Cargo während des gesamten Umstrukturierungszeitraums (1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2026) und darüber hinaus eine positive Eigenkapitalposition aufrechterhalten werde.

Tabelle 22

Basisszenario von DB Cargo – Bilanz

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlagevermögen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sachanlagen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immaterielle Vermögensgegenstände	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzanlagen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Umlaufvermögen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vorräte	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzielle Forderungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rückstellungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzielle Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: *Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 17.*

(286) Auf der Grundlage der projizierten Jahresabschlüsse von DB Cargo geht Deutschland davon aus, dass sich die wichtigsten Finanzkennzahlen von DB Cargo während des Umstrukturierungszeitraums so entwickeln dürften, wie in Tabelle 23 zusammengefasst:

Tabelle 23

Umstrukturierungsplan von DB Cargo – Basisszenario

Finanzielle Leistungskennzahlen im Umstrukturierungszeitraum und darüber hinaus

(in Mio. EUR)

KPI	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Eingesetztes Kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenkapitalposition (zum Jahresende)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liquiditätslage (zum Jahresende)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-Marge (in %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-Marge (in %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (in %) (ohne Abführung von Gewinnen oder Verlusten) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (in %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1 RoE (Eigenkapitalrendite) = Ergebnis nach Steuern (EAT)/Eigenkapital
([2]) 2 RoCE (Kapitalrendite) = EBIT/betriebsnotwendiges Kapital
Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 19.

(287) Wie aus der vorstehenden Tabelle 23 hervorgeht, macht Deutschland geltend, dass das Basisszenario des Umstrukturierungsplans von DB Cargo zu einer Verbesserung der finanziellen Leistungskennzahlen von DB Cargo über die Dauer des Umstrukturierungszeitraums führen werde und dass die Kapitalrendite von DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums planmäßig die WACC ([100]) von DB Cargo übersteigen sollte.

(288) Tabelle 24 zeigt die jüngsten Rentabilitätsdaten (d. h. von 2021 und 2023) einiger Wettbewerber von DB Cargo in der Europäischen Union. Dieser Vergleich umfasst drei verschiedene Gruppen, die hinsichtlich ihrer produktbezogenen Marktabdeckung unterschieden werden können und die jeweils ein unterschiedliches Rentabilitätsprofil aufweisen: i) Integratoren mit und ohne Einzelwagengeschäft, ii) Traktionsanbieter und iii) integrierte Betreiber des kombinierten Verkehrs.

(289) Den von Deutschland vorgelegten Daten zufolge betrug die EBIT-Marge in der Peer Group, die sich aus einer Mischung europäischer Schienengüterverkehrsunternehmen zusammensetzt, im Zeitraum 2021-2023 durchschnittlich 2 % (wobei der Mittelwert ebenfalls bei 2 % lag). Ausgehend von den prognostizierten Zahlen für 2025 dürfte die EBIT-Marge von DB Cargo von […] % leicht unter dem Branchendurchschnitt liegen. DB Cargo geht jedoch davon aus, die eigene EBIT-Marge bis zum Ende des Übergangszeitraums (Ende Dezember 2026) auf […] % zu erhöhen. Ein solches Niveau ist im Vergleich zu der Untergruppe der Integratoren ohne Einzelwagengeschäft, die im Durchschnitt eine EBIT-Marge von 5 % erreichte, günstig.

([100]) Deutschland macht geltend, dass sich die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC) von DB Cargo auf […] % belaufen. Die WACC sind das Produkt aus der Multiplikation der Fremdkapital- und Eigenkapitalkosten mit den entsprechenden Gewichtungen. Die Eigenkapitalkosten von 20 % werden anhand eines Modells zur Bewertung von Kapitalanlagen berechnet und bestehen aus i) dem risikofreien Zinssatz von 2,5 % und ii) dem unternehmensspezifischen Risikoaufschlag, der sich aus dem Marktrisikoaufschlag von […] %, multipliziert mit einem Beta-Faktor ([…]), ergibt. Die Fremdkapitalkosten werden auf der Grundlage eines internen Kreditratings von „[…]“ mit 4,5 % angesetzt. Die Gewichtung basiert auf einem zum Ende des Geschäftsjahres 2024 erwarteten Stand an Verbindlichkeiten in Höhe von […] Mio. EUR und einem Eigenkapital von […] Mio. EUR, was einem Verschuldungsgrad von 370 % entspricht. Auf der Grundlage dieser Annahmen macht Deutschland geltend, dass die WACC von DB Cargo auf rund […] % geschätzt werde.

Tabelle 24

Schlüsselindikatoren der Peer Group 2021/2023

Bezeichnung	Land	Geschäftssegment	Umsatzerlöse 2023 (in Mio. EUR) (1)	EBIT-Marge (in %) 2021-2023
ČD Cargo	Tschechische Republik	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Österreich	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slowakei	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Polen	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Deutschland	Integrator (BT, CT)	250 (1)	4 %2
LINEAS	Belgien	Integrator (SW, BT, CT)	463	- 24 %
Green Cargo AB	Schweden	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Frankreich	Integrator (SW, BT, CT)	730	- 3 %
RheinCargo	Deutschland	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Deutschland	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Deutschland	TOC	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Tschechische Republik	Integrierter CT-Betreiber	621	16 %
PCC Intermodal	Polen	Integrierter CT-Betreiber	136	6 %
boxXpress	Deutschland	Integrierter CT-Betreiber	129	2 %
Loconi	Polen	Integrierter CT-Betreiber	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Schweiz	Integrierter CT-Betreiber	740	1 %
Naviland Cargo	Frankreich	Integrierter CT-Betreiber	167 (1)	6 %
Arithmetisches Mittel			***508***	***2 %***
Mittelwert			***426***	***2 %***
Arithmetisches Mittel – Integratoren ohne SW			***432***	***5 %***

Hinweis: SW = Einzelwagen; BT = Ganzzug; CT = Kombinierter Verkehr TOC = Eisenbahnbetriebsgesellschaft
(1) 1. Die aktuellsten verfügbaren Zahlen für das Jahr 2022 liegen vor.
(2) 2. Durchschnitt der EBIT-Marge für 2021-2022 aufgrund von 1, siehe oben.
(3) 3. Metrans ist Teil des intermodalen Segments von HHLA und machte 2023 mehr als 95 % der Einnahmen von HHLA in diesem Segment aus.
Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 27.

4.1.4.2.3.2. Pessimistisches Szenario – Finanzdaten

(290) Deutschland erklärt, dass das pessimistische Szenario des Umstrukturierungsplans von DB Cargo auf dem Basisszenario basiere, das an spezifische mögliche ungünstige Entwicklungen angepasst worden sei.

(291) Solche möglichen ungünstigen Entwicklungen sind in Tabelle 25 zusammengefasst.

Tabelle 25

Risiken im pessimistischen Szenario von DB Cargo

Risiken im pessimistischen Szenario 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Nettorisiko einer Verringerung der Haushaltsmittel des Bundes zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2. Verringerung der Mittel zur Unterstützung des Einzelwagenverkehrs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3. Höhere Betriebskosten aufgrund der Verschiebung der Implementierung des TAF/TSI-Systems von DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4. Geringerer Volumenzuwachs als ursprünglich geplant aufgrund des Weiterleitens erhöhter Trassenzugangs- und Rangiergebühren an die Kunden sowie aufgrund einer lang anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche in der deutschen Stahlindustrie (Auswirkungen auf das EBIT nach Wegfall nur variabler Kosten, insbesondere Trassenzugangs- und Energiekosten)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Eingetretene Risiken insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 53.

(292) Wie aus Tabelle 25 hervorgeht, ist Deutschland der Auffassung, dass das pessimistische Szenario zusätzlich zu den bereits im Basisszenario enthaltenen Risiken weitere Unsicherheiten wie unter anderem eine weitere Kürzung der Beihilfen des Bundes sowie, aufgrund der anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche in der Stahlindustrie in Deutschland, einen geringeren Volumenanstieg als im Basisszenario angenommen widerspiegeln sollte.

(293) Deutschland weist ferner darauf hin, dass Gegenmaßnahmen konzipiert worden seien, die im Falle des Eintretens des pessimistischen Szenarios umgesetzt werden könnten. Solche Gegenmaßnahmen (in erster Linie weitere Kostensenkungen, ein weiterer Personalabbau sowie Sale-and-Lease-back von Lokomotiven) sollten die oben aufgeführten zusätzlichen Risiken des pessimistischen Szenarios mindern, wie in der folgenden Tabelle angegeben.

Tabelle 26

Im pessimistischen Szenario von DB Cargo enthaltene Gegenmaßnahmen

Im pessimistischen Szenario enthaltene Gegenmaßnahmen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBIT – Basisfall 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Eingetretene Risiken insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1. Operative Gegenmaßnahmen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Im pessimistischen Szenario enthaltene Gegenmaßnahmen	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2. Sale-and-Lease-back von Lokomotiven	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT – pessimistisches Szenario 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 55.

(294) Solche Gegenmaßnahmen sollten es DB Cargo ermöglichen, 2026 (mit einem geplanten EBIT von […] EUR) und darüber hinaus rentabel zu werden, trotz negativer EBIT-Werte von […] EUR im Jahr 2025, wie im prognostizierten pessimistischen Szenario der Gewinn- und Verlustrechnung von DB Cargo nachfolgend bestätigt wird:

Tabelle 27

Pessimistisches Szenario von DB Cargo – Gewinn- und Verlustrechnung

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Umsatzerlöse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige betriebliche Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gesamtergebnis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materialaufwand	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personalaufwand	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Konzerninterne Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Abschreibungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-Marge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettozinsen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Erträge aus Beteiligungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Sonstige finanzielle Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Außerordentliche Erträge	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Steuern	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Abgeführter Gewinn / Verlust	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jahresüberschuss	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 22. November 2024 (endgültiger Umstrukturierungsplan), Seite 49.

(295) Deutschland geht davon aus, dass der Jahresüberschuss von DB Cargo im pessimistischen Szenario zwar bis 2025 deutlich negativ bleibt (mit […] EUR), sich aber auch bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums ins Positive kehrt (mit […] EUR), wobei danach ein stetiger Anstieg zu erwarten sei.

(296) Hinsichtlich der geplanten Bilanzkennzahlen von DB Cargo geht Deutschland, wie aus Tabelle 28 hervorgeht, im pessimistischen Szenario davon aus, dass DB Cargo während des gesamten Umstrukturierungszeitraums und darüber hinaus eine positive Eigenkapitalposition aufrechterhalten werde.

Tabelle 28

Pessimistisches Szenario von DB Cargo – Bilanz

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlagevermögen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sachanlagen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immaterielle Vermögensgegenstände	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzanlagen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Umlaufvermögen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vorräte	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(in Mio. EUR)

	Ergebnis 2021	Ergebnis 2022	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzielle Forderungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten insgesamt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rückstellungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanzielle Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Sonstige Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 31. Oktober 2024 Seite 49 und 50.

(297) Auf der Grundlage der vorstehenden projizierten Jahresabschlüsse von DB Cargo geht Deutschland davon aus, dass sich die wichtigsten Finanzkennzahlen von DB Cargo während des Umstrukturierungszeitraums so entwickeln dürften, wie in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 29

Umstrukturierungsplan von DB Cargo – pessimistisches Szenario

Finanzielle Leistungskennzahlen im Umstrukturierungszeitraum

KPI (in Mio. EUR)	Ergebnis 2023	Prognose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
Eingesetztes Kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eigenkapitalposition (zum Jahresende)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Verbindlichkeiten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Liquiditätslage (zum Jahresende)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-Marge (in %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

KPI (in Mio. EUR)	Ergebnis 2023	Prog-nose 2024	Plan 2025	Plan 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030
EBIT-Marge (in %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (in %) (ohne Abführung von Gewinnen oder Verlusten) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (in %) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1RoE (Eigenkapitalrendite) = Ergebnis nach Steuern (EAT)/Eigenkapital
([2]) 2RoCE (Kapitalrendite) = EBIT/betriebsnotwendiges Kapital
Quelle: Vorbringen Deutschlands vom 31. Oktober 2024, Seite 50.

(298) Wie aus der vorstehenden Tabelle 29 hervorgeht, macht Deutschland geltend, dass das Basisszenario des Umstrukturierungsplans von DB Cargo zu einer Verbesserung der finanziellen Leistungskennzahlen von DB Cargo über die Dauer des Umstrukturierungszeitraums führen werde und dass die Kapitalrendite von DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums planmäßig die WACC von DB Cargo übersteigen sollte.

4.1.5. *Maßnahmen zur Minimierung der Verzerrungen von Wettbewerb und Handel*

(299) Nach zahlreichen Gesprächen mit der Kommission hat Deutschland zur Abmilderung der negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe auf Wettbewerb und Handel folgende Maßnahmen vorgeschlagen, die in den Transformationsplan aufgenommen wurden, diesen begleiten und bis zum 31. Dezember 2026 gelten würden:

4.1.5.1. Allgemeine Verpflichtungen im Bereich der Geschäftspolitik

(300) Deutschland verpflichtet sich, im Rahmen der nach dem Gesellschaftsrecht des Landes verfügbaren Möglichkeiten sicherzustellen, dass DB Cargo während der Umsetzung des Transformationsplans eine umsichtige, solide und nachhaltige Geschäftspolitik verfolgt, um die langfristige Rentabilität im Einklang mit den Bestimmungen des Transformationsplans wiederherzustellen und aufrechtzuerhalten.

(301) Deutschland verpflichtet sich ferner, dafür zu sorgen, dass DB Cargo weder die Gewährung der im vorliegenden Fall in Rede stehenden Unterstützung noch einen daraus abzuleitenden Vorteil für Werbungszwecke nutzt.

4.1.5.1.1. Verbot des Erwerbs von Beteiligungen

(302) Deutschland stellt im Rahmen seiner Möglichkeiten nach § 65 BHO sicher, dass DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums keine Beteiligungen erwirbt. Für den Erwerb von Gesellschaften durch Übertragung von Vermögenswerten gilt dies entsprechend.

(303) Konzerninterne Veräußerungen und Umstrukturierungen fallen nicht unter dieses Übernahmeverbot.

(304) DB Cargo ist berechtigt, unter außergewöhnlichen Umständen mit vorheriger Zustimmung der Kommission Anteile an einem Unternehmen zu erwerben, insbesondere wenn dies erforderlich ist, um die langfristige Rentabilität von DB Cargo zu gewährleisten, oder aus anderen zwingenden Gründen wie staatlichen Sicherheitsinteressen, wie z. B. Käufe im Zusammenhang mit Transporten durch die Bundeswehr. Dies gilt unbeschadet von Artikel 346 AEUV.

4.1.5.1.2. Verkauf von Beteiligungen

(305) Deutschland verpflichtet sich, im Rahmen der in § 65 BHO vorgesehenen Möglichkeiten sicherzustellen, dass DB Cargo die nachstehend beschriebenen Beteiligungen an einen unabhängigen Erwerber […] verkauft. Die Begriffe „Verkauf“ und „Veräußerung“ umfassen nicht nur die Übertragung von Beteiligungen an einer Gesellschaft, sondern auch die Übertragung der Vermögenswerte einer Gesellschaft.

a) Veräußerung von Beteiligungen an dem folgenden Terminalbereich:

   a) […]

   b) […]

   c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Veräußerung einer wesentlichen Minderheitsbeteiligung am kombinierten Seeverkehr […] (einschließlich der Veräußerung von […] Lokomotiven).

c) Veräußerung von Beteiligungen an Logistik-Tochtergesellschaften:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Die Veräußerungen erfolgen diskriminierungsfrei, nach wirtschaftlichen Grundsätzen und mit marktbasierten Verkäufergarantien („Zusicherungen und Gewährleistungen“).

(307) Die Veräußerungen erfolgen so bald wie möglich, spätestens jedoch […]. Ein Verkauf gilt an dem Tag als erfolgt, an dem ein rechtsverbindlicher Kaufvertrag („Kaufvertrag“) unterzeichnet wird. Bei einem Verkauf von Teilen an mehrere Käufer ist das Datum des Abschlusses des letzten Kaufvertrags maßgeblich.

(308) Die Verpflichtung, die Anteile an den Gesellschaften zu veräußern, gilt jedoch nur, wenn dies unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen geschieht und daher den Erfolg des Umstrukturierungsplans nicht gefährdet. Das bedeutet:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) Im Rahmen des Verfahrens nach § 65 BHO und soweit möglich stellt Deutschland sicher, dass DB Cargo frühzeitig ein Veräußerungsverfahren einleitet, damit die entsprechenden Veräußerungsfristen eingehalten werden können.

(310) Der betreffende Erwerber muss:

a) unabhängig von DB AG und DB Cargo sein;

b) über die finanziellen Ressourcen, das Fachwissen und die Anreize verfügen, die erforderlich sind, um das erworbene Unternehmen oder die erworbenen Vermögenswerte auf wettbewerbsfähige Weise aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln und

c) sicherstellen, dass die Übernahme, auf der Grundlage der der Kommission vorliegenden Informationen, weder dem ersten Anschein nach Anlass zu wettbewerbsrechtlichen Bedenken gibt noch die Gefahr einer Verzögerung bei der Umsetzung der Verpflichtungen besteht. Insbesondere muss vom Erwerber vernünftigerweise erwartet werden, dass er alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen für den Erwerb des zu veräußernden Geschäfts erhält.

(311) Bei unerwarteten Verzögerungen kann die Kommission auf Antrag einer Verlängerung der Verkaufsfrist zustimmen. Deutschland wird den Antrag rechtzeitig, spätestens jedoch zwei Wochen vor Ablauf der ursprünglichen Umsetzungsfrist, einreichen.

(312) Stellt sich […] heraus, dass die oben genannten Veräußerungen durch […] ganz oder teilweise nicht möglich sind, können Deutschland und DB Cargo alternative Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen von vergleichbarer Größe vorschlagen und der Kommission zur Genehmigung vorlegen.

(313) Bis zum Zeitpunkt der Übertragung muss DB Cargo mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns sicherstellen, dass das zu veräußernde Geschäft seine wirtschaftliche Lebensfähigkeit, Verkaufsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit bewahrt und das Risiko eines Verlusts seines Wettbewerbspotenzials minimiert ist. DB Cargo wird insbesondere:

a) nichts unternehmen, was sich erheblich negativ auf den Wert, die Verwaltung oder die Wettbewerbsfähigkeit des zu veräußernden Geschäfts auswirken oder Art und Umfang des Geschäfts, seine technische oder kommerzielle Strategie oder seine Anlagepolitik verändern könnte;

b) auf der Grundlage und unter Beibehaltung bestehender Geschäftspläne ausreichende Mittel für die Entwicklung der zu veräußernden Vermögenswerte zuteilen oder organisieren;

c) alle angemessenen Maßnahmen ergreifen und unter anderem geeignete Anreize (üblicherweise in der Branche) schaffen, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten nicht aus dem zu veräußernden Geschäft ausscheiden oder die genannten Schritte und Anreize einleiten und keine Mitarbeiter in das verbleibende Geschäft von DB Cargo einstellen oder übertragen.

4.1.5.2. Maßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs (Kauf von Dienstleistungen)

(314) Deutschland verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass DB Cargo zunehmend inländische Ganzzug-Fernverkehrsdienste von externen Dritten erwirbt. DB Cargo wird daher bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums den Anteil der über externe Anbieter jährlich bereitgestellten Zugkilometern in Deutschland […] an den von DB Cargo in Deutschland bereitgestellten Ganzzug-Fernverkehrskilometern erhöhen. Im Jahr 2024 wird DB Cargo voraussichtlich insgesamt 27,7 Mio. Zugkilometer in Deutschland betreiben. Davon wird DB Cargo voraussichtlich 24,4 Mio. Zugkilometer mit eigenen Produktionsmitteln bereitstellen. Es wird davon ausgegangen, dass 3,3 Mio. Zugkilometer von externen Eisenbahnunternehmen im Auftrag der DB Cargo (Kauf von Dienstleistungen) bereitgestellt werden.

(315) Das in Erwägungsgrund 314 genannte Ziel hängt davon ab, dass das erwartete Volumen der Zugkilometer im Ganzzugsegment im Einklang mit dem Basisszenario des Umstrukturierungsplans erreicht wird. Im Falle einer negativen Geschäftsentwicklung und der sich daraus ergebenden Nichterreichung des erwarteten Zugkilometervolumens ist das Ziel wie folgt zu reduzieren: Wird das erwartete Zugkilometervolumen um […] % (oder […] %, siehe Erwägungsgrund 314) oder mehr unterschritten, besteht keine Verpflichtung, Unteraufträge zu vergeben. Dazwischen reduziert sich die prozentuale Verpflichtung zur Vergabe von Unteraufträgen proportional, beispielsweise müssen dann, wenn nur […] % der erwarteten Zugkilometer in einem Kalenderjahr erreicht werden, mindestens […] % ausgelagert werden. Dieser Mechanismus stellt sicher, dass dann, wenn die jährlichen inländischen Fernverkehrskilometer im Ganzzugsegment von DB Cargo nicht ausreichen, ein erhöhter „Leerlauf" der vorhandenen Zugkapazität und damit eine weitere Schwächung der Rentabilität vermieden wird.

(316) Dieser Kauf von Diensten erfolgt marktkonform gemäß den folgenden Grundprinzipien:

a) Die Auswahl des Dienstleisters muss diskriminierungsfrei auf der Grundlage wirtschaftlicher Grundsätze erfolgen. Die Vergabe von Aufträgen an Dienstleister erfolgt auf der Grundlage wirtschaftlicher Kriterien.

Insbesondere muss der Dienstleister alle von den Kunden von DB Cargo aufgestellten Qualitätsanforderungen erfüllen.

b) DB Cargo beabsichtigt, geeignete Lieferanten in der gesamten EU zu größeren Paketen zum Kauf von Diensten einzuladen und bemüht sich, in einer ersten Runde mindestens zwei Angebote zu erhalten, wenn es mehr als einen geeigneten Lieferanten für die geplante Unterauftragsvergabe gibt. Zur Gewährleistung von Transparenz werden die abgelehnten Bieter ordnungsgemäß informiert, und die Ablehnung ihres Angebots wird ordnungsgemäß begründet. Die im vorstehenden Satz beschriebenen Verpflichtungen gelten nur für Lieferanten, die ein Angebot eingereicht haben.

c) Der Dienstleister muss ein bereits etablierter oder potenziell effizienter, unabhängiger Wettbewerber sein, der über die finanziellen Mittel und die nachgewiesene Erfahrung verfügt, um im inländischen Fernverkehr Ganzzugverbindungen anbieten zu können. Der Vertragsabschluss unterliegt normalen Marktanforderungen, d. h. DB Cargo ist berechtigt, einen Antrag aus Gründen wie mangelnder Kompetenz, mangelnder Zuverlässigkeit, mangelnder finanzieller Mittel oder aus Konformitätserwägungen abzulehnen.

d) Falls der Dienstleister die vertraglichen Dienstleistungen nicht oder nicht mehr erbringen kann, wird DB Cargo gemäß den Bedingungen dieser Verpflichtung einen Nachfolger für den Rest des Zeitraums benennen. Ist auch das nicht möglich, kann die vertragliche Leistung in der verbleibenden Laufzeit auch durch Eigenleistung erbracht werden.

4.1.5.3. Deckelung des ausgelagerten Volumens

(317) DB Cargo wird das inländische Volumen des Jahres 2023, gemessen in Tonnenkilometern im Schienengüterverkehr, bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums nicht überschreiten. Im Jahr 2022 lieferte DB Cargo 58,9 Mrd. Tonnenkilometer mit eigener Produktion in Deutschland. Im Jahr 2023 ging das Leistungsvolumen auf 51,2 Mrd. Tonnenkilometer zurück.

4.1.5.4. Verkauf von Lokomotiven

(318) Deutschland stellt sicher, dass DB Cargo einen Teil seiner Lokomotiven unter folgenden Bedingungen an einen unabhängigen Käufer veräußert:

a) Um die Umsetzung der Verpflichtung zum Kauf von Dienstleistungen (siehe Abschnitt 4.1.5.2) zu gewährleisten, wird DB Cargo auf Verlangen des/der Dienstleister(s) […] Lokomotiven aus dem Ganzzugsektor an den/die Dienstleister veräußern. Wird das Leistungskaufziel aufgrund des Nichterreichens des erwarteten Zugkilometervolumens verringert (siehe Erwägungsgrund 315), wird die Zahl der zu verkaufenden Lokomotiven entsprechend angepasst.

b) Im Zusammenhang mit der Begrenzung des Transportvolumens (siehe Erwägungsgrund 317) wird DB Cargo […] Lokomotiven an unabhängige Käufer veräußern. Dies setzt voraus, dass die versprochene Verringerung des Verkehrsaufkommens in […] planmäßig verläuft.

c) Die Lokomotiven müssen von […] verkauft werden, jedoch nur insofern, als mindestens […] unter normalen Marktbedingungen (bestimmt auf der Grundlage gemeinsamer Bewertungsmethoden) beschafft werden können.

d) Sollte während des Umstrukturierungszeitraums offenkundig werden, dass der oben genannte Verkauf von Lokomotiven bis zum […] ganz oder teilweise unmöglich sein wird, können Deutschland und DB Cargo alternative Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen oder Auswirkungen vergleichbarer Größe vorschlagen und der Kommission zur Genehmigung vorlegen.

4.1.5.5. Allgemeine und Schlussbestimmungen für die Verpflichtungen

(319) Deutschland wird die Kernelemente des Umstrukturierungsplans und der vorliegenden Verpflichtungen ohne vorherige Genehmigung der Kommission nicht ändern.

(320) Diese Zusicherungen gibt Deutschland ausschließlich gegenüber der Kommission als einzigem Adressaten und ausschließlich für die Zwecke dieses Verfahrens (SA.50952) ab. Aus diesen Verpflichtungen können Dritte keine Rechte auf ein bestimmtes Verhalten Deutschlands, der DB AG und/oder von DB Cargo ableiten.

(321) Deutschland stellt im Rahmen seiner gesellschaftsrechtlichen Möglichkeiten sicher, dass der Umstrukturierungsplan einschließlich aller Zusagen nach dem angegebenen Zeitplan vollständig umgesetzt wird.

(322) Ist für bestimmte Verpflichtungen keine Frist festgelegt, so sind diese unverzüglich umzusetzen.

(323) Die Kommission kann gegebenenfalls auf hinreichend begründeten Antrag Deutschlands eine Verlängerung der in den Verpflichtungen oder im Umstrukturierungsplan festgelegten Fristen gewähren oder unter außergewöhnlichen Umständen auf eine oder mehrere der in diesen Verpflichtungen oder im Umstrukturierungsplan festgelegten Verpflichtungen und Bedingungen verzichten, sie ändern oder ersetzen. Beantragt Deutschland eine Fristverlängerung, so ist der Kommission spätestens einen Monat vor Ablauf der betreffenden Frist ein ordnungsgemäß begründeter Antrag vorzulegen.

4.1.5.6. Stand der Fortschritte beim Verkauf von Beteiligungen und Lokomotiven

(324) Wie in Erwägungsgrund 305 Buchstabe a beschrieben, plant die DB Cargo-Gruppe die Veräußerung der folgenden Beteiligungen an Unternehmen, die in Terminalbereichen tätig sind:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) Die Veräußerung der Beteiligungen in Terminalbereichen oder in […] befindet sich derzeit in unterschiedlich Phasen, über die Deutschland zuletzt am 21. November 2024 informierte, insbesondere wie folgt:

a) […].

b) In Bezug auf die Veräußerungen im Terminalbereich, insbesondere:

1. […];

2. […];

3. […];

4. […];

5. […].

c) In Bezug auf die Logistik-Tochtergesellschaften, insbesondere:

1. […];

2. […];

3. […] ([101]), […] ([102]);

4. […].

(326) Nach den von Deutschland übermittelten Informationen haben sich die vom Verkauf der Beteiligungen der DB Cargo-Gruppe in verschiedenen Mitgliedstaaten betroffenen Unternehmen im Durchschnitt und durchgehend als lebensfähig erwiesen. Tabelle 30 zeigt die von den betroffenen, überwiegend in Deutschland ansässigen Unternehmen in den Jahren 2021, 2022 und 2023 erzielten Gewinne in Höhe von insgesamt mindestens […] EUR vor Steuern.

Tabelle 30

Von den einzelnen Unternehmen erzielte Gewinne

(in Mio. EUR (gerundet))

		2021	2022	2023
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([101]) […]
([102]) […]

(in Mio. EUR (gerundet))

		2021	2022	2023
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…] ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) […].
Quelle: Vorbringen von Deutschland.

(327) Die zu veräußernden […] Lokomotiven (Erwägungsgrund 318) werden von der bestehenden Flotte von DB Cargo stammen und sind nach Angaben Deutschlands modern, hochwertig und im Einklang mit den geltenden Leitlinien gewartet. Die Lokomotiven werden in drei Gruppen eingeteilt: i) nationale elektrische Standardlokomotiven, ii) nationale elektrische Hochleistungslokomotiven und iii) moderne interoperable elektrische Lokomotiven.

5. WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN

(328) In diesem Abschnitt wird geprüft, ob die untersuchten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen und, wenn ja, ob sie eine neue Beihilfe darstellen. Außerdem wird bewertet, ob sie rechtmäßig sind und ob sie als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

5.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

(329) In Artikel 107 Absatz 1 AEUV heißt es: „Soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen."

(330) Eine gegenüber einem Unternehmen geleistete Maßnahme wird daher als Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung eingestuft, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: i) die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft dem Empfänger-Unternehmen einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

(331) Bezüglich des Arguments Deutschlands, die fraglichen Maßnahmen beträfen interne Beziehungen innerhalb der von der DB AG geführten wirtschaftlichen Einheit (siehe Erwägungsgründe 102 bis 104), muss daran erinnert werden, dass beihilferechtliche Übertragungen innerhalb einer öffentlichen Gruppe eine staatliche Beihilfe darstellen können, wenn beispielsweise Mittel von der Muttergesellschaft auf ihre Tochtergesellschaft übertragen werden, selbst wenn sie wirtschaftlich ein einziges Unternehmen darstellen ([103]). Die Tatsache, dass bestimmte untersuchte Maßnahmen interne Beziehungen innerhalb der von der DB AG geführten Gruppe betreffen, steht daher einer Beurteilung dieser Maßnahmen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht entgegen.

([103]) Siehe Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 49 (und die zitierte Rechtsprechung). Vgl. auch Urteil des Gerichts vom 25. Juni 2015, SACE und SACE BT/Kommission, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Darüber hinaus ist DB Cargo, wie in den Erwägungsgründen 10, 15 und 23 bis 38 dargelegt, als Aktiengesellschaft gegründet, die über Vermögenswerte, Personal und Mittel verfügt, um auf den räumlichen Märkten, auf denen sie tätig ist, gegen Entgelt Warenbeförderungsleistungen auf der Schiene zu erbringen. DB Cargo führt die eigenen Aktivitäten in dem Sinne autonom, dass das Unternehmen unabhängig von den Aktivitäten der DB AG über seine Geschäfts-, Marketing- und Strategiepolitik entscheidet. DB Cargo hat eigene Schienengüterverkehrskunden, die sich von den Käufern von Personenverkehrsdiensten unterscheiden. Darüber hinaus sind die Schwierigkeiten von DB Cargo auf dessen eigene Aktivitäten zurückzuführen und für diese Aktivitäten spezifisch (siehe Erwägungsgrund 449 ff.). In einer ähnlichen Situation hat die Kommission bereits die Auffassung vertreten, dass ein Schienengüterverkehrsunternehmen, das zu einer größeren Eisenbahngruppe gehört, für die Zwecke der Anwendung der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ein eigenständiges Unternehmen ist ([104]).

(333) Daraus folgt, dass DB Cargo ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist. Wenn festgestellt wird, dass die zu prüfenden Maßnahmen DB Cargo einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, begünstigen sie ein Unternehmen, das Begünstigter dieser Maßnahmen ist.

5.1.1. *Einsatz staatlicher Mittel*

(334) Nur Vorteile, die unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden, können als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV betrachtet werden. ([105]) Staatliche Mittel umfassen sämtliche Mittel des öffentlichen Sektors ([106]), einschließlich der Mittel innerstaatlicher Stellen ([107]) und unter bestimmten Umständen Mittel privater Einheiten. Auch Mittel öffentlicher Unternehmen stellen staatliche Mittel im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, da der Staat in der Lage ist, die Verwendung dieser Mittel zu steuern ([108]), und weil ein Fehlbetrag oder ein Gewinn eines öffentlichen Unternehmens die Mittel des Staates verringert oder erhöht.

(335) Die DB AG steht zu 100 % im Eigentum des deutschen Staates (Erwägungsgründe 11 bis 13). DB ML befand sich vor der Fusion mit der DB AG zu 100 % in deren Eigentum (Erwägungsgrund 14). Daher sind die Mittel der DB AG und waren die Mittel von DB ML staatliche Mittel, sodass die Maßnahmen 1, 2 und 3 aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Da Maßnahme 4 aus Mitteln einer öffentlichen Einrichtung – BEV – finanziert wird (Erwägungsgrund 77), wird sie ebenfalls aus staatlichen Mitteln finanziert.

