

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/3895 –**

Umsetzung des Entschließungsantrags der Regierungskoalition zur Bahnprivatisierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die zuständige Arbeitsgruppe von Bundesregierung und Koalitionsfraktion hat sich am 8. November 2006 unter der Leitung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, auf eine Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) verständigt. Der entsprechende Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Bundestagsdrucksache 16/3493) wurde am 24. November 2006 vom Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen beschlossen (Plenarprotokoll 16/68). In dem Antrag wird die Bundesregierung aufgefordert, ein Privatisierungsgesetz zu erarbeiten, das eine Reihe von im Antrag formulierten Zielsetzungen erfüllt. Zu diesen Zielsetzungen gehört u. a., dass an der DB AG noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt werden, dass Infrastrukturverantwortung des Bundes umfassend gesichert werden muss, dass private Investoren nicht an den Infrastrukturunternehmen beteiligt werden, dass die Infrastrukturgesellschaften vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt werden, dass die DB AG über einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur betreiben darf und dass die DB AG die Möglichkeit erhält, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Deutsche Bundestag hat am 24. November 2006 einen Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen zu den Eckpunkten einer Teilprivatisierung noch in dieser Legislaturperiode angenommen (Bundestagsdrucksache 16/3493).

Die Bundesregierung ist aufgefordert, möglichst bis zum 31. März 2007 auf der Basis der beschlossenen Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Aussagen zu einzelnen Auslegungs- und Umsetzungsfragen können deshalb noch nicht getroffen werden.

1. Was versteht die Bundesregierung unter der in der Ziffer I.2. des Entschließungsantrags erwähnten Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87e des Grundgesetzes (GG)?

Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz verpflichtet den Bund zu gewährleisten, dass ein dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung steht.

2. Versteht die Bundesregierung die Ziffer 3 des Antrags, wonach private Investoren nicht an den Infrastrukturunternehmen beteiligt werden und diese vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt werden, in dem Sinne, dass damit die Alleineigentümerstellung des Bundes dauerhaft festgeschrieben wird?

Aus Sicht der Bundesregierung ist Ziffer 3 des Entschließungsantrages dahingehend zu verstehen, dass private Investoren dauerhaft kein Eigentum an der Eisenbahninfrastruktur erlangen werden. Die näheren Einzelheiten zur Überführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in das Eigentum des Bundes werden im Gesetzentwurf geregelt.

3. Welche rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung, um der DB AG zu ermöglichen, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren?

Der Entschließungsantrag setzt den Gestaltungsmöglichkeiten der Bundesregierung enge Grenzen. Den geringen Spielraum gilt es im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens auszuloten.

4. Ist nach Ansicht der Bundesregierung, das im Vorfeld der Einigung vom 8. November 2006 von Bundesminister Wolfgang Tiefensee präsentierte „Eigentumssicherungsmodell“ mit den Vorgaben aus dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen vereinbar oder nicht?

Die Diskussion vor Verabschiedung des Entschließungsantrages war stark von verschiedenen Modellen geprägt. Dieser Diskussionsprozess ist beendet. Der mit einem Privatisierungsgesetz umzusetzende Entschließungsantrag selbst nimmt keinen Bezug mehr auf ein bestimmtes Modell.

5. Wäre es nach Ansicht der Bundesregierung mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen vereinbar, der DB AG gegenüber dem Bund eine rechtlich abgesicherte Position dahingehend einzuräumen, dass der Bund dauerhaft von der Einwirkung auf die Infrastrukturgesellschaften ausgeschlossen wird?

Gemäß Abschnitt I Ziffer 4 des Entschließungsantrages betreibt die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Eisenbahninfrastruktur für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung mit dem Entschließungsantrag zu vereinbaren, wenn Substanz und Ertrag der Infrastrukturgesellschaften vollständig und auf Dauer der DB AG und nicht dem Bund zugeordnet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 und auf die Vorbemerkung verwiesen.

7. Wäre es mit dem Entschließungsantrag zu vereinbaren, der DB AG das „wirtschaftliche Eigentum“ an den Infrastrukturgesellschaften zu übertragen?

Wenn ja, was versteht die Bundesregierung unter „wirtschaftlichem Eigentum“ im Einzelnen, und welche Rechte sind für die DB AG damit verbunden?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Wäre es mit den Anforderungen des Entschließungsantrags vereinbar, wenn der Bund nicht voll berechtigter Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften wäre, sondern lediglich die Stellung eines Pfandrechtläubigers einnehmen würde?

Die näheren Einzelheiten zur Überführung der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften ins Eigentum des Bundes sind Gegenstand der aktuellen Erarbeitung des Gesetzentwurfs.

