

Große Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Fortsetzung der Bahnreform und aktuelle Eisenbahnpolitik

Die Bundesregierung hat sich wiederholt zu den Zielen der Bahnreform des Jahres 1994 bekannt: mehr Verkehr auf die Schiene und Entlastung des Staatshaushaltes. Bereits in der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 war vorgesehen, dass die Bahnreform zum Erfolg geführt werden müsse. Auch in der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 ist die Eisenbahnpolitik ausdrücklich erwähnt. Ziel der Bundesregierung ist es danach, den Schienenverkehr effizienter und damit auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen.

Bald zehn Jahre nach Einleitung der Bahnreform befindet sich der Schienenverkehr jedoch in einem kritischen Zustand, wie alle wesentlichen Kennzahlen zeigen. Bei knapp 16 Mrd. Euro Umsatz fließen dem Deutsche-Bahn-Konzern (DB-Konzern) fast 10 Mrd. Euro aus öffentlichen Kassen zu. Die beiden wesentlichen Positionen sind die Regionalisierungsmittel der Länder und die Investitionen des Bundes in das Netz. Der DB-Konzern erscheint derzeit eher als Sanierungsfall, denn als Börsenkandidat. Der strategische Ansatz der Bahnreform war die Überführung der beiden ehemaligen Behördenbahnen – Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn – in eine leistungsfähige Wettbewerbsbranche „Schienenverkehr“. Dieser Ansatz ist in den Anfängen stecken geblieben. Benötigt wird eine konsequente Ausrichtung der Bahnpolitik darauf, den entscheidenden Schritt zu einer Wettbewerbsbranche zu vollziehen und dazu den notwendigen Wettbewerbsrahmen zu schaffen. Diese Aufgabe darf nicht dem Konzernchef der DB überlassen bleiben. Die Bahnreform ist fast zehn Jahre nach ihrem Beginn auf einer für den DB-Konzern komfortablen Zwischenstufe stehen geblieben, nämlich großer Mittelzufluss aus öffentlichen Kassen bei gleichzeitig geringem Wettbewerbsdruck. Der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, hatte vor zwei Jahren vergeblich einen Ausbruch aus dem Reformstillstand versucht. Seitdem hat es von Regierungsseite keine Initiative zur Wiederaufnahme der Bahnreform mehr gegeben. Fortschritte zu mehr Wettbewerb gibt es nur durch vorschreitendes EU-Recht sowie durch Klagen vor deutschen Gerichten und

dem Europäischen Gerichtshof – ein Armutszeugnis für Deutschland als zentrales Schienenland in Europa. Deutschland braucht einen ordnungspolitischen Aufbruch im Schienenverkehr. Dieser kann nur gelingen, wenn der Vorstand des DB-Konzerns dazu angehalten wird, einen ordnungspolitischen Auftrag des Eigentümers unternehmenspolitisch umzusetzen. Kernelement dieses ordnungspolitischen Auftrages muss es sein, den DB-Konzern auf den Infrastrukturmikrokern zu reduzieren inklusive aller Einrichtungen, zu denen alle Wettbewerber Zugriff haben müssen (Netz, Bahnhöfe, Umschlaganlagen etc.). Ein ordnungspolitisches Konzept, das einem künftigen DB-Konzernchef einen solchen Unternehmensauftrag als *conditio sine qua non* erteilen würde, ist derzeit nicht zu erkennen. Es bedarf jedoch eines solchen Auftrags des Eigentümers, um bahnintern entsprechende Umstrukturierungen durchsetzen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

A. Bilanz der Bahnreform

I. Haushaltsbelastung und wirtschaftliche Entwicklung der DB AG

1. Wie hat sich die Belastung des Bundeshaushaltes für den Schienenverkehr seit 1994 in absoluten Zahlen entwickelt (unter Einbeziehung der Regionalisierungsmittel)?

Wie hoch ist die Haushaltsbelastung, die die Bundesregierung für die nächsten 5 Jahre in die Mittelfristplanung des Bundes eingestellt hat?

Entspricht die Mittelfristplanung des Bundes derjenigen des DB-Konzerns?