(336) In den folgenden Abschnitten wird die Kommission daher einschätzen, ob die untersuchten Maßnahmen dem Staat zuzurechnen sind und, wenn ja, ob sie DB Cargo einen selektiven Vorteil verschaffen. Sind diese Bedingungen erfüllt, wird die Kommission einschätzen, ob die betreffenden Maßnahmen geeignet sind, den Wettbewerb zu verfälschen, oder ob die Gefahr besteht, dass sie ihn verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

5.1.2. *Zurechenbarkeit zum Staat*

(337) Hinsichtlich der Feststellung der Zurechenbarkeit einer durch öffentliche Unternehmen gewährten Maßnahme zum Staat muss geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass der Maßnahme beteiligt waren. Die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens zum Staat kann aus einer Gesamtheit von Indizien abgeleitet werden, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist ([109]).

([104]) Entscheidung der Kommission C(2004) 3955 final vom 2. März 2005 in der Sache N 386/2004 – France Aide à la restructuration à Fret SNCF (ABl. C 172 vom 12.7.2005, S. 3), Rn. 133-135 und 146.

([105]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Januar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, Rn. 25 und 26; Urteil des Gerichtshofs vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, Rn. 63.

([106]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, Rn. 56.

([107]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Oktober 1987, Deutschland/Kommission, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, Rn. 17; Urteil des Gerichts vom 6. März 2002, Territorio Histórico de Álava/Kommission, T-92/00 und T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, Rn. 57.

([108]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 38. Siehe auch Urteile des Gerichtshofs vom 29. April 2004, Griechenland/Kommission, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, Rn. 53 und 54, vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia SpA/Kommission, C-328/99 und C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, Rn. 33 und 34, und vom 10. Dezember 2020, Comune di Milano/Kommission, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, Rn. 31 und 34, und die dort angeführte Rechtsprechung.

([109]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Kommission/Italien und andere, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, Rn. 59 und 60, und die darin zitierte Rechtsprechung.

(338) Diesbezüglich kann nicht verlangt werden, dass die Kommission auf der Grundlage einer genauen Anweisung nachweist, dass die Behörden das öffentliche Unternehmen konkret veranlasst haben, die fragliche Maßnahme zu treffen. Jeder Hinweis auf die Beteiligung der Behörden am Erlass einer Maßnahme oder auf die Unwahrscheinlichkeit ihrer Nichtbeteiligung ist auch unter Berücksichtigung des Umfangs der Maßnahme, ihres Inhalts oder der darin enthaltenen Bedingungen oder der fehlenden Beteiligung dieser Behörden am Erlass dieser Maßnahme relevant ([110]).

(339) Zu den Indizien, die die Schlussfolgerung zulassen, dass die Maßnahme dem Staat zuzurechnen ist, gehört darüber hinaus der Umstand, dass die fragliche öffentliche Einrichtung die beanstandete Entscheidung nicht treffen konnte, ohne den Anforderungen der öffentlichen Stellen oder den Richtlinien der Behörden Rechnung zu tragen, die Eingliederung des öffentlichen Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens oder die Intensität der behördlichen Aufsicht ([111]).

5.1.2.1. Ausgleich der jährlichen Verluste von DB Cargo auf der Grundlage des Gewinnabführungsvertrags („Maßnahme 1“)

(340) Die Kommission stellt fest, dass die DB AG (und vor der Fusion mit der DB AG auch DB ML) öffentliche Unternehmen sind, die als privatrechtliche Aktiengesellschaften gegründet wurden. Der Vorstand einer Aktiengesellschaft ist vom Aufsichtsrat und von der Hauptversammlung unabhängig. ([112]) Das bedeutet, dass die Hauptversammlung dem Vorstand grundsätzlich keine Weisungen erteilen kann. Jedoch kann, wie die Unionsgerichte wiederholt festgestellt haben, die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen in Form einer allgemeinrechtlichen Kapitalgesellschaft gegründet worden ist, nicht in Anbetracht der Selbständigkeit, die ihm diese Rechtsform möglicherweise verleiht, als ausreichend angesehen werden, um auszuschließen, dass eine Beihilfemaßnahme einer solchen Gesellschaft dem Staat zuzurechnen ist. Denn die Existenz einer Kontrollsituation und die tatsächlichen Möglichkeiten der Ausübung eines beherrschenden Einflusses, die sie in der Praxis mit sich bringt, verhindern es, von vornherein auszuschließen, dass eine Maßnahme einer solchen Gesellschaft dem Staat zugerechnet werden kann und die Gefahr einer Umgehung der Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen besteht, auch wenn die Rechtsform des öffentlichen Unternehmens als Indiz unter anderen an sich erheblich ist, um in einem konkreten Fall festzustellen, ob der Staat beteiligt ist oder nicht ([113]). Im vorliegenden Fall kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Staat durch seine Präsenz im Aufsichtsrat, dessen Mitglieder zur Hälfte von den Aktionären ernannt werden, indirekt Einfluss auf die Entscheidungen des Vorstands nehmen könnte. Nach den deutschen Rechtsvorschriften über Aktiengesellschaften wird der Vorstand vom Aufsichtsrat gewählt, dessen Mitglieder nicht an Weisungen der Aktionäre gebunden sind. Die Kommission stellt jedoch fest, dass einige Mitglieder des Aufsichtsrats möglicherweise dem Staat gegenüber verpflichtet sind. Dies ist der Fall, wenn der Staat als Anteilseigner Mitglieder des Bundestags oder Behördenvertreter (z. B. Staatssekretäre oder Direktoren der beteiligten Ministerien) in den Aufsichtsrat bestellt. Diese Aufsichtsratsmitglieder sind verpflichtet oder haben einen starken Anreiz, in Bezug auf die Verkehrspolitik und finanzielle Angelegenheiten im Zusammenhang mit der DB AG im Interesse der Regierung zu handeln (Erwägungsgrund 96 Buchstabe b Ziffer 2).

(341) Darüber hinaus kann der Bund als alleiniger Anteilseigner der DB AG (Erwägungsgrund 11) alle Entscheidungen in der Hauptversammlung der DB AG allein treffen und damit die strategische Ausrichtung der DB AG (exklusiv) beeinflussen. Darüber hinaus kann der Bund als 100%iger Anteilseigner in der Hauptversammlung (exklusiv) Einfluss auf die Bestellung des Aufsichtsrats der DB AG nehmen, der wiederum den Vorstand der DB AG wählt. Deutschland könnte somit indirekt die Geschäftsführungsentscheidungen des Vorstands der DB AG auch in Bezug auf die Tochtergesellschaften der DB AG, darunter DB Cargo und bis 2016 DB ML, beeinflussen, auch wenn die ausgewählten Mitglieder des Aufsichtsrats strenggenommen keine Regierungsvertreter sind.

([110]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Kommission/Italien und andere, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, Rn. 60 und 61, und die darin zitierte Rechtsprechung.

([111]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 2021, Kommission/Italien und andere, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, Rn. 62, und die darin zitierte Rechtsprechung.

([112]) Siehe § 76 Absatz 1 Aktiengesetz.

([113]) Urteil des Gerichtshofs vom 10. Dezember 2020, Comune di Milano/Kommission, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, Rn. 49 und die dort angeführte Rechtsprechung.

(342) Der Aufsichtsrat der DB AG besteht nicht mehrheitlich aus Behördenvertretern. Er umfasst drei Behördenvertreter, die direkt von den drei an der Aufsicht über die DB AG beteiligten Ministerien (nämlich dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium für Wirtschaft und dem Bundesfinanzministerium) benannt werden, sowie zwei Mitglieder des Deutschen Bundestags.

(343) Zudem bedarf gemäß § 293 Absatz 2 Aktiengesetz der Abschluss eines Gewinnabführungsvertrags zwischen zwei Aktiengesellschaften der Zustimmung beider Hauptversammlungen mit einer Dreiviertelmehrheit. Deutschland macht geltend, dass der Staat im Einklang mit dieser Bestimmung dem Abschluss des Gewinnabführungsvertrags zwischen der DB AG und der DB Cargo zugestimmt habe. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der GAV von 2012 zwar nicht direkt zwischen der DB AG und DB Cargo, sondern zwischen DB ML und DB Cargo geschlossen wurde, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrags jedoch ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der DB ML bestand (siehe Erwägungsgrund 45). In diesem Zusammenhang bestätigt Deutschland, dass bis zu der im Jahr 2016 erfolgten Übertragung des GAV von DB ML auf die DB AG, bei der DB Cargo die letztlich betroffene Tochtergesellschaft und die DB AG die letztlich betroffene Muttergesellschaft gewesen sei (Erwägungsgrund 47), stets eine Kette von GAV (mit unterschiedlichen Unterbeteiligungen) bestanden habe. Die Einbeziehung von Bundesbeamten in den Abschluss des GAV ergibt sich auch aus der Anwendung der Bestimmungen des § 65 Absatz 2 in Verbindung mit § 65 Absatz 3 BHO, der die Genehmigung eines zuständigen Ministers für den Abschluss von Beherrschungsverträgen in den staatseigenen Unternehmen erfordert (Erwägungsgrund 107). Da der von der Kommission geprüfte GAV ein Kontrollelement enthält, musste der zuständige Minister dem Abschluss dieses Vertrags zustimmen.

(344) In Bezug auf den 2012 abgeschlossenen GAV stellt die Kommission fest, dass er eine anfängliche Mindestlaufzeit von fünf Jahren hatte. Seit Ablauf dieser anfänglichen Laufzeit von fünf Jahren hat sich der Vertrag am Ende jedes Geschäftsjahres automatisch um ein weiteres Jahr verlängert, bis eine der beiden Parteien beschloss, den Vertrag zu kündigen, was 2024 geschah (siehe Erwägungsgrund 51). Im GAV war keine Obergrenze für die Verluste festgelegt, die von der Muttergesellschaft von DB Cargo gedeckt werden könnten. Außerdem bestand aufgrund des zwischen der DB AG und DB ML geschlossenen GAV die Möglichkeit, dass der zwischen DB ML und DB Cargo abgeschlossene Gewinnabführungsvertrag die finanzielle Lage der DB AG beeinflussen würde. Nach der Fusion von DB ML und DB AG wurde das Risiko der DB AG gegenüber Verlusten von DB Cargo ein direktes.

(345) Die Kommission bestätigt die vorläufige Feststellung im Einleitungsbeschluss, dass der Beschluss über den Abschluss des GAV dem deutschen Staat zuzurechnen ist. Angesichts der Auswirkungen, die eine solche unbegrenzte Vereinbarung auf den Haushalt der staatseigenen DB AG haben könnte, ist die Entscheidung über den Abschluss des GAV im Jahr 2012 für die DB AG, DB ML und DB Cargo als strategisch anzusehen. Die strategische Bedeutung des geprüften GAV wird auch durch die formalen Genehmigungsanforderungen bestätigt, die für Gewinnabführungsverträge gelten, einschließlich des Kontrollaspekts. Es ist unwahrscheinlich, dass die Bundesregierung in Bezug auf solche strategischen Entscheidungen keinen Einfluss auf den Entscheidungsprozess der DB AG ausgeübt hat oder dass die Regierung keine Kenntnis von einer Entscheidung hatte und sich nicht an einer Entscheidung beteiligt hat, die zu einer potenziell sehr erheblichen finanziellen Belastung für die DB AG führte. Dieser Einfluss wird insbesondere durch den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung sowie durch direkte Kontakte zwischen hochrangigen Regierungsvertretern und der Geschäftsführung der DB AG ausgeübt.

(346) Insbesondere verlangt das deutsche Gesellschaftsrecht, dass die Anteilseigner der Vertragsparteien den GAV genehmigen. Das Bestehen eines rechtlich gültigen GAV zwischen der DB AG und DB Cargo (und zwischen der DB AG und DB ML) lässt sich somit nicht anders erklären als durch die unmittelbare Beteiligung des für die staatliche Beteiligung an den betreffenden Unternehmen verantwortlichen staatlichen Vertreters. Darüber hinaus hat ein Vertreter des Staates als alleinigem Anteilseigner der DB AG im Jahr 2016 die Fusion zwischen der DB AG und DB ML direkt genehmigt, wie nach deutschem Gesellschaftsrecht vorgeschrieben. Infolge der Fusion zwischen DB ML und der DB AG wurden alle Rechte und Pflichten, einschließlich des GAV von 2012 (zwischen DB ML und DB AG), von DB ML auf die DB AG übertragen, wodurch die DB AG tatsächlichen und künftigen Verlusten von DB Cargo direkt ausgesetzt wurde. Der Zusammenschluss erfolgte Monate vor Ablauf der fünfjährigen Laufzeit des GAV von 2012, der dann automatisch auf unbestimmte Zeit verlängert wurde, mit der Möglichkeit einer jährlichen Kündigung durch die DB AG oder DB Cargo.

(347) Nach der Rechtsprechung ist es unter bestimmten Umständen denkbar, dass die vier Voraussetzungen von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zu einem anderen Zeitpunkt als zum Zeitpunkt des Inkrafttretens einer bestimmten Maßnahme beurteilt werden können ([114]). Im Zusammenhang mit den Feststellungen der Kommission zum Vorliegen des wirtschaftlichen Vorteils (siehe Erwägungsgründe 393 bis 411) kann die Frage, ob der deutsche Staat in die Entscheidungen über den Abschluss und die Aufrechterhaltung des GAV ab 2012 oder erst später einbezogen war, offengelassen werden. Wichtiger ist, dass der GAV, als alle Voraussetzungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt waren, insofern noch in Kraft war, als der Staat nach Auffassung der Kommission Einfluss ausübte.

(348) In diesem Zusammenhang wurden allmählich weitere Indikatoren für die Zurechenbarkeit offenkundig. Was den Kompass der Maßnahme betrifft, so kann angesichts der Tatsache, dass Deutschland hundertprozentige Eigentümerin der jeweiligen Unternehmen war, des wiederholten Charakters der im Rahmen des GAV abgedeckten Verluste (siehe Tabelle 5, Erwägungsgrund 53) und ihrer Größenordnung nicht davon ausgegangen werden, dass sie der Aufmerksamkeit Deutschlands entgingen, insbesondere nicht ab 2019, als sich die jährlichen Verluste im Vergleich zu den Jahren 2015, 2016 und 2017 fast verdoppelten, um im Jahr 2020 auf 870 Mio. EUR anzusteigen. Angesichts des wiederholten Auftretens und der Größenordnung der Verluste, die im Rahmen des GAV gedeckt werden mussten, ist es unwahrscheinlich, dass der deutsche Staat an den Entscheidungen über die Verlängerung dieses Vertrags nicht beteiligt war. Vielmehr ist es wahrscheinlich, dass der deutsche Staat seinen beherrschenden Einfluss auf die DB AG ausgeübt hat, um sicherzustellen, dass DB Cargo trotz der zunehmenden Verluste, die der GAV für die DB AG verursacht hat, weiterhin durch den GAV unterstützt wird. Obwohl die jährlichen Verlängerungen des GAV stillschweigend erfolgten, implizierten sie konkrete und zunehmend wichtigere Entscheidungen, DB Cargo trotz der Anhäufung von Verlusten weiterhin zu unterstützen. Die Kommission erachtet es als unwahrscheinlich, dass die Geschäftsführung der DB AG frei in ihrer Entscheidung gewesen wäre, diese Unterstützung einzustellen, insbesondere angesichts des wachsenden Verlustvolumens, das den GAV umso wichtiger für die Erhaltung der finanziellen Lebensfähigkeit von DB Cargo werden ließ.

(349) Eine mangelnde Beteiligung des deutschen Staates an der eigentlichen Entscheidung über die Verlängerung des GAV ist angesichts der Art der Tätigkeiten von DB Cargo und ihrer Relevanz für die Behörden umso unwahrscheinlicher, da nach ständiger Rechtsprechung die Art der Tätigkeiten des Begünstigten ein Indikator für die Zurechenbarkeit ist ([115]).

(350) Trotz der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes im Jahr 2007 spielte DB Cargo weiterhin eine wichtige Rolle auf diesem Markt, insbesondere im Einzelwagenverkehrssegment, wo das Unternehmen noch immer einen Anteil von etwa 90 % hat (Erwägungsgrund 33). Wie Deutschland einräumt (Erwägungsgrund 33), verzeichnet das SWL-Segment seit mehreren Jahren systematisch Verluste und ist daher für neue Marktteilnehmer ohne Subventionen nicht attraktiv (siehe Erwägungsgrund 466 ff. in Bezug auf die Bedeutung des SWL-Segments und die Erwägungsgründe 587 bis 589 in Bezug auf die geplante öffentliche Förderung für diesen Sektor).

(351) Diesbezüglich merkt die Kommission an, dass der Schienengüterverkehr von strategischer Bedeutung für die Verkehrspolitik der Bundesregierung ist, da er zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beiträgt und für die Sicherstellung der Versorgung der Verbraucher und der Industrie mit vielen grundlegenden Gütern von großer Bedeutung ist ([116]). Im konkreten Fall Deutschlands macht der Einzelwagenverkehr rund ein Viertel der Schienengüterverkehrsdienste aus. Er ist ein wichtiges Element der Logistikketten im gesamten Land und spielt eine Schlüsselrolle bei der Anbindung vieler wichtiger Industriestandorte. Darüber hinaus hat der Einzelwagenverkehr eine Unterstützungsfunktion für die anderen Formen des Schienengüterverkehrs, wie den kombinierten Verkehr und Ganzzüge, und trägt daher erheblich zur Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern bei, was ihn auch für die Dekarbonisierung des Verkehrs und das Erreichen der Klimaziele bedeutsam macht. Diese Überlegungen veranlassten Deutschland, ab 2020 sektorale Regelungen für den SWL-Sektor zu finanzieren ([117]).

([114]) Urteile des Gerichts vom 13. Februar 2012, Budapesti Erőmű Zrt/Kommission, T-80/06 und T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, Rn. 55 und 67, und vom 30. April 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/Kommission, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, Rn. 66; letzteres wurde durch das Urteil des Gerichtshofs vom 1. Oktober 2015, Electrabel SA und Dunamenti Erőmű Zrt/Kommission, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642, bestätigt.

([115]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 56.

([116]) Siehe Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr“, 23. Juni 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (aufgerufen am 15. November 2024).

([117]) Siehe Beschluss C(2020) 7533 final vom 4. November 2020, Erwägungsgründe 3-5, und Beschluss C(2024) 3488 final vom 21. Mai 2024, Erwägungsgründe 4-8.

(352) Trotz seiner mangelhaften finanziellen Leistung ist der Einzelwagenverkehr daher sowohl für den deutschen Schienengüterverkehr als auch für die deutsche Industrie sowie für die Verlagerung von Verkehrsträgern von entscheidender Bedeutung. Die Rolle von DB Cargo für die deutsche Wirtschafts- und Umweltpolitik als einer der wichtigsten Triebkräfte für die Dekarbonisierung des Verkehrs und die wirtschaftliche Attraktivität des Landes ist ein zusätzlicher Indikator für die Zurechenbarkeit des GAV, da es unwahrscheinlich ist, dass der deutsche Staat die Unternehmensfinanzen nicht über den GAV unterstützt hätte, insbesondere ab dem Zeitpunkt, zu dem die Verluste von DB Cargo – wenn sie von der Muttergesellschaft nicht gedeckt würden – das Unternehmen in Schwierigkeiten gebracht und die Fortführung seines Betriebs bedroht hätten ([118]).

(353) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission auch fest, dass in den strategischen Dokumenten der GD AB (Oliver-Wyman-Studie) auf eine „besondere Verantwortung" von DB Cargo als staatseigenes Unternehmen für mehr als 17 000 Mitarbeiter in Deutschland (im Jahr 2018) verwiesen wird (siehe auch Erwägungsgrund 397).

(354) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass Maßnahme 1, d. h. die Deckung der Verluste von DB Cargo im Rahmen des GAV, sowohl während seiner ursprünglichen Laufzeit als auch nach den stillschweigenden Verlängerungen bis zu seiner Beendigung, derzeit für den 31. Dezember 2024 geplant, dem deutschen Staat zuzurechnen ist.

5.1.2.2. Preisgestaltung für konzerninterne Dienstleistungen („Maßnahme 2") und vorteilhafte Finanzierungsbedingungen für Darlehen, die durch das DB-Treasury gewährt werden („Maßnahme 3")

(355) Auf der Grundlage der Prüfung der von Deutschland und den Beteiligten vorgelegten Argumente und Beweise kann die Kommission ihre vorläufige Feststellung, dass die Maßnahmen 2 und 3 dem Staat zuzurechnen sind, nicht bestätigen.

(356) Entgegen den Behauptungen des Beschwerdeführers reicht die Tatsache, dass die DB AG und damit letztlich der Staat hundertprozentige Eigentümerin von DB Cargo ist, nicht aus, um die Zurechenbarkeit der Maßnahmen 2 und 3 zum deutschen Staat nachzuweisen.

(357) Die DB AG und DB Cargo existieren als privatrechtliche Aktiengesellschaften, was dazu führt, dass der Vorstand vom Aufsichtsrat und von der Hauptversammlung unabhängig ist. Im Gegensatz zu strategischen Entscheidungen, etwa dem Abschluss eines Vertrags wie dem GAV, sind der Abschluss von Vereinbarungen über konzerninterne Dienstleistungen oder die Bereitstellung gruppeninterner Darlehen Transaktionen im Rahmen des normalen Tagesgeschäfts. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass solche Transaktionen durch den Staat, der über seine Vertreter im Aufsichtsrat als Anteilseigner auftritt, genau verfolgt und beeinflusst werden können, insbesondere angesichts der begrenzten tatsächlichen Vertretung des Staates in den Leitungsorganen der DB AG und von DB Cargo.

(358) Die Geschäftsordnung des Vorstands der DB AG schließt die Aufnahme von Darlehen innerhalb des Konzerns ausdrücklich von jenen Angelegenheiten aus, für die ein Beschluss des Vorstands der DB AG oder eine Genehmigung des Aufsichtsrats der DB AG erforderlich ist (Erwägungsgründe 17, 20 und 22). Ebenso ist nach der Geschäftsordnung des Vorstands von DB Cargo die Vergabe von Darlehen an die DB AG und die DB Finance B.V. ausdrücklich von der Liste der Maßnahmen ausgenommen, die der Genehmigung des Vorstands der DB AG (d. h. des Anteilseigners) bedürfen. Die oben genannte Geschäftsordnung bezieht sich in keiner Weise auf Vereinbarungen über konzerninterne Dienstleistungen, sodass die Festlegung ihrer Geschäftsbedingungen einer niedrigeren Führungsebene überlassen wird. Anders als bei der Unterzeichnung des GAV war folglich die Unterzeichnung interner Vereinbarungen über konzerninterne Dienstleistungen oder von Darlehensvereinbarungen, wie sie Gegenstand dieser Untersuchung sind, weder auf Ebene der Anteilseigner noch der Aufsichtsräte oder Vorstände der betreffenden Unternehmen erforderlich.

([118]) Vgl. in dieser Hinsicht das Urteil des Gerichts vom 13. September 2023, ITD und Danske Fragtmænd/Kommission, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, Rn. 86-96 und 104-107.

(359) Die potenziellen finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen 2 und 3 auf den Haushalt der DB AG, die nach Ansicht des Beschwerdeführers ein zusätzlicher Indikator für die Zurechenbarkeit sind, müssen relativiert werden. Erstens macht Deutschland in Bezug auf konzerninterne Dienstleistungsvereinbarungen zu Recht geltend, dass eine Reihe von Dienstleistungen im Interesse des gesamten Konzerns erbracht worden seien. Zweitens hat die Kommission angesichts der Behauptungen des Beschwerdeführers die Bedeutung der Darlehen im Rahmen der Maßnahme 3 im Hinblick auf die aussagekräftigeren Indikatoren ihrer relativen Bedeutung für den Darlehensgeber und den Darlehensnehmer, beispielsweise den gesamten Refinanzierungsbedarf der Gruppe und den Umsatz von DB Cargo, geprüft, wobei der viel größere Betrag des Haushalts der DB AG, auf den sich der Beschwerdeführer bezieht, außer Acht gelassen wurde. Die acht Darlehen zwischen 2013 und 2019 beliefen sich zum 31. Dezember 2019 auf insgesamt rund 2,1 Mrd. EUR. Die Verbindlichkeiten von DB Finance beliefen sich im Jahr 2019 wiederum nur auf 23,3 Mrd. EUR, also einen neunmal so hohen Betrag in lediglich einem einzigen Jahr. Was die Bedeutung aus Sicht des Darlehensnehmers betrifft, so belief sich der Gesamtumsatz von DB Cargo zwischen 2013 und 2019 auf 23,8 Mrd. EUR, was dem Elffachen der Darlehensbeträge und der internen Darlehensaufnahme innerhalb des DB-Konzerns entspricht, und ist damit weder ein gelegentliches oder einmaliges Ereignis im Zusammenhang mit den betreffenden Darlehen noch unter den Tochtergesellschaften der DB AG spezifisch für DB Cargo.

(360) Entgegen den Behauptungen des Beschwerdeführers ist das finanzielle Interesse des deutschen Staates, Dividenden vom DB-Konzern zu erhalten, kein Anzeichen dafür, dass der Staat an den Maßnahmen 2 und 3 beteiligt gewesen sein muss. Die Beteiligung des Anteilseigners an einer konkreten Transaktion, die im normalen Geschäftsverlauf durchgeführt wird, kann nicht aus dem allgemeinen Interesse eines Anteilseigners an der Begrenzung der Verluste einer Gesellschaft im Hinblick auf den Erhalt einer Dividende abgeleitet werden. Wie Deutschland zu Recht feststellt, würde das Akzeptieren eines allgemeinen finanziellen Interesses des Anteilseigners als ein für die Zurechenbarkeit relevantes Kriterium bedeuten, dass jede von den Körperschaften getroffene Entscheidung dem Staat zuzurechnen wäre, da jede Entscheidung Auswirkungen auf die finanziellen Interessen des Anteilseigners haben könne.

(361) Die Zurechenbarkeit der Maßnahmen 2 und 3 kann entgegen dem Vorbringen des Beschwerdeführers weder aus den Bestimmungen von § 65 BHO noch aus den Bestimmungen des PCGK abgeleitet werden.

(362) § 65 BHO ([119]) enthält Vorschriften über die Übernahme von Anteilen an Privatunternehmen durch den Bund, wie z. B. das Erfordernis der vorherigen Zustimmung eines zuständigen Ministers bei Transaktionen wie dem Erwerb oder Verkauf von Anteilen an einem privaten Unternehmen, bei Transaktionen, die eine Änderung des Nennkapitals oder des Gesellschaftszwecks bewirken, oder bei Transaktionen, die eine Änderung der Kontrolle beinhalten. § 65 Absatz 1 Ziffer 3 BHO sieht vor, dass dem Bund ein angemessener Einfluss auf die Aufsichtsräte oder ein entsprechendes Überwachungsorgan zu gewähren ist. § 65 Absatz 6 sieht vor, dass das zuständige Bundesministerium von seinem Einfluss Gebrauch macht, um sicherzustellen, dass die auf Veranlassung des Bundes gewählten oder entsandten Mitglieder der Aufsichtsorgane der Unternehmen bei ihrer Tätigkeit auch die besonderen Interessen des Bundes berücksichtigen. Die Bestimmungen von § 65 BHO begründen somit allgemeine Verpflichtungen und gelten nur für bestimmte strategische Entscheidungen über staatliche Beteiligungen. Sie enthalten keine Regeln, die die Beteiligung des Staates an der Annahme oder Festlegung der Bedingungen konzerninterner Vereinbarungen und Darlehen erfordern würden.

(363) Der PCGK enthält Hinweise auf die verantwortungsvolle Führung von Unternehmen, an denen der deutsche Staat mehrere nichtobligatorische und allgemeine Beteiligungen hält (Fußnote 47). Da während der Untersuchungen keinerlei Anhaltspunkte, geschweige denn Beweise, dafür vorgelegt wurden, dass die im PCGK enthaltenen Angaben missbräuchlich verwendet oder für DB Cargo oder die DB AG im Zusammenhang mit den untersuchten Maßnahmen 2 und 3 aufgrund von Handlungen oder Einflussnahmen von Beamten, Dienststellen oder öffentlichen Stellen für bindend erklärt wurden, kann dieser Kodex nicht als Indikator für die Zurechenbarkeit dieser Maßnahmen 2 und 3 dienen.

(364) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens gesammelten Beweise die im Einleitungsbeschluss dargelegten vorläufigen Hinweise stützen und nicht belegen, dass die Maßnahmen 2 und 3 für die Zwecke der Anwendung des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dem deutschen Staat zurechenbar sind.

(365) Da die Voraussetzungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV kumulativ sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen 2 und 3 keine staatlichen Beihilfen im Sinne dieser Bestimmung darstellen.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, abgerufen am 30. Oktober 2024.

5.1.2.3. Teilübernahme der Besoldung der bei DB Cargo beschäftigten Beamten durch das BEV („Maßnahme 4“)

(366) Wie von Deutschland klargestellt, bezieht sich die Deckung der Sozialkosten durch das BEV auf alle der DB AG zugeordneten Eisenbahnbeamten und nicht nur auf das Personal, das innerhalb des DB-Konzerns DB Cargo zugewiesen ist.

(367) Das Zuweisungssystem ist gesetzlich vorgeschrieben ([120]). Die Entscheidung über die Übernahme der Kosten im Zusammenhang mit dem besonderen Status von Beamten, die dem Personal der DB AG zugewiesen werden, sowie andere Merkmale des Zuweisungssystems werden durch ein Gesetz, das DBGrG, vorgegeben und sind nicht das Ergebnis autonomer Entscheidungen des BEV, der DB AG oder von DB Cargo (Erwägungsgrund 78) ([121]). Maßnahme 4 ist somit dem Staat zuzurechnen.

5.1.3. *Selektiver Vorteil*

(368) Ein Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist ein wirtschaftlicher Nutzen jeglicher Art, den ein Unternehmen unter marktüblichen Bedingungen – also ohne Eingreifen des Staates – nicht hätte erhalten können ([122]). Von Belang sind weder der Grund noch das Ziel des staatlichen Eingreifens, sondern allein die Auswirkung der Maßnahme auf das Unternehmen ([123]). Wenn sich die finanzielle Lage eines Unternehmens verbessert, weil der Staat zu von den normalen Marktbedingungen abweichenden Konditionen eingreift, liegt ein Vorteil vor. Um festzustellen, ob dies der Fall ist, sollte die finanzielle Lage des Unternehmens nach der Maßnahme mit der finanziellen Lage verglichen werden, in der es sich befände, wenn die Maßnahme nicht durchgeführt worden wäre ([124]). In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass sich der Begriff „staatliche Eingriffe“ nicht nur auf positive Maßnahmen des Staates bezieht, sondern auch darauf, dass die Behörden unter bestimmten Umständen keine Maßnahmen ergreifen ([125]).

(369) Die Kommission wird das Vorliegen eines selektiven Vorteils ausschließlich für die Maßnahmen prüfen, die sie als dem Staat zurechenbar ansieht, d. h. die Maßnahmen 1 und 4.

5.1.3.1. Ausgleich der jährlichen Verluste von DB Cargo auf der Grundlage des Gewinnabführungsvertrags („Maßnahme 1“)

(370) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland geltend macht, dass i) der Abschluss des GAV mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehe, ii) die Nichtbeendigung des GAV und damit die fortgesetzten jährlichen Übertragungen der Verluste von DB Cargo an die DB AG keine Maßnahme eines staatlichen Eingreifens darstellen würden, da sie keine Handlung und somit keine „tatsächlich durchgeführte Maßnahme“ darstellen würden und iii) die Nichtbeendigung und die fortgesetzte Übertragung von Verlusten in jedem Fall mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stünden, sodass die Maßnahme DB Cargo keinen Vorteil verschafft habe und daher keine staatliche Beihilfe darstelle (siehe Erwägungsgründe 110 bis 130).

(371) Die Kommission wird prüfen, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf den Abschluss des GAV sowie auf die Nichtbeendigung des GAV und die anschließende Übertragung von Verlusten anwendbar ist. Sollte die Kommission feststellen, dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht anwendbar ist, kann sie dieses Kriterium nicht anwenden.

([120]) § 12 Absatz 2 DBGrG sieht vor, dass Beamte des Staates der DB AG zuzuweisen sind.
([121]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 34.
([122]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41.
([123]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, Rn. 13.
([124]) Ebenda.
([125]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 67 und die zitierte Rechtsprechung.

(372) Die Kommission erinnert daran, dass der Gerichtshof die Auffassung vertreten hat, dass die Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten letztendlich davon abhängt, ob der Staat in seiner Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligter und nicht in seiner Eigenschaft als Träger öffentlicher Gewalt einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat ([126]). Staatliche Interventionen, die hoheitliche Pflichten des Staates erfüllen sollen, können nicht mit den Interventionen eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers verglichen werden ([127]).