9. Welchen Nutzen verspricht sich die Bundesregierung davon, dass der Bund zukünftig unmittelbarer Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 und auf die Vorbemerkung verwiesen.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung bezüglich der Immobilienzuordnung im DB-Konzern, vor der Einbringung eines Privatisierungsgesetzes in den Deutschen Bundestag einen rechtmäßigen Zustand herzustellen?

Vor einer Teilprivatisierung der DB AG beabsichtigt die Bundesregierung die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Immobilienzuordnung innerhalb des DB Konzerns abzuschließen.

11. Was wäre nach Ansicht der Bundesregierung ein rechtmäßiger Zustand bei der Immobilienzuordnung?

Die Bundesregierung verweist auf ihren Bericht vom 5. September 2006 an die Bundestagsausschüsse für Haushalt sowie für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Hierin hat sie ihre Rechtsauffassung ausführlich dargelegt, wonach sämtliche Immobilien der DB AG im Rahmen der 2. Stufe Bahnreform auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Verkehrsunternehmen auszugliedern waren. An dieser Rechtsauffassung hält die Bundesregierung fest.

12. Gibt es inzwischen eine bedingungslose Zusage des Vorstandes der DB AG, wenn nein, welche Bedingungen knüpft der Bahnvorstand an die Herstellung des rechtmäßigen Zustands?

Die Bundesregierung und der Vorstand der DB AG sind sich einig, dass keine Immobilien bei der Holding verbleiben werden, befinden sich derzeit jedoch noch in der Abstimmung der Einzelheiten zur Umsetzung der von der Bundesregierung geforderten Immobilienzuordnung. An dieser Abstimmung ist im Übrigen der Bundesrechnungshof beteiligt.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, die lastenfreie Übertragung der so genannten Aurelis-Immobilien auf die DB Netz AG durchzusetzen?
14. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Verbindlichkeiten in der Bilanz der DB Holding AG, die sachlich der DB Netz AG zuzuordnen sind?
Wenn ja, wie hoch sind diese Verbindlichkeiten?
15. Gibt es Vorschriften des europäischen oder deutschen Rechts, nach denen es unzulässig wäre, Verbindlichkeiten, die die DB Netz AG betreffen, bei der DB Holding AG zu bilanzieren?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Modalitäten der Übertragung der Aurelis-Immobilien auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der bilanziellen Zuordnung der Verbindlichkeiten ist u. a. Gegenstand der Gespräche in der gemeinsamen Arbeitsgruppe von Bund und DB AG zur Immobilienzuordnung. Die Gespräche dauern noch an.

16. Stellt der von der DB AG in diesem Jahr vorgestellte „Netzzustandsbericht“ aus Sicht der Bundesregierung eine hinreichende Beschreibung des qualitativen Zustandes der Bundesschienenwege dar?

Der im Jahr 2006 für das Jahr 2005 vorgelegte Netzzustandsbericht der DB AG war der erste Bericht dieser Art. Er enthält ausführliche Informationen über Zustand und Qualität des Netzes sowie über die Instandhaltung und die Schwerpunkte der Investitionen. Einen entsprechenden Bericht wird die DB AG auch für das Jahr 2006 vorlegen. Unabhängig hiervon strebt die Bundesregierung an, über ein Mess- und Kontrollsystem weitere belastungsfähige Daten über den Netzzustand zu erhalten. Hierzu bedarf es jedoch des Einkaufs eines entsprechenden Systems, für das im Bundeshaushalt 2007 erstmals ein Titel „Ausgaben für die Überwachung und Bewertung des Netzzustands“ enthalten ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie das Eisenbahn-Bundesamt erarbeiten derzeit ein Anforderungsprofil für die Beschaffung eines derartigen Systems.

17. Wie hoch ist die aktuelle Anzahl von Langsamfahrstellen im Netz der Bundesschienenwege, und wie hat sich die Anzahl der Langsamfahrstellen seit dem Jahr 2000 entwickelt (dargestellt in einer Zeitreihe)?
18. Welche Qualitätskriterien sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich und geeignet, um Zustand und Zustandsveränderungen der Bundesschienenwege im Zeitverlauf vergleichbar zu beurteilen?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse über die Anzahl der Langsamfahrstellen im Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vor. Es ist gerade das Ziel eines eigenen Überwachungs- und Bewertungssystems für den Netzzustand, den Bund in die Lage zu versetzen, die Qualitätsentwicklung des Schienennetzes zu beurteilen.

19. Was versteht die Bundesregierung unter „Eigenmitteln“ der DB AG bzw. DB Netz AG im Rahmen von Investitionen in das Bestandsnetz?

Gehören nach Ansicht der Bundesregierung auch die „aktivierten Eigenleistungen“ zu diesen Eigenmitteln?