2. Von welchem Investitionsbedarf in das Schienennetz geht die Bundesregierung zur Umsetzung der „Strategie Netz 21“ aus, dargestellt als Gesamtsumme je Jahr und des erforderlichen Investitionszeitraums?
3. Wurde nach Ansicht der Bundesregierung unter Zugrundelegung der in Frage 1 nachgefragten finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen eine Haushaltsentlastung erreicht, gemessen an den Ist-Zahlen der Jahre 1990 bis 1993 (Bundesbahn und Reichsbahn)?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Vergleich der Ist-Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes für die Jahre nach 1994 mit der fiktiven Prognoserechnung der Regierungskommission Bundesbahn aus dem Jahr 1991 deswegen keine Aussagekraft besitzt, weil es sich bei der Prognose der Regierungskommission Bundesbahn um „Katastrophenzahlen“ handelte, die in dieser Form zu politischen Zwecken ausgerechnet wurde, um die notwendigen Mehrheiten für die Bahnreform im Deutschen Bundestag und im Bundesrat zu erreichen?
5. Wie haben sich die Personalabbauzahlen vor der AG-Gründung seit 1990 entwickelt im Vergleich zu den Personalabbauzahlen ab 1994?
Von welchen Personalabbauzahlen geht die Bundesregierung für die nächste Mittelfristperiode von fünf Jahren aus?
6. Wie hoch nehmen sich die staatlichen Investitionszuschüsse für die Schieneninfrastruktur im Verhältnis zu denjenigen für Bundesfernstraßen aus unter Berücksichtigung der auf dem jeweiligen Infrastrukturen abgewickelten Verkehrsleistungen, dargestellt in Eurocent pro Einheitskilometer?
7. Wie hoch nehmen sich die Gesamtausgaben des Bundes (inklusive Regionalisierungsmittel) für das Eisenbahnwesen aus im Verhältnis zu denjenigen für das Straßenwesen unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsleistung, dargestellt in Eurocent pro Einheitskilometer?
8. Wie hoch war in den Jahren 1994 bis 2002 der Rückfluss von Finanzmitteln des DB-Konzerns an den Bundeshaushalt, unterteilt in die Rückzah-

lung zinsloser Darlehen, Mineralöl- und Energiesteuern, sonstige Steuern, Abgaben und Eigentümer-Gewinnausschüttungen?

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Finanzierungskonzept der Bahnreform für Investitionen in das Schienennetz vorsah, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen grundsätzlich mit zinslosen Darlehen und ausnahmsweise – bei fehlendem wirtschaftlichen Interesse der Bahn – durch verlorene Baukostenzuschüsse des Bundes finanziert werden sollten?

Trifft es zu, dass entgegen dieser im Bundesschienenwegeausbaugesetz niedergelegten Systematik inzwischen zinslose Darlehen des Bundes der Ausnahmefall, verlorene Baukostenzuschüsse dagegen der Regelfall sind?

In welcher Höhe hat der Bund im Zeitraum 1994 bis 2003 zinslose Darlehen einerseits und Baukostenzuschüsse andererseits ausgekehrt?

In welcher Höhe wurden zinslose Darlehen rückwirkend in Baukostenzuschüsse verwandelt und auf welcher Rechtsgrundlage ist dies geschehen?

In welcher Höhe sind dem Bund Einnahmeausfälle entstanden durch den Entfall von Darlehensrückzahlungen infolge der Umstellung auf Baukostenzuschüsse?

10. Bedeutet die Umstellung auf Baukostenzuschüsse, dass die damit finanzierten Investitionen nach Auffassung der Bundesregierung nicht im Interesse der DB AG liegen?

Falls doch, inwieweit ist dann nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften im Bundesschienenwegeausbaugesetz eine Umstellung auf Baukostenzuschüsse gerechtfertigt und zulässig?

11. Stimmt die Bundesregierung der Aussage des DB-Konzerns in der Broschüre „Offensive Bahn“ (2001), S. 10, zu: „Die Rolle unseres Eigentümers hat sich [...] gewandelt: Der Staat definiert sich nicht mehr als Subventions-, sondern als Kapitalgeber. Er ist Investor, will Ergebnisse sehen [...] wie jeder andere Investor oder Aktionär eines Unternehmens [...]“.

Wenn ja, wie verträgt sich ein solches Verständnis des Bundes als Kapitalgeber und Investor mit der Umstellung der Infrastrukturinvestitionen auf verlorene Baukostenzuschüsse (anstelle der im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehenen zinslosen Darlehen)?