(373) Die Kommission bestreitet nicht, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf den Abschluss des GAV, seine Nichtbeendigung und die sich daraus ergebenden Verlustübertragungen im Rahmen des GAV anwendbar ist. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der GAV selbst ein Übereinkommen ist, das dem Aktiengesetz und nicht dem öffentlichen Recht unterliegt (siehe Fußnote 15). Darüber hinaus handelt es sich bei GAV um Übereinkommen, die von anderen Unternehmensgruppen, insbesondere Unternehmen, die im Deutschen Aktienindex vertreten sind, genutzt werden können und offenbar auch genutzt werden (siehe Erwägungsgrund 111). Die Kommission stellt fest, dass Deutschland nicht bestreitet, dass dem Abschluss des GAV keine Rentabilitätsanalysen vorausgingen (siehe Erwägungsgrund 121). Gleichzeitig stellt die Kommission fest, dass wirtschaftliche Analysen in Form jährlicher mittelfristiger Pläne vorliegen, die die Grundlage für die strategischen Entscheidungen der DB AG bilden (siehe Erwägungsgrund 54). Die Fortsetzung der jährlichen Verlustübertragung ist im Rahmen des GAV zu sehen. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sowohl auf den Abschluss des GAV als auch auf die Nichtbeendigung des GAV anwendbar ist, was zu einer kontinuierlichen Übertragung der Verluste von DB Cargo auf die DB AG führt.

(374) Für das Argument Deutschlands, dass die Nichtbeendigung des GAV und damit die Übertragung der Verluste von DB Cargo keine tatsächlich durchgeführte Maßnahme darstelle (siehe Erwägungsgrund 114) und somit in Bezug auf die Verlustübertragungen nicht von einem selektiven Vorteil ausgegangen werden könne, sieht die Kommission keine Rechtsgrundlage. Im Gegenteil, das Unterlassen selbst allmählicher Schritte zur Beendigung eines wirtschaftlich zunehmend nachteiligen Rechtsverhältnisses ist als eine Entscheidung anzusehen, selbst wenn diese stillschweigend von einem marktwirtschaftlich handelnden Investor, einer Behörde oder einem öffentlichen Unternehmen umgesetzt wurde. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die ursprüngliche Laufzeit eines Vertrags abgelaufen ist und jede Partei Jahr für Jahr entweder eine stillschweigende Verlängerung des Vertrags für das nächste Jahr akzeptieren oder eine Kündigung aussprechen kann. Dabei handelt es sich um konkrete Entscheidungen, die die Vertragspartner des GAV Jahr für Jahr getroffen haben. Die rechtliche Form dieser Entscheidungen, d. h. der Umstand, dass die Fortsetzung des GAV eher stillschweigend erfolgte und keine förmliche Änderung erforderte, kann an dieser Einschätzung nichts ändern. Nach ständiger Rechtsprechung ist nämlich die genaue Form einer Maßnahme für die Feststellung, ob sie einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, unerheblich. Der Begriff der Beihilfe umfasst nicht nur positive Leistungen, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die von einem Unternehmen normalerweise zu tragenden Belastungen vermindern und die somit zwar keine Subventionen im strengen Sinne des Wortes darstellen, diesen aber nach Art und Wirkung gleichstehen ([128]). Ebenso ergibt sich aus der Rechtsprechung eindeutig, dass Unterlassen durchaus als ein Eingriff betrachtet werden kann, der zu einem Vorteil führt, wenn ein privater Wirtschaftsbeteiligter, der sich in einer möglichst ähnlichen Lage wie der Staat befindet, unter normalen Marktbedingungen gehandelt hätte. Beispiele für solche Situationen sind die fortgesetzte Stundung in Bezug auf die Nichtzahlung von Verbindlichkeiten ([129]) oder die Nutzung von öffentlichem Eigentum ohne Zahlung der entsprechenden Miete ([130]). Die Kommission erinnert daran, dass der Abschluss eines GAV die Einführung eines Automatismus ermöglicht, der die notwendige jährliche Entscheidung, ob Verluste oder Gewinne an die Muttergesellschaft zu übertragen sind, überflüssig machen sollte. Ein solcher Automatismus schließt jedoch nicht aus, dass die Transaktionen, d. h. die Übertragung von Verlusten/Gewinnen, für eine Vertragspartei nachteilig werden können, andernfalls wäre keine Klausel zur Möglichkeit einer bedingungslosen Kündigung erforderlich. Tatsächlich würde ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter prüfen, ob die Beibehaltung eines Vertrags vorteilhaft wäre, und, wenn dies nicht der Fall wäre, einen nachteilig gewordenen Vertrag kündigen. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass auch die wirtschaftlichen Gründe für die Verlustübertragungen für jene Zeiträume, in denen eine der Parteien den GAV hätte kündigen können, bewertet werden müssen.

([126]) Zu Investitionen vgl. das Urteil des Gerichts vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 79-82 und 87.

([127]) Urteil des Gerichts vom 15. Dezember 2009, EDF/Kommission, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, Rn. 228.

([128]) Siehe z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 3. April 2014, Kommission/Frankreich, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, Rn. 94 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([129]) Siehe z. B. Urteil des Gerichts vom 13. September 2010, Griechenland u. a./Kommission, verbundene Rechtssachen T-415/05, T-416/05 und T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, Rn. 377 bis 393, Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, Rn. 19 und 20.

([130]) Siehe Urteil des Gerichts vom 7. September 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/Kommission, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, Rn. 28, 49 und 65 (bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 26. September 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium/Kommission, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Da das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwendbar ist, wird die Kommission nun prüfen, ob der Abschluss des GAV im Jahr 2012 und die Übertragung von Verlusten im Rahmen des GAV DB Cargo einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, d. h. einen Vorteil, den DB Cargo unter Marktbedingungen nicht hätte erhalten können. Sie muss daher prüfen, ob „[…] ein unter normalen Marktbedingungen handelnder privater Kapitalgeber von vergleichbarer Größe in ähnlicher Lage zu der fraglichen Investition hätte bewegt werden können“ ([131]). In diesem Zusammenhang wird die Kommission gebührend berücksichtigen, dass die DB AG der bestehende Anteilseigner von DB Cargo und kein neuer Investor ist.

(376) Bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sind nur die Vorteile und Pflichten im Zusammenhang mit der Rolle des Staates als Wirtschaftsbeteiligten relevant. Die Mitgliedstaaten sollten diese Vorteile und Pflichten auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Intervention verfügbaren Informationen (d. h. auf Ex-ante-Basis) bewerten, indem sie sich auf wirtschaftliche Bewertungen stützen, die mit denen vergleichbar sind, die ein vernünftiger Wirtschaftsbeteiligter in ähnlicher Lage vorgenommen hätte. Im vorliegenden Fall hat Deutschland der Kommission erhebliche wirtschaftliche und finanzielle Daten übermittelt, die in regelmäßigen Abständen zusammengestellt und geprüft werden und Aufschluss über die Rentabilitätserwartungen geben, deren Erfüllung die DB AG während der gesamten Gültigkeitsdauer des GAV prüfen könnte.

(377) Ein Ansatz zur Überprüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten besteht darin, sich auf allgemein anerkannte Standardprüfmethoden zu stützen. Eine solche Methode muss auf den verfügbaren objektiven, überprüfbaren und zuverlässigen Daten beruhen, die hinreichend detailliert sein müssen und unter Berücksichtigung der Höhe des Risikos und der Erwartungen für die Zukunft die wirtschaftliche Lage zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Transaktion widerspiegeln sollten. Eine allgemein anerkannte Standardmethode zur Bewertung einer Investitionsentscheidung ist die Bewertung anhand des Barwerts (Net Present Value, NPV) der Investition.

(378) Um den Wert des Eigenkapitals von DB Cargo zu schätzen, hat die Kommission die Nettogewinne, angenähert um das operative Ergebnis nach Zinsen, bzw. EBT, soweit verfügbar (in den mittelfristigen Plänen enthalten), über den vom jeweiligen mittelfristigen Plan abgedeckten Fünfjahreszeitraum (siehe Tabelle 5) sowie den Endwert abgezinst, indem sie die in den Jahresberichten des DB-Konzerns genannten Eigenkapitalkosten vor Steuern für das Geschäftssegment Fracht und Logistik als Diskontsatz heranzog. Zur Berechnung des Endwerts verwendete die Kommission den Gordon-Shapiro-Wachstumsansatz.

(379) Nach der Gordon-Shapiro-Wachstumsmethode ist der Endwert eines Unternehmens der Barwert der Gewinne, die das Unternehmen dauerhaft erzielen wird. Zur Berechnung dieses Barwerts sind folgende Annahmen erforderlich: i) Die Gewinne werden mit einer bestimmten permanenten Wachstumsrate („g“) steigen, beginnend mit dem Gewinn im letzten Jahr des Geschäftsplans, und ii) der Abzinsungssatz entspricht je nach Art des Gewinns entweder den Eigenkapitalkosten oder den WACC, die sich auf die Anteilseigner oder im weiteren Sinne auf das Unternehmen beziehen. Laut der Gordon-Shapiro-Wachstumsmethode gilt: Je höher die permanente Wachstumsrate, desto höher der normalisierte freie Cashflow, und je niedriger der Abzinsungssatz, desto höher der Endwert. Wie im zweiten E.CA-Bericht angegeben, ging die Kommission von einer permanenten Wachstumsrate von 2,0 % aus (siehe Tabelle 9). Die Kommission verwendet dieselbe Rate wie der zweite E.CA-Bericht, da diese Rate eine konservative Annahme darstellt, auch angesichts anderer interner Unterlagen von DB Cargo, in denen eine niedrigere Wachstumsrate angegeben ist (in diesem Zusammenhang verweist die Kommission auf die im mittelfristigen Plan 2015 enthaltene Wertminderungsprüfung, bei der eine permanente Wachstumsrate von 1,0 % zugrunde gelegt wird).

(380) Die Kommission wird die Marktkonformität des GAV zu verschiedenen Zeitpunkten bewerten. Die Zeitpunkte sind i) 2012, das Jahr der Unterzeichnung des GAV, ii) 2016, das Jahr, in dem der Zeitraum ohne Kündigungsmöglichkeit endete, und iii) 2020, nachdem bereits andere Maßnahmen ergriffen wurden, um den anhaltenden Verlusten von DB Cargo zu begegnen, d. h. durch den Start der SWL-Studie, die Einführung des Programms „Starke Cargo“ und den Austausch des Managementteams (siehe Erwägungsgründe 61 und 66).

([131]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, Rn. 29; Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, Rn. 18 und 19; Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Cityflyer Express/Kommission, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, Rn. 51. Siehe auch Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262, 19.7.2016, S. 1), Rn. 74.

(381) In Bezug auf die Datenbank für die Berechnung des Barwerts stützt sich die Kommission auf die jährlichen mittelfristigen Pläne, die zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbar sind. Angesichts des Umfangs und der Art der in den mittelfristigen Plänen enthaltenen Informationen (siehe Erwägungsgründe 55 und 58) ist die Kommission der Auffassung, dass die mittelfristigen Pläne ausreichend detailliert waren, damit die DB AG Entscheidungen über den GAV treffen konnte. Wie bei ähnlichen Organisationen üblich, wurden die mittelfristigen Pläne vorab auf der Grundlage der zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbaren Daten erstellt bzw. aus internen Datenquellen des DB-Konzerns und zuverlässigen externen Datenquellen beschafft (siehe Erwägungsgrund 55).

5.1.3.1.1. Unterzeichnung des GAV 2012

(382) Basierend auf der in den Erwägungsgründen 378 und 379 beschriebenen Methode schätzte die Kommission den Eigenkapitalwert von DB Cargo zu Barwertbedingungen auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2011 (für die Jahre 2012-2016) auf rund 2 763 Mio. EUR und auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2012 (für die Jahre 2013-2017) auf rund 2 973 Mio. EUR. Die Kommission stellt fest, dass jeder mittelfristige Plan nicht nur den Planungszeitraum (z. B. 2012-2016 im Falle des mittelfristigen Plans 2011) umfasst, sondern auch eine Schätzung für das Jahr, in dem der Plan erstellt wird, sowie die tatsächlichen Ergebnisse des Vorjahres (im Falle des mittelfristigen Plans 2011 die Schätzungen für 2011 und die tatsächlichen Ergebnisse für 2010).

(383) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass DB Cargo zwar in den Jahren vor der Unterzeichnung des GAV im Jahr 2012 148 Mio. EUR (im Jahr 2010) bzw. 100 Mio. EUR (im Jahr 2011) Verluste erwirtschaftete, wie aus dem Jahresbericht 2011 von DB Cargo hervorgeht, und dass DB Cargo zwischen 2006 und 2008 Gewinne von mehr als 500 Mio. EUR erwirtschaftet hatte (siehe Erwägungsgrund 117). Darüber hinaus wurden nach den Jahresberichten von DB Cargo auch in den Jahren 2001 bis 2004 Gewinne erzielt und folglich übertragen ([132]). Wie in Tabelle 5 gezeigt, sollte DB Cargo in beiden mittelfristigen Plänen ihr Leistungsziel (in Bezug auf EBIT-Marge) mindestens am Ende des Planungszeitraums erreichen.

(384) In diesem Zusammenhang könnte seitens DB Cargo ein berechtigtes Vertrauen in die Erzielung von Gewinnen bestanden haben, und angesichts des positiven Barwerts der Erlöse auf der Grundlage der mittelfristigen Pläne für den betreffenden Zeitraum kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Unterzeichnung des GAV im Jahr 2012 DB Cargo keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte.

5.1.3.1.2. Zeitraum bis Ende 2016

(385) Der nächste Zeitpunkt, zu dem die Kommission die Marktkonformität der Verlustdeckung im Rahmen des GAV bewertet hat, ist das Ende der anfänglichen fünfjährigen Laufzeit. Das ist darauf zurückzuführen, dass der GAV innerhalb dieser anfänglichen Laufzeit nur aus wichtigen Gründen gekündigt werden konnte. Der Ablauf dieser anfänglichen Laufzeit war der erste Zeitpunkt, zu dem es einer der Parteien freistand, den GAV zu kündigen. Die Kommission stellt fest, dass der Vertrag den Verlust der Mehrheit der Stimmrechte an DB Cargo als wichtigen Kündigungsgrund vorsieht (siehe Erwägungsgrund 48). Dies war, wie auch von Deutschland dargelegt (siehe Erwägungsgrund 50), nicht der Fall, weshalb dieser wichtige Grund während des anfänglichen Fünfjahreszeitraums nicht eintrat. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass nach § 297 AktG insbesondere dann ein wichtiger Grund vorliegt, wenn die andere Vertragspartei voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, ihre auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen ([133]). Der GAV sieht vor, dass DB Cargo Gewinne übertragen und DB ML (und später die DB AG) Verluste übernehmen muss. Da Verluste übertragen wurden, trat nicht der Fall ein, dass eine Partei ihre Verpflichtungen nicht erfüllt hat.

(386) Darüber hinaus nimmt die Kommission die von Deutschland vorgelegten Informationen zu den Richtlinien für die Unternehmensbesteuerung zur Kenntnis. Zwar wird in R14.5 Absatz 6 der Körperschaftsteuer-Richtlinien nicht auf die Frage eingegangen, ob kontinuierliche Verluste ein wichtiger Grund für die Beendigung des GAV während des anfänglichen Fünfjahreszeitraums wären, doch geht die Kommission auf Grundlage von R14.5 Absatz 5 Ziffer 4 davon aus, dass die Tatsache, dass die Tochtergesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet, keinen Grund darstellt, der die Durchführung des GAV behindern würde ([134]). Folglich geht die Kommission davon aus, dass auch in dieser Hinsicht kein wichtiger Kündigungsgrund vorlag. Daher gab es nach Auffassung der Kommission keine wichtigen Gründe, die eine vorzeitige Beendigung des GAV gerechtfertigt hätten.

([132]) *Quelle*: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (zuletzt abgerufen am 15. November 2024).

([133]) Der Wortlaut im Original: „Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen."

([134]) Der Wortlaut im Original: „Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet."

(387) Selbst wenn es für eine der Parteien aus wichtigen Gründen möglich gewesen wäre, den Vertrag zu kündigen, ist es fraglich, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter den GAV innerhalb seiner anfänglichen Laufzeit gekündigt hätte. Neben der Gefahr der Rechtswidrigkeit einer solchen Kündigung hätte die Beendigung des GAV dazu geführt, dass die beherrschende Muttergesellschaft bestimmte Vorteile des GAV, d. h. die Steuervorteile aus der steuerlichen Einheit und der direkten Kontrolle über die Geschäftsführung der Tochtergesellschaft, zugunsten ungewisser Vorteile, die sich aus der Vermeidung der künftigen Übertragung potenzieller Verluste ergeben, aufgeben würde. Es ist fraglich, ob eine Muttergesellschaft dies kurz nach Unterzeichnung des GAV getan hätte. Dies gilt umso mehr, als während der anfänglichen Laufzeit alle mittelfristigen Pläne und damit die Grundlage für die strategischen Entscheidungen für DB Cargo einen positiven Wert aufwiesen (siehe Erwägungsgrund 391).

(388) Basierend auf der in den Erwägungsgründen 378 und 379 beschriebenen Methode schätzte die Kommission den Barwert von DB Cargo auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2015 (für die Jahre 2016-2020) auf rund 1 000 Mio. EUR und auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2016 (für die Jahre 2017-2021) auf rund 2 185 Mio. EUR.

(389) Wie in Bezug auf die mittelfristigen Pläne der Jahre 2011 und 2012 wurde von DB Cargo auch erwartet, im letzten Jahr des Planungszeitraums mindestens das EBIT-Margen-Ziel zu erreichen. Darüber hinaus wurde erwartet, dass die Kapitalrendite unter dem Vorbehalt, dass sie im mittelfristigen Plan 2016 nur für die DB Cargo-Gruppe angegeben ist, nicht deutlich unter dem Kapitalrendite-Ziel liegen wird und im Planungszeitraum eine positive Entwicklung zeigt.

(390) Die Kommission stellt zwar fest, dass DB Cargo, wie aus Tabelle 4 hervorgeht, im anfänglichen Fünfjahreszeitraum nicht das in der vorherigen Prognose erwartete Ergebnis erreichte, sondern ausschließlich Verluste erwirtschaftete, doch liegen der Kommission keine Beweise dafür vor, dass die den mittelfristigen Plänen 2015 oder 2016 zugrunde liegenden Annahmen offensichtlich falsch waren. Darüber hinaus wurden mit dem mittelfristigen Plan 2015 Maßnahmen zur Reform von DB Cargo im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ eingeführt.

(391) Während die Kommission die Marktkonformität zu strategischen Zeitpunkten bewertet, d. h. i) bei Unterzeichnung des GAV, ii) am Ende der anfänglichen fünfjährigen Laufzeit des GAV und iii) nach der SWL-Studie, dem Austausch des Managements von DB Cargo und der Einführung des Programms „Starke Cargo“, hat die Kommission auch den Eigenkapitalwert von DB Cargo auf der Grundlage der mittelfristigen Pläne anderer Jahre geschätzt. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass sich der Barwert auf der Grundlage der mittelfristigen Pläne 2013 und 2014 auf 2 075 Mio. EUR bzw. 5 555 Mio. EUR belaufen hätte.

(392) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Deckung der Verluste im Rahmen des GAV mit Wirkung von Ende 2016, d. h. bei Ablauf der ersten Laufzeit, DB Cargo keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte.

5.1.3.1.3. Zeitraum ab 2020

(393) Schließlich prüfte die Kommission, ob die DB AG wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter handelte, indem sie die Verluste deckte, nachdem sie bereits andere Maßnahmen gegen die anhaltenden Verluste von DB Cargo ergriffen hatte, d. h. die Beauftragung der SWL-Studie, die Einführung des Programms „Starke Cargo“ und den Austausch des Managementteams (siehe Erwägungsgründe 61 und 66). Daher bewertete die Kommission die Marktkonformität auf der Grundlage des mittelfristigen Plans für das Jahr 2020.

(394) Die Kommission bewertete den Eigenkapitalwert von DB Cargo nach der in den Erwägungsgründen 378 und 379 beschriebenen Methode und auf der Grundlage der in den mittelfristigen Plänen 2020 und 2021 enthaltenen Daten. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Barwert des Eigenkapitalwerts von DB Cargo, der sich aus dem mittelfristigen Plan für 2020 ergibt und nach der von der Kommission verwendeten Methode berechnet wurde, mit rund -441 Mio. EUR negativ ist. Dabei wird jedoch der potenzielle steuerliche Vorteil (siehe Erwägungsgrund 43) nicht berücksichtigt. Ausgehend von einem konservativen Ansatz zur Schätzung des Steuerschilds unter Verwendung des Steuersatzes von 30,5 % ([135]), der in den Jahresberichten des DB-Konzerns für 2020 und 2021 ([136]) angegeben ist, schätzte die Kommission den Eigenkapitalwert von DB Cargo als Barwert auf rund -259 Mio. EUR, basierend auf dem mittelfristigen Plan 2020 (für die Jahre 2021-2025) ([137]). Dies bedeutet auf der Grundlage der in den mittelfristigen Plänen enthaltenen Geschäftsprognosen, dass ein Investor bei einer Investition in das Unternehmen Verluste erleiden würde. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die COVID-19-Pandemie die Größenordnung der Verluste von DB Cargo zusätzlich erhöht hat. Die durch die COVID-19-Pandemie verursachten Schäden sind jedoch nicht die einzige Ursache der Verluste, und die Kommission geht davon aus, dass der mittelfristige Plan 2020 bereits Gegenmaßnahmen enthält, mit denen etwa zwei Drittel der Schäden ausgeglichen würden.

(395) Die Kommission erinnert daran, dass die DB AG, wie in Erwägungsgrund 66 beschrieben, angesichts zunehmender Verluste (siehe Tabelle 4) 2020 ein neues Management bei DB Cargo eingesetzt und ein Programm zur Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens eingeführt hat, das bereits im mittelfristigen Plan von 2019 enthalten war („Starke Schiene“ bzw. in Bezug auf DB Cargo: „Starke Cargo“). Dies bedeutet, dass die Anteilseignerin von DB Cargo bereits verschiedene Schritte unternommen hatte (und nicht zum ersten Mal, da zuvor bereits andere Programme wie „Zukunft Bahn“ ins Leben gerufen worden waren), um bei DB Cargo eine Wende zu erreichen, wenngleich ohne Erfolg. Somit hätte die Muttergesellschaft eine Verbesserung der finanziellen Leistungsfähigkeit von DB Cargo oder, unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, zumindest keine deutliche Verschlechterung des Status quo erwarten können. Trotz aller früheren Maßnahmen verschlechterte sich der Wert von DB Cargo jedoch und wurde im mittelfristigen Plan 2020 negativ. Aus dem mittelfristigen Plan 2020 geht auch hervor, dass das Ziel des Programms „Starke Cargo“, bei dem es sich um eine Strategie auf der Grundlage des Volumenwachstums handelte, nicht mehr erreichbar war, da die im mittelfristigen Plan 2020 prognostizierten Mengen für den gesamten Planungszeitraum unter den im mittelfristigen Plan 2019, mit dem das Programm „Starke Cargo“ eingeführt wurde, prognostizierten Mengen lagen.

(396) Die Kommission stellt fest, dass die seit 2015 erstellten mittelfristigen Pläne von DB Cargo auch zusätzliche Risiken und Chancen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von über 40 % umfassen; diese sind nicht im Basisszenario enthalten, werden aufgrund der Plausibilität ihres Auftretens aber dennoch benannt. Der mittelfristige Plan 2020 enthielt keine solchen zusätzlichen Möglichkeiten. In ihm sind jedoch zusätzliche Risiken (siehe Erwägungsgrund 58) benannt. Diese Risiken waren erheblich, da sie eine kumulierte negative Auswirkung auf das EBIT der DB Cargo-Gruppe für den Planungszeitraum von -417 Mio. EUR gehabt hätten (siehe Abbildung 3), was bedeutet, dass sich das für den Zeitraum prognostizierte negative EBIT um rund 65 % erhöhen würde, wenn diese ermittelten Risiken eintreten würden. Dies bedeutet, dass vernünftigerweise davon ausgegangen werden konnte, dass etwaige Abweichungen vom Plan negativ und nicht positiv ausfallen würden. Somit besteht die Gefahr, dass DB Cargo wieder hinter den Leistungen zurückbleibt, obwohl bereits prognostiziert wurde, dass das Unternehmen eine negative Rendite für den Anteilseigner erwirtschaften wird. Ein umsichtiger Anteilseigner würde diesem Risiko einer unzureichenden Leistung ebenfalls Rechnung tragen.

(397) Darüber hinaus wurde 2019 eine Studie in Auftrag gegeben, um Lösungen zur Behebung der Schwächen des SWL-Segments zu finden, das nicht nur strukturell defizitär war, sondern tatsächlich den größten Beitrag zu den jährlichen Verlusten von DB Cargo leistete (siehe Tabelle 6 und Erwägungsgrund 61). Diese Studie datiert vom Oktober 2019 und wurde im Januar 2020 in begrenztem Umfang geändert. Daher stand sie als Grundlage für die für das SWL-Segment zu treffenden Entscheidungen zur Verfügung. In Bezug auf die Ergebnisse der SWL-Studie stellt die Kommission fest, dass vier der sechs Kriterien für die Bewertung der potenziellen strategischen Optionen

([135]) Zur Diskontierung des Steuervorteils verwendet die Kommission die WACC des DB-Konzerns vor Steuern, wie sie in den Jahresberichten im Rahmen des mittelfristigen Plans angegeben sind. Dies ist eine konservative Annahme, da die Eigenkapitalkosten des DB-Konzerns niedriger sind als die Eigenkapitalkosten ihres Fracht- und Logistiksegments.

([136]) In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass im zweiten E.CA-Bericht ein Steuersatz von 15 % für Verluste verwendet wird, da davon ausgegangen wird, dass 50 % als Verlustvortrag zu einem Steuersatz von 30 % und 12 % für positive Ergebnisse aufgrund des Verlustvortrags erfasst werden können (siehe Erwägungsgrund 126).

([137]) Die Kommission stellt ferner fest, dass der negative Barwert nicht auf den mittelfristigen Plan 2020 beschränkt ist, sondern auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2021 (für die Jahre 2022-2026) mit rund -166 Mio. EUR ebenfalls negativ wäre.

im Zusammenhang mit Kriterien der öffentlichen Politik ([138]) standen. Die Kommission ist der Auffassung, dass ein privater Anteilseigner weder den volkswirtschaftlichen Nutzen noch den ökologischen Nutzen als entscheidendes Kriterium für seine Analyse berücksichtigt hätte. Ebenso ist die besondere Verantwortung für die Erhaltung des Personals von DB Cargo als staatseigenem Unternehmen keine Erwägung, die für einen privaten Anteilseigner relevant wäre. Darüber hinaus scheinen die Auswirkungen, die die gewählte Option auf das (nationale und europäische) Bahnsystem haben würde, auch für den Staat relevanter zu sein, da sie die Infrastruktur, aber auch die Anteile der Verkehrsträger betreffen (beispielsweise wird eine Verlagerung in Richtung Schienenverkehr positiv bewertet). Allerdings scheinen auch bestimmte Aspekte berücksichtigt zu werden, die für einen privaten Anteilseigner wichtig sind, wie z. B. Auswirkungen auf andere Segmente, d. h. Ganzzüge und kombinierter Verkehr. Nur zwei Kriterien, nämlich die strategische Positionierung von DB Cargo und die Finanzen von DB Cargo, wären von einem privaten Investor berücksichtigt worden (siehe Erwägungsgrund 64). Das wichtigere dieser beiden Kriterien sind die Auswirkungen auf die Finanzen von DB Cargo, da diese letztlich die Grundlage für die Wertschöpfung des Anteilseigners ist. Diesbezüglich wäre, wie aus Abbildung 4 hervorgeht, eine Verkleinerung des SWL-Geschäftssegments die Option gewesen, die sich am positivsten auf die Finanzen von DB Cargo ausgewirkt hätte.

(398) Es wurde jedoch eine andere Strategie gewählt. Diese umfasst zwar bereits Einnahmen aus der staatlichen Unterstützung für das SWL-Segment (siehe Erwägungsgrund 68), würde aber dennoch dazu führen, dass dieses Segment auf operativer Ebene (d. h. EBIT) dauerhaft defizitär bleibt, wie in Abbildung 5 dargestellt (im mittelfristigen Plan 2021 wurde die Zahl für das SWL-Segment dahingehend korrigiert, dass ab 2026 ein positives EBIT generiert werden würde, allerdings auf der Grundlage einer erheblichen und kontinuierlichen staatlichen Unterstützung, siehe Abbildung 7).

(399) Der Kommission ist bewusst, dass argumentiert wird, dass diese Entscheidung zum Teil darauf beruhte, dass die Netzverbindungen nicht unterbrochen werden (siehe Erwägungsgrund 66), um negative Folgen für das Netz (und damit höhere Kosten) zu vermeiden, was ein berechtigtes Anliegen zu sein scheint. Die Kommission stellt ferner fest, dass der derzeitige Umstrukturierungsplan, allerdings nach den Ereignissen des Jahres 2021, Änderungen am Produktionssystem vorsieht, die die Verknüpfungen zwischen Geschäftssegmenten auflösen (siehe Erwägungsgrund 262), falls erforderlich, was die Frage aufkommen lassen könnte, ob es angemessen war, sich nicht früher für das Schwerpunktszenario entschieden zu haben.

(400) Darüber hinaus scheint der Plan nicht nur Beihilfen zu umfassen, die aus dem Programm zur Anlagenpreisförderung stammen, sondern auch zusätzliche Beihilfen für das SWL-Geschäft, da der in Abbildung 6 angegebene Betrag von 246 Mio. EUR die gesamte Mittelausstattung dieses Programms in Höhe von 200 Mio. EUR übersteigt (siehe Erwägungsgrund 67). Zusätzliche Beihilfen wurden erst im Jahr 2024 gewährt (siehe Fußnote 74), weshalb die Angemessenheit der Einbeziehung solcher Einnahmequellen in die Planung höchst fragwürdig ist.

(401) Die Kommission hat auch den Barwert auf der Grundlage der mittelfristigen Pläne zwischen dem Ende der anfänglichen Laufzeit des GAV und 2020, d. h. die mittelfristigen Pläne für 2017 bis 2019, bewertet. Die Kommission stellt fest, dass der Barwert des Eigenkapitals von DB Cargo auf der Grundlage der mittelfristigen Pläne 2017 und 2018 mit rund 1 888 Mio. EUR im Jahr 2017 und rund 1 883 Mio. EUR im Jahr 2018 positiv gewesen wäre. Der auf dem mittelfristigen Plan 2019 basierende Barwert ist jedoch nicht schlüssig. Nach der in den Erwägungsgründen 378 und 379 beschriebenen Methode wäre der Barwert mit rund -108 Mio. EUR negativ gewesen. Wie in Erwägungsgrund 407 beschrieben, wäre das Eigenkapital von DB Cargo als Barwert jedoch auf der Grundlage einer leicht abweichenden Methode mit rund 34 Mio. EUR knapp positiv gewesen. Daher ist die Bewertung auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2019 nicht schlüssig, sodass die Kommission nicht bestätigen kann, dass ein rationaler privater Anteilseigner den GAV bereits vor dem Hintergrund dieses mittelfristigen Plans beendet hätte. Dieser mittelfristige Plan weist jedoch bereits einen negativen Trend auf.

(402) Aus den oben dargelegten Gründen und vor dem Hintergrund der stetig steigenden Verluste von DB Cargo und der Tatsache, dass bereits andere Maßnahmen wie ein Austausch des Managements und eine Umstellung der Geschäftsstrategie eingeführt worden waren, hätte ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter den GAV beendet, um die negativen Auswirkungen der übertragenen Verluste auf die Muttergesellschaft zu beenden und das Unternehmen stärker zu disziplinieren, indem es zur Suche nach anderen Finanzierungsquellen veranlasst wird ([139]).

([138]) Nämlich die Kriterien 1, 2, 5 und 6, d. h.: 1. volkswirtschaftlicher Nutzen (Auswirkungen auf Deutschland als Industriestandort), 2. ökologischer Nutzen (Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Deutschland), 5. Auswirkungen auf das Personal von DB Cargo unter Berücksichtigung der „besonderen Verantwortung" für die Beschäftigten des staatseigenen Unternehmens und 6) Auswirkungen auf das nationale und europäische Bahnsystem.

([139]) Während Deutschland argumentiert, dass das Kontrollelement des GAV eine disziplinierende Wirkung habe (siehe Erwägungsgrund 113), bezweifelt die Kommission die Wirksamkeit dieser Elemente, da DB Cargo die Leistungsziele kontinuierlich nicht erfüllt und kontinuierlich jährliche Verluste verzeichnet (siehe Tabelle 4).

(403) Angesichts der Kündigungsfrist von drei Monaten zum Ende des Geschäftsjahres (siehe Erwägungsgrund 51) und des Zeitplans für die Ausarbeitung der mittelfristigen Pläne und die Vorlage gegenüber dem Aufsichtsrat von DB Cargo und der DB AG (siehe Erwägungsgrund 54) wäre daher eine Entscheidung über die Beendigung des GAV frühestens nach Erarbeitung des mittelfristigen Plans 2020 Ende 2021 wirksam gewesen, und die Verluste von DB Cargo im Jahr 2022 wären nicht mehr automatisch gedeckt worden.

(404) In Bezug auf den ersten E.CA-Bericht und den zweiten E.CA-Bericht stellt die Kommission fest, dass nur der zweite E.CA-Bericht eine Quantifizierung der Rentabilität (in Bezug auf den Nettowert) des Anteilseigners von DB Cargo enthält. Außerdem sind die Berichte nach Aufdeckung der Verluste nachträglich in Auftrag gegeben worden, sodass es sich um Beweise handelt, die nach der Entscheidung des Anteilseigners zur Deckung der betreffenden Verluste vorgelegt worden sind.

