

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Jörg van Essen, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6061 –**

### **Zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat am 3. Juli 2007 den Entwurf eines „Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ (Stand 27. Juni 2007) an Verbände der Verkehrswirtschaft und an die Fraktionen des Deutschen Bundestages verteilt. Gegenstand dieses Gesetzes ist die Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG.

1. Handelt sich bei dem vorgelegten Entwurf um ein Privatisierungsgesetz im Sinne des Artikels 87e Abs. 3 Satz 3 des Grundgesetzes?

Ja

2. Kann man nach Ansicht der Bundesregierung davon sprechen, dass mit diesem Gesetz mittelbar auch die DB Fernverkehr AG, die DB Railion AG, die DB Regio AG und die Schenker AG teilprivatisiert werden?

Ja

3. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass es sich bei der Übertragung der Anteile an den Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen um einen typischen Fall des Sicherungseigentums im Sinne des § 246 HGB handelt?

Falls ja, welches sind dafür die tragenden Überlegungen?

In § 246 Abs. 1 Satz 2 HGB ist für den Jahresabschluss (Einzelabschluss) ausdrücklich die wirtschaftliche Zurechnung solcher Vermögensgegenstände geregelt, bei denen zugunsten eines Dritten dingliche Sicherungsrechte eingeräumt sind. In diesen Fällen erlangt der Sicherungsnehmer das Recht (Eigentum oder Inhaberschaft) an dem Vermögensgegenstand. Wirtschaftlich betrachtet ist die

Position des Sicherungsnehmers jedoch insoweit eingeschränkt, als ihm die Ausübung seiner Sicherungsrechte nur in bestimmten, in einer Sicherungsabrede definierten Fällen gestattet ist. Aus diesem Grunde sind gemäß § 246 Abs. 1 Satz 2 HGB auch zur Sicherheit übertragene Gegenstände und Rechte (bis zum Eintritt des Sicherungsfalls) in der Bilanz des Sicherungsgebers zu aktivieren.

4. Ist die Regelung in § 2 Abs. 4 des Entwurfs des Deutsche Bahn Privatisierungsgesetzes (DBPrivG-E), wonach zwischen der Deutsche Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge bestehen können, mit den Mindest-Unbundling-Vorschriften des Europäischen Rechts vereinbar, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Ja. Die Vorschriften des § 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten für alle Eisenbahnen.

5. Ist die Gestaltung des Trassenpreissystems der DB Netz AG und die Festsetzung der Trassenentgelthöhen eine Aufgabe, die nach Ansicht der Bundesregierung von der unabhängigen „entgelterhebenden Stelle“ im Sinne der Vorschriften des ersten Infrastrukturpaketes der EU wahrgenommen werden muss oder kann darauf vom Vorstand der DB AG über den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag Einfluss genommen werden?

Die Vorschriften des § 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten für alle Eisenbahnen. Danach müssen Betreiber der Schienenwege rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft.

6. Sind nach Ansicht der Bundesregierung Entscheidungen über die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz vom Einflussbereich des Beherrschungs- und Geschäftsabführungsvertrages erfasst oder handelt es sich um Entscheidungen, die von der DB Netz AG unabhängig zu treffen sind?

Entscheidungen über die Schienennetznutzungsbedingungen gehören zu den Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Wegeentgelte im Sinne des § 9a Allgemeines Eisenbahngesetz.

7. Ist die Unabhängigkeit der „entgelterhebenden Stelle“ der DB Netz AG so zu verstehen, dass die entsprechende Fachabteilung unabhängig agiert, also auch gegenüber dem Vorstand der DB Netz AG unabhängig ist oder ist sie so zu verstehen, dass die entsprechende Abteilung der DB Netz AG zwar gegenüber dem Vorstand der DB Netz AG weisungsabhängig bleibt, der Vorstand der DB Netz AG insoweit jedoch nicht vom Vorstand der DB AG angewiesen werden kann?

Nach § 9a Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte nur von dem Personal des Betreibers der Schienenwege zu treffen, das keine Funktion in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt.