12. Wie hoch war nach Berechnung der Bundesregierung die Entlastung des DB-Konzerns bei Abschreibungen und Zinsen infolge der Abwertung des Sachanlagevermögens und der Entschuldung des Unternehmens im Jahre 1994, dargestellt in der Zeitreihe von 1994 bis 2004?

13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die 1994 erfolgte Abwertung des Sachanlagevermögens bei gleichzeitiger Entschuldung des DB-Konzerns für die Frage von Bedeutung ist, ob und in welchem Umfang und zu welchen Konditionen der DB-Konzern Wettbewerbern auf der Schiene Zugang zu solcherart subventionierten Einrichtungen wie Waschanlagen, Abstellplätzen, Tankanlagen, Serviceeinrichtungen etc. gewähren sollte?

14. Wie hat sich nach Feststellung der Bundesregierung der Cash-Flow-Return-On-Invest der DB AG entwickelt?

Wie hoch ist der Selbstfinanzierungsgrad des Unternehmens angesichts dieses Cash-Flows?

In welcher Höhe hatte die Regierungskommission Bundesbahn für das Jahr 2000 einen Cash-Flow erwartet?

15. Erzielt die DB Netz AG inzwischen Trassenerlöse, die ausreichend sind, um mit diesen Trassengebühren die vollen Netzkosten zu decken?

Wie hat sich nach Feststellung der Bundesregierung die Rentabilität des Schienennetzes entwickelt?

Welche Auswirkung hat dies auf die zukünftige Belastung des Bundeshaushalts?

16. In welchem Umfang wird nach Auffassung der Bundesregierung die Gewinn- und Verlustrechnung der DB Netz AG pro Jahr entlastet durch den entfallenden Abschreibungsaufwand infolge der Finanzierung der Investitionen durch verlorene Baukostenzuschüsse?
17. Ist die DB Netz AG nach Einschätzung der Bundesregierung innerhalb von einer Periode von zehn Jahren in der Lage, ihre Rentabilität so zu verbessern, dass sie ihren Kapitalbedarf für Investitionen ohne Baukostenzuschüsse finanzieren kann (also aus dem eigenen Cash-Flow sowie mit zinslosen Darlehen)?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung hinsichtlich der Produktivitätsentwicklung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes, wonach bereits im Zeitraum 1990 bis 1993 der Personalbestand um 70 000 reduziert wurde, was bereits ohne Bahnreform zu einer erheblichen Produktivitätssteigerung geführt habe, wenn man den gleichen Berechnungsmodus zugrunde legen würde, den jetzt die DB AG bei der Darstellung ihres Produktivitätsfortschrittes anlegt?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei den Produktivitätsberechnungen der Einsatz aller Ressourcen, nicht nur der Personalaufwand, berücksichtigt werden sollte?

II. Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

19. Wie haben sich die Verkehrsleistungen der Sparten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr seit 1993 entwickelt, ausgedrückt in Personenkilometer bzw. Tonnenkilometern?
20. Wie hat sich der jeweils entsprechende Modalsplit, also der Anteil am Gesamtverkehrsmarkt, entwickelt?
21. Ist der Bundesregierung bekannt, ob sich die Berechnungsmethode des DB-Konzerns bei der Darstellung der Verkehrsleistungen nach 1996 verändert hat, etwa dahin gehend, dass nunmehr bei der Ermittlung der Verkehrsleistungen nicht nur zahlende Passagiere, bezahltes Frachtaufkommen, sondern auch nichtzahlende Passagiere bzw. unbezahltes Frachtaufkommen mitberechnet werden?

Falls ja, in welchem Umfang hat dies zu einer Veränderung der von der DB AG vorgelegten Statistiken zur Verkehrsleistungen geführt?
22. Sind der Bundesregierung (in Bezug auf die Darstellung der Verkehrsleistungen in der Zeitreihe) sonstige Veränderungen bei den statistischen Methoden seitens der DB AG bekannt?
23. Wie hat sich die Auslastung des Schienennetzes entwickelt, dargestellt in der Entwicklung der Trassenkilometer in der Zeitreihe seit 1993, differenziert nach Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und konzernexternen Trassenkunden?
24. Wie hat sich das Aufkommen an Trassengebühren im gleichem Zeitraum entwickelt, ebenfalls dargestellt nach Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und konzernexternen Trassenkunden?
25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass seit 1994 der Selbstfinanzierungsanteil des Schienennetzes durch Trassengebühren im Wesentlichen

durch Steigerungen des Trassenpreises, nicht aber durch eine Steigerung der Trassenkilometeranzahl auf dem Netz, erreicht worden ist?