Unter Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH; kurz EIU) werden die Mittel verstanden, die diese Unternehmen selbst für Investitionen in ihre Betriebsanlagen aufbringen. Soweit entsprechende Investitionsmaßnahmen mit eigenem Personal und eigenen Sachmitteln realisiert werden, werden diese auch als „selbst erbrachte und aktivierte Eigenleistungen“ bezeichnet. Sofern es sich dabei um nach Festlegung des Bundes nicht förderfähige Investitionsmaßnahmen handelt und die EIU deshalb dafür keine Bundesmittel abrufen, sind auch diese Eigenleistungen den Eigenmitteln zuzurechnen.

20. Wie hoch waren die „aktivierten Eigenleistungen“ im Rahmen von Investitionen in das Bestandsnetz der Bundesschienenwege in den letzten zehn Jahren (dargestellt in einer Zeitreihe)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

21. Ist nach Ansicht der Bundesregierung nach Maßgabe des Artikels 87e GG ein Privatisierungsgesetz für Veräußerungen von Anteilen des Bundes an der DB AG erforderlich, wenn zuvor das Eigentum an den Infrastrukturgesellschaften auf den Bund übertragen wird?

Ja, da nach dem Beschluss des Deutschen Bundestages unabhängig von der Eigentümerstellung des Bundes, die DB AG „Betreiber der Schienenwege“ im Rechtssinne bleiben soll.

22. Welche Fallgruppen von „wirtschaftlichem Eigentum“, die von der Rechtsprechung und der bilanzrechtlichen Literatur anerkannt sind, entsprechen nach Ansicht der Bundesregierung der vorliegenden Interessenskonstellation bei der Privatisierung der DB AG nach Maßgabe des Entschließungsantrags?

Die wichtigste Fallgruppe des sogenannten „wirtschaftlichen Eigentums“ sind die rechtsgeschäftlichen Treuhandschaften. Dabei ist der Eigentümer (Treuhänder) dem Treugeber gegenüber zur treuhänderischen Verwaltung des übertragenen Gegenstandes verpflichtet. Der Treuhänder ist als Eigentümer jederzeit in der Lage über den Gegenstand zu verfügen. Es besteht lediglich eine schuldrechtliche Verpflichtung gegenüber dem Treugeber, dies nicht zu tun. Eine Variante der Treuhandschaft ist die Bestellung dinglicher Sicherungsrechte (Sicherungstreuhand).

Ferner ist ein Auseinanderfallen von Eigentum und „wirtschaftlichem Eigentum“ bei Nutzungsüberlassungsverträgen, etwa bei Leasing- oder Nießbrauchsverträgen, sowie bei gewissen Kommissionsverträgen möglich.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

23. Wäre es mit den Anforderungen des Entschließungsantrags vereinbar, wenn private Investoren Anteile am wirtschaftlichen Eigentum an den Infrastrukturgesellschaften erwerben und damit wirtschaftliche Miteigentümer der Infrastrukturgesellschaften werden?

Private Investoren werden nicht Mitinhaber der Infrastrukturgesellschaften. Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften wird allein der Bund. Die privaten Investoren tragen über ihre Beteiligung an der DB AG jedoch Chancen und Risiken mit, die mit den Infrastrukturunternehmen verbunden sind.

24. Führt die Ausübung einer Call-Option (bei Vertragsverletzung, Nichteinigung über die Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, europarechtlichen Änderungen oder bei Ablauf eines vertraglich festgelegten Zeitraums) bei bestehendem wirtschaftlichem Eigentum der DB AG an der Infrastrukturgesellschaften und gleichzeitigem Sicherungseigentum des Bundes dazu, dass der Sicherungszweck und die Sicherungsabrede entfallen?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

25. Erwirbt der Bund in dieser Konstellation bei Wegfall der Sicherungsabrede automatisch und direkt die volle rechtliche und wirtschaftliche Verfügungsbefugnis an den Anteilen an den Infrastrukturgesellschaften, oder wird nach Wegfall der Sicherungsabrede zunächst die DB AG die rechtliche Eigentümerin, die dann einem schuldrechtlichen Herausgabeanspruch des Bundes an den Eigentumsanteilen der Infrastrukturgesellschaften ausgesetzt ist?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

26. Welche Einwirkungsrechte des Bundes sollen nach Ansicht der Bundesregierung mit der im Entschließungsantrag festgeschriebenen Eigentümerstellung des Bundes an den Infrastrukturgesellschaften verbunden sein?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

27. Welcher Zweck wird nach Ansicht der Bundesregierung mit dem in Artikel 87e GG festgeschriebenen Mehrheitseigentum des Bundes an den Infrastrukturgesellschaften verfolgt?

Das Mehrheitseigentum erleichtert dem Bund die Erfüllung seiner Gewährleistungspflicht nach Artikel 87e Grundgesetz.