8. Bedeutet die Regelung in § 7 Abs. 1 Bundeseisenbahnstrukturgesetz (BESG), wonach sich der Wertausgleich nach dem bilanziellen Eigenkapital „bemisst“, dass der Wertausgleich dem in der Bilanz der Gesellschaft ausgewiesenen Eigenkapital exakt entspricht (also auf einen Blick ablesbar ist) oder sind zusätzliche Bewertungsvorgänge erforderlich?
9. Wie hoch wäre der Wertausgleich, den der Bund an die DB AG zu zahlen hätte, wenn die Bilanzen zum entsprechenden Stichtag den heutigen Bilanzen der DB AG, des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften entsprächen – mit anderen Worten: Wie viel müsste der Bund als Wertausgleich zahlen, wenn die Sicherungsübertragung zum jetzigen Zeitpunkt ausliefe?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unter der Voraussetzung, dass der bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag weiter besteht, entspricht der Wertausgleich grundsätzlich dem in der Bilanz der Gesellschaft ausgewiesenen Eigenkapital. Im Hinblick auf § 7 Abs. 1 Satz 4 BESG ist allerdings der Unterschied aus einer Bewertung der Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19 zusätzlich zu berücksichtigen. Der Wertausgleich kann gegebenenfalls mehrere Mrd. Euro betragen.

10. Sind in der heutigen Bilanz der DB AG, des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften die Vermögensgegenstände und Schulden zeitnah nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet und spiegelt diese Bewertung aktuell und angemessen das Ertragspotential der Gesellschaften bzw. des Konzerns wider?

Ja

11. Ist in den letzten fünf Jahren die Werthaltigkeit der Buchwerte in der Bilanz der DB AG, der des DB-Konzerns und der Tochtergesellschaften im Rahmen der Bilanzierung regelmäßig überprüft worden?

Ja

12. Sind die in der Bilanz der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006 ausgewiesenen Buchwerte durch die erwarteten Erträge aus der Vermarktung der Infrastruktur gedeckt?

Ja

13. Folgt die bilanzielle Bewertung der Beteiligung der DB AG an der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006 einem Ertragswertkalkül?

Der Buchwert der Beteiligung an der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) in der Bilanz der DB AG zum 31. Dezember 2006 entspricht dem bilanziellen Eigenkapital der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006.

14. Aus welchen Rechtsvorschriften ergibt sich eine Begrenzung der Trassenpreise für die Zukunft, welche die Erwartung rechtfertigt, dass sich für das Eisenbahn-Infrastrukturvermögen kein dem Buchwert übersteigender höherer Ertragswert ergibt?
15. Wie hoch ist nach Ansicht der Bundesregierung eine angemessene marktübliche und risikoadäquate Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals eines Eisenbahn-Infrastrukturunternehmens?
24. Wieso beinhaltet die Neufassung des Regulierungsrechts im Gesetzentwurf keine Überarbeitung der Entgeltregulierung?
25. Hält die Bundesregierung eine Entgeltregulierung nach den Grundsätzen der „Kosten effizienter Leistungserbringung“ oder einer „Price-Cap-Regulierung“ bzw. „Revenue-Cap-Regulierung“ für erforderlich, und welches sind die maßgeblichen Erwägungen für die Position der Bundesregierung?
26. Setzt die in der Begründung des Gesetzentwurfes auf Seite 26 vertretene Argumentation, nach den öffentlich rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der „Begrenzung der Trassenpreise“ sei davon auszugehen, dass sich für das Eisenbahninfrastrukturvermögen kein den Buchwert übersteigender höherer Ertragswert ergebe, eine Weiterentwicklung der jetzt bestehenden Entgeltregulierung im Allgemeinen Eisenbahngesetz voraus oder kann dieses Ziel auch mit der jetzigen Entgeltregulierung erreicht werden?

Die Fragen 14, 15 und 24 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Entgeltvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zugunsten eines an der wirtschaftlichen Leistungserbringung orientierten Entgeltmaßstabes und zur Einführung einer Anreizregulierung zu ändern. Hierzu hat sie eine Arbeitsgruppe bei der Bundesnetzagentur eingesetzt, die mit Vertretern von Eisenbahnen, Ländern und Verbänden entsprechende Vorschläge erarbeitet, die europarechtliche Vorgaben und die Zusammenhänge zu den Kontrollmechanismen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung berücksichtigen. Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe in das laufende Gesetzgebungsvorhaben einzubringen.

16. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur von der DB Netz AG oder von der DB AG finanziert werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eigenmittelinvestitionen von der DB Netz AG getätigt werden.