(405) Die Kommission stellt fest, dass im zweiten E.CA-Bericht eine leicht andere Methode zur Berechnung des Barwerts von DB Cargo angewendet wird, nämlich die Free Cash Flows to the Firm (FCFF), in diesem Fall die FCFF an die DB AG. Da der E.CA-Bericht in seiner quantitativen Bewertung weder das Jahr 2019 noch den Zeitraum danach abdeckt, berechnete die Kommission den Barwert ebenfalls auf der Grundlage von FCFF, wobei sie dieselben Annahmen in Bezug auf die Steuervorteile und den Abzinsungssatz (WACC nach Steuern der Segmente Güterverkehr und Logistik) wie im E.CA-Bericht zugrunde legte (siehe Erwägungsgründe 126 und 127).

(406) Wie bei der Ermittlung des Eigenkapitalwerts bei der Verwendung von FCFF als Grundlage für den Barwert üblich, berechnete die Kommission die Differenz zwischen dem Endwert des Unternehmens und der Nettoverschuldung als Endwert des Eigenkapitals von DB Cargo ([140]).

(407) Nach der in den Erwägungsgründen 405 und 406 beschriebenen Methode hätte sich der Eigenkapitalwert von DB Cargo als Barwert im Jahr 2019 auf rund 34 Mio. EUR, 2020 auf rund -1 852 Mio. EUR und 2021 auf rund -1 445 Mio. EUR belaufen. Selbst wenn man, wie im zweiten E.CA-Bericht geschätzt, die Vermeidung von Ausstiegskosten in Höhe von rund 1,5 Mrd. EUR für das SWL-Segment positiv berücksichtigen würde, bliebe der Wert des Eigenkapitals von DB Cargo negativ. Daher stellt die Anwendung dieser anderen Methode die Feststellung, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den GAV mit Wirkung ab Ende 2021 beendet hätte, nicht in Frage.

(408) In Bezug auf das Argument Deutschlands, dass ein bestehender Anteilseigner anders agiere als ein neuer Investor (siehe Erwägungsgrund 116), stimmt die Kommission allgemein zu, dass dies der Fall ist. Die Kommission berücksichtigt auch ihren oben genannten Standpunkt – angesichts der Tatsache, dass DB Cargo seit 2008 keine Gewinne an die DB AG abgeführt und nur Verluste erwirtschaftet hatte, die von der Muttergesellschaft gedeckt werden mussten (siehe Tabelle 4). Die Kommission teilt ferner die Auffassung, dass ein bestehender Anteilseigner das anhaltende Nichterreichen der Leistungsziele durch DB Cargo in seinem Entscheidungsprozess berücksichtigt hätte. Die Kommission stellt fest, dass die DB AG in diesem Zusammenhang Anstrengungen unternommen hat, die einem bestehenden Anteilseigner zur Verfügung stehen, d. h. die Einführung von Umstrukturierungsprogrammen oder den Austausch des Managements von DB Cargo, um die Rentabilität von DB Cargo wiederherzustellen. Es ist angemessen, davon auszugehen, dass ein bestehender Anteilseigner, auch angesichts der Vorteile der steuerlichen Einheit, ebenfalls solche Anstrengungen unternommen hätte. Dies hätte er jedoch nicht auf unbestimmte Zeit getan, insbesondere nicht, wenn die Bemühungen nicht zu positiven Ergebnissen geführt hätten. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass der Eigenkapitalwert von DB Cargo als Barwert bereits auf der Grundlage des mittelfristigen Plans 2019 bei etwa null lag und sich trotz aller früheren Bemühungen mit dem mittelfristigen Plan 2020 weiter in einen negativen Wert verschlechterte. Dies bedeutet, dass keine der in der Vergangenheit unternommenen Maßnahmen, und zwar bereits seit 2015 mit dem Programm „Zukunft Bahn“, erfolgreich war. Daher ist davon auszugehen, dass ein rational handelnder privater Anteilseigner den GAV gekündigt hätte, sobald der Wert seiner Investition, selbst unter Planannahmen und ohne Berücksichtigung der tatsächlichen historischen Ergebnisse, eindeutig negativ geworden wäre.

(409) In Bezug auf das Argument Deutschlands, dass die Kommission in einem anderen Fall eine Entschädigung für mehrjährige Verluste akzeptiert habe, da sie keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffe (siehe Erwägungsgrund 115), erinnert die Kommission daran, dass ihre Beurteilung ausschließlich auf die Faktenlage des jeweiligen Einzelfalls gestützt werden muss. Folglich ist dieses Argument irrelevant. Allerdings betraf der von Deutschland angeführte Fall die Flughäfen Berlin-Schönefeld, -Tegel und -Tempelhof. In diesem Fall stellte die Kommission in

([140]) Die Kommission stellt fest, dass E.CA nicht die Differenz zwischen dem Endwert des Unternehmens und der Nettoverschuldung, sondern lediglich den Unternehmenswert von DB Cargo und nicht den Eigenkapitalwert des Unternehmens berechnet hat.

Erwägungsgrund 179 ihres Beschlusses fest, dass es sich bei den Maßnahmen nicht um Beihilfen handelt, wonach von der FBS erwartet werden konnte, dass „diese langfristigen Vorteile – die erfolgreiche Eröffnung und der profitable Betrieb eines einzigen neuen Flughafens für den Großraum Berlin (sowie die erwarteten Gewinne aus dem Betrieb von Schönefeld nach einigen Jahren praktischer Anwendung der LCC-Strategie) – die von Schönefeld vor der Eröffnung von BER aufgelaufenen Verluste übersteigen werden". In diesem Zusammenhang ist die Situation von DB Cargo, einem Unternehmen, das keine wesentlichen langfristigen Veränderungen wie z. B. die Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) erwartet hatte, nicht mit der Situation in dem von Deutschland angeführten Fall vergleichbar.

(410) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den GAV nach dem mittelfristigen Plan von 2020 zum Ende des Jahres 2021 gekündigt hätte. Dies bedeutet, dass die automatische Verlustdeckung ab 2022 DB Cargo einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft und DB Cargo zusammen mit den eigenen Tochtergesellschaften, deren Verluste oder Gewinne das Unternehmen in seinen Konten konsolidiert, Begünstigte dieses Vorteils ist.

(411) Wie der Gerichtshof festgestellt hat, ermöglicht bei Einzelbeihilfen die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich eine Annahme der Selektivität der Maßnahme ([141]). Dies gilt unabhängig davon, ob es auf den relevanten Märkten Wirtschaftsteilnehmer gibt, die sich in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Lage befinden. Da dieser Vorteil nur DB Cargo als einzigem Begünstigten gewährt wird, ist der wirtschaftliche Vorteil selektiv.

5.1.3.2. Teilübernahme der Besoldung der bei DB Cargo beschäftigten Beamten durch das BEV („Maßnahme 4")

(412) Artikel 107 Absatz 1 AEUV umfasst Maßnahmen, die in verschiedener Form die von einem Unternehmen normalerweise zu tragenden Belastungen vermindern und die somit zwar keine Subventionen im strengen Sinne des Begriffs darstellen, diesen aber nach Art und Wirkung gleichstehen ([142]). Artikel 107 Absatz 1 AEUV unterscheidet nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen, sondern definiert diese entsprechend ihren Wirkungen ([143]).

(413) Die Kommission stellt fest, dass Maßnahme 4 zu einem System führt, bei dem alle Eisenbahnbeamten, die früher bei deutschen öffentlichen Eisenbahnen beschäftigt waren, auf eine bestimmte staatliche Stelle übertragen wurden, die aus einer Fusion zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn hervorgegangen ist und die für die Bezahlung der Gehälter und sonstigen Leistungen direkt an die betreffenden Beamten verantwortlich ist; diese Stelle ist das BEV. Das BEV verwaltet auch die Krankenkasse der Eisenbahnbeamten und die Pensionen des Personals im Ruhestand. Dieses System wurde zum Zeitpunkt der Gründung der DB AG als neues privatrechtliches Eisenbahnunternehmen des Bundes im Jahr 1994, d. h. 13 Jahre vor der vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes im Jahr 2007, eingeführt und seitdem nicht wesentlich geändert (Erwägungsgrund 77) ([144]).

(414) Auf der Grundlage der Bestimmungen von Artikel 143a Grundgesetz und der §§ 12, 21 und 23 DBGrG werden die formal beim BEV beschäftigten Eisenbahnbeamten der DB AG gegen ein Entgelt zugewiesen, dessen Höhe für jeden zugewiesenen Beschäftigten individuell und konkret berechnet und von der DB AG jährlich an das BEV gezahlt wird. Die DB AG weist ihr zugewiesene Eisenbahnbeamte ihren Tochtergesellschaften, einschließlich DB Cargo, zu. DB Cargo zahlt die Personalkosten für Eisenbahnbeamte an die DB AG zurück, die diese Zahlung an das BEV überweist.

(415) Darüber hinaus geht aus den von Deutschland vorgelegten Nachweisen hervor, dass das BEV auch anderen Unternehmen, die Wettbewerber der DB AG sind, Eisenbahnbeamte zugewiesen hat. Diese begrenzten Zuweisungen sind insofern freiwillig, als sie sich nicht auf die Bestimmungen des DBGrG stützen, sondern ausschließlich auf die Bestimmungen des § 29 BBG, der die Zustimmung des zuständigen Beamten erfordert (siehe Erwägungsgrund 77).

([141]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.
([142]) Urteile des Gerichtshofs vom 15. März 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, Rn. 13, und vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 58.
([143]) Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2016, Orange/Kommission, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, Rn. 38.
([144]) Zu begrenzten Änderungen an § 21 DBGrG siehe Fußnote 48.

(416) Auf der Grundlage von § 21 Absatz 1 und § 23 DBGrG sind die von der DB AG an das BEV zu leistenden Zahlungen für jeden einzelnen Eisenbahnbeamten nach dem „Als-ob-Kosten"-Prinzip zu berechnen, was bedeutet, dass ihre Höhe auf den Personalkosten der auf dem Arbeitsmarkt rekrutierten vergleichbaren Arbeitnehmer der DB AG beruht, als seien die entsandten Beamten von der DB AG neu eingestellt worden. Diese Zahlungen umfassen alle Bestandteile des Entgelts eines nach einem einschlägigen Tarifvertrag beschäftigten Arbeitnehmers, d. h. das Grundgehalt und die einschlägigen Zulagen sowie die Arbeitgeberbeiträge zu den sozialen Pflichtversicherungen. Diese Beiträge betreffen u. a. die Altersversorgungsysteme, die Kranken-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung, das Mutterschaftsgeld und die Insolvenzgeldumlage. Durch die Anwendung des Grundsatzes werden zu den Kosten, die die DB AG dem BEV erstattet, auch mehrere Gebühren und Abgaben hinzugerechnet, die nach der Gründung der DB AG eingeführt wurden und Teil der Personalkosten der unter Vertrag stehenden Arbeitnehmer sind. Andererseits werden Kosten, die sich aus den strukturellen Entgeltunterschieden und den Besonderheiten des Rechts im öffentlichen Dienst gegenüber dem privaten Arbeitsrecht ergeben, vom BEV abgedeckt. Schließlich umfassen die Zahlungen an das BEV auch Kosten im Zusammenhang mit der Personalverwaltung (Erwägungsgrund 79).

(417) Die in Erwägungsgrund 416 beschriebenen Regeln gelten auch für DB Cargo, die der DB AG die Personalkosten für die ihr zugewiesenen Eisenbahnbeamten erstattet. Deutschland legte Nachweise für die praktische Umsetzung des „Als-ob-Kosten"-Prinzips innerhalb von DB Cargo in Form von Tabellen vor, in denen die Personalausgaben für einzelne direkt vom Arbeitsmarkt rekrutierte und unter Vertrag stehende Arbeitnehmer mit den Personalausgaben für die vom BEV zugewiesenen Beamten in ähnlicher beruflicher Situation (ähnliches Alter, Funktionen, Qualifikationen und Besoldungsgruppe) verglichen werden. Aus den vorgelegten Nachweisen geht hervor, dass die Personalkosten der betreffenden unter Vertrag stehenden Arbeitnehmer und die Personalkosten, die DB Cargo – über die DB AG – als Entgelt für die entsandten Beamten an das BEV zu zahlen hat, nach derselben Methode berechnet werden, dieselben Elemente enthalten, insbesondere denselben Arbeitgeberanteil an den Pflichtbeiträgen zur Sozialversicherung, und letztlich einen ähnlichen Betrag aufweisen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Personalkosten, die DB Cargo BEV für die zugewiesenen Eisenbahnbeamten zu erstatten hat, aufgrund der Umsetzung des „Als-ob-Kosten"-Prinzips den Marktpreis für Personal mit entsprechender Qualifikation widerspiegeln.

(418) Darüber hinaus hat Deutschland nachgewiesen, dass das BEV Eisenbahnbeamte auch anderen staatlichen Stellen und vor allem Wettbewerbern der DB AG zugewiesen hat. In solchen Fällen hat das BEV in gleicher Weise wie bei der DB AG und der DB Cargo den Teil der Personalkosten übernommen, der aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen für die betroffenen Beamten spezifisch ist, und zwar auf der Grundlage individuell geschlossener Verträge, die dem in § 21 Absatz 1 DBGrG verankerten „Als-ob-Kosten"-Prinzip entsprechen ([145]). Folglich belasten diese spezifischen Personalkosten die Haushalte des betreffenden Unternehmens nicht. Diese Praxis ist zwar begrenzt, zeigt aber, dass die Zuweisungen von beim BEV beschäftigten Eisenbahnbeamten – sei es an die DB AG oder an ihre Wettbewerber – grundsätzlich zu Marktpreisen erfolgen.

(419) Darüber hinaus unterscheidet sich Maßnahme 4 entgegen den Behauptungen des Beschwerdeführers erheblich von der Maßnahme, die die Kommission im Beschluss 2012/540/EU vom 20. Dezember 2011 über die staatliche Beihilfen C 25/08 (ex NN 23/08) Frankreichs zugunsten von France Télécom – Reform der Finanzierung der Ruhegehälter der bei France Télécom beschäftigten Beamten ([146]), die von der Französischen Republik zugunsten von France Télécom durchgeführt wurde (im Folgenden „Orange-Beschluss"), bewertet hat und von den Unionsgerichten bestätigt wurde ([147]). Erstens war die in dieser Entscheidung geprüfte Maßnahme ein Gesetz, das nur auf France Télécom (deren Nachfolgerin Orange ist) anwendbar war, die als ehemalige Abteilung des Ministeriums für Post, Telegrafen und Telefone der einzige Arbeitgeber von Beamten dieses Ministeriums war, für die der französische Staat zusammen mit La Poste verpflichtet war, die Zahlung von Pensionen sicherzustellen ([148]). Die Maßnahme bestand in einer Änderung des Ad-hoc-France-Télécom-Gesetzes von 1990 ([149]), das für France Télécom unter anderem die Verpflichtung vorsah, dem Staat die Pensionen der bei France Télécom beschäftigten Beamten zurückzuzahlen. Durch die 1996 eingeführte Änderung wurde France Télécom von der Pflicht zur späteren Zahlung von Pensionen befreit, wodurch auch die erforderlichen Buchhaltungsrückstellungen für diese Verpflichtungen entfielen, und die Höhe dieser Entschädigung wurde erheblich verringert, wodurch sich die Situation für France Télécom im Vergleich zu der durch das Gesetz von 1990 geschaffenen Situation verbesserte.

([145]) Vorbringen Deutschlands vom 21. April 2022 und vom 27. September 2024.
([146]) ABl. L 279 vom 21.8.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Urteil des Gerichts vom 26. Februar 2015, Orange/Kommission, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, und Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2016, Orange/Kommission, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Siehe Rn. 98 und 138 des Orange-Beschlusses.
([149]) Gesetz Nr. 90-568 vom 2. Juli 1990.

Zweitens stellte die Kommission fest, dass die im Orange-Beschluss geprüfte Maßnahme nicht gewährleistete, dass die von France Télécom gezahlten Sozialabgaben denen ihrer Wettbewerber entsprachen. Insbesondere wurde der von France Télécom entrichtete Beitrag auf der Grundlage eines Satzes berechnet, der nur die Beiträge umfasste, die den gemeinsamen Risiken der dem einheitlichen privaten Arbeitsrecht unterliegenden Arbeitnehmer und Beamten entsprachen, und folglich jene Beiträge, die den nicht gemeinsamen Risiken entsprachen, die Wettbewerber – oder France Télécom für Nicht-Beamte – zu tragen hatten, wie Arbeitslosigkeit oder Nichtzahlung von Löhnen im Fall der Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers, unberücksichtigt blieben.

(420) Ganz im Gegensatz dazu ist Maßnahme 4 Teil eines Systems, das darauf basiert, dass die Eisenbahnbeamten von Beginn des Transformationsprozesses der im Eigentum des Bundes befindlichen Eisenbahn bei einer eigenständigen staatlichen Stelle, die sie unter den gleichen Bedingungen der DB AG (und letztlich ihren Tochtergesellschaften) und anderen Unternehmen zuweist, beschäftigt sind. Dieses System war auf die DB AG seit ihrer Gründung im Jahr 1994 anwendbar und wurde nie in einer Weise geändert, die die Lage der DB AG oder ihrer Tochtergesellschaften verbessert hätte ([150]). Darüber hinaus wird die Vergütung, die als Gegenleistung für die vom BEV sowohl der DB AG als auch ihren Wettbewerbern zur Verfügung gestellten Arbeitskräfte zu zahlen ist, für jeden Mitarbeiter einzeln und konkret berechnet und spiegelt die Marktkosten für ähnlich qualifiziertes Personal wider, da sie alle Kostenelemente umfasst, die ein Arbeitgeber für solches auf dem Markt eingestelltes Personal zahlt. Vor allem umfasst die an das BEV zu zahlende Vergütung Beiträge zu den Sozialversicherungssystemen, die alle Risiken abdecken, denen die Beschäftigten des privaten Sektors ausgesetzt sind (siehe Erwägungsgrund 416).

(421) Zusammenfassend kann nicht davon ausgegangen werden, dass Maßnahme 4 für die DB AG oder Unternehmen der DB-Gruppe wie DB Cargo zu einem selektiven Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV führt.

(422) Da das Vorliegen eines Vorteils – eine der kumulativen Voraussetzungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe – nicht nachgewiesen werden kann, stellt die Kommission fest, dass die Maßnahme 4 keine staatliche Beihilfe beinhaltet.

5.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel*

(423) In der Regel wird von einer Wettbewerbsverfälschung im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ausgegangen, wenn der Staat einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem Wettbewerb herrscht oder herrschen könnte, einen finanziellen Vorteil einräumt ([151]). DB Cargo erbringt Schienengüterverkehrsdienstleistungen in Deutschland und in anderen Mitgliedstaaten, in denen andere Unternehmen solche Dienstleistungen im Wettbewerb mit DB Cargo erbringen, insbesondere nach der Liberalisierung der Schienengüterverkehrsdienstleistungen im Binnenmarkt (siehe Fußnote 39). Daraus folgt, dass die Maßnahme 1, sofern festgestellt wird, dass sie DB Cargo einen selektiven Vorteil verschafft, geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen oder droht, ihn zu verfälschen, und den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zu beeinträchtigen.

5.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

(424) In Anbetracht der im Abschnitt 5.15.1 dargelegten Aspekte kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 1 für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2022 eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Dagegen stellen die Maßnahmen 2, 3 und 4 sowie Maßnahme 1 für den Zeitraum bis Ende 2021 keine staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

5.2. **Neue Beihilfen**

(425) Ungeachtet der Argumente Deutschlands in Bezug auf die Einstufung der vier untersuchten Maßnahmen als bestehende Beihilfe muss die Kommission von sich aus umfassend prüfen, ob es sich bei der Maßnahme, die als eine staatliche Beihilfe eingestuft wurde, also beim GAV, um eine neue oder um eine bestehende Beihilfe handelt.

(426) Nach Artikel 1 Buchstabe c der Verfahrensverordnung sind „neue Beihilfen“ alle Beihilferegelungen und Einzelbeihilfen, die keine bestehenden Beihilfen sind, einschließlich Änderungen bestehender Beihilfen.

([150]) Siehe Fußnote 48.

([151]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Rn. 187, und die zitierte Rechtsprechung.

(427) Der zu prüfende GAV wurde zunächst für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen und am Ende jedes Geschäftsjahres automatisch um ein weiteres Jahr verlängert (siehe Erwägungsgrund 51). Die Analyse der Marktkonformität des GAV ergab, dass der GAV DB Cargo erst ab 2022 einen selektiven Vorteil verschaffte (siehe Erwägungsgründe 393 bis 411) und dass der GAV erst ab diesem Zeitpunkt als staatliche Beihilfemaßnahme im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV angesehen werden kann.

(428) Nach ständiger Rechtsprechung führt die Verlängerung der Laufzeit einer bestehenden Beihilfe zu einer neuen Beihilfe, die sich von der verlängerten Beihilfe unterscheidet ([152]), insbesondere dann, wenn diese Verlängerung mit einer Aufstockung der Haushaltsmittel zu ihrer Unterstützung einhergeht ([153]). In Bezug auf das Argument Deutschlands, wonach es sich bei dem GAV von 2012 lediglich um eine Verlängerung früherer, seit 1999 bestehender GAV handelte, stellt die Kommission fest, dass es sich beim GAV um einen Rechtsakt handelt, der sich eindeutig von früheren ähnlichen Vereinbarungen unterscheidet, die zwischen DB Cargo und ihrer Muttergesellschaft geschlossen worden waren; er gilt in einem neuen Zeitraum und umfasst neue Ressourcen – nicht jene, die im Rahmen eines Vorgängervertrags mobilisiert wurden. Gleiches gilt für die jährlichen stillschweigenden Verlängerungen des GAV nach Ablauf seiner ursprünglichen Laufzeit. Die Kommission stellt ferner fest, dass sich im Jahr 2016 infolge des Zusammenschlusses zwischen der DB AG und AB ML auch die Vertragsparteien geändert haben (Erwägungsgründe 14, 45 und 46), was für die Parteien im Vergleich zu früheren Verträgen auch die Durchsetzbarkeit und den Interessensausgleich verändert. Folglich führt das Bestehen früherer GAV, die unterschiedliche Zeiträume abdecken, nicht dazu, dass der betreffende GAV (einschließlich seiner stillschweigenden Verlängerungen) als bestehende Beihilfe gilt.

(429) Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung auf den GAV nicht anwendbar ist. Diese Bestimmung gilt für Maßnahmen, die zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens keine Beihilfe darstellten und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarkts zu einer Beihilfe wurden, ohne dass sie vom Mitgliedstaat geändert worden wären. Dagegen führte die Fortsetzung des GAV nicht aufgrund einer Entwicklung des Binnenmarkts, sondern aufgrund der inhärenten Schwierigkeiten von DB Cargo zu staatlichen Beihilfen, was zu solchen Verlusten führte, dass die Fortsetzung dieses Vertrags nicht mehr als marktkonform angesehen werden konnte (siehe Erwägungsgründe 393 bis 411).

5.3. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(430) Nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV müssen alle Vorhaben zur Gewährung neuer Beihilfen bei der Kommission angemeldet werden und dürfen nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat. Die zu prüfende Beihilfe wurde durch die Schaffung eines durchsetzbaren Anspruchs von DB Cargo auf Übertragung ihrer tatsächlichen Gewinne oder Verluste ab 2022 auf die DB AG vor deren Genehmigung durch die Kommission in Kraft gesetzt. Deutschland hat daher gegen seine Verpflichtungen aus Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen. Daher stellt Maßnahme 1, sofern sie ab 2022 als staatliche Beihilfe einzustufen ist, eine rechtswidrige Beihilfe dar.

5.4. **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt**

(431) Gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(432) Damit staatliche Beihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten können, müssen sie zwei Voraussetzungen erfüllen: i) sie müssen die Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete erleichtern und ii) dürfen die Handelsbedingungen nicht in einer Weise beeinträchtigen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(433) Die beiden Voraussetzungen gelten unbeschadet der Tatsache, dass auf dieser Grundlage erlassene Beschlüsse der Kommission die Einhaltung des Unionsrechts sicherstellen müssen ([154]).

([152]) Urteil vom 26. Oktober 2016, DEI und Kommission/Alouminion tis Ellados (C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, Rn. 50) und die dort angeführte Rechtsprechung; vom 15. Dezember 2022, Veejaam und Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, Rn. 44 und 47.
([153]) Urteil vom 20. Mai 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, Rn. 44 bis 47.
([154]) Urteil des Gerichtshofs vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 20.

(434) Mit Blick auf die erste Voraussetzung prüft die Kommission, ob die Beihilfe der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dienen soll. Hinsichtlich der zweiten Voraussetzung wägt die Kommission die positiven Auswirkungen der vorgeschlagenen Beihilfe gegen die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf den Binnenmarkt ab ([155]).

(435) In den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen hat die Kommission die Kriterien festgelegt, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen für Unternehmen mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV prüft ([156]). Angesichts der Art und der Ziele der betreffenden staatlichen Beihilfe wird die Kommission prüfen, ob die Beihilfe mit den Bestimmungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen im Einklang steht.

(436) Bei der Prüfung, ob eine Umstrukturierungsbeihilfe die Handelsbedingungen in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, führt die Kommission eine Abwägungsprüfung nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen durch. Wenn der Beihilfeempfänger für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht kommt, wägt die Kommission bei dieser Prüfung die positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten ab. Bei dieser Prüfung berücksichtigt sie die Notwendigkeit eines staatlichen Eingreifens, die Geeignetheit, die Verhältnismäßigkeit, die Transparenz der Beihilfe sowie die Abmilderung negativer Auswirkungen durch den Grundsatz der einmaligen Beihilfe und Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen gemäß den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

(437) Wie in Erwägungsgrund 433 erwähnt, müssen Entscheidungen der Kommission in Angelegenheiten staatlicher Beihilfen die Einhaltung des Unionsrechts gewährleisten. Aus der Untersuchung durch die Kommission geht nicht hervor, dass die Umstrukturierungsbeihilfe oder die damit verbundenen Bedingungen oder die durch die Beihilfe unterstützten wirtschaftlichen Aktivitäten einen Verstoß gegen eine einschlägige Bestimmung des Unionsrechts darstellen könnten. Darüber hinaus hat die Kommission gegen Deutschland weder ein Verfahren wegen eines möglichen Verstoßes gegen Unionsrecht, der mit diesem Fall in Zusammenhang stehen könnte, eingeleitet, noch hat sie Beschwerden oder Informationen erhalten, die darauf hindeuten, dass die staatliche Beihilfe, die damit verknüpften Bedingungen oder die durch die Beihilfe geförderten Wirtschaftszweige einen Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des Unionsrechts mit Ausnahme der Artikel 107 und 108 AEUV bedeuten könnten.

5.4.1. *Förderfähigkeit*

(438) Um für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht zu kommen, muss ein Unternehmen als im Sinne von Abschnitt 2.2 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Schwierigkeiten befindlich eingestuft werden. Konkret gilt ein Unternehmen nach Randnummer 20 der Leitlinien dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn es „auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift“. Dies wäre der Fall, wenn mindestens einer der in Randnummer 20 Buchstaben a bis d der Leitlinien beschriebenen Umstände vorliegt. Randnummer 20 Buchstabe a der Leitlinien lautet: „Im Falle von Gesellschaften mit beschränkter Haftung: Mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals ist infolge aufgelaufener Verluste verlorengegangen. Dies ist der Fall, wenn sich nach Abzug der aufgelaufenen Verluste von den Rücklagen (und allen sonstigen Elementen, die im Allgemeinen den Eigenmitteln des Unternehmens zugerechnet werden) ein negativer kumulativer Betrag ergibt, der mehr als der Hälfte des gezeichneten Stammkapitals entspricht.“

(439) Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, überstieg das Eigenkapital von DB Cargo seit 2012 jedes Jahr das gezeichnete Stammkapital. Grund hierfür ist jedoch die automatische Verlustübertragung im Rahmen des GAV. Da Verluste ohne Auswirkungen auf die Bilanz von DB Cargo auf die DB AG übertragen werden, haben sie keine negativen Auswirkungen auf die Eigenkapitalposition der DB Cargo, die anderenfalls die Verluste absorbieren müsste.

(440) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass die Übertragung der Verluste im Rahmen des GAV (der bis Ende 2024 jährlich verlängert wurde), beginnend mit der Übertragung der Verluste des Jahres 2022 DB Cargo einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte und eine staatliche Beihilfe darstellte (siehe Erwägungsgründe 410 und 424), die Deutschland rechtswidrig gewährt hat (siehe Erwägungsgrund 430).

([155]) Urteil des Gerichtshofs vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 18 bis 20.
([156]) Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, Rn. 38.

(441) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Verlustübertragung des Jahres 2022 die tatsächliche finanzielle Lage von DB Cargo, wie sie sich in ihren jeweiligen Abschlüssen widerspiegelt, verzerrte, da die in der Bilanz ausgewiesene gesunde Eigenkapitalposition von DB Cargo nicht auf ihre eigene finanzielle Leistung zurückzuführen ist, sondern nur auf die rechtswidrig gewährte staatliche Beihilfe, d. h. staatliche Finanzierung, die das Unternehmen auf dem Markt nicht hätte erhalten können. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass, um zu diesem Zeitpunkt ein realistisches finanzielles Bild von DB Cargo zu erhalten, die Auswirkungen dieser Transfers ausgeschlossen und das bereinigte Eigenkapital von DB Cargo in einer Situation berechnet werden sollte, in der sich die Verluste auf das Eigenkapital von DB Cargo ausgewirkt hätten. In diesem Zusammenhang betont die Kommission, dass in Randnummer 20 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen verlangt wird, die Situation des begünstigten Unternehmens ohne Beihilfe zu betrachten. Ein Unternehmen gilt dann als in Schwierigkeiten befindlich, wenn es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift. Die Tatsache, dass ein bestimmter staatlicher Eingriff so strukturiert war, dass die Verluste des begünstigten Unternehmens seine Bilanz nicht belasten, anstatt die Kompensation von bereits in dieser Bilanz ausgewiesenen Verlusten in Angriff zu nehmen, ist insofern unerheblich, als das Unternehmen ohne dieses Eingreifen so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen wäre.

(442) Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, belief sich die Eigenkapitalposition von DB Cargo Ende 2021 auf 666 Mio. EUR. Da die Kommission nur die ab 2022 im Rahmen der Maßnahme 1 übertragenen Verluste als staatliche Beihilfe ansieht, entspricht die Eigenkapitalposition 2021 nach wie vor der tatsächlichen Finanzlage von DB Cargo ohne die Beihilfe. Die Verluste von DB Cargo im Jahr 2022 beliefen sich jedoch auf 858 Mio. EUR. Würde das Eigenkapital von DB Cargo mit diesen Verlusten belastet, ergäbe sich eine negative Eigenkapitalposition von -192 Mio. EUR. Folglich hätte DB Cargo ein negatives Eigenkapital gehabt. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Verluste im Verlauf eines Jahres auflaufen, während die Verlustübertragung jeweils erst am 31. Dezember erfolgt. Somit hätte DB Cargo zu einem bestimmten Zeitpunkt im Verlauf des Jahres 2022 mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals verloren. Ohne die Beihilfe wäre folglich mehr als die Hälfte des gezeichneten Stammkapitals von DB Cargo infolge der kumulierten Verluste spätestens Ende 2022 und danach bis jetzt verschwunden. DB Cargo gilt somit als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Randnummer 20 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ([157]). Folglich wäre DB Cargo ohne die Fortsetzung des Deutschland zuzurechnenden GAV auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen, wie in Randnummer 20 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen beschrieben.

(443) Nach Randnummer 20 Buchstabe c der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gilt ein Unternehmen als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn es Gegenstand eines Insolvenzverfahrens ist oder die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger erfüllt. DB Cargo befindet sich weder in einem Gesamtinsolvenzverfahren noch erfüllt das Unternehmen die Voraussetzungen dafür, Gegenstand eines solchen Verfahrens zu sein.

(444) Nach Randnummer 20 Buchstabe d der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gilt ein Unternehmen, das kein KMU ist, als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn in den vergangenen beiden Jahren: i) der buchwertbasierte Verschuldungsgrad über 7,5 und ii) das Verhältnis des EBITDA zu den Zinsaufwendungen unter 1,0 lag.

(445) DB Cargo ist kein KMU. In den Jahren 2022 und 2021 verzeichnete DB Cargo auf der Grundlage ihres veröffentlichten Jahresberichts 2022 einen negativen EBITDA von rund -541 Mio. EUR im Jahr 2022 bzw. -125 Mio. EUR im Jahr 2021, weshalb die Zinsdeckungsquote des Unternehmens negativ gewesen wäre. Angesichts des negativen Eigenkapitals wäre der Verschuldungsgrad von DB Cargo ohne die Beihilfe Ende 2022 negativ gewesen. Im Jahr 2021 lag der Verschuldungsgrad bei ausschließlicher Berücksichtigung von Darlehen bei etwa 3,4. Die Bedingung von Randnummer 20 Buchstabe d der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen wäre daher nicht erfüllt.