Wenn ja, hält die Bundesregierung dies für eine wünschenswerte Entwicklung im Sinne der Bahnreform?

26. Wie hat sich der Umsatz des DB-Konzerns und seiner Sparten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr entwickelt im Vergleich zu den Umsatzerwartungen der Regierungskommission Bundesbahn, dargestellt in den jeweiligen Zeitreihen?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Unterschreitung der Umsatzerwartungen der Hauptgrund für das Scheitern des reformpolitischen Zieles ist, eine sich selbst (einschließlich Netzkosten, ohne Kapitalkosten) tragende Eisenbahnverkehrswirtschaft zu schaffen?

27. Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung diese Umsatzentwicklung auf dem Schienenverkehrsmarkt zurück?

Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Wettbewerb auf der Schiene – intramodaler Wettbewerb – ein geeignetes Mittel ist, Schienenverkehrsangebote für die Kundschaft zu attraktivieren und dadurch eine Erhöhung der Nachfrage auszulösen?

28. Wie hat sich die Verschuldung des DB-Konzerns seit 1994 entwickelt, dargestellt in den Ist-Zahlen?

Wie hätte sich die Verschuldung des DB-Konzerns dargestellt, wenn die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen vollständig mit zinslosen Darlehen anstelle mit verlorenen Baukostenzuschüssen erfolgt wäre?

29. Welche Eigenkapitalquote hat sich bei der tatsächlichen Entwicklung eingestellt, welche Eigenkapitalquote wäre bei einer ausschließlichen Finanzierung mit zinslosen Darlehen eingetreten?

III. Entwicklung von Wettbewerb auf der Schiene

30. Wie viele Eisenbahnverkehrsunternehmen (bundeseigene und nichtbundeseigene) gab es in Deutschland in den Jahren 1980, 1990 und 2000?

31. Wie viele der in Deutschland existierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden sich in echtem Wettbewerb mit der DB AG, konkurrieren also um dieselbe Kundschaft?

Wie viele der Eisenbahnverkehrsunternehmen nehmen demgegenüber im Wesentlichen lediglich Zuführungs- und Weiterverteilungsfunktionen wahr, ohne in Wettbewerb mit der DB AG zu treten?

32. Welchen Marktanteil halten die Wettbewerber der DB AG im Schienenpersonennahverkehr, im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr, dargestellt in Zugkilometer?

Welchen Marktanteil halten die Wettbewerber in den vorgenannten Verkehrsbereichen, dargestellt in Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern?

33. Wie hoch ist der Anteil der Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die ohne bzw. mit Ausschreibung in den letzten drei Jahren vergeben wurden?

34. Gewährleistet das derzeitige Verfahren der DB Netz AG zur Fahrplankoordination einen diskriminierungsfreien Zugang von Wettbewerbern?

Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen Wettbewerber bei der Trassenvergabe diskriminiert worden sind?

35. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von der DB Netz AG zum 1. Januar 2003 eingeführten „Regionalfaktoren“ Diskriminierungspotential besitzen?

Welche Systematik und welche Einflussfaktoren liegen nach Kenntnis der Bundesregierung diesen „Regionalfaktoren“ zugrunde?

36. Werden nach Auffassung der Bundesregierung bei der Netzentwicklung, etwa bei der Entwicklung der Bedarfe für den Bundesverkehrswegeplan, die Pläne der Wettbewerber der DB AG in angemessener Weise berücksichtigt?

Oder teilt die Bundesregierung den Vorwurf, dass bei der Netzentwicklung die Infrastruktur sowie Kapazitäten und Investitionsschwerpunkte ausschließlich an den Interessen der DB-Verkehrsunternehmen ausgerichtet werden?

37. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Desinvestitionsmaßnahmen der DB Netz AG die Interessen von Wettbewerbern auf der Schiene ausreichend berücksichtigt?

Sind der Bundesregierung Beispiele bekannt, bei denen etwa Verladeanlagen, Kreuzungsbahnhöfe oder Abstellgleise abgebaut oder stillgelegt wurden, ohne die davon betroffenen Wettbewerber der DB-Verkehrsgesellschaften zu befragen bzw. deren Interessen zu berücksichtigen?

38. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Versorgung der Wettbewerber der DB AG mit Traktionsenergie diskriminierungsfrei gewährleistet ist?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Bahnstrompreissystem 2003 und die Rabattierungsmöglichkeiten, die dieses vorsieht?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Rabattierung faktisch ausschließlich die DB-Verkehrsgesellschaften begünstigt?

39. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die DB AG als marktbeherrschendes Verkehrsunternehmen im Schienensektor verpflichtet sein sollte, Fahrplaninformationen über ihre Wettbewerber in ihre Informationsmedien und Informationssysteme aufzunehmen?

Falls ja, in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung dies sicherzustellen?

40. Sind der Bundesregierung Fälle so genannter Koppelgeschäfte bekannt, bei denen die DB AG Verhandlungen über Nahverkehrsverträge mit Investitionsentscheidungen im Netz- oder Werkbereich verknüpft haben soll, um die Vergabe von Nahverkehrsverträgen an die DB Regio AG zu bewirken?

41. Hält es die Bundesregierung für legitim, dass die DB AG als bundeseigenes Unternehmen in der Vergangenheit wiederholt nicht nur reine Produkt- oder Imagewerbung betrieben, sondern in Printmedien auch Anzeigen mit politischen Positionen etwa zur Arbeit der Task Force „Zukunft der Schiene“ geschaltet hat?

42. Sind der Bundesregierung Beispiele bekannt, bei denen die DB AG auf die Schaltung von bisherigen Werbeanzeigen verzichtet hat, unmittelbar nachdem in dem jeweiligen Printmedium eine kritische Berichterstattung über die Geschäftspolitik der DB AG erfolgt war?

43. Ist die Bundesregierung nach zehn Jahren Bahnreform insgesamt der Auffassung, dass die Entwicklung des Schienensektors hin zu einer Wettbewerbsbranche zufriedenstellend verlaufen ist?

B. Kapitalmarktfähigkeit bzw. Börsenfähigkeit des DB-Konzerns

44. Hält die Bundesregierung die Erklärung der DB AG, die operativen Verluste der Jahre 2000 bis 2003 seien auf eine „Investitionsoffensive“ zurückzuführen, für inhaltlich zutreffend oder stimmt sie der Aussage zu, dass diese Verluste nichts mit der angeblichen Investitionsoffensive zu tun haben?

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die zukünftige Belastung des Bundeshaushalts?

Falls die Bundesregierung einen Zusammenhang mit der angeblichen Investitionsoffensive sieht, wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Investitionen des DB-Konzerns im Jahr 2001 – dem ersten Jahr mit „roten Zahlen“ – mit 7,1 Mrd. Euro unter dem Durchschnitt der Jahre 1994 bis 2000 gelegen haben?

45. Welche Schlussfolgerungen für die zukünftig zu erwartende Belastung des Bundeshaushalts zieht die Bundesregierung ggf. aus der Bewertung, dass der Ergebniseinbruch des DB-Konzerns weder auf eine „Investitionsoffensive“, noch auf hohen „Modernisierungsaufwand“ zurückzuführen ist?

Steht die Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns, die durch einen Ergebniseinbruch in den Jahren 2001, 2002 und 2003, jedoch einen steilen Anstieg in der erwarteten Ergebnisentwicklung ab 2004 gekennzeichnet ist, nach Einschätzung der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Umsatzentwicklung?

46. Welche Bedeutung haben nach Einschätzung der Bundesregierung „Sondereffekte“, insbesondere die Entwicklung der „sonstigen betrieblichen Erträge“ für die Ergebnisentwicklung seit dem Jahr 2000 gehabt?

Ist der Bundesregierung bekannt, welche „Sondereffekte“ in den „sonstigen betrieblichen Erträgen“, insbesondere im Jahr 2000, enthalten sind?

47. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Aufgabe der im Dezember 1999 beschlossenen Mittelfristplanung, die eine Ergebnisverbesserung um 8,4 Mrd. DM bis 2004 und damit das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit zum Ziel hatte, im Zusammenhang steht mit der „Bestandsaufnahme Netz“ im Jahr 2000?

48. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass bei dieser „Bestandsaufnahme Netz“ Erkenntnisse gewonnen wurden, die vorher nicht bereits bekannt waren?

Falls ja, um welche Erkenntnisse handelt es sich dabei?

49. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass in den Mittelfristplanungen seit dem Jahr 2000 die Planwerte übertrieben negativ angesetzt werden, um später Ergebnisse „über Plan“ und in der Bilanzoptik einen Sanierungserfolg ab dem Jahr 2004 darstellen zu können?

50. Worum handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Sanierungskonzepten „Fokus“ und „Offensive Bahn“?

Wie weit unterscheiden sich diese so genannten Sanierungskonzepte von den früheren Konzepten mit den Bezeichnungen AGP 1, AGP 2 und AGP 3?

51. Welche Bedeutung für die Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns und damit für die zu erwartende zukünftige Haushaltsbelastung misst die Bundesregierung der Entwicklung des „sonstigen betrieblichen Aufwands“ ab dem Jahr 2000 bei?

52. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Geschäftsberichte der Bahn hinreichende Erläuterungen zu den Buchungsvorgängen im Bereich des „sonstigen betrieblichen Aufwands“ enthalten?
53. Ist der Bundesregierung bekannt, wie sich die „sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ ab 2004 entwickeln werden, und welche Bedeutung misst die Bundesregierung der geplanten Entwicklung dieser Aufwandsposition bei? Teilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Einschätzung, dass die Entwicklung dieser Aufwendungen für den im so genannten Sanierungsplan unterstellten Turn-Around ab dem Jahre 2004 der wesentliche Grund ist?
54. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die in die DB-Bilanz eingestellten Rückstellungen seit 1994 entwickelt, dargestellt in ihrer Zusammensetzung nach jeweiliger Rückstellungsart?
55. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Entwicklung der gebildeten Rückstellung bzw. die Zeitpunkte der Rückstellungszuführung und die Zeitpunkte der Rückstellungsauflösung im Zusammenhang stehen mit der Gestaltung der Ergebnisentwicklung, die bilanzoptisch im Jahr 2004 in einen Sanierungserfolg mündet?
56. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns die „sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ ab dem Jahr 2004, also dem Jahr der angeblichen Sanierung, schlagartig um rund 1 Mrd. Euro gegenüber dem Niveau der Jahre 2000 bis 2003 absinken?
57. Wie erklärt sich die Bundesregierung das Absinken des Personalaufwandes im Jahr 2001 mit 7,487 Mrd. Euro um rund 1 Mrd. gegenüber 8,475 Mrd. Euro im Jahr 2000?
In welchem Umfang werden seit dem Jahr 2001 so genannte Besitzstandswahrende Zulagen zwar an die Beschäftigten ausgezahlt, jedoch nicht als Personalaufwand im jeweiligen Jahr der Auszahlung gebucht?
58. Beabsichtigt die Bundesregierung die so genannte Trilaterale Vereinbarung zu Umfang, Höhe und Konditionen der Investitionsfinanzierung, also die weitgehende Umstellung auf Baukostenzuschüsse, in der kommenden Mittelfristperiode bis 2008 fortzuführen?
59. Plant die Bundesregierung die Erweiterung und/oder zeitliche Verlängerung anderer finanz- und ertragswirtschaftlich relevanter Fördertatbestände wie Altlastenerstattung nach § 21 Deutsche Bahn Gründungsgesetz, Zuwendungen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Eisenbahnkreuzungsgesetz oder die Beteiligung des Bundes an Fonds-Modellen (zur Ablösung von Besitzstandswahrenden Zulagen), Vorruhestandsregelungen und Versicherungsansprüchen?
60. Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf das angestrebte Ziel der Kapitalmarktfähigkeit und das mögliche Ziel eines Börsenganges das so genannte Kapitalrenditekonzept der DB AG?
Hält die Bundesregierung einen langfristig zu erreichenden Return On Capital Employed (Roce) von rund 10 % für realistisch?
Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von der DB AG angewendete Methode zur Ermittlung des Roce (Sachanlagevermögen zuzüglich Umlaufvermögen abzüglich zinslose Darlehen) eine geeignete finanzanalytische Kennzahl für potentielle private Investoren darstellt?
Oder stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die von der DB AG gewählte Methode zur Ermittlung des Roce nichts anderes besagt, als dass mit Hilfe einer im betriebswirtschaftlichen Sinne „zufälligen“ staatlichen

Subventionierung auf das (wenige) selbst eingesetzte Kapital eine Rendite von X % erwirtschaftet wurde, wobei das „betriebliche Vermögen“ (als Nenner der Roce-Rechnung) künstlich gering gehalten wird (durch nichtaktivierte Sachanlagevermögen, das mit Investitionszuschüssen finanziert wurde)?

61. Geht die Bundesregierung im Hinblick auf eine mögliche Teilprivatisierung des DB-Konzerns (mit Netz) davon aus, dass die Eisenbahnverkehrsgesellschaften in Zukunft im Verkehrsmarkt ausreichend verdienen werden, um unter Berücksichtigungen ihrer übrigen Kosten mehr als die gegenwärtige Summe von rund 3,5 Mrd. Euro an Trassennutzungsgebühren zu den vollen, mehr als doppelt so hohen Netzkosten beitragen können?
62. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die DB Netz AG unter Anwendung einer Vollkostenbetrachtung (einschließlich kalkulatorischer Abschreibung und kalkulatorischer Zinsen) einen jährlichen Verlust von rund 3,5 Mrd. Euro erwirtschaftet?
63. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass für einen privaten Investor, der sich am DB-Konzern mit Netz beteiligt, von Interesse sein wird, ob die DB Netz AG ihre Vollkosten in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung abbildet oder nicht?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Kapitalkosten und Abschreibungen derzeit in der DB-Netz AG „künstlich“ niedrig gehalten werden, indem die Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen weitgehend mit verlorenen Baukostenzuschüssen des Bundes erfolgt, wobei die DB AG eine Bilanzierungsmethode gewählt hat, bei der mit Baukostenzuschüssen finanzierte Investitionen nicht aktiviert werden?

64. Wie hoch wäre nach Einschätzung der Bundesregierung das Sachanlagevermögen der DB Netz AG, wenn alle Investitionen seit 1994 entsprechend dem Bundesschienenwegeausbaugesetz mit zinslosen Darlehen (und nicht mit verlorenen Baukostenzuschüssen) finanziert worden wären?

Wie hoch würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung der jährliche Abschreibungsaufwand der DB Netz AG in diesem Fall darstellen?

Welchen Unterschied wird es nach Auffassung der Bundesregierung für die zukünftige Ergebnisentwicklung der DB Netz AG machen, je nachdem ob zukünftige Investitionen für die kommenden zwei Mittelfristperioden (10 Jahre) mit verlorenen Baukostenzuschüssen oder aber mit Darlehen finanziert werden müssen?

65. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Innenfinanzierungsgrad des DB-Konzerns den Vorstellungen und Anforderungen privater Investoren entspricht?

Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung wesentliche Voraussetzungen für die Hingabe von Risikokapital an den DB-Konzern, welche Rolle spielen dabei verlässliche Umfeldbedingungen (ordnungspolitischer Rahmen), prinzipiell nach oben offene Renditechancen und die Befähigung des Managements, die Rendite steuern zu können?

66. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung ein privater Investor Risikokapital in den DB-Konzern einbringen oder Aktien kaufen, wenn die Verlustrisiken der DB Netz AG auf die konsolidierte Konzernbilanz durchschlagen können?
67. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine Privatisierung des DB-Konzerns mit Netz als vollkonsolidierter Tochter nur in Betracht käme, wenn der Bund seine Investitionszuschüsse garantierte?

68. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass garantierte Investitionszuschüsse an eine teilprivatisierte DB AG haushalts-, beihilfe- und wettbewerbsrechtlich zulässig wären?
69. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass in einem solchen Fall mit Steuermitteln finanzierte Zuschüsse unter Aufgabe politischer Steuerungsmöglichkeiten garantiert würden, um letztlich Dividenden bzw. Gewinninteressen privater Investoren zu sichern?
70. Zieht die Bundesregierung in Betracht, statt des DB-Konzerns mit Netz lediglich die Transporttöchter des DB-Konzerns zu privatisieren?
71. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kompatibilität zwischen ihrer Bahnpolitik und der aktuellen Konzernstrategie der DB AG?
72. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sich die Unternehmensführung der DB AG an den ordnungspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung orientiert?
73. Wann beabsichtigt die Bundesregierung die Empfehlungen der „Task Force“ umzusetzen und einen entsprechenden Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag vorzulegen?

Berlin, den 5. November 2003

Horst Friedrich (Bayreuth)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Joachim Günther (Plauen)
Dr. Karlheinz Gutmacher
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Michael Kauch
Dr. Heinrich L. Kolb
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Eberhard Otto (Godern)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Max Stadler
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