17. Bedeutet die Regelung in § 3 Abs. 2 des Entwurfs des Bundesschiene- wegesetzes (BSEAG-E), dass die jährlichen Zuschüsse des Bundes von bis zu 2,5 Mrd. Euro investiv und konsumtiv (laufender Instandhaltungsaufwand) verwendet werden dürfen?

Zukünftig soll hinsichtlich der Mittel des Bundes keine starre Zweckbindung im Sinne einer Verwendung ausschließlich für Ersatzinvestitionen mehr bestehen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ein Mindestvolumen an Ersatzinvestitionen nachzuweisen, das nicht zwangsläufig identisch mit dem Zuschussbetrag des Bundes sein muss. Unter dem Gesichtspunkt, dass durch eine optimierte Kombination aus Instandhaltung und Ersatzinvestitionen sich

möglicherweise eine Steigerung der Instandhaltung unter gleichzeitiger Absenkung der Ersatzinvestitionen als sinnvoll erweist, kann das nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen unter Umständen auch geringer sein. In jedem Falle muss durch die Festlegung des Mindestvolumens ein weit überwiegender Einsatz der Bundesmittel für Ersatzinvestitionen sichergestellt sein.

18. Ist der Entwurf einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Sinne des § 4 BSEAG zwischen der Bundesregierung und der DB Netz AG bereits ausverhandelt?

Wenn nein, welches ist der Verfahrensstand?

Nein. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) können definitive Verhandlungen über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufgenommen werden, da erst dann der durch den Gesetzgeber vorgegebene Verhandlungsrahmen bekannt ist.

19. Falls die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung noch nicht ausverhandelt ist, welches sind die wesentlichen Dissenspunkte zwischen Bundesregierung und DB Netz AG, die zum jetzigen Verhandlungsstand noch geblieben sind?

Ein Austausch von Dissenspunkten zwischen der Bundesregierung und der DB AG hat letztmalig Ende 2005 stattgefunden. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zur Teilprivatisierung der DB AG können Aussagen zu den dann noch bestehenden Dissenspunkten getroffen werden.

20. Ist es nach dem Verständnis der Bundesregierung möglich, dass eine Teilprivatisierung der DB AG faktisch vollzogen wird, bevor eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wirksam abgeschlossen ist?
21. Beabsichtigt die Bundesregierung die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und damit die neue Finanzierungssystematik für das Bundes-schiennetzen mindestens ein Jahr lang praktisch zu erproben, bevor die Teilprivatisierung der DB AG faktisch vollzogen wird?

Die Fragen 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Kabinetentwurf zum „Gesetz zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ bestimmt das Bundesministerium der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Umfang und Zeitfolge der Privatisierung. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung soll in den ersten sechs Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes abgeschlossen werden. Der Abschluss der Vereinbarung sollte vor dem faktischen Vollzug der Teilprivatisierung erfolgen.

22. Entspricht der von der DB AG im Juli 2007 vorgelegte „Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2006“ nach Ansicht der Bundesregierung dem Berichtsprofil, wie es in § 6 BSEAG vorgesehen ist?

Falls nein, welche Änderungen hält die Bundesregierung für erforderlich?

In dem von der DB AG übersandten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2006 konnten aus Gründen des notwendigen erheblichen zeitlichen Vorlaufs nur z. T. die in § 6 des BSEAG-Entwurfs enthaltenen Vorgaben

berücksichtigt werden. In künftigen Berichten werden insbesondere noch folgende Punkte darzustellen sein:

- eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen (§ 6 Abs. 2 Nr. 13) und
- eine Prognoseeinschätzung (§ 6 Abs. 2 Nr. 14).

Nach Abschluss der LuFV wird auch das Testat eines vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfers, in dem die Höhe und die zweckentsprechende Verwendung der im Berichtszeitraum vorgenommenen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen bestätigt wird, vorzulegen sein. (§ 6 Abs. 2 Nr. 9).

23. Setzt eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwingend eine Verpflichtungsermächtigung des Deutschen Bundestags als Haushaltsgesetzgeber voraus, und in welcher Höhe wäre eine solche Verpflichtungsermächtigung zu erteilen?

Der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) setzt eine Verpflichtungsermächtigung durch den Haushaltsgesetzgeber voraus, deren Höhe sich nach der Laufzeit und dem in der LuFV festgelegten Infrastrukturbeitrag des Bundes richtet.