(446) Nach Randnummer 21 der Leitlinien kann für neu gegründete Unternehmen, die seit weniger als drei Jahren tätig sind, keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden. DB Cargo ist seit 2016 unter ihrem derzeitigen Namen und in ihrer derzeitigen Unternehmensform tätig (siehe Erwägungsgrund 12 Buchstabe d). Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Namen und Rechtsformen ist DB Cargo seit 1999 als (in-)direkte Tochtergesellschaft der DB AG tätig (siehe Erwägungsgrund 47). DB Cargo ist daher kein neu gegründetes Unternehmen.

([157]) Technisch und buchhalterisch ist diese Bedingung strikt an dem Tag erfüllt, an dem die kumulierten Verluste die Schwelle von 50 % des gezeichneten Stammkapitals überschreiten, was erst nach Abschluss des Geschäftsjahres und später nach der Bestätigung durch den Wirtschaftsprüfer zertifiziert werden darf. Für ihre praktische Anwendung muss die Bedingung vor dem Hintergrund der qualitativen Definition ausgelegt werden, dass das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, was variieren kann. Im vorliegenden Fall hätten die tatsächlichen operativen Verluste im Jahr 2021 und die für 2022 und danach prognostizierten Ergebnisse einen Aktionär am freien Markt dazu veranlasst, den GAV gegenüber DB Cargo zum 30. September 2021 zu kündigen. In einem solchen Fall und ab diesem Zeitpunkt wäre DB Cargo mit der vorhersehbaren zunehmenden Erschöpfung ihrer Eigenkapitalbasis auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung ihrer Geschäftstätigkeiten gezwungen gewesen.

(447) Zudem kommt nach Randnummer 22 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ein Unternehmen, das zu einer größeren Unternehmensgruppe gehört oder gerade von einer solchen übernommen wird, grundsätzlich nur dann für Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht, wenn es sich bei den Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens nachweislich um Schwierigkeiten des Unternehmens selbst handelt, die nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen sind und die zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können.

(448) Die Kommission erinnert daran, dass das Ziel von Randnummer 22 der Leitlinien darin besteht, zu verhindern, dass eine Unternehmensgruppe den Staat die Kosten für einen Umstrukturierungsplan für eines der zu ihr gehörenden Unternehmen tragen lässt, wenn sich dieses Unternehmen in Schwierigkeiten befindet und der Ursprung dieser Schwierigkeiten bei der Gruppe selbst liegt oder die Gruppe diese Schwierigkeiten mit eigenen Mitteln bewältigen kann ([158]).

(449) Wie in den Erwägungsgründen 9 bis 14 beschrieben, ist DB Cargo Teil des DB-Konzerns und damit Teil einer größeren Unternehmensgruppe. Wie jedoch aus Erwägungsgrund 60 und Tabelle 6 hervorgeht, sind die Verluste von DB Cargo auf ihre Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Insbesondere das SWL-Geschäftssegment verzeichnete strukturelle Verluste. Da die Schwierigkeiten von DB Cargo dadurch verursacht werden, dass das Unternehmen kontinuierlich Verluste erwirtschaftet, weil es nicht rentabel arbeitet, sind seine Schwierigkeiten immanent und nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb des DB-Konzerns zurückzuführen, aufgrund der die Kosten von DB Cargo willkürlich erhöht sind oder ihre Gewinne reduziert oder an ihre Mutter- oder Schwestergesellschaften übertragen werden.

(450) Während der DB-Konzern seinen Jahresberichten für die Jahre 2020 bis 2023 zufolge seit 2020 Verluste verzeichnet hat (-5 707 Mio. EUR im Jahr 2020, -911 Mio. EUR im Jahr 2021, -227 Mio. EUR im Jahr 2022 und -2 351 Mio. EUR im Jahr 2023), stellt die Kommission fest, dass sich der Konzern tatsächlich mit den Schwierigkeiten von DB Cargo befasst hat. Tatsächlich wurden alle Verluste von DB Cargo auf die DB AG übertragen, sodass DB Cargo gegenüber den Folgen ihrer negativen Leistung geschützt war. Obwohl die Kommission die Übertragung der Verluste ab den Verlusten des Jahres 2022 als staatliche Beihilfe betrachtet, ändert dies nichts an der Tatsache, dass die größere Unternehmensgruppe DB Cargo geholfen hat, wenn auch als Geberin der Beihilfe.

(451) Die Kommission erinnert daran, dass, wie in Erwägungsgrund 448 dieses Dokuments beschrieben, das Ziel von Randnummer 22 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen darin besteht, zu vermeiden, dass der Staat die Kosten einer Umstrukturierung trägt, wenn die Unternehmensgruppe, zu welcher das begünstigte Unternehmen gehört, über die dafür erforderlichen Mittel verfügt. Während die Schwierigkeiten von DB Cargo vom Konzern selbst angegangen wurden, stellt die Kommission fest, dass der DB-Konzern die Schwierigkeiten von DB Cargo durch die Bereitstellung von Unterstützung gemildert hat, die zwar vor 2022 nicht als staatliche Beihilfe betrachtet wird, aber ab 2022 eine staatliche Beihilfe darstellt. Die Umstände der DB AG und von DB Cargo sind in diesem Zusammenhang spezifisch, da die Muttergesellschaft 2022 Geber staatlicher Beihilfe wurde. Es handelt sich nicht um eine Situation, in der, wie in Erwägungsgrund 448 erläutert, eine Gruppe die Kosten für die Umstrukturierung eines Unternehmens, das zur Gruppe gehört, den Staat tragen lässt, sondern im Gegenteil die Gruppe zum Beihilfegeber wurde. Unter diesen besonderen Umständen, da der DB-Konzern Geber der Beihilfe ist, hätte der Konzern nicht mehr tun können, um die Schwierigkeiten von DB Cargo zu bewältigen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Tatsache, dass DB Cargo zum DB-Konzern gehört, kein Hindernis dafür darstellt, dass DB Cargo für eine Umstrukturierungsbeihilfe nach Randnummer 22 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht kommt.

5.4.2. *Die Beihilfe dient der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete*

(452) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV müssen staatliche Beihilfen, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu gelten, die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete fördern.

(453) Um nachzuweisen, dass Umstrukturierungsbeihilfen die Entwicklung solcher Wirtschaftszweige oder Gebiete erleichtern sollen, muss der Mitgliedstaat, der eine solche Beihilfe gewährt, nachweisen, dass die Beihilfe darauf abzielt, soziale Härten zu verhindern oder ein Marktversagen zu beheben (siehe Abschnitt 3.1.1 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen), indem die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederhergestellt wird (siehe Abschnitt 3.1.2 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen). Die Kommission stellt fest, dass, wie in Randnummer 43 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen anerkannt, der Marktaustritt tatsächlich für den allgemeineren Prozess des Produktivitätswachstums von Bedeutung ist, sodass die bloße Verhinderung des Ausscheidens eines Unternehmens aus dem Markt keine hinreichende Rechtfertigung für eine staatliche Beihilfe darstellt. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gehören vielmehr zu den am stärksten wettbewerbsverfälschenden Arten staatlicher Beihilfen, da sie den Prozess des Marktaustritts beeinträchtigen.

([158]) Siehe Urteil des Gerichts vom 13. Mai 2015, Niki Luftfahrt/Kommission, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, Rn. 159, und Urteil des Gerichts vom 18. Mai 2022, Ryanair DAC/Kommission, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, Rn. 46.

(454) In bestimmten Situationen kann die Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten jedoch auch über den Wirtschaftszweig des begünstigten Unternehmens hinaus zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder Wirtschaftsgebieten beitragen. Dies ist der Fall, wenn der Ausfall des begünstigten Unternehmens ohne eine solche Beihilfe zu Situationen von Marktversagen oder sozialen Härten führen würde, die die Entwicklung der betroffenen Wirtschaftszweige und/oder Wirtschaftsgebiete behindern. Eine nicht erschöpfende Liste solcher Situationen findet sich in Randnummer 44 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

(455) Die Kommission wird zunächst prüfen, ob die Beihilfe dazu bestimmt ist, Marktversagen oder soziale Härten zu vermeiden (Abschnitt 5.4.2.1) und ob die Umstrukturierungsbeihilfe mit einem Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens einhergeht (Abschnitt 5.4.2.2).

5.4.2.1. Vermeidung von sozialen Härten oder eines Marktversagens als Beitrag zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder eines Wirtschaftsgebiets

(456) Gemäß Randnummer 44 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen die Mitgliedstaaten aufzeigen, dass der Ausfall des begünstigten Unternehmens wahrscheinlich zu schwerwiegenden sozialen Härten oder zu schwerem Marktversagen führen würde, indem sie insbesondere eine der unter Randnummer 44 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen aufgeführten Situationen nachweisen. Nach Randnummer 44 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann die Verhinderung von sozialen Härten oder Marktversagen insbesondere dadurch nachgewiesen werden, dass gezeigt wird, dass einer der unter Randnummer 44 Buchstaben a bis g aufgeführten Umstände erfüllt ist. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass insbesondere die unter Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen genannten Umstände, nämlich Fälle, in denen die Beihilfe dazu bestimmt ist, das Risiko abzuwenden, dass das Wirtschaftswachstum durch die Störung eines wichtigen Dienstes infolge des Marktaustritts des begünstigten Unternehmens behindert wird, für die Beurteilung der Beihilfemaßnahme relevant sind.

5.4.2.2. Die Beihilfe dient der Vermeidung einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Dienstes

(457) Die durch die Beihilfe geförderte Wirtschaftstätigkeit ist der Güterverkehr, der überwiegend und für mehr als zwei Drittel des gesamten in Deutschland beförderten Gütervolumens durchgängig auf der Straße durchgeführt wird (Tabelle 31).

Tabelle 31

Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger in Deutschland

(in %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Beförderung auf der Straße	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Beförderung auf der Schiene	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Sonstige Transportleistungen	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Quelle: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe", S. 12, Abb. 3 ([159]).

(458) Trotz des überwiegenden Anteils des Straßenverkehrs stellt die Kommission fest, dass der Schienengüterverkehr erhebliche Vorteile gegenüber dem Straßenverkehr bietet und sowohl zur nachhaltigen als auch zur wirtschaftlichen Entwicklung der Güterverkehrsindustrie beiträgt. Tatsächlich ist der Schienengüterverkehr wesentlich umweltfreundlicher als der Straßenverkehr, da Züge bis zu 80 % weniger CO_2-Emissionen pro Tonne Fracht verursachen als Lastkraftwagen. In der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal" ([160]) heißt es, dass, „um Klimaneutralität zu erreichen, die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden müssen" und dass „vorrangig ein erheblicher Teil der 75 % des Güterbinnenverkehrs, die heute auf der

([159]) Aufrufbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM (2019) 640 final vom 11.12.2019. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

Straße befördert werden, auf die Schiene und Binnenwasserstraßen verlagert werden sollte". Ebenso merkte die Kommission in ihrer Mitteilung „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen" ([161]) (im Folgenden „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität") an, man müsse „entschlossen handeln, um das Verkehrsaufkommen verstärkt auf nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern (insbesondere indem ein beträchtlicher Teil des Güterverkehrs auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr verlagert wird)". In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurde zudem Folgendes anerkannt: „Da Innovationen die künftige Mobilität von […] Gütern prägen werden, sollten geeignete Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen werden, um diesen Übergang zu erleichtern, der das Verkehrssystem wesentlich effizienter und nachhaltiger machen kann."

(459) Zudem verringert der Schienenverkehr Luftverschmutzung, Lärm und Staus im Straßenverkehr, was ihn zu einem entscheidenden Faktor des Übergangs zu einer Wirtschaft mit geringen CO_2-Emissionen macht. Der Schienenverkehr ist auch weitaus energieeffizienter als der Straßenverkehr, da Züge große Gütermengen über große Entfernungen mit weniger Kraftstoff transportieren können, was den Gesamtverbrauch fossiler Kraftstoffe verringert. Diese Effizienz wird verbessert, wenn die Schienennetze mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben werden, wodurch der Güterverkehr sauberer und nachhaltiger wird.

(460) Darüber hinaus kann der Schienengüterverkehr über große Entfernungen erhebliche Kostenvorteile bieten, insbesondere beim Transport von Schwer- oder Massengütern, da die Schiene bei einer einzelnen Fahrt größere Frachtmengen befördern kann, was im Vergleich zum Straßenverkehr zu niedrigeren Transportkosten pro Tonne führt. Ein geringerer Kraftstoffverbrauch und ein geringerer Personalbedarf führen zu einer weiteren Senkung der betrieblichen Aufwendungen, sodass die Unternehmen ihre Lieferketten wirtschaftlich optimieren können.

(461) Der Schienenverkehr kann große Gütermengen mit größerer Einheitlichkeit und weniger Verspätungen befördern, da er weniger von Staus, Witterungsbedingungen und Unfällen betroffen ist. Diese Verlässlichkeit ist für Branchen mit strengen Lieferplänen von entscheidender Bedeutung, da sie sicherstellt, dass die Waren rechtzeitig geliefert werden und weniger Störungen auftreten. Eisenbahnen bieten auch eine größere Skalierbarkeit, da sie größere Transporte leichter aufnehmen können als Straßennetze, wodurch sie ideal für Massengüter und Containerfracht sind.

(462) Ein zusätzlicher Nutzen des Schienengüterverkehrs besteht darin, dass durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene die Belastung der Straßennetze verringert wird. Dies führt zu weniger Staus, weniger Verkehrsunfällen und geringeren Straßeninstandhaltungskosten. Ein geringeres Straßenverkehrsaufkommen verlängert die Lebensdauer der öffentlichen Infrastruktur und trägt dazu bei, die Kostenbelastung für Regierungen und Steuerzahler insgesamt zu verringern. Schließlich kann der Schienengüterverkehr wirksam in multimodale Verkehrssysteme integriert werden, indem die Schiene mit dem See-, Straßen- und Luftverkehr kombiniert wird, wodurch nahtlose Logistikketten geschaffen werden. Diese Verflechtungen verbessern die globalen Handelsrouten und erleichtern den effizienten Warenverkehr über Regionen und Grenzen hinweg. Der Schienenverkehr ist besonders vorteilhaft, wenn es darum geht, große Häfen mit Zielen im Inneren eines Landes zu verbinden, was einen reibungslosen und effizienten Güterverkehr ermöglicht.

(463) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Schienengüterverkehr eine entscheidende Rolle für die verantwortungsvolle Entwicklung des Güterverkehrs im Allgemeinen spielt, da er der dringenden Notwendigkeit nachhaltiger Logistiklösungen gerecht wird. Die geringeren Umweltauswirkungen, die Energieeffizienz und die Fähigkeit, große Mengen von Gütern über große Entfernungen zu befördern, helfen den Unternehmen, ihre Ziele in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance (Environmental, Social, Governance, ESG) zu erreichen und gleichzeitig die Transportkosten zu senken.

(464) Durch die Unterstützung des Schienengüterverkehrs tragen Unternehmen zu einer nachhaltigeren globalen Lieferkette und zur Verringerung der CO_2-Emissionen bei und fördern ein langfristiges Wirtschaftswachstum, das mit den Umweltzielen im Einklang steht. Folglich können Unternehmen und Regierungen durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene direkt dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen und die Umweltauswirkungen der Logistik zu verringern.

(465) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen darauf abzielen, eine Situation zu verhindern, in der DB Cargo aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten, mit denen das Unternehmen konfrontiert ist, seine Geschäftstätigkeit aufgibt.

([161]) Mitteilung der Kommission „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität", KOM(2020) 789 final vom 9.12.2020, abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Tatsächlich spielt der europäische Schienengüterverkehrssektor, insbesondere das Einzelwagenverkehrssegment, zwar eine entscheidende Rolle im Logistiknetz, insbesondere in Deutschland, doch steht er auch vor erheblichen strukturellen und betrieblichen Herausforderungen, wie in den Erwägungsgründen 60 bis 68 ausführlich erläutert. Der Einzelwagenverkehr, bei dem Güter in Einzelwagen statt in Ganzzügen befördert werden, bietet Flexibilität für kleinere Transporte. Die Kommission stellt jedoch fest, dass dieses Segment Schwierigkeiten hat, mit dem Straßengüterverkehr zu konkurrieren, der schneller und besser an die verschiedenen logistischen Erfordernisse angepasst werden kann. Das Überleben dieses Sektors ist nicht nur für die industriellen Lieferketten, sondern auch für das Erreichen der europäischen Nachhaltigkeitsziele von entscheidender Bedeutung. Trotz seiner Bedeutung ist der Einzelwagenverkehr aufgrund einer Vielzahl von Herausforderungen, darunter eine begrenzte Schienennetzabdeckung, hohe Kosten und Ineffizienzen, ein anfälliges Geschäftssegment.

(467) Die Kommission stellt fest, dass eines der größten Hindernisse für den Einzelwagenverkehr die im Vergleich zum Straßennetz begrenzte Leistungsfähigkeit des Schienennetzes ist. Während die besonderen Stärken der Schiene im Fernverkehr liegen, fehlt es oft an der lokalen Anbindung, die für effiziente Punkt-zu-Punkt-Lieferungen erforderlich ist. Infolgedessen ist für die letzte Meile häufig ergänzender Straßenverkehr erforderlich, was die Logistikkette verkompliziert und die Lieferungen verlangsamt. Hinzu kommt, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit von Zügen im Einzelwagenverkehr besonders niedrig ist und mit 22 km/h bis 25 km/h deutlich unter der des Straßenverkehrs liegt. Dieses geringe Tempo beeinträchtigt zusammen mit häufigen Umladungen die Fähigkeit des Einzelwagenverkehrs, in einem Markt, der zunehmend Geschwindigkeit und Flexibilität erfordert, wettbewerbsfähige Lieferzeiten zu bieten.

(468) Ein weiteres dringendes Problem ist die finanzielle Lebensfähigkeit des Einzelwagenverkehrs. Dieses Modell wird durch hohe Fixkosten im Zusammenhang mit Infrastruktur, Fahrzeugen und Betrieb belastet. Rentabilität ist nur dann realisierbar, wenn große Volumina über große Entfernungen bewegt werden, während im Einzelwagenverkehr häufig kleinere Transporte abgewickelt werden, was zu Ineffizienzen und höheren Kosten führt. Probleme im Zusammenhang mit der Interoperabilität zwischen den europäischen Schienennetzen verkomplizieren den Betrieb weiter. Während Initiativen wie das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zur Beseitigung von Interoperabilitätsproblemen beigetragen haben, führen nationale Unterschiede in den Rechtsvorschriften, Spurweitenunterschiede und inkompatible Signalsysteme nach wie vor zu Verzögerungen und höheren Kosten für den grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr.

(469) Die Marktteilnehmer im Einzelwagenverkehrssegment sehen sich nicht nur durch den Straßengüterverkehr, sondern auch durch neue Marktteilnehmer auf dem Schienenverkehrsmarkt mit einem intensiven Wettbewerb konfrontiert, da sich diese neuen Betreiber tendenziell ausschließlich auf rentable Nischensegmente wie Ganzzüge konzentrieren, über die Punkt-zu-Punkt-Dienste ohne Zwischenhalte angeboten werden, wodurch die betrieblichen Komplexitäten und Ineffizienzen im Zusammenhang mit dem Einzelwagenverkehr vermieden werden, dessen alte Systeme, ältere Ausrüstung und hohe Fixkosten die etablierten Betreiber wie DB Cargo belasten.

(470) Obwohl die Herausforderungen beträchtlich sind, wird der strategische Wert des Einzelwagenverkehrs für den Übergang Europas zu einem nachhaltigen Güterverkehr erneut betont. Der Schienengüterverkehr ist ein Eckpfeiler des europäischen Grünen Deals ([162]) und der Strategie „Fit für 55“ ([163]), mit denen die CO_2-Emissionen bis 2030 um 55 % gesenkt werden sollen. Die Förderung einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene, insbesondere für den Einzelwagenverkehr und den intermodalen Verkehr, ist für die Verwirklichung dieser Umweltziele von entscheidender Bedeutung. In diesem Zusammenhang bietet der technologische Fortschritt eine gewisse Hoffnung, die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs zu verbessern. Investitionen in die digitale Infrastruktur und die Modernisierung der Einzelwagenverkehrsnetze dürften die Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit der Dienste erhöhen und den Einzelwagenverkehr in Zukunft zu einer stärker wettbewerbsfähigen Alternative zum Straßenverkehr machen.

([162]) Der von der Europäischen Kommission im Dezember 2019 ins Leben gerufene europäische Grüne Deal ist der Fahrplan der EU für eine nachhaltige, CO_2-neutrale Wirtschaft und zielt darauf ab, die EU bis 2050 klimaneutral zu machen. Zu seinen wichtigsten Zielen gehören die Verringerung der Treibhausgasemissionen um 55 % bis 2030, die Dekarbonisierung der Energie, die Förderung einer Kreislaufwirtschaft, die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt und die Förderung einer nachhaltigen Landwirtschaft im Rahmen der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“. Mit dem Plan werden grüne Innovationen, der industrielle Wandel und ein Mechanismus für einen gerechten Übergang unterstützt, um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in den betroffenen Regionen zu helfen. Vorgesehen ist folgender Zeitplan: 2019: Start des Grünen Deals, 2020-2021: Entwicklung spezifischer Strategien (z. B. Biodiversität und Kreislaufwirtschaft), 2021: Einführung des Pakets „Fit für 55“, 2022-2030: Umsetzung politischer Maßnahmen mit dem Ziel einer Verringerung der Emissionen um 55 % bis 2030, 2050: Ziel der Klimaneutralität.

([163]) Das Programm „Fit für 55“ ist ein Gesetzgebungspaket der Union, das im Juli 2021 im Rahmen des europäischen Grünen Deals ins Leben gerufen wurde und darauf abzielt, auf dem Weg zu Klimaneutralität bis 2050 die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören: i) Reform des EU-Emissionshandelssystems (EHS) und Einführung eines CO_2-Grenzausgleichssystems (CBAM), ii) Aktualisierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED), die auf 40 % Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 abzielt, und der Energieeffizienzrichtlinie (EED) zur Optimierung des Energieverbrauchs, iii) Stärkung von CO_2-Senken im Rahmen der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF), iv) Einrichtung eines Klima-Sozialfonds zur Unterstützung schutzbedürftiger Haushalte. Vorgesehen ist folgender Zeitplan: 2021: Inkraftsetzung und Erörterung des Pakets, 2022: Abschluss politischer Vereinbarungen, 2023-2025: Umsetzung der Kernpolitik, 2030: Ziel der Reduzierung der Emissionen um 55 %, 2050: Ziel der Klimaneutralität.

(471) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die strategische Bedeutung des Einzelwagenverkehrs nicht überbewertet werden kann. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass dieses Segment für zahlreiche Industriezweige von wesentlicher Bedeutung ist, darunter die chemische Industrie, die Automobilindustrie und das produzierende Gewerbe, die darauf angewiesen sind, dass auch kleinere, flexible Lieferungen, die keine ganzen Züge ausfüllen, auf dem Schienenweg transportiert werden können. Ein Scheitern von DB Cargo und damit der Ausfall dieses Unternehmens im Einzelwagenverkehr hätte schwerwiegende Auswirkungen auf diese Branchen, da alternative Logistiklösungen, insbesondere der Straßengüterverkehr, kaum den Kapazitäts- und Umweltvorteilen der Schiene gerecht werden. Ein solches Scheitern könnte zu höheren Kosten, Unterbrechungen der Lieferkette und sogar zu Arbeitsplatzverlusten in Schlüsselsektoren führen, die für den Transport von Vorleistungsgütern und Rohstoffen vom Schienengüterverkehr abhängen.

(472) Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die umfassenderen gesellschaftlichen Auswirkungen einer Störung bei Einzelwagenverkehrsdiensten erheblich wären. Tatsächlich würde die Umlenkung des Güterverkehrs auf Straßen die ökologischen und infrastrukturellen Herausforderungen verschärfen, da der Straßenverkehr erheblich höhere Emissionen verursacht und zur Verkehrsüberlastung beiträgt. In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass diese Verlagerung sowohl die nationalen als auch die EU-Nachhaltigkeitsziele wie den Grünen Deal und die Initiative „Fit für 55“, in denen die Verringerung der CO_2-Emissionen durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene hervorgehoben wird, untergraben würde. Daher würde der Verlust des Einzelwagenverkehrs sowohl ein Marktversagen als auch einen Rückschlag bei den umfassenderen Bemühungen zur Verringerung von Umweltschäden darstellen.

(473) Die Kommission erkennt an, dass es aufgrund der Komplexität des Einzelwagenverkehrs für andere Eisenbahnunternehmen schwierig ist, dieses Segment zu ersetzen oder in dieses Segment zu expandieren. Im Unterschied zu Ganzzügen, die direkt zwischen zwei Punkten verkehren, umfasst der Einzelwagenverkehr das Zusammenstellen einzelner Waggons verschiedener Kunden zu einem einzigen Zug auf Rangierbahnhöfen. Dieser arbeitsintensive Prozess erfordert eine hochentwickelte Logistik, Spezialausrüstung und umfangreiche Infrastruktur. Die Margen sind gering, und der Wettbewerb durch den Straßengüterverkehr, der schnellere und flexiblere Dienstleistungen bietet, erschwert es anderen Unternehmen, in so großem Maßstab in das Einzelwagensegment zu investieren, wie dies von DB Cargo praktiziert wurde.

(474) Als führender Marktteilnehmer im Einzelwagenverkehr in Dänemark (mit einem Anteil von […] %), ([164]) Deutschland (mit einem Anteil von 90 %) ([165]), den Niederlanden (mit einem Anteil von […] %) ([166]) und Italien (mit einem Anteil von […] %) ([167]) verfügt DB Cargo über ein riesiges Netz von Rangierbahnhöfen, Lokomotiven und geschultem Personal, das Größenvorteile bietet, die neue Marktteilnehmer in diesen Mitgliedstaaten nur schwer erzielen könnten. Darüber hinaus kann DB Cargo als etablierter Schienengüterverkehrsbetreiber in Deutschland Einzelwagenverkehrsdienste in breitere Lieferkettenlösungen integrieren, wozu kleinere oder neuere Betreiber möglicherweise nicht in der Lage sind. Die Kommission ist der Auffassung, dass die hohen Fixkosten in Verbindung mit den inhärenten betrieblichen Herausforderungen des Einzelwagenverkehrs ([168]) erhebliche Hindernisse für potenzielle Marktteilnehmer im SWL-Segment schaffen, sodass es unwahrscheinlich ist, dass bei einem Ausfall von DB Cargo und insbesondere ihres Einzelwagenverkehrssegments andere die Lücke ohne Unterbrechung schließen könnten.

(475) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe, mit welcher der Umstrukturierungsplan unterstützt wird, das Ausscheiden eines Unternehmens wie DB Cargo und damit eine Unterbrechung des von ihm angebotenen wichtigen Leistungsumfangs, insbesondere in Bezug auf den Einzelwagenverkehr, verhindert. Sie kommt zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe zur Unterstützung des Umstrukturierungsplans durch die Abwendung der Gefahr einer Unterbrechung der von DB Cargo erbrachten Dienstleistungen zu dem klar definierten Ziel beiträgt, soziale Härten oder Marktversagen gemäß Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen zu vermeiden, und damit zur Entwicklung des Landgüterverkehrs in ganz Deutschland und in anderen Mitgliedstaaten, in denen DB Cargo tätig ist, beiträgt.

([164]) Siehe Abschnitt 2.2, Erwägungsgründe 27 und 37.
([165]) Siehe Abschnitt 2.2, Erwägungsgründe 27 und 37.
([166]) Siehe Abschnitt 2.2, Erwägungsgründe 27 und 37.
([167]) Siehe Abschnitt 2.2, Erwägungsgründe 27 und 37.
([168]) Siehe Erwägungsgründe 466 bis 469.

5.4.2.3. Umstrukturierungsplan und Wiederherstellung der langfristigen Rentabilitätl

(476) Gemäß Randnummer 46 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ist die Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe in Fällen einer Ad-hoc-Beihilfe von der Umsetzung eines Umstrukturierungsplans zur Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens abhängig. Die Beseitigung der Ursachen, die zu den Schwierigkeiten des Begünstigten geführt haben, durch die Erleichterung der Wiederherstellung seiner langfristigen Rentabilität ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die Umstrukturierungsbeihilfe der Entwicklung des Wirtschaftszweigs und des Wirtschaftsgebiets dient, in denen der Begünstigte ansässig ist.

(477) Daraus folgt, dass die Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfe, mit der die Verluste gedeckt wurden, die DB Cargo im Laufe des Jahres 2022 entstanden sind und die ohne den GAV bis zum 31. Dezember 2022 geleistet worden wäre, als von der Umsetzung des Umstrukturierungsplans abhängig zu bewerten ist, dessen Ausarbeitung und Erstellung im Juli 2022 begannen, selbst wenn der Plan bereits im Verlauf der Umsetzung förmlich an die Kommission übermittelt wurde (Erwägungsgründe 173 und 174). Die durch den GAV gedeckten Verluste, die mit dem Plan eingedämmt werden sollen, und die zeitliche Abfolge der Ausarbeitung und Umsetzung des Plans im Jahr 2022 folgen im vorliegenden Fall zeitlich kurz nacheinander.

(478) Daher ist davon auszugehen, dass die Vereinbarkeit der bis einschließlich 2025 geplanten Umstrukturierungsbeihilfe, auch wenn sie zunächst rechtswidrig gewährt wurde, im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsplan und dessen Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen geprüft werden muss.

(479) Gemäß den Randnummern 45 bis 48 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen sollten Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung eines realistischen, kohärenten und weitreichenden Umstrukturierungsplans gewährt werden, dessen Maßnahmen darauf ausgerichtet sein müssen, die langfristige Rentabilität innerhalb eines angemessenen, kürzestmöglichen Zeitraums wiederherzustellen, wobei weitere Beihilfen, die über jenen zur Unterstützung des Umstrukturierungsplans des begünstigen Unternehmens hinausgehen, ausgeschlossen sind. Im Umstrukturierungsplan müssen die Ursachen für die Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens und dessen spezifische Schwächen genannt werden; ferner muss aufgezeigt werden, wie die geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen den Problemen, die den Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens zugrunde liegen, abhelfen werden.

(480) Nach Randnummer 49 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen muss der Umstrukturierungsplan Informationen über das Geschäftsmodell des begünstigten Unternehmens enthalten, aus denen hervorgeht, wie der Plan seine langfristige Rentabilität fördern wird. Dazu sollte insbesondere Folgendes zählen: Angaben zur Organisationsstruktur des begünstigten Unternehmens, Finanzierung, Corporate Governance und alle anderen relevanten Aspekte. Im Umstrukturierungsplan sollte festgestellt werden, ob die Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens durch geeignetes rechtzeitiges Handeln des Managements hätten vermieden werden können; ist dies der Fall, sollte aufgezeigt werden, dass angemessene Änderungen hinsichtlich des Managements vorgenommen wurden. Sind die Schwierigkeiten des Unternehmens auf ein unzulängliches Geschäftsmodell oder System der Unternehmensführung zurückzuführen, müssen geeignete Anpassungen vorgenommen werden.

(481) Nach den Randnummern 50 bis 52 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen die Ergebnisse der Umstrukturierung in einer Vielzahl von Szenarien nachgewiesen werden, insbesondere durch die Angabe von Leistungsparametern und der wichtigsten vorhersehbaren Risikofaktoren. Die Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens muss nach Deckung der Kosten zu einer angemessenen Kapitalrendite führen, ohne von optimistischen Annahmen in Bezug auf externe Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen abhängig zu sein. Langfristige Rentabilität ist erreicht, wenn ein Unternehmen alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann, eine angemessene Eigenkapitalrendite erwirtschaftet und außerdem in der Lage ist, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen.

(482) Diese Anforderungen werden in den Abschnitten 5.4.2.3.1 bis 5.4.2.3.3 untersucht.

5.4.2.3.1. Bewertung der Glaubwürdigkeit des Umstrukturierungsplans zur Beseitigung der Ursachen der finanziellen Schwierigkeiten von DB Cargo

(483) Die finanziellen Schwierigkeiten von DB Cargo sind in erster Linie auf das SWL-Segment zurückzuführen, das seit 2013 eine erhebliche Verlustquelle darstellt (allein auf dieses Segment entfielen 64 % der Verluste des Unternehmens im Jahr 2022 und 82 % im Jahr 2023), während die Segmente „Ganzzug“ und „kombinierter Verkehr“ eine volatile, aber weniger negative Leistung aufwiesen. Zusätzlich zu den Verlusten des SWL-Segments haben die COVID-19-Pandemie, Störungen der globalen Lieferkette und Probleme bei der lokalen deutschen Marktinfrastruktur die Herausforderungen von DB Cargo von 2019 bis 2022 verschärft.

(484) Diese ungünstigen finanziellen Ergebnisse, die wiederholt schwere Verluste zur Folge hatten, untermauern die Notwendigkeit des Umstrukturierungsplans, mit dem das Geschäftsmodell und die Strategie von DB Cargo erheblich verändert werden, um ihre finanziellen Grundlagen zu stärken und ihre operativen Kosten zu straffen, damit das Unternehmen bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums wieder rentabel wird.

(485) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Umstrukturierungsplan eine Reihe schwerwiegender, zahlreicher, kohärenter und sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen (Abschnitte 5.4.2.2.1 bis 5.4.2.2.31) enthält, mit denen die Ursachen der operativen und finanziellen Schwierigkeiten von DB Cargo angegangen werden, da sie dazu beitragen werden, die Effizienz der Bereitstellung und Erbringung von Dienstleistungen durch DB Cargo für die Kunden zu verbessern und die eigene Kostenbasis in vielerlei Hinsicht zu straffen. Insbesondere dürfte die Umgestaltung ihres hochkomplexen gemeinsamen Produktionssystems es DB Cargo ermöglichen, flexibler auf die Bedürfnisse ihrer Kunden zu reagieren. Die Umstrukturierung in kleinere, stärker auf Branchen und/oder Kundengruppen ausgerichtete Geschäftsbereiche dürfte die Komplexität des Produktionsmodells erheblich verringern, was wiederum die Kosten drastisch senken und die Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo verbessern dürfte.

(486) Beispielsweise enthält der Umstrukturierungsplan von DB Cargo Maßnahmen zur Optimierung des Einzelwagennetzes durch die Überprüfung seiner Gestaltung; erwartet wird, dass sich dadurch die Robustheit der Produktion und die Standardisierung des kommerziellen Angebots von DB Cargo in diesem Segment radikal vereinfachen und verbessern werden. Die Konzentration von Personal und Ausrüstung auf das Einzelwagensegment ist im Vergleich zur heutigen integrierten Produktion von Einzelwagen, Ganzzügen und kombiniertem Verkehr eine radikale Veränderung. Diese Verbesserungen des Produktionsmodells sollten auch zu Qualitätsverbesserungen bei den Dienstleistungen für die Kunden führen und daher positive Preisanpassungen ermöglichen, um die Bereitschaft der Kunden, für Einzelwagendienste zu zahlen, besser zu nutzen. Daher dürften die Maßnahmen des Umstrukturierungsplans, die sich auf das Einzelwagensegment von DB Cargo konzentrieren, erheblich zur Verbesserung der finanziellen Lage des Unternehmens beitragen, da sie ab 2025 voraussichtlich mehr als 100 Mio. EUR an zusätzlichem EBIT generieren werden, wie in Abschnitt 4.1.5.2 dargelegt.

(487) Ebenso dürften die Maßnahmen des Umstrukturierungsplans zur Optimierung des Portfolios des Ganzzugsegments von DB Cargo und zur Entwicklung intelligenter Logistiklösungen für die Kunden erheblich zur Verbesserung des EBIT von DB Cargo beitragen, da innovative Schienenverkehrslösungen das Unternehmen in die Lage versetzen dürften, die differenzierte Zahlungsbereitschaft der Kunden besser zu nutzen und auch diejenigen Strecken zu ermitteln, die eingestellt werden sollten, um die Ressourcen besser Geschäften mit höheren Gewinnspannen zuzuweisen. Darüber hinaus enthält der Umstrukturierungsplan von DB Cargo, ähnlich wie im Einzelwagensegment, eine Maßnahme, die den Betrieb von Ganzzügen mit speziellen Ressourcenzuweisungen zur Verbesserung der Produktionsqualität kapseln wird. Die oben beschriebenen Qualitätsverbesserungen bei den Dienstleistungen für die Kunden sollten auch Preisanpassungen für qualitativ höherwertige Zugdienste über den Faktorkostenausgleich hinaus rechtfertigen. Daher dürften die Maßnahmen des Umstrukturierungsplans, die sich auf das Ganzzugsegment von DB Cargo konzentrieren, erheblich zur Verbesserung der finanziellen Lage des Unternehmens beitragen, da sie ab 2025 voraussichtlich mehr als 200 Mio. EUR an zusätzlichem EBIT generieren werden, wie in Abschnitt 4.1.5.2 dargelegt.

(488) Die Maßnahmen des Umstrukturierungsplans für das Segment des kombinierten Verkehrs, darunter i) die Umgestaltung des Seeverkehrsnetzes, die Integration der Terminals, die Optimierung des Portfolios, ii) die Neudimensionierung des kontinentalen kombinierten Verkehrs, die Verbesserung der Qualität des Produktionssystems und iii) die Optimierung des Vertriebsportfolios des Beförderungsunternehmens, dürften ebenfalls zur Verbesserung der finanziellen Lage von DB Cargo beitragen, da sie ab 2025 mehr als 50 Mio. EUR an zusätzlichen EBIT generieren dürften (und danach über 100 Mio. EUR pro Jahr), wie in Abschnitt 4.1.5.2 dargelegt.

(489) Schließlich wird der Umstrukturierungsplan von DB Cargo darauf abzielen, die Ineffizienzen zu beseitigen, die sich aus redundanten Prozessen, Überkapazitäten und Dienstleistungen mit begrenztem Mehrwert ergeben, indem die Komplexität der verschiedenen Geschäftsbereiche des Unternehmens verringert wird und die IT-Systeme von DB Cargo modernisiert werden. Ebenso dürften die Verringerung der Büroraum- und Marketingausgaben sowie die Optimierung der Größe der Verwaltungsstruktur von DB Cargo zur Verbesserung der finanziellen Lage von DB Cargo beitragen. Zusammen dürften diese Maßnahmen ab 2025 mehr als 50 Mio. EUR an zusätzlichen EBIT (und danach über 100 Mio. EUR pro Jahr) generieren, wie in Abschnitt 4.1.5.2 dargelegt.

(490) Insgesamt dürften die Umstrukturierungsmaßnahmen von DB Cargo ab 2025 und danach deutlich über 500 Mio. EUR an zusätzlichen EBIT beitragen. Die Umsetzung des Umstrukturierungsplans von DB Cargo dürfte daher dazu führen, dass das Unternehmen zu einem schlankeren, effizienteren und kundenlösungsorientierten Dienstleister wird, sodass für die Zeit ab 2026, dem letzten Jahr des Umstrukturierungszeitraums, eine Wiederherstellung der Rentabilität erwartet wird, denn es wird davon ausgegangen, dass das Unternehmen dann seinen ersten echten Jahresüberschuss generiert (der danach weiter zunehmen dürfte).

(491) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass mit dem Umstrukturierungsplan die Ursachen der finanziellen Schwierigkeiten von DB Cargo angemessen angegangen werden. Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass die Laufzeit des Umstrukturierungsplans bis zum Ende des Jahres 2026 angesichts der Anzahl und des Umfangs der oben erörterten Umstrukturierungsmaßnahmen sowie der erheblichen Verluste, die den Ausgangspunkt für DB Cargo bildeten, nicht unangemessen lang ist.

(492) Nachfolgend muss die Kommission die Glaubwürdigkeit der Annahmen einschätzen, die dem Umstrukturierungsplan des begünstigten Unternehmens zugrunde liegen, und anschließend die Nachweise für die Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens am Ende des Umstrukturierungsplans bewerten.

5.4.2.3.2. Einschätzung der Glaubwürdigkeit der Annahmen des Umstrukturierungsplans

(493) Im Rahmen ihrer Bewertung der Annahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo hat die Kommission die von Deutschland für die Dauer des Umstrukturierungszeitraums vorgelegten Einnahmen (sowohl in Bezug auf den Preis als auch die Mengen) sowie die Kostenprognosen überprüft.

(494) Erstens stellt die Kommission in Bezug auf die Einnahmenprognosen fest, dass Deutschland davon ausgeht, dass die Einnahmen von DB Cargo während des Umstrukturierungszeitraums relativ konstant bleiben (+ 4,9 % über den Umstrukturierungszeitraum, wenn die sonstigen betrieblichen Erträge berücksichtigt werden) und sogar negativ (-2 %) sind, wenn die sonstigen betrieblichen Erträge unberücksichtigt bleiben ([169]) und nur das erwartete Wachstum der Einnahmen von DB Cargo aus ihren Haupttätigkeiten während des Umstrukturierungszeitraums berücksichtigt wird (Tabelle 21). Die Kommission hält diese Entwicklung insofern für angemessen, als sie mit den von DB Cargo im Rahmen der Umsetzung ihrer diesbezüglichen Umstrukturierungsmaßnahmen erwarteten Mengenreduzierungen im Einklang steht.

(495) Darüber hinaus ist die Kommission nach einer eingehenderen Analyse der Mengen und der Preisbildung der Auffassung, dass die von Deutschland prognostizierte Entwicklung des Gesamtvolumens von DB Cargo auf Tonnenkilometerbasis angesichts des derzeitigen Marktes als angemessen und realistisch angesehen werden kann, da sie nach wie vor auf einen Anstieg der jährlichen Wachstumsrate von […] % im Zeitraum 2025 bis 2029 beschränkt ist. Die volumenbezogenen Wachstumsannahmen von DB Cargo sind in der Tat konservativ, da Deutschland keine zusätzlichen Auswirkungen des marktgetriebenen Wachstums im SWL-Segment sowie in den Segmenten Ganzzug und kombinierter Verkehr ein Wachstum unterhalb des Marktwachstums erwartet.

(496) Darüber hinaus geht Deutschland zwar davon aus, dass die Einnahmen von DB Cargo pro Tonnenkilometer zwischen 2025 und 2029 mit einem jährlichen Wachstum von […] % steigen werden, doch hält die Kommission diese Annahmen auch insofern für angemessen und realistisch, als diese Weitergabe der meisten Kostensteigerungen auf der Verbesserung der Produktivität und der Dienstleistungsqualität von DB Cargo infolge der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen im Rahmen des Umstrukturierungsplans beruht, die exakt darauf abzielen, für höhere Preise einen besseren Service anbieten zu können.

(497) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass die von Deutschland vorgelegten Annahmen in Bezug auf die Entwicklung der Gesamteinnahmen angemessen und glaubwürdig sind.

(498) Zweitens stellt die Kommission in Bezug auf die Kostenprognosen fest, dass die drei wichtigsten Kostenkategorien (Material, Personal und sonstige betriebliche Aufwendungen), die für die Dauer des Umstrukturierungszeitraums prognostiziert werden, voraussichtlich um etwa 10 % (im Jahr 2026 gegenüber 2023) zurückgehen werden, was die Material- und Personalkosten betrifft, die zusammen deutlich über […] % der Gesamtkosten des begünstigten Unternehmens ausmachen (während die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von DB Cargo voraussichtlich noch weiter sinken werden). Diese Kostensenkungen, die in absoluten Zahlen erheblich, relativ gesehen jedoch nicht so bedeutend erscheinen, werden aus diesem besonderen Grund und aufgrund der Tatsache, dass sie auf klar

([169]) Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen den einmaligen Effekt der Buchwertgewinne aus dem Verkauf von Lokomotiven im Jahr 2026.

definierten und vereinbarten Kostensenkungsprogrammen beruhen und somit die Verbesserung des EBITDA-Niveaus von DB Cargo unterstützen und es dem Unternehmen ermöglichen, bereits 2025, d. h. ein Jahr vor Ablauf des Umstrukturierungszeitraums, einen Überschuss (107 Mio. EUR) zu erwirtschaften, als angemessen angesehen.

(499) Der Rückgang der Abschreibungskosten aufgrund geringerer Investitionsausgaben, der in der Bilanz von DB Cargo zu beobachten ist, trägt weiter zur Verbesserung des EBIT und der operativen Marge von DB Cargo bei, die auf dieser Grundlage bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 voraussichtlich positiv werden ([…] EUR bzw. […] %).

(500) Auf der Grundlage der verschiedenen Umstrukturierungsmaßnahmen, die DB Cargo im Rahmen des Umstrukturierungsplans ergriffen hat, können die von Deutschland vorgelegten Annahmen zur Kostenentwicklung, die der Wiederherstellung der Rentabilität von DB Cargo zugrunde liegen, als angemessen und glaubwürdig angesehen werden.

(501) Abschließend hat die Kommission die wichtigsten Annahmen, die den von Deutschland vorgelegten Finanzprognosen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo zugrunde liegen, sorgfältig geprüft und ist zu dem Schluss gelangt, dass diese Annahmen angemessen und glaubwürdig und daher plausibel sind.

5.4.2.3.3. Beurteilung der Glaubwürdigkeit der Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens

(502) Nachdem die Kommission die Glaubwürdigkeit der den Finanzprognosen zugrunde liegenden Annahmen festgestellt hat, wird sie nun auf der Grundlage dieser Prognosen einschätzen, ob das begünstigte Unternehmen in der Lage ist, seine Rentabilität bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums wiederherzustellen. Insbesondere wird die Kommission prüfen, ob das begünstigte Unternehmen bis zum Ende des Geschäftsjahres 2026 eine ausreichende Rendite aus seinem Vorhaben erzielen kann und in der Lage sein wird, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen.

(503) Die EBIT-Marge von DB Cargo (aus den Einnahmen ohne die sonstigen betrieblichen Erträge) wird Ende 2024 voraussichtlich mit […] % negativ und bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Dezember 2026 mit […] % positiv sein. Folglich dürfte sich die Rentabilität von DB Cargo, gemessen als EBIT-Marge, über die Dauer des Umstrukturierungszeitraums erheblich erhöhen (und sich danach stabilisieren) ([170]). Diese verbesserten Leistungen ermöglichen keinen angemessenen Vergleich mit früheren Leistungen, da diese im Wesentlichen negativ waren und diese deutliche Verbesserung auf der Umsetzung des Umstrukturierungsplans von DB Cargo beruht.

(504) Darüber hinaus dürfte DB Cargo sowohl beim Basisszenario als auch beim pessimistischen Szenario einen Jahresüberschuss generieren. Zudem werden solche positiven Entwicklungen einen positiven Beitrag zur Eigenkapitalposition von DB Cargo leisten, da sie über den Umstrukturierungszeitraum hinaus fortgesetzt werden sollen.

(505) Darüber hinaus zeigen die Finanzdaten des Umstrukturierungsplans von DB Cargo, dass sich die Renditeindikatoren während des gesamten Umstrukturierungszeitraums verbessern werden und bis Ende 2026 eine Kapitalrendite von […] % erreicht wird, die nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums, beispielsweise im Jahr 2030, weiter auf […] % steigen wird. Nach der Berechnung Deutschlands würde die Kapitalrendite von DB Cargo, gemessen an der Kapitalrendite, ab dem Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 folglich kontinuierlich über dem Niveau von […] liegen (Fußnote 112). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Kapitalrendite von DB Cargo ausreichend hoch ist, um sie als angemessene prognostizierte Kapitalrendite anzusehen, da sie es DB Cargo ermöglicht, nach Deckung aller Kosten, einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten, aus eigener Kraft auf dem Markt zu konkurrieren.

([170]) Es sei darauf hingewiesen, dass diese EBIT-Marge nur durch eine Kombination aus ehrgeizigen unternehmensinternen Maßnahmen und der deutschen Subvention zum SWL-Segment in Höhe von rund 300 Mio. EUR jährlich erreicht werden kann. Ohne die Subvention würde im Einzelwagensegment keine Rückkehr zu Rentabilität erreicht werden. Ebenso wichtig ist die Feststellung, dass der Antrag von DB Cargo auf Förderung des Einzelwagenverkehrs für 2024 vom Eisenbahn-Bundesamt noch nicht genehmigt wurde. Es ist daher noch nicht klar, inwieweit die Mittel in Höhe von 300 Mio. EUR pro Jahr für den Sektor letztlich DB Cargo erreichen werden. Im Basisfall wird davon ausgegangen, dass […] % dieses Volumens ([…] EUR pro Jahr) DB Cargo zugewiesen werden.

(506) Die Kommission ist der Auffassung, dass dies umso mehr der Fall ist, als die Prognose Deutschlands für die Kapitalrendite von DB Cargo den begrenzten Beitrag des SWL-Segments zur Gesamtrentabilität von DB Cargo umfasst, das, wie in Abschnitt 5.4.2.1 erläutert, vor zahlreichen Herausforderungen steht (hohe Fixkosten, begrenzte Abdeckung des Schienennetzes und Wettbewerb durch den schnelleren und anpassungsfähigeren Straßenverkehr), aber eine entscheidende Rolle im europäischen Logistiknetz spielt (insbesondere für Branchen wie die chemische Industrie, die Automobilindustrie und das produzierende Gewerbe, die von flexiblen Schienengüterverkehrsdienstleistungen abhängig sind) und für die Verringerung der CO_2-Emissionen und das Erreichen des EU-Klimaziels als nachhaltigere und effizientere Alternative zum Straßenverkehr von wesentlicher Bedeutung ist.

(507) Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass die erwartete Leistung von DB Cargo besser sein dürfte als die ihrer Peer-Gruppe. Beim Vergleich der jeweiligen EBIT-Margen (das EBIT ist ein wichtiger Bestandteil der Kapitalrendite) stellt die Kommission fest, dass die EBIT-Marge von DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 voraussichtlich […] % erreichen wird, während die EBIT-Marge für vergleichbare Leistungen im Zeitraum 2021/2023 bei durchschnittlich 2 % lag (sowie bei 5 %, wenn man nur jene vergleichbaren Unternehmen betrachtet, die nicht im SWL-Segment aktiv sind). Von DB Cargo wird daher erwartet, dass die Leistungen auf dem Niveau der aktuellen Vergleichsunternehmen oder darüber liegen.

(508) Was die Bonitätsindikatoren betrifft, so dürfte DB Cargo während der gesamten Umsetzung des Umstrukturierungsplans eine positive und wachsende Eigenkapitalposition aufrecht erhalten, und die Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Gesamtvermögen) des Unternehmens wird bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums ([…] % im Dezember 2026) und danach (bis zu […] % im Dezember 2030) stetig steigen. Ebenso dürfte sich die Zinsdeckungsquote (EBIT/Zinsaufwendungen) von DB Cargo während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans positiv entwickeln und bis Ende 2026 ein Niveau von deutlich über 1x (und bis Dezember 2030 über 1,5x) erreichen.

(509) Als Alternative zum Basisszenario der Finanzprognosen ist die Kommission der Auffassung, dass das im Umstrukturierungsplan definierte pessimistische Szenario auch insofern angemessen und glaubwürdig ist, als es von einer Reihe möglicher ungünstiger Entwicklungen ausgeht, die sich auf die Parameter zur Förderung der Leistung des begünstigten Unternehmens auswirken, wie etwa mögliche Verzögerungen bei der Durchführung von Maßnahmen des Umstrukturierungsplans von DB Cargo, erhebliche Mengenverluste oder ein intensiver Preiswettbewerb. Die Kommission stellt daher fest, dass das pessimistische Szenario effektiv plausible Schwankungen der Einnahmen- und Kostenfaktoren berücksichtigt, die alle – einzeln oder gemeinsam – die Rentabilität von DB Cargo beeinträchtigen könnten. Die Kommission stellt ferner fest, dass hinsichtlich der Faktoren, die im pessimistischen Szenario negativ auf die Einnahmen und Kosten wirken, von einem gleichzeitigen Auftreten ausgegangen wird.

(510) In einem solchen pessimistischen Szenario sind die Ergebnisse von DB Cargo zwar beeinträchtigt, bleiben aber positiv und nachhaltig, sodass die Wiederherstellung der Rentabilität des begünstigten Unternehmens nicht gefährdet ist. Tatsächlich sind die im pessimistischen Szenario erwarteten Nettoeinnahmen nach Deckung aller Betriebskosten, einschließlich Zinsen und Abschreibungskosten, bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 und danach wie im Basisszenario weiterhin positiv. Darüber hinaus würde sich die EBIT-Marge von DB Cargo gemäß dem pessimistischen Szenario im Jahr 2026 auf […] EUR (d. h. eine Marge von […] % der Einnahmen) belaufen, doch würde sie in den folgenden Jahren auf fast […] EUR (d. h. rund […] % der Einnahmen) steigen.

(511) Ebenso wird davon ausgegangen, dass im pessimistischen Szenario die Kapitalrendite von DB Cargo im Vergleich zu den […] % des Basisszenarios auf […] % zurückgehen wird, jedoch davon ausgegangen wird, dass sie bis 2030 auf […] % steigt (im Vergleich zum Basisszenario von […] %). Dies bestätigt, dass die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von DB Cargo im pessimistischen Szenario trotz aller ungünstigen Annahmen, die dieses Szenario enthält, solide bleibt.

(512) Dies wird auch durch die erwartete Entwicklung der ROA von DB Cargo bestätigt, die nach dem pessimistischen Szenario am Ende des Umstrukturierungszeitraums bei fast […] % (gegenüber […] % im Basisszenario) liegen und bis 2030 auf 2,5 % steigen wird (gegenüber […] % im Basisszenario).

(513) Was die Bonitätsindikatoren betrifft, so wird nach dem pessimistischen Szenario davon ausgegangen, dass DB Cargo während der gesamten Umsetzung des Umstrukturierungsplans weiterhin eine positive und wachsende Eigenkapitalposition aufweist. Die Eigenkapitalquote von DB Cargo (Eigenkapital/Gesamtvermögen) wird, wie im Basisszenario, bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums stetig steigen (auf bis zu […] %). Ebenso dürfte sich die Zinsdeckungsquote von DB Cargo (EBIT/Zinsaufwendungen) während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans auch im pessimistischen Szenario positiv entwickeln und bis Ende 2026 ein Niveau nahe 1x (und bis Dezember 2030 über 1x) erreichen.

(514) Angesichts der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der vorgeschlagene Umstrukturierungsplan sowohl in seinem Basisszenario als auch in seinem pessimistischen Szenario durchführbar, kohärent und weitreichend ist und geeignet ist, die langfristige Rentabilität von DB Cargo innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens wiederherzustellen.

5.4.3. *Die positiven Auswirkungen der Beihilfe auf die Entwicklung wirtschaftlicher Tätigkeiten oder Gebiete überwiegen die negativen Auswirkungen in Form von Wettbewerbsverfälschungen und nachteiligen Auswirkungen auf den Handel*

(515) Um beurteilen zu können, ob die Beihilfe die Wettbewerbs- und Handelsbedingungen übermäßig beeinträchtigt, müssen die Erforderlichkeit, Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe geprüft und die Transparenz sichergestellt werden. Ferner sind die Auswirkungen der Beihilfe auf Wettbewerb und Handel zu prüfen und die positiven Auswirkungen der Beihilfe auf die Entwicklung der Wirtschaftszweige und -gebiete, die mit der Beihilfe unterstützt werden sollen, sowie andere positive Auswirkungen dieser Beihilfe gegen ihre negativen Auswirkungen auf den Binnenmarkt abzuwägen.

5.4.3.1. Notwendigkeit der Beihilfe und Anreizeffekt

(516) Nach Randnummer 53 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen Mitgliedstaaten, die Umstrukturierungsbeihilfen zu gewähren planen, einen Vergleich mit einem realistischen alternativen Szenario ohne staatliche Beihilfen vorlegen, in dem sie aufzeigen, dass die mit der Beihilfe angestrebte Entwicklung der Wirtschaftszweige oder -gebiete nach Abschnitt 3.1.1 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ohne die Beihilfe überhaupt nicht oder nur in einem geringeren Maße erreicht würde. Um nachzuweisen, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe einen Anreizeffekt hat, müssen die Mitgliedstaaten außerdem nachweisen, dass das begünstigte Unternehmen ohne die Beihilfe in einer Weise umstrukturiert, verkauft oder abgewickelt worden wäre, die das angestrebte Ziel der Vermeidung von Marktversagen oder sozialen Härten nicht erreicht hätte (Randnummer 59 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).

(517) In dem alternativen Szenario, in dem die DB AG den GAV nicht gekündigt hätte und die Umstrukturierungsbeihilfe zur Behebung der negativen Eigenkapitalsituation gewährt worden wäre und noch gewährt werden würde, hätte DB Cargo potenziell Anlass zu Misstrauen der eigenen Kunden oder Lieferanten gegeben und wäre zunächst gezwungen gewesen, die eigenen Betriebsverluste in jenen Geschäftsbereichen, in denen sie größer sind, insbesondere SWL, abrupt zu verringern. DB Cargo hätte bald große Verluste erlitten, was de facto zur Insolvenz geführt hätte.

(518) Da die DB AG historisch der einzige Anteilseigner von DB Cargo ist (siehe Erwägungsgrund 13), wäre es zudem unrealistisch, dass kurzfristig ein alternativer kontrollierender Anteilseigner für die Bereitstellung von Kapital zur Deckung der Verluste der DB Cargo gewonnen worden wäre oder noch wird. Es war daher Aufgabe der DB AG zu vermeiden, dass das begünstigte Unternehmen den Betrieb einstellt oder erheblich reduziert. In einem kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe hätte DB Cargo riskiert und würde noch immer riskieren, wichtige Landverkehrsdienste im SWL-Segment in Deutschland nicht mehr zu erbringen, was aufgrund der Größe und Art der Wettbewerber nicht leicht und rechtzeitig kompensiert werden könnte.

(519) Die Umstrukturierungsbeihilfe bildete und bildet somit nachweislich einen entscheidenden Anreiz für die Durchführung aller geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen, um die langfristige Rentabilität wiederherzustellen, und hat die Gefahr einer Einstellung oder erheblichen Reduzierung der Transportprozesse im SWL-Segment oder anderen Schienengüterverkehrssegmenten, die wesentlich zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung des Güterverkehrs im Binnenmarkt beitragen, gebannt oder erheblich minimiert.

5.4.3.2. Geeignetheit

(520) Umstrukturierungsbeihilfen werden nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn weniger verfälschende Maßnahmen es ermöglichen, dasselbe Ziel zu erreichen; die Beihilfe muss angemessen vergütet werden, und die gewählten Instrumente müssen dem Solvenz- oder Liquiditätsproblem, das sie beheben sollen, angemessen sein ([171]).

(521) Die Umstrukturierungsbeihilfe erfolgt in Form einer Verlustübertragung von DB Cargo auf die DB AG. Diese Verlustübertragung wirkt sich positiv auf die Solvenz von DB Cargo aus, da sie die Eigenkapitalposition von DB Cargo vor negativen Auswirkungen der entstandenen Verluste schützt. Die Kommission stellt fest, dass die Verlustübertragung DB Cargo nicht direkt Liquidität verschafft, da DB Cargo keine Liquiditätsprobleme hatte, als sie zu einem Unternehmen in Schwierigkeiten wurde.

([171]) Randnummer 38 Buchstabe c sowie Randnummern 54 und 58 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

(522) In Bezug auf den solvenzverbessernden Aspekt der Beihilfe sei angemerkt, dass, wie in Erwägungsgrund 442 erläutert, ohne die Beihilfe die Verluste über das Eigenkapital von DB Cargo absorbiert werden müssten, das damit 2022 negativ geworden wäre. Eine negative Eigenkapitalposition, was bedeutet, dass die Verbindlichkeiten eines Unternehmens höher sind als seine Vermögenswerte, wäre ein schwerwiegendes Solvenzproblem, das zwischen 2022 und 2024 durch die Gewährung der Beihilfe vermieden wurde.

(523) In Bezug auf die Frage einer angemessenen Vergütung für die Instrumente stellt die Kommission fest, dass die Verluste im Rahmen des GAV automatisch zulasten der Muttergesellschaft von DB Cargo, der DB AG, verbucht werden. Die DB AG erhält für die Verlustübertragung keine direkte positive Nettovergütung. DB Cargo steht jedoch vollständig im Eigentum der DB AG, sodass die DB AG als alleiniger Anteilseigner von DB Cargo alle Vorteile, die sich aus der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von DB Cargo ergeben, in vollem Umfang nutzen wird.

(524) In diesem Zusammenhang geht die Bewertung von angemessenen künftigen finanziellen Erträgen von DB Cargo aus, wodurch die umfassenderen strategischen Interessen der DB AG gewahrt sein dürften, etwa die Erhaltung einer wichtigen Tochtergesellschaft wie DB Cargo, insbesondere durch die Erbringung von Dienstleistungen für Branchen wie die Stahl-, die Automobil- und die chemische Industrie, die einen erheblichen Teil des Jahresumsatzes von DB Cargo in Höhe von 4,5 Mrd. EUR generieren. Über die Beihilfe ist eine Fortsetzung der Geschäftstätigkeit von DB Cargo sichergestellt, und dadurch sichert Deutschland die langfristige strategische Positionierung des Unternehmens. Im Rahmen der Bewertung der Prognosen im Basisszenario werden die kumulierten finanziellen Erträge von DB Cargo in den nächsten fünf bis zehn Jahren angemessen prognostiziert, wobei die erwarteten Vergütungen während des gesamten Umstrukturierungszeitraums und darüber hinaus berücksichtigt werden. Die Renditen bleiben zwar unter dem, was ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber in einer ähnlichen Situation und nach Übernahme der jüngsten Verluste seit 2022 erzielen könnte, aber angemessen und adäquat, insbesondere ab dem letzten Jahr des Umstrukturierungszeitraums und danach. In diesem Zusammenhang hat die Kommission den internen Zinsfuß (IRR) berechnet, den die DB AG aus der erfolgreichen Umsetzung des Umstrukturierungsplans erwarten konnte. Die Kommission wendet den in den Erwägungsgründen 378 und 379 beschriebenen Ansatz an. Anstatt jedoch die mittelfristigen Pläne als Grundlage zu verwenden, stützt sich die Kommission auf die Prognosen des Basisszenarios des Umstrukturierungsplans. Auf der Grundlage dieser Berechnung konnte die DB AG einen IRR von rund […] % erwarten. Dieser interne Zinsfuß würde innerhalb der Renditespanne der jüngsten Anleihen der Deutschen Bahn Finance GmbH ([172]) liegen, mit denen derzeit zwischen […] % und […] % erzielt werden ([173]). Daher entspricht die Vergütung weitgehend den Finanzierungskosten der DB AG.

(525) So wird mit dem erwarteten Beihilfeinstrument die verschlechterte Solvenzsituation angegangen und behoben, während die DB AG und damit der deutsche Staat, dessen Anteil am begünstigten Unternehmen wertmäßig gestiegen ist, ausreichend vergütet.

(526) Daraus folgt, dass das Instrument der Umstrukturierungsbeihilfe angemessen ist.

5.4.3.3. Angemessenheit der Beihilfe und Lastenverteilung

(527) Gemäß Randnummer 38 Buchstabe e der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen dürfen Umstrukturierungsbeihilfen das zum Erreichen des mit der Beihilfe angestrebten Ziels erforderliche Mindestmaß nicht überschreiten. Höhe und Intensität von Umstrukturierungsbeihilfen müssen sich auf das Minimum beschränken, das angesichts der verfügbaren Finanzmittel des begünstigten Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, für die Umstrukturierung unbedingt erforderlich ist (Randnummer 61 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen). Insbesondere müssen ein ausreichender Eigenbeitrag zu den Umstrukturierungskosten und, wenn die staatliche Unterstützung in einer Form gewährt wird, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens stärkt, eine ausreichende Lastenverteilung gewährleistet sein. Bei der Beurteilung dieser Voraussetzungen werden zuvor gewährte Rettungsbeihilfen berücksichtigt.

([172]) Anleihen mit den Internationalen Wertpapierkennnummern (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Laut Daten von https://www.boerse-frankfurt.de/en, zuletzt abgerufen am 27. November 2024.

5.4.3.3.1. Eigenbeitrag

(528) Der Eigenbeitrag des begünstigten Unternehmens zu den Umstrukturierungskosten aus den Eigenmitteln von DB Cargo, seinem Anteilseigner oder seinen Gläubigern – oder neuen Investoren – muss ein konkreter, tatsächlich erbrachter Beitrag sein und sollte in der Regel in Bezug auf die Auswirkungen auf die Solvenz oder Liquiditätsposition des begünstigten Unternehmens mit der gewährten Beihilfe vergleichbar sein. Gemäß Randnummer 63 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen muss die Kommission prüfen, ob die verschiedenen Quellen für den Eigenbeitrag tatsächlich und beihilfefrei sind. Gemäß Randnummer 64 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen betrachtet die Kommission den Eigenbeitrag in der Regel als ausreichend, wenn er sich auf mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten beläuft.

(529) Erstens ist als vorläufige Erwägung für die Beurteilung der Angemessenheit darauf hinzuweisen, dass der Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe zur Unterstützung der Kosten des Umstrukturierungsplans de facto auf den Betrag der während des Umstrukturierungszeitraums bis zum 31. Dezember 2024 entstandenen Nettoverluste begrenzt ist. Danach müssten alle von DB Cargo erlittenen Nettoverluste – wie für 2025 erwartet – ohne den beendeten GAV mit der DB AG verbucht und in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz von DB Cargo ausgewiesen werden. Darüber hinaus umfasst der Eigenbeitrag des Anteilseigners von DB Cargo Mezzanine-Kapital (842 Mio. EUR nachrangige Wandeldarlehen), das umgewandelt werden und die Eigenkapital- und Solvenzposition von DB Cargo erforderlichenfalls in ähnlicher Weise unterstützen könnte wie die Umstrukturierungsbeihilfe bis einschließlich 2024.

(530) So werden etwaige Solvenzprobleme nach Beendigung des GAV oder deren verzögerte Auswirkungen bis zum Erwirtschaften der erwarteten Gewinne durch die Verfügbarkeit von Finanzierungslinien der DB AG und insbesondere des Mezzanine-Kapitals (842 Mio. EUR nachrangige Darlehen), das der größte Einzelbetrag des Eigenbeitrags ist, gelöst. Was die Solvenz von DB Cargo betrifft, so würde das Mezzanine-Kapital bezüglich der Verbesserung der Eigenkapitalposition von DB Cargo eine ähnliche Rolle spielen wie der GAV, da es aufgrund seiner Nachrangigkeit und damit Sicherheit Eigenkapital nahekommt.

(531) In Bezug auf Randnummer 63 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen muss die Kommission prüfen, ob die verschiedenen Finanzierungsquellen für den Eigenbeitrag zu den Kosten des Umstrukturierungsplans (siehe Abschnitt 4.1.5.3.2.2) beihilfefrei und tatsächlich sind, d. h. ob sie sich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit – ohne Gewinne – im Verlauf der Durchführung des Plans materialisieren werden. Was die Beihilfefreiheit des Eigenbeitrags des begünstigten Unternehmens betrifft, so besteht dieser, mit Ausnahme der Veräußerungen von Vermögenswerten und Factoring, zum größten Teil aus Finanzinstrumenten oder der Unterstützung, die die DB AG DB Cargo aus staatlichen Mitteln zur Verfügung stellt, sodass diese streng strukturiert und zu Marktbedingungen bereitgestellt werden muss.

5.4.3.3.1.1. Mezzanine-Kapital (nachrangige Wandeldarlehen in Höhe von 842 Mio. EUR) und Kreditlinien (325 Mio. EUR und 434 Mio. EUR)

(532) Die Kommission ist der Auffassung, dass die DB AG das Prinzip der Marktkonditionen eingehalten hat, indem sie erstens auf der Grundlage der inhärenten finanziellen Merkmale der DB Cargo ein messbares, überprüfbares und marktbasiertes internes Rating zugewiesen hat und zweitens die Finanzinstrumente, die sie DB Cargo zur Verfügung stellt, mit Daten aus renommierten Tools zur Marktpreisbewertung wie LSEG Data & Analytics ([174]) verglichen hat, wodurch sichergestellt ist, dass die auf die verschiedenen Instrumente angewandten Zinssätze das mit dem Rating von DB Cargo verbundene Risiko widerspiegeln.

([174]) LSEG Data & Analytics, vormals Refinitiv, ist ein weltweit agierender amerikanisch-britischer Anbieter von Finanzmarktdaten und -infrastruktur. Das Unternehmen wurde 2018 als Tochtergesellschaft von Thomson Reuters gegründet, das im August 2018 eine Beteiligung von 55 % an Blackstone Group LP verkaufte. Im Oktober 2019 kündigten Blackstone und Thomson Reuters den Verkauf des Unternehmens an die London Stock Exchange Group (LSEG) an. LSEG Data & Analytics gilt aufgrund seiner langjährigen Reputation, seiner umfassenden globalen Präsenz und seiner akribischen Arbeitsweise als äußerst zuverlässig für Finanzmarktdaten. Es liefert exakte Echtzeitdaten für verschiedene Anlageklassen und ist in wichtige Finanzsysteme integriert. LSEG Data & Analytics gibt an, strengen Regulierungsstandards zu folgen und Transparenz und Konformität zu gewährleisten. Die Übernahme durch die LSEG hat ihre Vertrauenswürdigkeit weiter gefestigt. Finanzinstitute, Analysten und Regulierungsbehörden bauen auf die zuverlässigen Daten- und Analyseinstrumente von LSEG Data & Analytics, was das Unternehmen zu einem Eckpfeiler der Finanzbranche macht.

(533) Im Bereich der Unternehmensfinanzierung dienen Kreditratings als entscheidendes Instrument zur Bewertung des Ausfallrisikos eines Unternehmens und folglich seiner Fremdkapitalkosten. Nach der Trade-off-Theorie der Kapitalstruktur wägen Unternehmen die Vorteile von Schulden (weniger Steuern) gegen die Kosten (Insolvenzrisiko und Zinskosten) ab. Da Unternehmen wie DB Cargo mit finanziellen Belastungen konfrontiert sind, was sich in niedrigeren Kreditratings widerspiegelt, steigen aufgrund eines erhöhten Ausfallrisikos ihre Kreditkosten.

(534) In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass die Tatsache, dass die DB AG die Kreditwürdigkeit von DB Cargo intern anhand etablierter Grundsätze für die Unternehmensfinanzierung bewertet, die mit denen von Ratingagenturen wie S&P ([175]) im Einklang stehen, eine solide Grundlage für die Bestimmung des internen Kreditratings von DB Cargo darstellt, da das interne Kreditratingverfahren bei Großunternehmen in der Regel die Methoden externer Agenturen spiegelt, aber besser an die strategischen und operativen Gegebenheiten des Unternehmens angepasst ist. Folglich ist die Kommission der Auffassung, dass der interne Ratingprozess der DB AG sicherstellt, dass der Beitrag der DB AG im Einklang mit den geltenden Regulierungsstandards und Marktgrundsätzen strukturiert ist, die die Grundlage für die Ermittlung angemessener Risikoaufschläge und Zinssätze für Finanzinstrumente wie nachrangige Darlehen, Mezzanine-Finanzierung und Kreditlinien bilden, welche die DB AG DB Cargo als Eigenbeitrag des begünstigten Unternehmens zu den Finanzierungskosten des Umstrukturierungsplans von DB Cargo zur Verfügung stellt.

(535) Darüber hinaus erkennt die Kommission an, dass die finanziellen Parameter wie „Verschuldungsfaktor“ (d. h. operativer Cashflow nach Steuern geteilt durch Nettoverschuldung), „Nettoverschuldung/EBITDA ([176])“ und „EBITDA/Zinsdeckung ([177])“, die die DB AG als Bezugsgrundlage für die Einstufung ihrer Tochtergesellschaften, einschließlich DB Cargo, in verschiedene Solvenz- und Ratingklassen unter Verwendung von Finanzkennzahlen verwendet, in Kreditrisikobewertungen grundlegend sind und in der Unternehmensfinanzierungstheorie ([178]) zur Bewertung der Schuldentragfähigkeit, Liquidität und operativen Leistung eines Unternehmens weithin anerkannt sind und daher regelmäßig von Finanzmarktanalysten verwendet werden, die die Kreditwürdigkeit von Unternehmen bewerten.

(536) In Bezug auf DB Cargo ist die Kommission der Auffassung, dass der Beschluss der DB AG, nach einer Überprüfung des finanziellen Leistungsvermögens und der Prognosen (z. B. des für 2024 prognostizierten EBITDA) das interne Rating der DB Cargo von „[…]“ auf „[…]“ herabzustufen, insbesondere auf der Grundlage der Verschlechterung der finanziellen Situation von DB Cargo zwischen 2021 und 2023, ein vorsichtiger Ansatz ist, der dazu beiträgt, realistischere und angemessenere Zinssätze für die einschlägigen Finanzinstrumente festzulegen, die DB Cargo durch die DB AG zur Verfügung gestellt werden.

(537) Die Herabstufung auf „[…]“ deutet darauf hin, dass DB Cargo der Kategorie der hochverzinslichen Anleihen (Junk Bonds) zugeordnet ist, die häufig mit in Schwierigkeiten geratenen Unternehmen in Verbindung gebracht wird, deren Ausfallwahrscheinlichkeit durch die Verwendung von Kreditrisikomodellen wie dem Altman-Z-Score und dem Merton-Modell ([179]), was die Verwendung von Finanzkennzahlen und Marktbedingungen durch die DB AG in ihrem internen Ratingprozess widerspiegelt, quantifiziert wird.

(538) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass das interne Rating von DB Cargo von „[…]“ die verschlechterte Kreditwürdigkeit von DB Cargo nach der erwarteten Verschlechterung ihres EBITDA im Jahr 2024 aufgrund von Herausforderungen in der Branche und operativen Schwierigkeiten angemessen widerspiegelt, denn diese beeinträchtigen die Fähigkeit des Unternehmens, ausreichende Betriebseinnahmen zu erzielen, um den Schuldenverpflichtungen nachzukommen, insbesondere angesichts des kapitalintensiven Charakters eines Logistikunternehmens wie DB Cargo.

([175]) Beispielsweise die von S&P veröffentlichten historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten.

([176]) Das Verhältnis Nettoverschuldung/EBITDA misst die Verschuldung eines Unternehmens und gibt an, wie viele Jahre es dauern würde, bis das Unternehmen seine Schulden zurückzahlen würde, wenn sowohl die Schulden als auch das EBITDA konstant blieben. Es hat sich etabliert, ein Verhältnis von über 3 als Zeichen eines erhöhten Kreditrisikos zu betrachten, und bei DB Cargo trug eine hohe Verhältniszahl von Nettoverschuldung und EBITDA wahrscheinlich zur Herabstufung des Ratings bei.

([177]) Das Verhältnis EBITDA/Zinsdeckung misst die Fähigkeit des Unternehmens, seine Verbindlichkeiten zu bedienen, wobei höhere Werte eine größere Finanzstabilität widerspiegeln.

([178]) Nach modernen Praktiken der Unternehmensfinanzierung werden in einem umfassenden internen Kreditratingmodell sowohl quantitative Faktoren (Finanzkennzahlen) als auch qualitative Faktoren (wirtschaftliche Aussichten, Managementqualität, Branchenrisiko) bewertet.

([179]) Der Altman Z-Score ist ein Finanzmodell, mit dem die Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz eines Unternehmens vorhergesagt wird. Dabei werden mehrere Finanzkennzahlen zu einer einzigen Punktzahl kombiniert, wobei eine höhere Punktzahl auf ein geringeres Insolvenzrisiko hindeutet. Das Merton-Modell schätzt das Kreditrisiko eines Unternehmens ein, indem es die Ausfallwahrscheinlichkeit auf der Grundlage des Buchwerts des Unternehmens im Verhältnis zu seinen Verbindlichkeiten berechnet, wobei die Optionspreistheorie zugrunde gelegt wird.

(539) Dieses Rating, das im Vergleich zu besser bewerteten Tochtergesellschaften ein höheres Kreditrisiko beinhaltet, wirkt sich unmittelbar auf die Zinssätze für die Fremdfinanzierung aus, da nach dem Modigliani-Miller-Theorem ([180]) eine Verschuldung aufgrund der erhöhten Ausfallrisikoprämie bei finanziellen Notlagen immer teurer wird. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Zinssätze, die die DB AG für das Mezzanine-Kapital (auch als nachrangige Wandeldarlehen bezeichnet) von DB Cargo in Höhe von 842 Mio. EUR und zwei Kreditlinien in Höhe von 325 Mio. EUR bzw. 434 Mio. EUR zugrunde legt, diesen Risikoaufschlag widerspiegeln, den allgemein anerkannten Unternehmensfinanzierungsgrundsätzen einer risikobereinigten Rendite entsprechen, das DB-Cargo-Rating „[…]“ angemessen berücksichtigen und somit sicherstellen, dass die Darlehensbedingungen mit vergleichbaren hochverzinslichen Anleihen auf dem Markt konkurrenzfähig sind.

(540) Nach der Bewertung der Komponenten und der Aufschläge auf die verfügbaren Zinssätze und deren finanzielle Begründung ist es in der Praxis auch angemessen, die Höhe der Zinssätze zu bewerten, die sich aus der Anwendung der Bestimmungen der jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen für das Mezzanine-Kapital (oder nachrangige Darlehen) und die beiden Kreditlinien für DB Cargo ergeben.

(541) Da DB Cargo keine Kredite bei externen Finanzinstituten oder Banken aufnimmt, gibt es für ihre Darlehen keine beobachtbaren marktüblichen Zinsen, die als Vergleichsmaßstab zur Verfügung stehen würden. Es ist nicht möglich, einen Wirtschaftsbeteiligten am Schienengüterverkehrsmarkt oder in einer anderen Branche zu ermitteln, der zu marktüblichen Bedingungen ein Darlehen aufnimmt, hinsichtlich des Betriebs- und Finanzprofils DB Cargo hinreichend ähnlich wäre und hinsichtlich der bei einer Beschaffung von Finanzmitteln auf Märkten oder bei Finanzinstituten DB Cargo entstehenden Fremdkapitalkosten gültige Schlussfolgerungen zulassen würde. Für einen solchen Fall sind in der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze Kriterien für die Bestimmung eines anstelle des Marktzinssatzes ([181]) zu verwendenden Satzes festgelegt.

(542) Der sich aus der Mitteilung über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze ergebende, zur Verwendung anstelle des Marktzinssatzes geeignete Wert wäre daher ein Darlehen einer Muttergesellschaft an eine Tochtergesellschaft wie DB Cargo mit einem schwachen Rating und ohne externe Kreditaufnahme. Bei einem Ausfall wäre die Muttergesellschaft / der Kreditgeber weiterhin berechtigt, auf die unbelasteten Vermögenswerte der Tochtergesellschaft zuzugreifen. Die festen, langfristigen Vermögenswerte von DB Cargo sind in der Bilanz der Gesellschaft mit […] Mrd. EUR ausgewiesen und liegen damit deutlich über dem Gesamtbetrag von 1,7 Mrd. EUR an Finanzinstrumenten, den die DB AG zur Deckung der Kosten des Umstrukturierungsplans von DB Cargo bereitstellt. Der Kreditgeber hätte somit bei einem Ausfall der DB Cargo keinen geringen Verlust. Der von der Muttergesellschaft / vom Kreditgeber in Rechnung gestellte (anstelle des Marktzinses verwendete) Zinssatz läge bei […] und […], wie in der Mitteilung über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze dargelegt. Der jährliche Zinssatz von […] %, den die DB AG DB Cargo für die beiden Kreditlinien in Rechnung stellt, bei denen es sich um die ranghöchsten Darlehen des Eigenbeitrags handelt, liegt im Bereich der anstelle des Marktzinses geltenden Sätze: deutlich über dem erstgenannten und nahe dem letztgenannten Wert. In ihrem Rang risikoreichere Finanzierungen wie Mezzanine-Kapital ([182]) (oder nachrangige Wandeldarlehen) ziehen in Anwendung der marktbasierten und objektiven Methodik, die in den Kreditverträgen mit der DB AG festgelegt ist, aktuell wesentlich höhere Zinssätze von bis zu […] % an.

(543) Darüber hinaus sammelte die Kommission Finanzdaten aus der Datenbank *S&P Capital IQ* ([183]), um die Zinssätze zu vergleichen, die DB Cargo für die Kreditlinien und das Mezzanine-Kapital zu zahlen hat. In diesem Zusammenhang sammelte die Kommission Daten über die Renditen von Unternehmensanleihen für nichtfinanzielle Unternehmen mit ähnlichem Risikoprofil wie DB Cargo, d. h. Unternehmen mit den Ratings „[…]“ und „[…]“. Abbildung 9 zeigt die Renditekurven für Unternehmensanleihen für solche Unternehmen. Für eine bestimmte Risikogruppe liefert die Kurve eine relevante Schätzung der Rendite, zu der der Markt derzeit den Preis für Schuldtitel dieser Emittenten bildet. Die Kommission verwendet die Anleiherenditen als Benchmark-Wert, da eine Anleiherendite die Höhe der Rendite ist, die ein Investor aus einer Anleihe erzielt, was ein guter Anhaltspunkt für die Gesamtdarlehenskosten eines Unternehmens ist.

([180]) Das Modigliani-Miller-Theorem besagt, dass in einem perfekten Markt Kreditratings, Notlagen und Insolvenzrisiken den Wert eines Unternehmens nicht beeinträchtigen, da die Kapitalstruktur irrelevant ist. In der Realität sind diese Faktoren jedoch wichtig, weil die Märkte nicht perfekt sind. Daher beeinflussen Kreditratings und Insolvenzrisiken stets die Fremdkapitalkosten/Zinsaufwendungen, die Wahrnehmung durch die Investoren und die Finanzstabilität notleidender Unternehmen, was Kapitalstrukturentscheidungen in realen Szenarien ausschlaggebend macht.

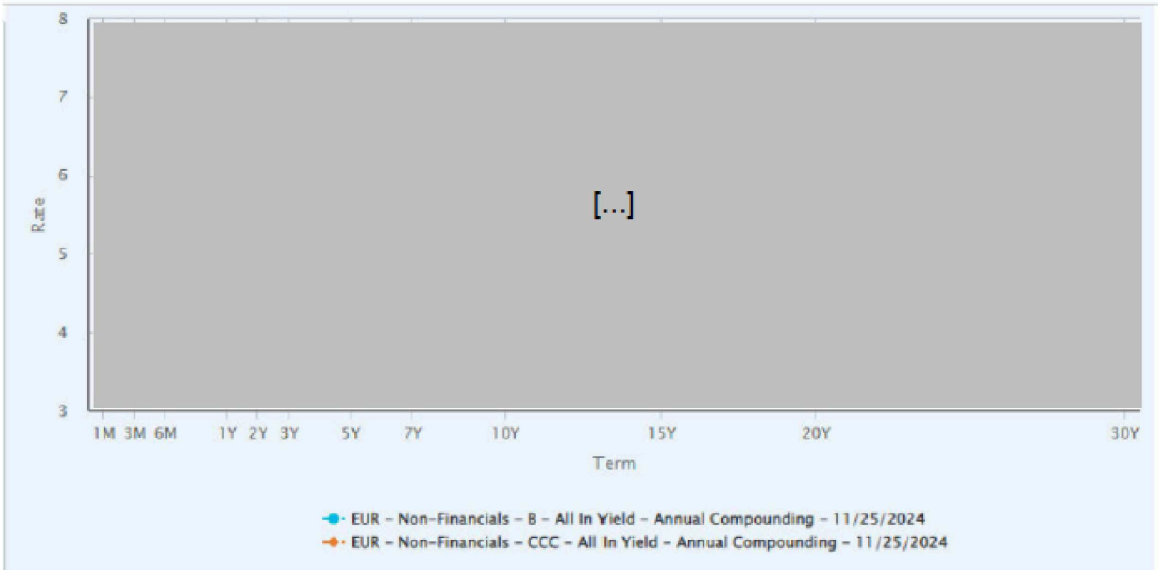
([181]) ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

([182]) Mezzanine-Finanzierungen sind in der Regel mit einem höheren Zinssatz verbunden, da sie im Einklang mit der Hackordnungstheorie der Unternehmensfinanzierung in der Kapitalstruktur unter den vorrangigen Verbindlichkeiten eingeordnet sind. Die Hackordnungstheorie besagt, dass Unternehmen es vorziehen, Kapital in der Rangfolge der kostengünstigsten bis kostenintensivsten Quelle zu beschaffen, wobei die Mezzanine-Finanzierung eine Option zwischen Eigenkapital und vorrangigen Verbindlichkeiten darstellt. Im besonderen Fall der DB Cargo und anders als in anderen Fällen der Mezzanine-Finanzierung erlaubt das Mezzanine-Darlehen der DB AG weder eine Aussetzung der Zinszahlung noch eine Verschiebung des Rückzahlungstermins, was zu einer geringeren Zinsbelastung führt als bei einer einfachen Beteiligungsfinanzierung, die weder zu einem konkreten Termin fällig noch zinspflichtig ist.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Abbildung 9

Renditekurve für Unternehmensanleihen mit unterschiedlichen Laufzeiten und Ratings



Quelle: S &P Capital IQ, abgerufen am 26. November 2024.

(544) Die Kommission stellt fest, dass für die temporären Kreditlinien (siehe Erwägungsgrund 257 Buchstabe f und Erwägungsgrund 257 Buchstabe b) der anwendbare Zinssatz jeweils für die einzelne Inanspruchnahme berechnet wird. Am Beispiel des Sechsmonatszeitraums, für den sich die Zinssätze nach der in den Vereinbarungen beschriebenen Zinsmethodik derzeit auf […] % p. a. belaufen, stellt die Kommission fest, dass für Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von sechs Monaten am Markt derzeit ein Zinssatz in Höhe von […] % für Unternehmen mit einem Rating von „[…]“ bzw. in Höhe von […] % für Unternehmen mit einem Rating von „[…]“ fällig wird. Der seitens DB Cargo fällige Zinssatz würde innerhalb dieser beiden Grenzen, allerdings näher an der Obergrenze, liegen. Daher scheint der Zinssatz den Erwartungen des Marktes zu entsprechen.

(545) In Bezug auf die nachrangigen Wandeldarlehen (siehe Erwägungsgrund 257 Buchstabe a und Erwägungsgrund 257 Buchstabe e) stellt die Kommission fest, dass diese Darlehen eine Laufzeit zwischen rund fünf und rund sieben Jahren haben, wobei der anwendbare Zinssatz gegenwärtig […] % p. a. beträgt. Derzeit liegt der marktübliche Zinssatz für Darlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren für Unternehmen mit einem Rating von „[…]“ bei […] % und für Unternehmen mit einem Rating von „[…]“ bei […] %. Darüber hinaus wird die Rendite bei Anleihen mit einer Laufzeit von sieben Jahren derzeit mit […] % für Unternehmen mit einem Rating von […] bzw. mit […] % für Unternehmen mit einem Rating von „[…]“ angegeben. Dies bedeutet, dass DB Cargo einen erheblichen Aufschlag für den risikoreicheren Charakter der nachrangigen Wandeldarlehen im Vergleich zu den aktuellen Anleiherenditen zahlt. Daher geht in Bezug auf die nachrangigen Wandeldarlehen aus dem Benchmarking auch nicht hervor, dass die DB AG DB Cargo die Finanzierung zu offensichtlich vorteilhaften Bedingungen bereitstellen würde.

(546) Daraus folgt, dass die Bedingungen, zu denen DB Cargo das Mezzanine-Kapital und die Kreditlinien als Quellen des Eigenbeitrags zur Verfügung gestellt werden, mit den anstelle des Marktzinses verwendeten Werten und den Benchmarks des Marktzinses übereinstimmen (tatsächlich darüber hinausgehen) und somit beihilfefrei sind.

5.4.3.3.1.2. Erlöse aus Veräußerungen von Vermögenswerten ([460-560] Mio. EUR)

(547) Die Veräußerung von Vermögenswerten im Wert von [460-560] Mio. EUR durch DB Cargo, die während des Umstrukturierungszeitraums erfolgen muss, wobei konzerninterne Transaktionen ausgeschlossen sind, kann daher als frei von staatlichen Mitteln angesehen werden. Darüber hinaus lassen die bereits verfügbaren Fälle von Verkäufen an private Wirtschaftsbeteiligte und die Grundsätze für die geplanten Verkäufe einen marktbasierten Ansatz bei der Käuferauswahl erkennen, der die Interessen von DB Cargo wahrt (siehe Abschnitt 4.1.5) und den Deutschland und DB Cargo bei Veräußerungen und Verkäufen von Vermögenswerten, zu denen sie sich verpflichtet haben, befolgen sollten.

(548) Allerdings schließt Randnummer 63 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen für die Zukunft erwartete Gewinne vom Umfang der tatsächlichen Beiträge aus. Der von Deutschland ermittelte reale und tatsächliche Eigenbeitrag von DB Cargo umfasst erwartete Erlöse in Höhe von [460-560] Mio. EUR aus dem Verkauf von Vermögenswerten oder Beteiligungen, die […] erfolgen müssen. Der volle Betrag dieser Erlöse ist noch nicht hinreichend sicher. In einem anderen früheren Fall einer mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfe für einen Wettbewerber im Schienengüterverkehr vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine Verpflichtung zur Veräußerung von Vermögenswerten oder Beteiligungen im Rahmen des Umstrukturierungsplans neben der Finanzierung durch die Muttergesellschaft eine gültige Quelle des tatsächlichen Eigenbeitrags darstellte, auch wenn sie nicht vollständig umgesetzt wurde oder Käufer mit fester Zusage fehlten ([184]).

(549) Die Kommission wird jedoch bei der Bewertung der Angemessenheit der Umstrukturierungsbeihilfe für DB Cargo konservativ die Höhe der erwarteten Einnahmen aus Veräußerungen oder Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht unterzeichnet sind, und von Vermögenswerten, für die es keine hinreichend gebundenen Käufer gibt und/oder der Verkaufspreis eine bloße Schätzung ist, außer Acht lassen. Die entsprechenden Kosten, die in gleicher Höhe anfallen sollen, müssen daher mit den erwarteten Betriebseinnahmen aus dem normalen Betrieb finanziert werden.

(550) Aus der von Deutschland vorgelegten Sachstandsbeschreibung geht hervor, dass sich die erwarteten Einnahmen aus Veräußerungen oder Verkäufen von Vermögenswerten, zu denen die entsprechenden Verträge bereits unterzeichnet wurden, und solchen, für die es verbindliche Angebote von Käufern gibt, auf […] EUR belaufen, wobei sich der erwartete Gesamtbetrag der Verkäufe auf [460-560] Mio. EUR beläuft (Erwägungsgrund 325). Diese früheren Einnahmen, die bereits an DB Cargo gezahlt wurden oder unmittelbar an DB Cargo gehen, sollten als reale und tatsächliche Beiträge des begünstigten Unternehmens betrachtet werden.

5.4.3.3.1.3. Factoring der Forderungen von HSBC (100-140 Mio. EUR)

(551) Das Factoring von Forderungen in Höhe von [100-140] Mio. EUR wird mit […] vereinbart, einer Privatbank, die nach einem Ausschreibungsverfahren als Bieter mit dem besten verbindlichen Angebot ausgewählt wurde (Erwägungsgrund 257 Buchstaben c und f). Das Factoring von Forderungen verringert die Kosten seitens DB Cargo und wird diese Kosten senken und das Betriebskapital und die Cashflows des Unternehmens verbessern. Aufgrund der Bereitstellung von Mitteln, die nicht unter der Kontrolle des deutschen Staates stehen, stellt das Factoring durch […] eine Quelle des beihilfefreien und tatsächlichen Eigenbeitrags dar.

5.4.3.3.1.4. Übertragung und Deckung der Lohn- und Abfindungskosten für Personal ([100-140] Mio. EUR)

(552) Die Kosten im Zusammenhang mit den durch den Umstrukturierungsplan ausgelösten Verringerungen der Anzahl der Mitarbeiter von DB Cargo werden durch den Beitrag der DB JobService GmbH gedeckt (Erwägungsgrund 257 Buchstaben c und f). Der Abbau und Neuzuweisungen innerhalb des DB-Konzerns wurde von den zuständigen internen Gremien für eine genaue Personalstärke festgelegt, sodass die Beteiligung der DB JobService GmbH sicher, definiert und genau quantifiziert ist. Dieser Beitrag ergibt sich aus der Anwendung vorab festgelegter Unternehmensregeln und -strategien der DB AG. Die Entscheidung von DB Cargo, den Dienst in Anspruch zu nehmen, ist eine eigenständige Entscheidung innerhalb des Konzerns, die wahrscheinlich nicht auf eine Mitwirkung staatlicher Stellen oder ein Eingreifen in ihrer Eigenschaft als Anteilseigner der DB AG zurückzuführen ist.

(553) Darüber hinaus ähnelt die Rolle der DB JobService GmbH als interner Dienstleister der Rolle von Arbeitsvermittlungsagenturen auf dem Arbeitsmarkt für die Neuvermittlung entlassener Mitarbeiter. Der gruppeninterne Charakter des Umfangs, der Erbringung und des Werts der erbrachten Dienstleistung steht der Annahme nicht entgegen, dass die Dienstleistung zu Marktbedingungen erbracht wird, wie dies bei einer privaten Gruppe ähnlicher Größe und Tätigkeiten der Fall wäre. Daraus folgt, dass diese Beitragsquelle frei von realen und tatsächlichen Beihilfen ist.

5.4.3.3.1.5. Schlussfolgerung

(554) Die vom begünstigten Unternehmen und seinen Anteilseignern und Factoring-Banken bereitgestellten Mittel können als frei von staatlichen Beihilfen angesehen werden. Diese von Deutschland vorgelegten Beiträge belaufen sich effektiv auf 2 291 Mio. EUR und übersteigen den geschätzten Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 1 914 Mio. EUR, was 54 % der für die Kosten des Plans erforderlichen Finanzierung entspricht. Die Beihilfe ist auf einen Höchstbetrag der in den Jahren 2022 und 2023 entstandenen und für 2024 geplanten Verluste begrenzt, sodass sie verhältnismäßig bleibt, wenn die tatsächlich zum 31. Dezember 2024 verbuchten und noch in Anwendung des GAV übertragenen Verluste unter dem Eigenbeitrag von DB Cargo bleiben.

([184]) Entscheidung C(2004) 3955 final vom 2. März 2005, Erwägungsgründe 82-87 und 186-187.

(555) Diese Beiträge müssen jedoch auch real und tatsächlich geleistet werden, was auf den vollen Betrag von [460-560] Mio. EUR an Erlösen aus der Veräußerung von Beteiligungen oder dem Verkauf von Vermögenswerten während des Umstrukturierungszeitraums, nicht zutrifft. Selbst unter der äußerst konservativen Annahme, dass keine Erlöse aus Verkäufen und Veräußerungen erzielt werden, die DB Cargo während des Umstrukturierungszeitraums durchführen muss und für die es noch keine hinreichend gebundenen Käufer gibt, würde sich der tatsächliche Eigenbeitrag zu den Kosten aus den verbleibenden, nunmehr gesicherten beihilfefreien Finanzierungsquellen immer noch auf 50 % des Gesamtbetrags belaufen.

(556) Somit ist die Anforderung von Randnummer 64 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erfüllt, wonach der Eigenbeitrag in der Regel als ausreichend betrachtet wird, wenn er sich auf mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten beläuft und erheblich ist.

5.4.3.3.2. Lastenverteilung

(557) Gemäß den Randnummern 65 bis 67 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann staatliche Unterstützung in einer Form, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens stärkt, einen Schutz der Anteilseigner und der nachrangigen Gläubiger vor den Auswirkungen ihrer Entscheidung, in das begünstigte Unternehmen zu investieren, bewirken, was ein moralisches Risiko begründen und die Marktdisziplin untergraben kann. Daher sollten Beihilfen zur Deckung von Verlusten nur zu Bedingungen gewährt werden, die eine angemessene Lastenverteilung durch bestehende Investoren beinhalten, und staatliche Eingriffe sollten erfolgen, nachdem die Verluste vollständig berücksichtigt und den bestehenden Anteilseignern und Inhabern nachrangiger Schuldtitel zugerechnet wurden.

(558) „Angemessene Lastenverteilung" bedeutet in der Regel, dass die bestehenden Anteilseigner und, bei Bedarf, nachrangige Gläubiger Verluste in voller Höhe ausgleichen müssen. Nachrangige Gläubiger sollten zum Ausgleich von Verlusten entweder durch Umwandlung des Kapitals der Schuldtitel in Eigenkapital oder durch Abschreibung des Kapitalbetrags der jeweiligen Instrumente beitragen. Daher sollte der Staat erst eingreifen, wenn die Verluste voll berücksichtigt und den bestehenden Anteilseignern und Inhabern nachrangiger Schuldtitel zugewiesen wurden. Auf jeden Fall sollte ein Abfluss von Mitteln des begünstigten Unternehmens an Inhaber von Eigenkapitalinstrumenten oder nachrangigen Schuldtiteln während des Umstrukturierungszeitraums verhindert werden, soweit dies rechtlich möglich ist, es sei denn, dies würde diejenigen, die frisches Kapital zugeführt haben, in unverhältnismäßiger Weise beeinträchtigen (Randnummer 66 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).

(559) In Randnummer 67 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ist zudem festgelegt, dass „staatliche Beihilfen, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens verbessern, zu Konditionen gewährt werden sollten, die dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zusichern, der angesichts des Verhältnisses zwischen dem Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals und dem verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten angemessen ist".

(560) Im vorliegenden Fall schafft die Umstrukturierungsbeihilfe keinen Anreiz für moralisches Risiko oder übermäßige Risiken zugunsten der Anteilseigner oder Gläubiger des begünstigten Unternehmens. Tatsächlich gibt es keine nachrangigen Gläubiger, die DB Cargo finanziert haben, da die gesamte Finanzierung von DB Cargo auf konzerninterner Basis direkt von der Treasury-Abteilung der DB AG bereitgestellt wurde. Zu diesem Zeitpunkt wurden und werden die Verluste von DB Cargo, deren Eintreten der GAV verhindert hat, für 2024 de facto vom alleinigen Anteilseigner DB AG durch die Übertragung solcher Verluste in Umsetzung des GAV ab dem 31. Dezember 2022 aufgefangen. Daher liegen keine verbuchten Verluste vor, die von der DB AG aufgefangen oder der DB AG zugerechnet werden können. Die Verluste wurden buchhalterisch weder erfasst noch absorbiert; sie wurden jedoch de facto bereits vom alleinigen Anteilseigner der DB Cargo getragen. Mit der gleichzeitigen Verlustübertragung, der Umstrukturierungsbeihilfe und dem Außerkrafttreten des GAV zum 31. Dezember 2024 steht eine solche eigenkapitalsteigernde Beihilfe im Einklang mit Randnummer 66 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

(561) Die Umstrukturierungsbeihilfe steht auch im Einklang mit Randnummer 67 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, da Deutschland, über die DB AG der alleinige Anteilseigner der DB Cargo, bei der Prüfung der Verbesserung des Eigenkapitals, die die Beihilfe dadurch bewirkt, dass es nicht durch Nettoverluste erodiert wird, in vollem Umfang alle potenziellen Vorteile eines Anteilseigners nutzen wird, die sich aus den bei der Umsetzung des Umstrukturierungsplans und der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von DB Cargo erwarteten Zuwächsen ergeben. Dies gilt unabhängig davon, ob künftige Zuwächse in Form künftiger Dividenden oder in Form einbehaltener Nettoerträge entstehen, die das Eigenkapital und den Wert der indirekten staatlichen Beteiligung erhöhen, der sich durch die Verlustübertragung seit 2022 verbessert hat und für 2024 weiter verbessern wird. Daraus folgt, dass die Bedingungen des staatlichen Eingreifens über die DB AG Deutschland einen angemessenen Anteil an künftigen Wertzuwächsen von DB Cargo gewähren.

5.4.3.3.3. Schlussfolgerung

(562) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe verhältnismäßig ist und eine angemessene Lastenverteilung beinhaltet.

5.4.3.4. Grundsatz der einmaligen Beihilfegewährung und Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

(563) Um sicherzustellen, dass die negativen Auswirkungen der Beihilfe begrenzt sind, übermäßige Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel vermieden werden und die Gesamtbilanz positiv ist ([185]), müssen Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten nach dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe für einen Zeitraum von zehn Jahren gewährt werden.

(564) Die Kommission genehmigt Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme und gegebenenfalls unter der Voraussetzung, dass seit der Gewährung einer früheren Umstrukturierungsbeihilfe oder dem Abschluss oder der Einstellung des Umstrukturierungsplans mehr als zehn Jahre vergangen sind ([186]). Die Kommission lässt Ausnahmen von dieser Regel zu, wenn Umstrukturierungsbeihilfen im Anschluss an eine Rettungsbeihilfe als Teil einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme gewährt werden ([187]).

5.4.3.4.1.1. Grundsatz der einmaligen Beihilfe

(565) Mit der Umstrukturierungsbeihilfe wird nur ein Umstrukturierungsvorhaben des begünstigten Unternehmens unterstützt. Deutschland hat bestätigt, dass das begünstige Unternehmen in der Vergangenheit weder Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen noch vorübergehende Umstrukturierungshilfen erhalten hat und nicht zu einer größeren Gruppe von Unternehmen gehört, die eine solche Beihilfe hätte erhalten können. Die Bewertung der früheren Finanzlage von DB Cargo durch die Kommission sowie die Aufzeichnungen der Kommission zu früheren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen und zur vorübergehenden Umstrukturierungshilfe bestätigen diese Erklärung. Daher steht die Umstrukturierungsbeihilfe im Einklang mit dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe.

(566) Nach Randnummer 74 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen wird der Grundsatz der einmaligen Beihilfe auf die Gruppe ausgedehnt, d. h., wenn eine Unternehmensgruppe eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe oder eine vorübergehende Umstrukturierungshilfe erhalten hat, genehmigt die Kommission in der Regel keine weiteren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen für die Gruppe selbst oder eines der zur Gruppe gehörenden Unternehmen, es sei denn, es sind zehn Jahre seit der Gewährung der Beihilfe, dem Ende der Umstrukturierungsphase oder der Umsetzung des Umstrukturierungsplans vergangen, je nachdem, welches Ereignis als letztes eingetreten ist. Außerdem müssen die Mitgliedstaaten nachweisen, dass in Fällen, in denen ein Unternehmen, das einer Unternehmensgruppe angehört, eine Rettungsbeihilfe, Umstrukturierungsbeihilfe oder eine vorübergehende Umstrukturierungshilfe erhalten hat, jedoch die Gruppe insgesamt sowie die anderen Unternehmen der Gruppe weiterhin für Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht kommen, keine Beihilfe von der Unternehmensgruppe oder anderen Unternehmen der Gruppe an das früher von der Beihilfe begünstigte Unternehmen weitergegeben wird.

(567) In Bezug auf den DB-Konzern hat Deutschland bestätigt, dass weder die Muttergesellschaft des begünstigten Unternehmens noch seine Schwestergesellschaften in der Vergangenheit eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe oder eine vorübergehende Umstrukturierungshilfe erhalten haben. Die Aufzeichnungen der Kommission zu früheren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen und zur vorübergehenden Umstrukturierungshilfe bestätigen diese Erklärung. Daher steht die Rettungsbeihilfe im Einklang mit dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe.

5.4.3.4.1.2. Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen

(568) Nach Randnummer 76 ff. der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen sind bei der Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zu treffen, damit nachteilige Auswirkungen auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden und die positiven Folgen die nachteiligen überwiegen. Wie in den Randnummern 87 bis 93 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erläutert, sollten die Wettbewerbsmaßnahmen in einem angemessenen Verhältnis zu den wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen der Beihilfe stehen. Relevante Faktoren sind insbesondere die Höhe und die Art der Beihilfe sowie die Bedingungen und Umstände, unter denen sie gewährt wird, das Ausmaß des Eigenbeitrags und der Lastenverteilung sowie die Größe und relative Bedeutung von DB Cargo auf dem Markt und die Merkmale des betreffenden Marktes. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen sollten die Chancen des begünstigten Unternehmens auf die Wiederherstellung seiner Rentabilität nicht schmälern und sollten auch nicht zulasten der Verbraucher und des Wettbewerbs gehen.

([185]) Randnummer 38 Buchstabe f der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.
([186]) Randnummern 70 und 71 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.
([187]) Randnummer 72 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

(569) Schließlich wird in Randnummer 122 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen darauf hingewiesen, dass das begünstigte Unternehmen den Umstrukturierungsplan vollständig umsetzen und alle in dem Genehmigungsbeschluss der Kommission festgelegten Bedingungen und Auflagen erfüllen muss. Wie in Abschnitt 4.1.5 ausführlich dargelegt, verpflichtet sich Deutschland, dass DB Cargo die folgenden Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen ergreift, die […] gelten werden: i) ein Verkauf von Beteiligungen (wie in Abschnitt 4.1.5.1.2) beschrieben, ii) ein Verbot der Werbung im Zusammenhang mit den erhaltenen staatlichen Beihilfen (siehe Erwägungsgrund 301), iii) ein Verbot des Erwerbs von Beteiligungen (siehe Abschnitt 4.1.5.1.1), iv) eine Verpflichtung zur Auslagerung bestimmter Produktionsmengen (siehe Abschnitt 4.1.5.2), v) eine Verpflichtung zur Begrenzung der Produktionsvolumina von DB Cargo (siehe Abschnitt 4.1.5.3) und vi) ein Verkauf von Lokomotiven (siehe Abschnitt 4.1.5.4). DB Cargo sollte daher die betreffenden Maßnahmen von sich aus sorgfältig und rechtzeitig umsetzen.

(570) Bei der Beurteilung der ordnungsgemäßen Kalibrierung dieser Maßnahmen sind die Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe für DB Cargo auf den Wettbewerb angesichts des im vorliegenden Fall erreichten Eigenbeitrags und der Lastenverteilung zu berücksichtigen. Was den Eigenbeitrag betrifft, so lassen Art und Höhe der verschiedenen Quellen und Instrumente den Schluss zu, dass die Beihilfe angemessen ist, während gleichzeitig das Vertrauen des derzeitigen Anteilseigners in die Fortführung des Geschäftsbetriebs von DB Cargo vorbehaltlich ihrer Umstrukturierung deutlich wird. Darüber hinaus ist eine angemessene Lastenverteilung gewährleistet, da der bestehende Anteilseigner die Verluste von DB Cargo (auch durch die Beihilfemaßnahme) absorbiert hat, DB Cargo keine nachrangigen Verbindlichkeiten hat und der Staat über die DB AG berechtigt ist, einen angemessenen Anteil an künftigen Steigerungen des Wertes von DB Cargo zu erhalten.

(571) In Bezug auf Umfang und Art der Beihilfe (Randnummer 88 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen) stellt die Kommission fest, dass sich die seit 2022 im Rahmen des GAV übertragenen Verluste auf rund 1 914 Mio. EUR belaufen (siehe Tabelle). Auch wenn die erwarteten jährlichen Einnahmen von DB Cargo im Jahr 2024 in Höhe von […] insgesamt beträchtlich sind (siehe Tabelle 21 in Erwägungsgrund 282), verringert sich ihre Bedeutung, wenn die jährlich übertragenen Verluste separat mit den jährlichen Einnahmen dieses Jahres (Tabelle 21 in Erwägungsgrund 282) oder mit den Gesamtaktiva (Tabelle 22) verglichen werden: […] % der Einnahmen im Jahr 2022, […] % im Jahr 2023 und […] % im Jahr 2024 sowie […] % der gesamten Vermögenswerte im Jahr 2022, […] % im Jahr 2023 und […] % im Jahr 2024. Auch unter Berücksichtigung des Anteils des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsmarkt in Deutschland (Tabelle 31) oder sogar der Dimension des Schienengüterverkehrsmarkts in Deutschland, der nach Schätzungen im Jahr 2022 Einnahmen in Höhe von rund 6,3 Mrd. EUR generierte und im Vergleich zu 2021 wuchs (siehe Abbildung 10), scheint der Beihilfebetrag nicht übermäßig hoch zu sein.

Abbildung 10

Umsatzentwicklung auf dem deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt in Mrd. EUR (Schienengüterverkehr in Grau/oberer Bereich der Balken)

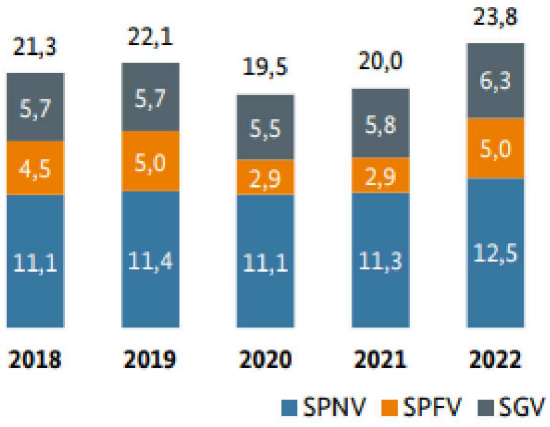


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Quelle: Bundesnetzagentur: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), zuletzt abgerufen am 10. Oktober 2024.

(572) Die Kommission stellt fest, dass DB Cargo rund 8,5 % der in Deutschland erbrachten Güterverkehrsdienste erbringt (Stand 2022, relativ stabil – mit ähnlichen Anteilen von etwa 10 % oder weniger in den Vorjahren). Bei der engeren Wirtschaftstätigkeit des Schienengüterverkehrs ist der Marktanteil in Deutschland für alle Segmente (SWL, kombinierter Straßen-/Schienenverkehr und Ganzzugsegment) zusammengenommen mit rund 43 % im Jahr 2022 signifikanter. Der Anteil von DB Cargo am Schienengüterverkehr ist jedoch kontinuierlich zurückgegangen, und andere Dienstleister haben größere Anteile gewonnen (Erwägungsgrund 26). Darüber hinaus erbringt DB Cargo bei einer breiteren geografischen Reichweite der Schienengüterverkehrsaktivitäten im Binnenmarkt Güterverkehrsdienste in einer Reihe anderer Mitgliedstaaten und hält in diesen Ländern Marktanteile zwischen […] % und […] %. Dennoch hat DB Cargo, wie in Abbildung 2 gezeigt, insgesamt einen Marktanteil von rund 22 %, der in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist und die Marktposition von DB Cargo geschwächt hat. Darüber hinaus erreicht DB Cargo neben Deutschland nur in zwei weiteren Mitgliedstaaten erhebliche Marktanteile, nämlich […] (siehe Erwägungsgründe 26 und 27 sowie Tabelle 2 Tabelle 2 und 12). Bei Betrachtung der verschiedenen Geschäftssegmente (SWL, kombinierter Verkehr Straße/Schiene und Ganzzug) hat DB Cargo nahezu eine Monopolstellung auf dem SWL-Markt in Deutschland, hält jedoch auch erhebliche Marktanteile zwischen […] % und […] % in den Segmenten Ganzzug und kombinierter Verkehr (siehe Tabelle 3). Laut einem Bericht der Bundesnetzagentur hielt DB Cargo im Jahr 2023 nur 39,3 % des relativ diversifizierten gesamten Schienengüterverkehrsmarkts in Deutschland, einschließlich des SWL-Segments, in dem die meisten der sehr zahlreichen Schienengüterverkehrsanbieter nicht tätig sind (Tabelle 3).

Abbildung 11

Schienengüterverkehrsmarkt in Deutschland im Jahr 2023

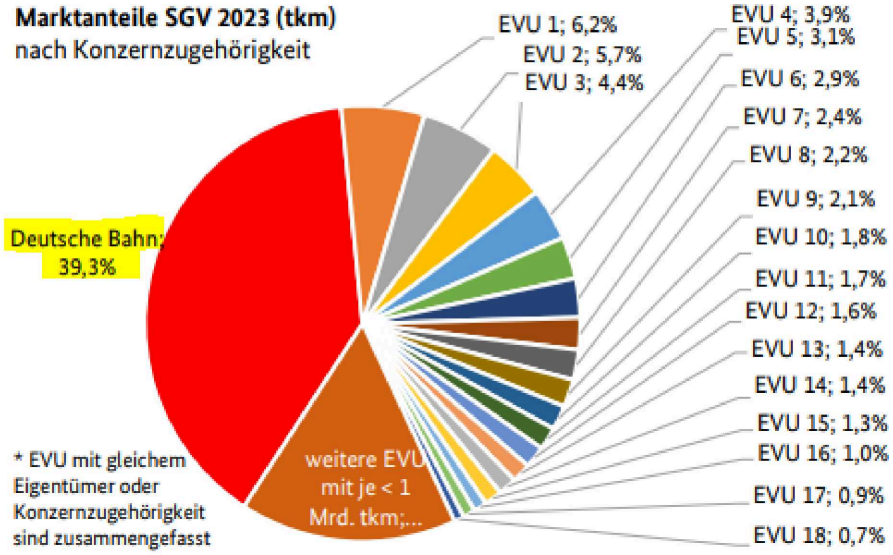


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Quelle: Bundesnetzagentur: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), zuletzt abgerufen am 10. Oktober 2024.

(573) Unter Berücksichtigung des Umfangs und der Art der Beihilfe, das Ausmaß des Eigenbeitrags und der Lastenverteilung sowie der Marktstellung von DB Cargo (siehe Erwägungsgründe 570 bis 572) wird die Kommission prüfen, ob die von Deutschland vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen angemessen sind.

5.4.3.4.1.2.1. Strukturelle Maßnahmen

Veräußerung von Beteiligungen

(574) Die in den Erwägungsgründen 305 ff. beschriebene Veräußerung von Beteiligungen betrifft die Veräußerung von Geschäftsanteilen unter Fortführung der Geschäftstätigkeit in rentablen Geschäftsbereichen. Konkret betreffen die Veräußerungen in […] die Veräußerung von Tochtergesellschaften, die indirekt von DB Cargo kontrolliert werden (siehe Erwägungsgrund 324). Wie von Deutschland nachgewiesen, haben die Unternehmen in der Vergangenheit Gewinne erzielt (siehe Tabelle 30), sodass der Ausstieg der DB Cargo-Gruppe sofort neue Möglichkeiten für Wettbewerber eröffnen würde, wie das Interesse belegt, das potenzielle Käufer bereits gezeigt haben (siehe Erwägungsgrund 325). Die Kommission stellt fest, dass die Veräußerungen nicht nur Deutschland ([…]), sondern auch […] betreffen, wo die DB Cargo-Gruppe einen erheblichen Marktanteil hat.

(575) Darüber hinaus betrifft die Veräußerung von mehr als […] historisch gesehen ein gewinnträchtiges Geschäft (siehe Tabelle).

(576) Was die Veräußerungen am […] betrifft, so läuft derzeit ein Due-Diligence-Verfahren (siehe Erwägungsgrund 325 Buchstabe c), weshalb das Interesse an diesen Vermögenswerten die potenziellen Chancen für Wettbewerber der DB Cargo-Gruppe zeigt. Auch diese Veräußerung betrifft rentable Geschäftsbereiche, obwohl […] 2023 Verluste verursacht hat.

(577) Sollte die Verpflichtung bis zum 31. Dezember 2026 nicht vollständig umgesetzt werden, obliegt es der Kommission, zu bewerten, ob die realisierten Alternativen von vergleichbarer Größe und Wirkung sind.

Verkauf von Lokomotiven

(578) Neben dem Verkauf von Beteiligungen plant DB Cargo auch, wie in Erwägungsgrund 318 beschrieben, eine erhebliche Anzahl von Lokomotiven zu veräußern. Maximal […] Lokomotiven sollen verkauft werden, was eine erhebliche Anzahl ist.

(579) Diese Veräußerung der Lokomotiven schränkt die Kapazität und Fähigkeit von DB Cargo zur Erbringung von Frachtdiensten ein und wirkt sich daher negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo aus. Darüber hinaus werden die Lokomotiven an Wettbewerber verkauft, was deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber DB Cargo erhöht. Schließlich stellt die Kommission fest, dass die betreffenden Lokomotiven in den Segmenten Ganzzug und kombinierter Verkehr eingesetzt werden, d. h. in den beiden Segmenten, in denen DB Cargo einem intensiveren Wettbewerb ausgesetzt ist.

(580) Die von Deutschland zugesagte geplante allmähliche Umsetzung dieser Maßnahme steht einer positiven Bewertung ihrer Wirksamkeit nicht entgegen. Insbesondere ist sichergestellt, dass DB Cargo nicht gezwungen ist, mehr als […] % des Marktwerts der Lokomotiven abzugeben, weil das Unternehmen verpflichtet ist, sie innerhalb der vorgeschriebenen Frist bis 2026 zu verkaufen. Ein Zwangsverkauf unterhalb des Marktwerts würde wiederum die verfügbaren Eigenmittel von DB Cargo unangemessen verringern, was insbesondere in einem pessimistischen Szenario, wie dargestellt, erhebliche negative Auswirkungen auf das Eigenkapital hätte. Sollte der Verkauf von Lokomotiven bis dahin nicht vollständig umgesetzt werden, muss die Kommission prüfen, ob die durchgeführten Alternativen von vergleichbarer Größe und Wirkung sind.

5.4.3.4.1.2.2. Verhaltensmaßregeln

Begrenzung der Produktionsmengen

(581) Wie in Erwägungsgrund 317 beschrieben, wird DB Cargo bestimmte Produktionsmengen nicht überschreiten. Die Kommission stellt fest, dass diese Verpflichtung bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 tatsächlich zu einem Rückgang der Produktionsmengen um rund […] % gegenüber dem Umfang der 2022 von DB Cargo erbrachten Dienstleistungen führen wird. Dieser Produktionsrückgang in dem geografischen Gebiet, in dem DB Cargo am aktivsten ist, ist in absoluter und mehr noch in relativer Hinsicht erheblich. DB Cargo geht in der Tat von einem wachsenden Markt in den kommenden Jahren aus (siehe Erwägungsgrund 279). Im Szenario der erwarteten steigenden Marktnachfrage wird die für DB Cargo geltende Mengenobergrenze auch die Marktpräsenz des Unternehmens stärker verringern als bei einer stagnierenden oder rückläufigen Nachfrage. Eine solche Verringerung des Volumens dürfte über das Ende des Umstrukturierungszeitraums hinaus verzögerte Auswirkungen haben, wodurch die beobachtete und regelmäßige jährliche Verringerung des Anteils von DB Cargo an den gesamten Schienengüterverkehrsdiensten in Deutschland zunehmen oder beschleunigt wird.

Auslagerung von Produktionsmengen

(582) Abgesehen von der Mengenobergrenze wird DB Cargo auch Produktion an Drittbetreiber auslagern (siehe Erwägungsgrund 314). Zwar wirkt sich diese Maßnahme nicht direkt auf die nominale Marktpräsenz von DB Cargo aus, da die Produktion nur dann ausgelagert würde, wenn DB Cargo noch die Verträge mit den Kunden hält, sie wird aber Wettbewerbern weiterhin Möglichkeiten bieten, ihr derzeitiges Geschäft auszuweiten und den Wettbewerb in Zukunft zu erhöhen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich das Outsourcing negativ auf die Kapazitätsauslastung von DB Cargo auswirken wird, wenn die Kapazität nicht verringert wird. Darüber hinaus können sich neben zusätzlichen Einnahmen aus den erbrachten Dienstleistungen auch Chancen für die im Rahmen der Outsourcing-Verträge tätig werdenden Wettbewerber ergeben, wenn die Kunden mit den erbrachten Dienstleistungen zufrieden sind.

Verbot von Werbung und Übernahmen

(583) Behindert wird das Geschäftswachstum von DB Cargo auch durch das Übernahmeverbot, das das Unternehmen verpflichtet, während des Umstrukturierungszeitraums keine Anteile an einem Unternehmen zu erwerben, es sei denn, dies ist erforderlich, um die langfristige Rentabilität von DB Cargo zu gewährleisten (Erwägungsgrund 302). Deutschland hat keine Informationen darüber vorgelegt, dass eine Übernahme geplant sei, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Voraussetzung der Unerlässlichkeit erfüllen würde. Übernahmen, die Deutschland als unerlässlich erachtet, um die langfristige Rentabilität von DB Cargo in Zukunft zu gewährleisten, müssen bei der Kommission angemeldet und ordnungsgemäß begründet werden, wobei von der Durchführung abzusehen ist, bis die Kommission bestätigt hat, dass die Übernahme erforderlich ist, um die langfristige Rentabilität von DB Cargo zu fördern.

(584) Da DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungsplans die eigene Produktion verringern und Dienstleistungen auslagern und im Hinblick auf Wachstum durch die Übernahme von Produkten oder Dienstleistungen, die das eigene Portfolio von Produkten oder Dienstleistungen ergänzen, von Wettbewerbern oder Lieferanten weiter begrenzt sein wird, stellen die Wettbewerbsmaßnahmen sicher, dass DB Cargo durch Übernahmen keine Marktanteile zurückgewinnen, keine unnötige Risiken eingehen und die Ressourcen auf den Abschluss der eigenen Umstrukturierung konzentrieren wird. Daher wird DB Cargo im Unterschied zu Wettbewerbern daran gehindert sein, durch Übernahmen, die durch die Umstrukturierungsbeihilfe indirekt ermöglicht würden, zu expandieren.

(585) Schließlich wird DB Cargo auch davon absehen, mit der staatlichen Unterstützung bei der Vermarktung von Produkten und Dienstleistungen zu werben und sie damit als Wettbewerbsvorteil zu nutzen (Erwägungsgrund 301).

(586) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die von Deutschland vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen geeignet sind, die negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe zu mindern.

5.4.3.5. Beihilfen, die DB Cargo oder ihren Tochtergesellschaften während des Umstrukturierungszeitraums gewährt wurden

(587) Gemäß den Randnummern 127 bis 130 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann die Gewährung jeder weiteren Beihilfe in der Umstrukturierungsphase, selbst wenn sie nach Maßgabe einer bereits genehmigten Beihilferegelung erfolgt, die von der Kommission zu treffende Einschätzung hinsichtlich des erforderlichen Umfangs von Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen beeinflussen. Die Kommission muss diese Beihilfe bei der Beurteilung der Umstrukturierungsbeihilfe berücksichtigen und sicherstellen, dass mit diesen weiteren Beihilfen die Anforderungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen nicht umgangen werden.

(588) Deutschland hat die Beihilfen angegeben, die dem begünstigten Unternehmen während des Umstrukturierungszeitraums gewährt werden oder geplant sind, und informierte darüber, dass DB Cargo bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Rahmen von 29 Regelungen, die ab 2019 gelten, unabhängig davon, ob allgemein für den Eisenbahnsektor oder speziell für den Schienengüterverkehr, aus zwölf Mitgliedstaaten, nämlich Frankreich, Italien, Österreich, den Niederlanden, Schweden, Belgien, Tschechien, Deutschland, Polen, Ungarn, Spanien und Dänemark, Beihilfen erhält oder voraussichtlich erhalten wird. Die tatsächlichen oder erwarteten Beträge belaufen sich auf 337,7 Mio. EUR (2023), 340 Mio. EUR (2024), 502,9 Mio. EUR (2025) und 502,5 Mio. EUR (2026).

(589) Die Kommission hat sich davon überzeugt, dass die von den zwölf Mitgliedstaaten zugunsten des begünstigten Unternehmens gewährte oder geplante Einzelbeihilfe insbesondere die Senkung der Energiekosten, der Trassenkosten oder die Förderung des Schienengüterverkehrs betrifft – Instrumente, die auch anderen Anbietern von Güterverkehrsdiensten, mit Ausnahme des Straßenverkehrs, allgemein zur Verfügung stehen. Solche Einzelbeihilfen stellen weder de jure noch de facto eine Ad-hoc-Beihilfe dar. Aufgrund der Gestaltung und des historischen Hintergrunds des Instruments der Umstrukturierungsbeihilfe in Form eines GAV sowie der zeitlichen und geografischen Vielfalt der jeweiligen Regelungen ist nicht erkennbar, dass die betreffende Einzelbeihilfe, die von so vielen verschiedenen Mitgliedstaaten gewährt oder in Betracht gezogen wird, eine Umgehung der Anforderungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen bezweckt oder bewirkt, indem sie insbesondere den Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe, die den Plan unterstützt, künstlich verringert. Unter den Umständen des vorliegenden Falles ist daher nicht davon auszugehen, dass zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung von Wettbewerbsverzerrungen in den betreffenden Mitgliedstaaten angemessen sind.

(590) Wie in Abschnitt 5.4.2.1 dargelegt, ist die Dekarbonisierung des Güterverkehrs von größter Bedeutung für den Grünen Deal der Union, und die von DB Cargo erbrachten Dienstleistungen haben inhärente Kostennachteile gegenüber jenen des Straßentransports mit Lastkraftwagen. Die 29 zur Diskussion stehenden Regelungen zielen teilweise auf diese Kostennachteile ab und stehen prinzipiell jenen Schienengüterverkehrsunternehmen zur Verfügung, die die erforderlichen Fördervoraussetzungen erfüllen. In diesem Zusammenhang wird DB Cargo während des gesamten Umstrukturierungsplans eine solide Eigenkapitalposition halten, und sofern dieser Plan ordnungsgemäß und fristgerecht umgesetzt wird, erhebt die Kommission keine Einwände dagegen, dass DB Cargo weiterhin von den betreffenden Regelungen profitiert, unbeschadet der Einhaltung der darin enthaltenen einschlägigen Bedingungen, was von den betreffenden Mitgliedstaaten zu prüfen sein wird.

(591) Die Kommission fordert Deutschland im Einklang mit Randnummer 130 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen auf, zusätzlich zu den Einzelbeihilfen, über die das Land die Kommission gemäß Erwägungsgrund 588 dieses Dokuments unterrichtet hat, auch über alle künftigen Beihilfen, die dem begünstigten Unternehmen während des Umstrukturierungszeitraums gewährt werden sollen, einschließlich Beihilfen, die im Rahmen einer genehmigten Regelung gewährt werden, zu informieren.

5.4.3.6. Transparenz

(592) Nach Randnummer 38 Buchstabe g der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen die Mitgliedstaaten, die Kommission, die Wirtschaftsbeteiligten und die Öffentlichkeit problemlos Zugang zu allen einschlägigen Vorschriften und relevanten Informationen über die gewährten Beihilfen haben. Dies bedeutet, dass Deutschland die in Randnummer 96 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen festgelegten Transparenzbestimmungen einhalten muss. Die Kommission stellt fest, dass Deutschland sich verpflichtet, diesen Verpflichtungen nachzukommen. Die einschlägigen Informationen werden auf folgender Website veröffentlicht:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Die Kommission hält es für erforderlich, dass Deutschland ab dem Zeitpunkt der Annahme dieses Beschlusses bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums regelmäßig alle sechs Monate Berichte über die Durchführung des Umstrukturierungsplans vorlegt. In diesen Berichten sind insbesondere die Daten und Beträge der tatsächlichen Auszahlung der gebundenen Mittel, sei es als Umstrukturierungsbeihilfe oder als Eigenbeitrag, etwaige geplante künftige Beihilfen an das begünstigte Unternehmen oder seine Tochtergesellschaften, einschließlich im Rahmen genehmigter Regelungen, der Stand der Umsetzung der Maßnahmen zur Verringerung von Wettbewerbsverzerrungen, etwaige Abweichungen von den finanziellen oder operativen Zielpfaden des Umstrukturierungsplans, die Eindämmung der Kosten sowie Kostensenkungen und Gewinne, die durch die Umstrukturierungsmaßnahmen erzielt wurden, und gegebenenfalls die von Deutschland, der DB AG oder dem begünstigten Unternehmen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten geplanten oder ergriffenen Korrekturmaßnahmen anzugeben. Die Verpflichtung Deutschlands, solche Berichte vorzulegen, ist in Artikel 4 dieses Beschlusses festgelegt.

(594) Darüber hinaus erinnert die Kommission Deutschland an seine Verpflichtung, der Kommission gemäß Randnummer 131 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen Jahresberichte vorzulegen und über alle Beihilfen zu berichten, die DB Cargo oder ihren Tochtergesellschaften während des Umstrukturierungszeitraums im Binnenmarkt gewährt wurden, einschließlich Beihilfen, die auf Grundlage einer genehmigten Regelung im Einklang mit Randnummer 129 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gewährt wurden.

5.4.4. *Abwägung positiver und negativer Auswirkungen*

(595) Eine sorgfältig konzipierte staatliche Beihilfemaßnahme muss sicherstellen, dass die Auswirkungen der Maßnahme insgesamt positiv sind und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(596) In den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen legt die Kommission die Kriterien fest, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen mit dem Binnenmarkt prüft, um sicherzustellen, dass die Entwicklung der betreffenden Wirtschaftstätigkeit die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Wie in den Unterabschnitten 5.4.3.1, 5.4.3.2 und 5.4.3.3 erläutert, hat die Umstrukturierungsbeihilfe einen Anreizeffekt, ist notwendig, geeignet und angemessen. Darüber hinaus gibt es ausreichende Vorkehrungen, um Wettbewerbsverfälschungen zu begrenzen, darunter Transparenz (Unterabschnitte 5.4.3.4 und 5.4.3.6) und angemessene Wettbewerbsmaßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe (Unterabschnitt 5.4.3.4).

(597) Folglich überwiegen die positiven Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe auf die Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit die potenziellen negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel, die nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

6. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(598) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass Deutschland die zu prüfenden Beihilferegelungen unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat. In Anbetracht der vorstehenden Feststellungen schätzt die Kommission jedoch abschließend ein, dass die Umstrukturierungsbeihilfe die in den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen festgelegten Voraussetzungen für ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt, sofern DB Cargo die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen und/oder von Deutschland zugesagten Maßnahmen vollständig umsetzt. Die Beihilfe trägt zur Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweigs bei und verändert die Handelsbedingungen nicht in einer Weise, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Daher ist die Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Maßnahmen, die in der Erbringung konzerninterner Dienstleistungen der Deutschen Bahn für die DB Cargo AG, in der Bereitstellung von Darlehen für die DB Cargo AG durch die Deutsche Bahn Treasury, in der teilweisen Deckung der Bezüge der bei der DB Cargo AG beschäftigten Beamten und in der Übertragung der jährlichen Verluste der DB Cargo AG bis zum 31. Dezember 2021 im Rahmen des am 25. Oktober 2012 geschlossenen und jeweils verlängerten Gewinnabführungsvertrags zwischen der Deutschen Bahn AG und der DB Cargo AG bestehen, stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dar.

Artikel 2

(1) Die Übertragung der jährlichen Verluste der DB Cargo AG auf die Deutsche Bahn AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024 im Rahmen des am 25. Oktober 2012 geschlossenen und jeweils verlängerten Gewinnabführungsvertrags zwischen der Deutschen Bahn AG und der DB Cargo AG stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die Beihilfe wurde unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt.

(2) Die in Absatz 1 genannte Beihilfe ist vorbehaltlich der in Artikel 3 dieses Beschlusses festgelegten Bedingungen und der in Artikel 4 dieses Beschlusses festgelegten Verpflichtungen im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 3

Deutschland stellt sicher, dass die DB Cargo AG oder die Deutsche Bahn AG innerhalb der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Fristen oder gegebenenfalls spätestens bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 die im Umstrukturierungsplan der DB Cargo AG enthaltenen Maßnahmen sowie die damit verbundenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverzerrungen vollständig umsetzen.

Artikel 4

Deutschland teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses mit, welche Maßnahmen vorgesehen sind oder ergriffen wurden, um dem Beschluss nachzukommen.

Danach legt Deutschland der Kommission bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums am 31. Dezember 2026 regelmäßig alle sechs Monate Berichte über die Durchführung des Umstrukturierungsplans vor. In diesen Berichten sind insbesondere der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung der als Eigenbeitrag des begünstigten Unternehmens gebundenen Mittel, etwaige geplante künftige Beihilfen an die DB Cargo AG oder ihre Tochtergesellschaften, einschließlich im Rahmen genehmigter Regelungen, der Stand des Fortschritts bei der Erfüllung der in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen, etwaige Abweichungen von den finanziellen oder operativen Zielpfaden des Umstrukturierungsplans, die Eindämmung der Kosten, Kostensenkungen und Gewinnsteigerungen durch die betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen und die von Deutschland oder gegebenenfalls der DB Cargo AG oder der Deutschen Bahn AG geplanten oder ergriffenen Korrekturmaßnahmen anzugeben.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 29. November 2024

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin