

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/2541 –**

Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) steht kurz vor der politischen Entscheidung. Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene PRIMON-Gutachten der Beratungsfirma Booz Allen Hamilton liegt seit Januar 2006 vor und wurde seitens der Bundesregierung ausgewertet. Zur Vorbereitung der politischen Entscheidung hat die Bundesregierung einen Lenkungsausschuss gebildet, dem beamtete Staatssekretäre aus den beteiligten Ressorts angehören. Dieser Lenkungsausschuss hat mehrfach mit der Arbeitsgruppe getagt, die seitens der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu diesem Thema eingerichtet wurde. Die zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestages werden sich in den nächsten acht Wochen mit der Kapitalprivatisierung zu befassen haben.

Aus Sicht der Fragesteller hat das PRIMON-Gutachten ergeben, dass bei praktisch allen Kriterien, die zu untersuchen waren, die Modelle Nummer 2 bis 5 (also alle nichtintegrierten Modelle) vorne liegen: bei den verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen, den wettbewerblichen Effekten, bei den institutionellen Rahmenbedingungen und vor allem auch bei den infrastrukturpolitischen Gestaltungsmöglichkeiten des Bundes bei der zukünftigen Wahrnehmung seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung.

Dass das integrierte Modell trotzdem scheinbar einen ungefähren Gleichstand erreicht, liegt daran, dass es möglicherweise bei den so genannten Haushaltswirkungen zusammen mit dem Eigentumsmodell am besten abschneidet. Hier ergibt sich der größte Nachfragebedarf. Es hat bereits diverse öffentliche Einwände gegeben, wonach das Integrationsmodell an dieser Stelle ein entscheidendes Stückchen besser gerechnet worden sei.

Ein weiterer grundsätzlicher Ansatzpunkt für Nachfragen ergibt sich aus der Tatsache, dass ein tendenzieller Widerspruch zwischen qualitativen und quantitativen Aussagen im Gutachten vorliegt. Insbesondere im Kapitel „Kritische Themen“ werden sehr eindeutige qualitative Aussagen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, den Finanzbeziehungen zwischen Bund und Bahn, zu Diskriminierungspotentialen und Wettbewerbsentwicklung sowie zu Synergien und Trennungskosten gemacht, die sich dann in den quantitativen Aussagen zu den Auswirkungen der Modelle im Vergleich nicht wiederfinden.

1. Was ist nach Ansicht der Bundesregierung unter „Haushalts- und Vermögenseffekten“ im Sinne des PRIMON-Gutachtens genau zu verstehen?

Ist es richtig, dass diese Effekte weder mit „Privatisierungserlösen“ noch „Haushaltseinsparungen“ noch „Mehrerlösen für den Haushalt“ gleichzusetzen sind?

Gemäß PRIMON-Gutachten wird die Bewertung der Wirkung der unterschiedlichen Strukturmodelle auf den Haushalt in einem modelltheoretischen Ansatz beschrieben. Folglich sind die mit einem modelltheoretischen Ansatz quantifizierten „Haushalts- und Vermögenseffekte“ weder mit „Privatisierungserlösen“ noch mit „Haushaltseinsparungen“ noch mit „Mehrerlösen für den Haushalt“ gleichzusetzen.

2. Wenn die Vermögenseffekte nicht mit Haushaltsentlastungen gleichzusetzen sind, teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die im Gutachten auf Seite 299 vorgenommene Abschlussbewertung des Integrationsmodells „höchste Entlastungen“ unrichtig ist?

Die Aussage bezieht sich auf die mit dem modelltheoretischen Ansatz quantifizierten „Haushalts- und Vermögenseffekte im Vergleich der Modelle“ und ist vor diesem Hintergrund nicht unrichtig.

3. Hätte nicht, um Haushaltsentlastungen zu ermitteln, eine Basislinie errechnet werden müssen?

Wie würde sich – aufsetzend auf einer solchen Basislinie – nach Einschätzung der Bundesregierung die Haushaltsbelastung durch den Eisenbahnsektor bei Fortführung des Status quo ausnehmen?

Die Definition einer „Basislinie“ war nicht Gegenstand des mit den Obleuten des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgestimmten Gutachtenauftrags.

4. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die „Sichtweise des Kapitalmarktes“ oder die „kameralistische Sichtweise“ (die auf den Seiten 234/235 des PRIMON-Gutachtens erläutert werden) für die Bewertung der Haushalts- und Vermögenseffekte und somit für die Privatisierungsentscheidung relevant?

In eine mögliche Privatisierungsentscheidung der Bundesregierung fließen sowohl eine kapitalmarktorientierte Sichtweise wie auch eine kameralistische Sichtweise ein.

5. Wie steht die Bundesregierung zu dem in der öffentlichen Diskussion erhobenen Vorwurf, die so genannte Kapitalmarktrechnung sei irreführend und der Versuch, die Trennungmodelle schlechtzurechnen?

Könnte für die Ermittlung der Haushalts- und Vermögenseffekte auf die Darstellung der Kapitalmarktrechnung verzichtet werden, und gab oder gibt es solche Überlegungen in den beteiligten Ressorts?

Die Bundesregierung teilt diese Vorwürfe nicht.

6. Kann die Bundesregierung erklären, warum der Ansatz eines Zinssatzes von 4,5 Prozent „kameralistisch“ genannt wird?

Bezeichnet man darunter nicht üblicherweise den Verzicht auf kalkulatorische Zinsen, der gerade bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten nicht unüblich ist?

Auf den Seiten 235 und 236 definieren die Gutachter, was sie unter „kameralistischer Sichtweise“ verstehen. Die Bundesregierung sieht keinen Grund zur Kritik an dieser Definition.

7. Stimmt die Bundesregierung bei Bewertung der Matrix auf Seite 42 (Darstellung der Haushaltseffekte) zu, dass die Klammerzahlen den Normalfall ausweisen und die 100-Prozent-Privatisierung nur nachrichtlich darzustellen gewesen wäre, weil sie praktisch gar nicht relevant wird?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die von den Gutachtern auf Seite 42 dargestellte Matrix für alle 5 untersuchten Modelle – Integriertes Modell, Eigentumsmodell, Eigentumsmodell Gestaltungsvariante, Finanzholding-Modell und Getrenntes Modell – hinsichtlich der Bewertungsdimensionen – Wettbewerb und Kundeninteressen, Kapitalmarktfähigkeit, Haushalts- und Vermögens-effekte des Bundes (aus Kapitalmarktsicht sowie aus kameralistischer Sicht) und Institutionelle Rahmenbedingungen – die Vorteilhaftigkeit der jeweiligen Modelle darstellt.

8. Wenn ja, stimmt die Bundesregierung zu, dass im Falle der sachgerechteren Darstellung im oben genannten Sinne das Eigentumsmodell bei den Haushaltswirkungen in der Matrixdarstellung auf Seite 42 als Sieger hervorgegangen wäre und der Abstand zwischen Integrationsmodell und Trennungsmodell massiv zusammengeschrumpft wäre?

Die Bundesregierung hält die Darstellung der Matrix für sachgerecht.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die gesamte Bewertung der Haushaltswirkungen praktisch allein auf das Unternehmen DB AG abstellt anstatt auf den Schienenverkehrsmarkt insgesamt?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage der Gutachter auf Seite 39, wonach stärkerer Wettbewerb den Marktwert der DB AG herabsetzen würde und somit nachteilig auf die Trennungsmodelle wirke?

Das Gutachten beschäftigt sich auftragsgemäß und nach Billigung der Obleute des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages mit „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG“.

10. Steht die Bewertung der Haushaltswirkungen praktisch allein auf der Basis der Auswirkungen auf das Unternehmen DB AG nicht in Widerspruch zum Arbeitsauftrag der Gutachter und zur Vereinbarung im Koalitionsvertrag, wonach eine gesamthafte, volkswirtschaftliche Analyse erforderlich sei?

Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung am 17. Juni 2004 aufgefordert, die verkehrs-, finanz- und haushaltspolitischen Chancen und Risiken der infrage kommenden Privatisierungsmodelle der DB AG unter Einbeziehung externen Sachverständs umfassend und ergebnisoffen zu prüfen. Der Gutachter hat hierzu auftragsgemäß auch die Wettbewerbspotenziale der Schiene und die

Auswirkungen der einzelnen Privatisierungsmodelle auf den inter- und intramodalen Wettbewerb untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Einfluss der Strukturmodelle auf die Markt- und Wettbewerbsentwicklung zwischen den Modellen variiert. Dies betrifft allerdings weniger die Marktentwicklung insgesamt, sondern spiegelt sich vor allem in einer unterschiedlichen Wettbewerbsintensität wider. Diese wurde aus volkswirtschaftlicher Sicht als Einsparungseffekt bei den Regionalisierungsmitteln berücksichtigt. Hinzu kommen Vorteile im Schienengüterverkehr.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten das Argument der Gutachter, intensiverer Wettbewerb setze den Marktwert der DB AG herab?

Bedeutet das, die Börsenstory der DB AG greift nur so lange, wie ein noch vorhandenes aber absehbar schwindendes Monopol verkauft wird, und ist es richtigerweise nicht so, dass solche Berechnungen herausgenommen werden müssen, weil die volkswirtschaftlichen Nachteile von Monopolineffizienzen und Überteuerungen und die daraus resultierenden Standortnachteile sonst gegengerechnet werden müssten?

Aus Sicht der Bundesregierung trifft es zu, dass eventuellen Herabsetzungen des Marktwertes der DB AG durch intensiveren Wettbewerb auch volkswirtschaftliche Vorteile durch einen intensiveren Wettbewerb gegenüberstehen. Im PRIMON-Gutachten wurden diese Vorteile methodisch durch Regionalisierungsmittelersparnisse und höhere Marktanteile Dritter im Schienengüterverkehr erfasst. Insoweit wird der Vorteil aus einem intensiveren Wettbewerb methodisch schlüssig dem TrennungsmodeLL und den Zwischenmodellen zugeordnet. Im PRIMON-Gutachten sind neben diesen Marktwirkungen zugunsten der TrennungsmodeLLen allerdings auch die zugunsten des integrierten Konzerns wirkenden Trennungskosten und Dissynergien einer Trennung methodisch zutreffend als wertmindernd bei den TrennungsmodeLLen erfasst.

12. Wie beurteilt und quantifiziert die Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Effekte von Wettbewerbs- und Wachstumsmärkten, wie sie am Beispiel der so genannten Billigflieger ablesbar sind, für den Fall des Eisenbahnsektors?

Wie beurteilt sie insbesondere die Haushaltswirkungen der erstarkenden Wettbewerber, einschließlich der Sekundärwirkungen auf Zulieferindustrie und der Senkung von Transportkosten für Verlader?

Die Bundesregierung begrüßt erstarkenden Wettbewerb auch auf der Schiene und erwartet Kostensenkungen und Innovationen bei Prozessen und Produkten. Sie geht davon aus, dass sich durch im Wettbewerb verbesserte Produkte und Prozesse auch vielfältige Sekundärwirkungen ergeben, die zu positiven Haushaltswirkungen, neuen Geschäftsmöglichkeiten für die Zuliefererindustrie und Senkungen der Transportkosten für die Verlader führen. Eigene Quantifizierungen hat die Bundesregierung nicht vorgenommen.

13. Ist die Privatisierung der DB AG nach Ansicht der Bundesregierung per se ein Ziel der Bahnreform?

Ja. Die formelle Privatisierung der DB AG wurde im Rahmen der Gesetze zur Bahnreform im Jahre 1993 festgelegt. Eine materielle Privatisierung des Unternehmens ist, bei Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen, konsequent und folgerichtig.

14. Gehört es nach dem ordnungs- und beteiligungspolitischen Konzept der Bundesregierung zu den Aufgaben des Bundes, auf Dauer Mehrheitsgesellschaft eines Konzerns zu sein, dessen operative Tätigkeit Geschäftsfelder wie Schienenpersonenverkehr, Personenomnibusverkehr, Stadtverkehr, Schienengüterverkehr, Straßengüterverkehr, Luftfracht, Güterlogistik und Immobilienwirtschaft umfasst?

Eine Beteiligung der öffentlichen Hand an Transportunternehmen ist vor dem Hintergrund des damit verbundenen Beitrags zur Daseinsvorsorge nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Bestimmte Privatisierungsmodelle der DB AG bedingen auf Grund der Privatisierungsschranke des GG (Artikel 87e Abs. 3) einen Anteil des Bundes am Gesamtunternehmen.

15. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch das Agieren eines mehrheitlich staatseigenen Konzerns in den in Frage 14 genannten Geschäftsfeldern Privatunternehmen benachteiligt werden, die in den gleichen Märkten tätig sind?

Das Agieren der DB AG unterliegt beihilferechtlichen, kartellrechtlichen und eisenbahnrechtlichen Vorschriften sowie der Kontrolle durch das Bundeskartellamt, die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt, durch die Benachteiligungen von Privatunternehmen begegnet wird.

16. Wie erklärt die Bundesregierung, dass bei den PRIMON-Berechnungen für die 49-Prozent-Privatisierungen die Dividendenzahlungen an den Bund teilweise dreimal so hoch sind wie die Privatisierungserlöse für die anderen 51 Prozent?

Dies ergibt sich aus der im PRIMON-Gutachten angewandten Modellrechnung, die alle Werte auf den Vergleichszeitpunkt 1. Januar 2006 bezieht. Die Gutachter weisen ausdrücklich darauf hin: Ein solcher Dividendenzahlungsstrom werde „selbstverständlich erst mit der tatsächlichen Privatisierung real“. Weiter weisen die Gutachter darauf hin, dass konkrete Privatisierungserlöse und die tatsächlichen Dividendenzahlungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden können (S. 231).

17. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass die Haushaltsbewertung der Privatisierungsalternativen 100 Prozent versus 49 Prozent in den drei Modellen, in denen beide Alternativen existieren, stets einen Vorteil für die Variante mit staatlichem Mehrheitseigentum ausweist?

Betrachtet die Bundesregierung dies als ein ökonomisch und ordnungspolitisch zu erwartendes oder als ein erstaunliches Ergebnis?

Bei Privatisierungsalternativen von 100 Prozent fallen in Zukunft keine Dividendenerlöse für den Bund an (PRIMON-Gutachten, S. 430).

18. Wie erklärt es sich die Bundesregierung, dass im PRIMON-Gutachten der Bund den Marktwert der DB AG, der sich in den erwarteten Dividenden für 51 Prozent Eigentumsanteil implizit ausdrückt, bei kameralistischer Betrachtung fast dreimal so hoch ansetzt wie die Privaten, die mit ihrem Kaufpreis ihre Erwartungen an den Wert für 49 Prozent Eigentumsanteil ausdrücken?

Wenn die Summe aus Privatisierungserlösen und Dividende als Ausdruck des Unternehmenswertes bei 49 Prozent stets deutlich über dem alleinigen Emissionserlös bei 100 Prozent desselben Modells liegt, folgt dann daraus,

dass der Staat der bessere Unternehmer ist, oder wie interpretiert die Bundesregierung dieses überraschende Ergebnis?

Die im PRIMON-Gutachten durchgeführten Berechnungen sind mit Annahmen unterlegt. Die Bundesregierung ist sich darüber im Klaren, dass damit die reale Situation zum Zeitpunkt einer möglichen Privatisierungsentscheidung und einer anschließenden Privatisierung nicht voll umfänglich abgebildet werden kann.

19. Gesetzt den Fall, die 51 Prozent des Bundes seien tatsächlich soviel mehr wert als die 49 Prozent des Privaten – bedeutet dies dann, dass der Grenzverlust an Privatisierungserlösen bei geringerer Privatisierungsquote (Beispiel 40 oder 25,1 statt 49 Prozent) niedriger ist als der mögliche Zugewinn durch Dividendenausschüttungen für den nichtprivatisierten Anteil?

Zieht die Bundesregierung daraus die Schlussfolgerung, dass angesichts dieser Zahlenrelation weniger oder im Extremfall gar nicht privatisiert werden sollte?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Wie können nach Ansicht der Bundesregierung Effizienzgewinne, die durch die Hereinnahme eines Privaten entstehen, quantitativ abgestuft werden?

Gibt es einen messbaren Unterschied zwischen einer Privatisierungsquote von 25,1 Prozent (sichert Sperrminorität), von 30 Prozent, von 40 Prozent oder von 49 Prozent, und wenn ja, wie kann die Einflussdifferenz quantifiziert werden, wenn die Anteilseigner ihre Entscheidungsfindung betreiben?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Effizienzgewinne, die durch die Hereinnahme privaten Kapitals entstehen können, nicht abgrenzungsscharf quantifiziert werden können.

21. Wie interpretiert die Bundesregierung den Umstand, dass im getrennten Modell die Summe aus Privatisierungserlösen und Dividende bei 49 Prozent mit 21,1 Mrd. Euro mehr als 60 Prozent über dem liegen soll, was bei einem Totalverkauf erzielbar sei (13,3 Mrd. Euro)?

Soll dies bedeuten, dass das von der Infrastruktur getrennte Transportunternehmen DB AG, das im Mehrheitsbesitz des Bundes bleibt und als halbstaatliches Unternehmen weiterhin politischen Einflüssen unterliegt, 60 Prozent wertvoller ist als im Falle einer Vollprivatisierung, und wenn ja, wie ist das zu erklären?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

22. Müssten nicht umgekehrt die vollprivatisierten Transporttöchter deutlich höher bewertet werden, allein schon weil der Bund bei 100 Prozent Privatisierung keine Bremse im Falle notwendiger Kapitalerhöhungen im M&A-Geschäft auf dem Logistikmarkt wäre?

Der in der Frage hergestellte Zusammenhang zwischen Privatisierungseinnahmen und M&A-Geschäften auf dem Logistikmarkt wird von der Bundesregierung nicht gesehen.

23. Müsste es angesichts der Tatsache, dass die staatlichen Investitionsmittel und die Regionalisierungsmittel, die politisch festgelegte Inputs darstellen (die in das System Schiene zur Leistungserbringung hineinfließen), während die Dividendenzahlungen ein Spiegelbild des Erfolgs auf der Outputseite am Markt sind, nicht zwingend notwendig sein, bei der Berechnung der Haushaltswirkungen mit entsprechend differenzierten Zinssätzen zu operieren – etwa der Kapitalmarktsicht bei Dividendenzahlungen und der kameralistischen Herangehensweise für die budgetierten Inputs?

Die PRIMON-Gutachter stellen bei der Bewertung der „Haushalts- und Vermögenseffekte“ zwei alternative Sichtweisen (jene aus Kapitalmarktsicht und jene aus dem Blickwinkel des öffentlichen Sektors) transparent und getrennt nebeneinander dar. Eine Vermischung beider Sichtweisen ist nach Angaben der Gutachter inkorrekt und führt zwangsläufig zu falschen Ergebnissen.

24. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass der allergrößte Teil der Einmal-Trennungskosten darauf zurückzuführen ist, dass der Bahnvorstand seit Jahren die Strukturen der 2. Stufe der Bahnreform zurückgedreht hat in Richtung 1. Stufe und dass die Trennungskosten – sofern sie überhaupt in den genannten Summen zu veranschlagen sind – jedenfalls signifikant niedriger wären, wenn wir heute auf der sauberen Struktur der 2. Stufe der Bahnreform aufsetzen könnten?

Nein. Die aktuelle Struktur der DB AG beruht auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der 2. Stufe der Bahnreform, deren Umsetzung mit Zustimmung der damaligen Bundesregierung erfolgte. Im Übrigen machen die Einmalkosten der Trennung nach Einschätzung des Gutachters nur einen sehr geringen Teil (85 Mio. Euro) der möglichen Trennungskosten (1 492 Mio. Euro) aus.

25. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass integrierte Netzbetreiber ihre Netze effizienter bauen und betreiben, und wenn ja, auf welche wissenschaftlichen, insbesondere empirisch unterlegten, Erkenntnisse bzw. Studien stützt sie diese Ansicht?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung der Gutachter, dass in den Trennungsmodellen Synergieverluste auftreten, die sich jedoch nicht allein einem Unternehmensbereich zuordnen lassen. Auf die entsprechenden Ausführungen im PRIMON-Gutachten wird verwiesen.

26. Falls die Bundesregierung der Ansicht sein sollte, dass von einer effizienteren Netzbewirtschaftung im Integrationsmodell auszugehen ist, wie ist diese Annahme mit der Tatsache zu vereinbaren, dass die DB AG als seit jeher voll integrierter Konzern in der jüngeren Vergangenheit alles andere als ein Ausweis von Effizienz war?

Warum werden regelmäßig Mittel in dreistelliger Millionenhöhe pro Jahr nicht abgerufen oder systematisch Kosten- und Zeitüberschreitungen produziert wie z. B. bei den Großprojekten Köln–Frankfurt, Nürnberg–Ingolstadt–München, Knoten Berlin inklusive Lehrter Bahnhof und vielen mehr?

Ziel der Bundesregierung ist der vollständige Einsatz der verfügbaren Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen zur Vermeidung eines Substanzverzehr im bestehenden Netz und zur Realisierung der laufenden Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans.

Mittelabflussprobleme der Vergangenheit beruhen auf Einflussfaktoren, die von der Organisationsform des Netzbetreibers unabhängig sind und einen getrennten Netzbetreiber gleichermaßen betreffen würden.

Um zeitliche Verzögerungen bei der Vorhabensrealisierung künftig nach Möglichkeit zu vermeiden, hat im April 2006 eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Verfahrensschritte zur Gewährleistung einer planmäßigeren Umsetzung der beabsichtigten Schienenwegeinvestitionen vereinbart. Als vorrangig werden danach die Beschleunigung von Entscheidungsabläufen und der flexiblere Einsatz von unterjährig „frei werdenden Mitteln“ bei unvorhersehbaren Störungen in den Bauabläufen (z. B. Havarien, Schlechtwetter) angesehen.

Die EIU sind die Bauherren der Schienenvorhaben. Sie haben das fachtechnische Wissen und ihnen obliegt es, notwendige Planungen zu realisieren, Baurecht zu schaffen, Aufträge zu vergeben und die Bauausführung zu überwachen. Hinsichtlich der Einhaltung der mit dem Bund geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen wurde ein Monitoring aufgebaut, um den Projektablauf und die Investitionsprozesse transparenter zu machen.

Diese Maßnahmen sind modellneutral.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung in Bezug auf die angeblich im integrierten Konzern bessere Abstimmung zwischen Netz und Transport die Tatsache, dass inzwischen rund 1 800 km Neigetechgestrecken nicht mit Neigetechgestrecken befahren werden, nachdem sie für viel Geld ertüchtigt wurden?

In jedem Modell orientiert sich die Trassennutzung an den verkehrlichen Belangen und technischen Möglichkeiten, die die Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen haben. Dies gilt auch im integrierten Modell.

28. Sind der Bundesregierung Studien bzw. Untersuchungen bekannt, wonach Erfahrungen der NE-Bahnen zeigen, dass man 40 Prozent und mehr günstiger bauen kann als die DB AG?

Nein.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die auf Seite 197 des PRIMON-Gutachtens dargestellte Erwartung der DB AG, Synergieverluste bei der Trennung zu erleiden, weil sich der Einzelwagenladungsverkehr des Geschäftsfelds Railions nur in Verbindung mit darauf abgestimmten Trassenpreisen rechnen?

Stimmt die Bundesregierung der Interpretation zu, dass man aus der obigen Aussage schließen muss, der Einzelwagenladungsverkehr werde durch das Netz indirekt quersubventioniert?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht. Die Bewertung des Einzelwagenverkehrs der DB AG aus Konzernsicht mit den wirtschaftlichen Effekten bei der DB Netz AG und bei Railion ist aus Sicht der Bundesregierung nicht zu beanstanden. Die Kalkulation der Trassenpreise für den Einzelwagenverkehr beruht auf einer Verbundproduktion und beinhaltet keine Quersubventionierung, die gemäß den europäischen (Artikel 6 Richtlinie 91/440/EWG) und nationalen Vorschriften (§§ 9a ff. AEG) unzulässig wäre.

30. Wie steht die Bundesregierung zu der These, dass die entscheidende Determinante für die Qualität von Netzinvestitionen in der Wahl eines intelligenten Anreizsystems und der Etablierung von Wettbewerb liegt, indem der Netzbetreiber als aktiver Trassenvermarkter positioniert wird, dessen Geschäftszweck es ist, so viele Trassen wie möglich zu den besten am Markt erzielbaren Preisen zu verkaufen, egal an welches Eisenbahnverkehrsunternehmen, und dass dieser Trassenvermarkter seine Investitions- und Instandhaltungsentscheidungen davon abhängig machen würde, wie viel zahlungsbereite Trassennachfrage mit den Investitionen generiert wird?

Stimmt die Bundesregierung zu, dass ein solcherart effizienter Trassenvermarkter nur als getrennte Netzgesellschaft denkbar ist?

Eine integrierte Struktur schließt eine aktive und effiziente Trassenvergabe, insbesondere auch an konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), nicht aus. Nach aktuellen Angaben der Bundesnetzagentur hat die Trassennachfrage konzernfremder EVU erheblich zugenommen.

31. Wäre es angesichts der Tatsache, dass das Netz auf Dauer kofinanziert wird aus Bundeszuschüssen und Trassengebühren (die die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlen), aus ökonomischer Sicht und im Interesse des Bundeshaushalts sinnvoll, in gewissem Umfang auch ein Höchstpreisverfahren für besonders attraktive Trassen durchzuführen, also eine Art Trassenversteigerung?

Falls ja, ist ein solches Höchstpreisverfahren in einem integrierten Konzern mit bilanziell voll konsolidiertem Netz durchführbar; wenn nein, warum nicht?

Trassen werden nach dem in den §§ 8 und 9 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung festgelegten Verfahren vergeben. Sollten sich danach Konflikte nicht lösen lassen, ist bereits ein Höchstpreisverfahren vorgesehen. Eine Versteigerung von Trassen ohne Beachtung der Kriterien der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung birgt die Gefahr, dass nur noch marktbeherrschende Unternehmen derartige Trassen erwerben können.

32. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das derzeitige, einstufige Preissystem, bei dem alle Kunden bei Inanspruchnahme identischer Leistungen den gleichen Preis bezahlen (Der Trassenpreis bestimmt sich nach drei festen Komponenten: Grundpreis \times Produktfaktor + Sonderfaktoren. Eine individuelle Preisvereinbarung unter Berücksichtigung von Nachfrage und Preisbereitschaften ist nicht möglich. Anreize für Mehrverkehr auf der Schiene werden so nicht gesetzt.), für eine offensive Vermarktung einer fixkostendominierten Ressource wie das Schienennetz geeignet?

Die Gestaltung des Trassenpreissystems ist eine unternehmerische Aufgabe der Infrastrukturunternehmen. Hierbei sind jeweils zwei wesentliche Aspekte der Preisfestsetzung zu berücksichtigen: erstens Diskriminierungsfreiheit und zweitens effiziente Allokation. Aus Sicht des Bundes sind auch durchaus wieder zweistufige Systeme (z. B. auf der Grundlage von Ramseypricing) denkbar. Das frühere zweistufige Preissystem wurde auf Intervention des Bundeskartellamtes auf ein einstufiges System umgestellt.

33. Wie beurteilt die Bundesregierung beim Integrationsmodell das Risiko, dass der private Investor alle Risiken auf den Bund abwälzt?

Bei allen zur Entscheidung anstehenden Modellen werden Chancen und Risiken für den Bund sorgfältig abgewogen.

Aufgrund der Privatisierungsschranke des GG haben private Investoren beim Integrationsmodell immer nur eine Minderheitsbeteiligung am Unternehmen. Dem Bund stehen darüber hinaus weitere Möglichkeiten zu, das beschriebene Risiko zu minimieren (Privatisierungsgesetz, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung).

34. Wie wirksam kann eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sein, wenn es auf Seite 453 des PRIMON-Gutachtens heißt, dass beim integrierten Modell das Eigentum an der Infrastruktur Teil des Konzernverbundes sei und damit der Zugriff hierauf bei Schlechtleistung und in Krisenfällen durch den Bund beschränkt wäre?

Wie soll angesichts dieser Machtverteilung die LuFV faktisch disziplinieren, zumal der Netzbetreiber weiß, nicht kündbar zu sein?

Im Rahmen eines integrierten Modells wird durch gesetzliche Vorgaben und/oder vertragliche Regelungen festgelegt werden müssen, in welchen besonderen Fällen die Infrastruktur an den Bund zurückfällt. Dies kann sowohl im Falle der Schlechterfüllung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Fall sein als auch auf Grund eines Zeitablaufs. Die Diskussion hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wahrscheinlichkeit, dass private Investoren renditeorientiert agieren und im Krisenfall „Claim Management“ betreiben, d. h. abwägen, wo sich in welcher Geschwindigkeit Geld verdienen lässt?

Liegt es nicht politökonomisch nahe, sich – insbesondere in Krisenzeiten – eher an den Staat zu wenden als an den Nachfrager?

Es ist das Wesen privater Investoren, dass sie renditeorientiert agieren. Die Frage nach etwaigen Auswirkungen von „Claim Management“ ist politökonomisch hypothetisch und könnte allenfalls spekulativ beantwortet werden. Auf die Antwort zu Frage 33 wird verwiesen.

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung auf Seite 280 des PRIMON-Gutachtens, dass bei einer Privatisierung von mehr als 25 Prozent der Anteile an der DB AG der Einfluss des Bundes insoweit begrenzt wäre, als dass er künftige Modellanpassungen im Hinblick auf die Infrastruktur nur mit Zustimmung des Privaten veranlassen könnte und dass daher die unmittelbare Durchsetzung einer Entscheidung durch den Bund im Extremfall u. U. ein Übernahmeangebot an die privaten Aktionäre im Rahmen eines Public-to-Private voraussetze, und ist es vorstellbar, dass die von Investmentbanken beratenen Investoren genau auf diesen „Extremfall“ hinarbeiten?

Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass in Neuseeland – dem weltweit einzigen und gescheiterten Fall einer integrierten Privatisierung als nationaler Mischkonzern – genau dies passiert ist?

Aus Sicht der Bundesregierung sind bei der Prüfung der Privatisierungsvarianten deren Flexibilität und Reversibilität von zentraler Bedeutung. Die Prüfungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 33 verwiesen.

37. Hat sich die Bundesregierung bisher eine Rechnung aufzeigen lassen, wie der Gegenwert der LuFV – der geforderte Betrag von 2,5 Mrd. Euro p. a. – ökonomisch begründet ist?

Auf welcher Grundlage lässt sich heute – ohne Wettbewerb auf dieser Produktionsstufe – entscheiden, ob der Betrag zu wenig, genau richtig oder überdotiert ist, und wie ist sichergestellt, dass der Betrag langfristig korrekt bemessen ist, also auch den Lebenszyklus des un stetig aufgebauten Anlagevermögens in Rechnung stellt?

Der Betrag von 2,5 Mrd. Euro ist ökonomisch begründet. Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Eisenbahn-Bundesamtes hat unter Mitwirkung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Datengrundlage für die Festlegung der Höhe der erforderlichen jährlichen Ersatzinvestitionen geschaffen. Die Arbeitsergebnisse sind in die Investitionsplanung eingeflossen, die der Bund und die EIU jeweils miteinander abstimmen.

38. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der im Mai 2006 vorgelegte Netzzustandsbericht die Qualität des Netzes so präzise definiert, dass Abweichungen vom Soll-Zustand bereits kurzfristig, also schon nach wenigen Jahren erkannt werden können?

Wer soll die Abweichungen kontrollieren und bewerten?

Die Bundesregierung betrachtet den vorgelegten Netzzustandsbericht als wesentlichen Grundstein für die Beurteilung der Qualität des Netzes. Eine Weiterentwicklung hält sie allerdings für erforderlich.

39. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der Deutsche Bundestag beim Integrationsmodell eine Verpflichtungsermächtigung ausstellen muss, die über die jetzt diskutierten 2,5 Mrd. Euro für die LuFV hinausgeht?

Wenn ja, wie interpretiert die Bundesregierung die Aussage auf Seite 147 des PRIMON-Gutachtens zur „erheblichen Abstrahlung“ einer Infrastrukturbeteiligung des Privaten auf die Finanzplanung, nach welcher ggf. abhängig von dem Zeitpunkt der Einbeziehung des Kapitalmarktes auch verbindliche Zusagen für Neu- und Ausbauminvestitionen erforderlich wären?

Im Hinblick auf die Zukunftssicherung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland wird nach derzeitigem Kenntnisstand davon ausgegangen, dass mittelfristig weiterhin ein Betrag in einer Größenordnung von 2,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz erforderlich sein wird. Die Möglichkeit einer Degression der Bundesmittel im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird zurzeit geprüft. Hinzu kommen die Mittel für Bedarfsplanmaßnahmen, die nach den Vorgaben der Bundesverkehrswegeplanung zur Erweiterung und Verbesserung des Netzes aus volkswirtschaftlichen Gründen erforderlich sind. Dass die Verlässlichkeit der Investitionsförderung des Bundes auch betriebswirtschaftlich von Bedeutung ist, liegt auf der Hand. Dies ändert nichts am gesetzlich geregelten Entscheidungsverfahren für Neu- und Ausbaumaßnahmen.

40. Trifft es zu, dass im Integrationsmodell eine „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (Morgan Stanley, Kurzfassung der

Ergebnisse, S. 9) abzuschließen ist und dass diese die Mittelverwendungsentscheidung ausschließlich durch die DB AG vorsieht?

Die Idee der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geht dahin, von der heutigen stichprobenartigen Kontrolle der Mittelverwendung (Inputkontrolle) zu einer Erfolgskontrolle (Outputkontrolle) zu kommen. Dies bedeutet, dass der Netzbetreiber über den Einsatz der Ersatzinvestitionsmittel im Rahmen der vertraglichen Vorgaben (z. B. Gleichbehandlung von Haupt- und Regionalnetzen) ebenso entscheidet wie über den Einsatz der von ihm selbst aufzubringenden Instandhaltungsmittel, deren Mindesthöhe in der LuFV vorgegeben wird. Er muss bemüht sein, insgesamt ein Optimum zu schaffen. Aufgabe des Bundes und seiner Behörde wird es dann sein, mit einem in der LuFV definierten Verfahren die vorher gemeinsam vertraglich vereinbarte Qualität des Netzes zu kontrollieren und erforderlichenfalls Mängel zu sanktionieren.

41. Was würde eine solche „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“, bei der die DB AG allein über die Mittelverwendung entscheidet, für Auswirkungen haben auf das so genannte Erpressungspotential der DB AG bei Verhandlungen über Nahverkehrsverträge?

Auf die Antwort zu Frage 40 wird verwiesen. Aus den oben dargestellten Gründen ist das in der Frage angesprochene „Erpressungspotential“ der DB AG bei Verhandlungen über Nahverkehrsverträge nicht erkennbar.

42. Wäre eine solche „kapitalmarktkonforme Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ mit den Anforderungen des EU-Rechts an die Unabhängigkeit des Netzbetreibers zu vereinbaren?

Wer müsste über die Mittelverwendung entscheiden, der Konzern oder die DB Netz AG?

Die Netzbetreiber der Eisenbahninfrastruktur verfügen über ein so genanntes natürliches Monopol, das auch von Seiten der EU nicht beanstandet wird. Wesentlich ist lediglich, dass in einem integrierten Konzern aus konzerninternen Entscheidungen keine Vorteile für die anderen im Wettbewerb stehenden Teile des Konzerns erwachsen können. Dies ist durch eine entsprechende Ausgestaltung des Konzerns zu regeln.

43. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass die in einer „kapitalmarktkonformen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ vorgesehene Mittelverwendungsentscheidung ganz besonders zu Lasten der regionalen Netze und damit zu Lasten der Bundesländer ginge?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung besonders zu Lasten der regionalen Netze und damit zu Lasten der Bundesländer ginge. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Bereitstellung von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen im gesamten Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausreichend ist. Da insgesamt eine Qualitätskontrolle erfolgen soll, ist den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch in einem integrierten Konzern die Möglichkeit genommen, einzelne Teile dieses Netzes zu vernachlässigen.

44. Wie beurteilt die Bundesregierung die auf Seite 154 des PRIMON-Gutachtens festgehaltene Aussage, im Hinblick auf die Ausgestaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stünde der Bund im Integrations-

modell in einem „Zielkonflikt“ zwischen Mittelverwendungsentscheidung durch den integrierten Konzern einerseits und die Mittelkontrolle sowie Diskriminierungsfreiheit andererseits?

Auf die Antwort zu Frage 42 wird verwiesen.

45. Hält die Bundesregierung die Berücksichtigung von steuerlichen Verlustvorträgen im PRIMON-Gutachten für plausibel, wonach der steuerliche Verlustvortrag nur im integrierten Modell seinen vollen Wert entfalte, während bei der Trennung ein Großteil der Verlustvorträge auf die Netzgesellschaft entfalle, da diese keinen Gewinn erwirtschaftet?

Passt dies zu einer Haushaltsbetrachtung des Bundes, wenn man bedenkt, dass die vermiedenen Steuern der Privaten die Verluste des Bundes sind (Nullsummenspiel) und die Vorteile der Verlustvorträge im integrierten Modell überwiegend über den Hebel „Netz“ entstehen?

Die PRIMON-Gutachter haben angabegemäß den vorhandenen steuerlichen Verlustvortrag des DB-Konzerns gemäß dem Capital Employed der Transport- und Infrastrukturgesellschaft zugeordnet (S. 218). Andere Effekte konnten von den Gutachtern nicht adäquat quantifiziert werden und wurden folglich im Modell nicht berücksichtigt (S. 233). Die Bundesregierung hat keinen Anlass, an den Ausführungen der Gutachter zu zweifeln.

46. Um wie viel verschlechtert sich der (relative) Wert des Integrationsmodells, wenn man diese Steuereffekte herausrechnet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 45 verwiesen.

47. Wie bewertet die Bundesregierung, vor dem Hintergrund, dass das Integrationsmodell in der Gesamtbewertung der Haushaltswirkungen einen Gleichstand mit den Alternativen im Wesentlichen dank der hohen Dividendenprognosen erreicht, die – wie auch die Berechnung der Privatisierungserlöse – auf der Mittelfristplanung der DB AG aus November 2004 beruhen, die Tatsache, dass die Mittelfristplanung der DB AG in den letzten Jahren mehrfach deutlich nach unten korrigiert werden musste?

48. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Mittelfristplanungen nach den jeweiligen Korrekturen stets darauf hinauslaufen, in den entfernt liegenden Planjahren (4. und 5. Jahr der Planung) wieder mit den Werten der alten Planungen zu konvergieren, also zwischenzeitliche Planunterschreitungen aufgeholt werden sollen?

Ist es realistisch, zukünftig höhere Steigerungsraten pro Jahr zu erzielen, als ursprünglich vorgesehen?

Die Fragen 47 und 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen eines Monitoring wird von Morgan Stanley die weitere Entwicklung der DB AG fortlaufend analysiert und die Mittelfristplanung bewertet. Die Ergebnisse der Monitoring-Berichte von Morgan Stanley sowie die Prüfung der Annahmen, Ergebnisse und Risiken der Mittelfristplanung durch die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der DB AG fließen in die Bewertung der Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens ein. Die Ergebnisse des Monitoring werden regelmäßig dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vorgelegt. Sie zeigen, dass aktuell in nahezu allen Bereichen die Planvorgaben – zum Teil deutlich – übertroffen werden.

49. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 298 des PRIMON-Gutachtens, wo in Bezug auf die Baukostenzuschüsse des Bundes von einem „Abschmelzen von 4,3 Mrd. in 2006 auf 3,6 Mrd. in 2009“ die Rede ist?

Wie hoch sind die zukünftigen Baukostenzuschüsse des Bundes nach der gültigen Planung, und wie hoch ist demzufolge die Abweichung gegenüber den Annahmen im PRIMON-Gutachten bzw. in der zugrunde liegenden Mittelfristplanung der DB AG?

Nach dem Bundeshaushalt 2006 und der damit einhergehenden Finanzplanung des Bundes sind in den kommenden Jahren jeweils rund 3,3 bis 3,4 Mrd. Euro für den Neu- und Ausbau der Schienenwege einschließlich Ersatzinvestitionen verfügbar. Darin sind die so genannten Mautmittel schon enthalten. Zu Abweichungen gegenüber der Mittelfristplanung der DB AG kann die Bundesregierung aufgrund unternehmensinterner Daten keine Auskunft geben.

50. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Ergebnisabweichung für die DB AG, die aus den beiden unterschiedlichen Annahmengerüsten resultiert, wie sie sich aus dem Anhang A 3 des PRIMON-Gutachtens (S. 538/539) ergeben im Vergleich zu den in der Mittelfristplanung der DB AG unterstellten Verkehrszahlen?

Zur Beantwortung dieser Frage sind Modellrechnungen und Sonderauswertungen notwendig, die in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden können.

51. Ist die im Morgan-Stanley-Gutachten von 2004 (S. 8 der Kurzfassung) getroffene Aussage „Das Erreichen der Mittelfristplanung ist zwingend geboten“ und weiter: „Die operative Performance in den Jahren 2004 und 2005 ist als Lackmustest zu betrachten“ aus Sicht der Bundesregierung zur Beurteilung der Kapitalmarktfähigkeit richtig?

Unabhängig von dem Privatisierungsmodell ist sowohl die Mittelfristplanung als auch die operative Performance der DB AG zur Beurteilung der Kapitalmarktfähigkeit von zentraler Bedeutung. Die Mittelfristplanung ist eine Prognose für fünf Jahre und baut auf der vorherigen Mittelfristplanung auf. Sie enthält wichtige Informationen über die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, geplante Investitionen und besondere Risiken. Nur wenn die Mittelfristplanung plausibel und realistisch erscheint und eine angemessene Rentabilität des eingesetzten Kapitals erwarten lässt, werden sich Investoren bei der DB AG engagieren.

Voraussetzung ist dabei, dass die Mittelfristplanung durch den Track Record des Unternehmens bestätigt wird. Das wirtschaftliche Ergebnis in den Jahren vor einem Börsengang muss Anlegern den Eindruck vermitteln, dass das Unternehmen die in der Mittelfristplanung unterstellte Entwicklung nehmen wird.

Insoweit ist der Einschätzung von Morgan Stanley aus dem Jahr 2004 grundsätzlich zuzustimmen. Sie bezog sich allerdings auf einen geplanten Börsengang im Jahr 2006 und muss dementsprechend vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zeitlich angepasst werden.

52. Setzt die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG nach Auffassung der Bundesregierung voraus, dass auch die DB Netz AG einen positiven EBIT-Bei-

trag (EBIT: Gewinn vor Zinsaufwand und Steuern) leistet, und wie hoch soll dieser EBIT-Beitrag sein?

Trifft es zu, dass dieser EBIT-Beitrag in den Berechnungen von Morgan Stanley in der Größenordnung von 400 Mio. Euro liegt?

Erst nach einer Entscheidung des Deutschen Bundestages über das Kapitalprivatisierungsmodell können endgültig die Kennzahlen und Kriterien zur Beurteilung der Kapitalmarktfähigkeit der DB AG festgelegt werden.

53. Wenn es tatsächlich einen Ergebnissprung beim Netz mit einem positiven Gewinnbeitrag von über 400 Mio. Euro geben würde, müsste dann nicht der Bund gemäß § 9 BSchwAG verlangen, dass die bestehenden Finanzierungsvereinbarungen (die den Verzicht auf Rückzahlungen in Höhe der Abschreibungen vorsehen) wegen des geänderten unternehmerischen Interesses der Eisenbahn an den bundesfinanzierten Schienenwegen angepasst werden müssten?

Müssten dann nicht zumindest teilweise Rückzahlungen verlangt werden?

§ 9 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sieht vor, dass auf Antrag eines Beteiligten, frühestens nach sieben Jahren, zu überprüfen ist, ob und in welchem Umfang sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an den Investitionen verändert hat. Nur wenn die Veränderungen seit Vertragsabschluss so wesentlich sind, dass einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglich vereinbarten Regelung nicht zuzumuten ist, kann diese Vertragspartei eine Anpassung der Vereinbarung an die gesetzlichen Verhältnisse verlangen. Ab welchem Jahresergebnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einer wesentlichen Veränderung der Verhältnisse mit der Folge einer Unzumutbarkeit für den Bund im Hinblick auf eine Beibehaltung der geschlossenen Verträge auszugehen ist, lässt sich abstrakt nicht beantworten. Zunächst hätte der Bund nach der heutigen gesetzlichen Regelung bei einer sich dramatisch verändernden betriebswirtschaftlichen Lage zu Gunsten des Netzes die Möglichkeit, bei zukünftigen Finanzierungen nach §§ 10 und 11 BSchwAG Umfang und Art der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen hin zu zinslosen Darlehen zu verändern.

54. Hat die Bundesregierung die aktuelle Mittelfristplanung der DB AG, die Grundlage der Privatisierungsentscheidung ist, auf ein mögliches „window dressing“ kritisch geprüft, hat sie z. B. geprüft, ob Investitionen hinausgezögert, Abschreibungszeiträume verändert, befristete Ausgabenstopps verhängt werden und Rückstellungsbildungen im Rahmen der bilanzrechtlich zulässigen Beurteilungsspielräume so vorgenommen wurden, dass möglichst eine Erfolgskurve bei der Ergebnisrechnung entsteht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 47 und 48 verwiesen.

55. Hat die Bundesregierung im Rahmen von Sensitivitätsanalysen berechnet, wie sich eine „Planunterschreitung“ von 25 Prozent und 50 Prozent auf die Größen „Privatisierungserlöse“ und „Dividendenzahlung“ in den Modellen auswirken würde (sofern die DB AG dann überhaupt noch börsenfähig wäre)?

Würde eine Planverfehlung gleichmäßig auf alle Modelle wirken, oder trifft es zu, dass das Integrationsmodell besonders nachteilig betroffen würde, weil dort die Bedeutung der zukünftigen Dividendenzahlungen – die ja vom Erreichen der Mittelfristplanung abhängig sind – besonders groß ist, während bei einer 100-Prozent-Privatisierung im Trennungsmodell diese nach-

teilige Auswirkung auf die Dividendenzahlungen überhaupt nicht zum Schaden für den Bund wirken würde?

Die Bundesregierung hat keine derartigen Berechnungen durchgeführt. Sie sieht derzeit keinen Anlass, solche Sensitivitätsanalysen durchführen zu lassen. Auf die Antwort zu Frage 48 wird verwiesen.

56. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 289 f. des PRIMON-Gutachtens, wonach trotz äußerst optimistischer Finanzplanung bis dato eine gravierende Finanzierungslücke in der Dividendenausschüttung klafft?

Zu dieser Frage nimmt die Bundesregierung nicht Stellung, da sie sich auf eine Formulierung bezieht, die im Interesse geschützter Geschäftszahlen der DB AG im PRIMON-Gutachten geschwärzt ist.

57. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage, dass ein „denkbarer Ansatz in der Refinanzierung der fällig werdenden Finanzverbindlichkeiten und damit einhergehend einer Modifizierung des Tilgungsprofils im MiFri-Zeitraum und ggf. darüber hinaus“ (PRIMON-Gutachten, S. 289) bestehe?

Heißt dies, neue Schulden sollen die Dividende der privaten Investoren finanzieren, also Schulden, für die letztlich der Steuerzahler haftet?

Die Frage steht im Kontext mehrerer zum Schutz interner Geschäftsdaten der DB AG geschwärzter Passagen. Hierzu nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

58. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass ein privater Investor damit kalkulieren kann, dass der Bund nachträglich einspringt, z. B. indem er auf seinen Dividendenanteil verzichtet oder den Investoren andere geldwerte Vorteile zukommen lässt?

Auf Grund seiner Infrastrukturverantwortung nach Artikel 87e GG wird der Bund in jeder denkbaren Konstellation durch geeignete Mittel verhindern müssen, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in eine Schieflage geraten.

59. Wie hoch muss die Eigenkapitalquote der DB AG zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit sein, wie hoch ist sie aktuell?

Die Eigenkapitalquote der DB AG betrug zum 31. Dezember 2005 16,3 Prozent und per Halbjahresbilanz 2006 16,7 Prozent. Für eine Kapitalprivatisierung gibt es keine Vorbedingung einer bestimmten Eigenkapitalquote.

60. Wird es nach oder im Zuge einer Kapitalmarktprivatisierung erforderlich sein, dass der Bund das Eigenkapital aufstocken muss?

Heißt das, dass die Privatisierungserlöse zumindest teilweise nicht dem Bundeshaushalt zugeführt werden können?

Über eine Verwendung von Privatisierungserlösen wird zu gegebener Zeit entschieden.

61. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage im PRIMON-Gutachten, wonach die Auswirkung des integrierten Modells auf die Entwicklung des Modal Split mit minus 0,3 Prozent im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und minus 1 Prozent im Schienengüterverkehr (SGV) das schlechteste von allen Modellen ist, während die Trennung im SGV ein Plus von 1,3 Prozent bringen soll, und was würde dieses Plus ungefähr in absoluten Zahlen bei der Zunahme der Verkehrsleistung auf der Schiene bedeuten?

Nach Aussage des Gutachters sind die Auswirkungen der jeweiligen Privatisierungsvarianten auf den Modal split insgesamt nicht signifikant. Hier sind eine Reihe anderer Faktoren maßgebend („level playing field“ bei Rahmenbedingungen). Gemäß den Einschätzungen auf Seite 408 und Seite 537 des Gutachtens würde die Güterverkehrsleistung auf der Schiene beim getrennten Modell von 2005 bis 2020 um insgesamt 36,5 Mrd. tkm steigen.

62. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass der Europäische Gerichtshof das Integrationsmodell als unvereinbar mit dem EU-Recht feststellen wird?

Eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes kann nicht vorhergesagt werden.

Hinweise, dass das Integrationsmodell nicht den europäischen Vorgaben entspricht, liegen nicht vor.

63. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die SBB im Dezember 2005 bekanntgab, gemeinsam mit den Wettbewerbern BLS, SOB und dem Schweizer Verband der Verkehrsunternehmen eine Trassenvergabe AG zu gründen, weil die bisherige integrierte Aufstellung der Gesellschaften nicht dem EU-Recht genüge?

Das Gutachten kommt zu der zutreffenden Erkenntnis, dass internationale Vergleiche – sei es im globalen oder europäischen Maßstab – keine geeignete Entscheidungsgrundlage bilden. So ist die Situation in der Schweiz mit den beiden großen Infrastrukturbetreibern SBB und BLS nicht auf die Situation in Deutschland übertragbar. Eine Auslagerung des Massengeschäfts Trassenvergabe an eine externe Organisation wurde im Rahmen der Umsetzung des 1. Eisenbahn(infrastruktur)pakets der EU im Jahre 2005 (Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften) von der Bundesregierung und den gesetzgebenden Körperschaften intensiv diskutiert und im Vermittlungsausschuss verworfen. Die Erfahrungen in der Schweiz mit der gefundenen Lösung sind zudem abzuwarten.

64. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage auf Seite 146 des PRIMON-Gutachtens, dass zwischen den Modellen in Hinblick auf das Erfordernis einer langfristigen staatlichen Verpflichtung zur Mittelbereitstellung bestünden?

Für welche Modelle ist eine langfristige Verpflichtungsermächtigung zwingend erforderlich und für welche nicht?

Auf Grund der heutigen Erkenntnisse wird auch über einen längeren Zeitraum hinweg die Notwendigkeit bestehen, dass Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur mit Bundesmitteln finanziert werden. Da insbesondere Infrastrukturentwicklungen langfristige Entwicklun-

gen sind, wird die Notwendigkeit langfristig Bundesmittel bereit zu stellen, modellunabhängig eintreten.

65. Wie müsste haushaltstechnisch mit einer solchen langfristigen Verpflichtungsermächtigung umgegangen werden?

Inwieweit würden die Gestaltungsspielräume zukünftiger Haushaltsgesetzgeber eingeschränkt?

Die Ausbringung einer Verpflichtungsermächtigung über 10 Jahre ist haushaltstechnisch möglich. Die Ausbringung von Verpflichtungsermächtigungen mit über 10-jährigen Laufzeiten ist aufgrund der Bauzeiten großer Schienenprojekte bei Kapitel 12 22 Titel 891 01 übliche Praxis.

Eine Einschränkung der Gestaltungsspielräume zukünftiger Haushaltsgesetzgeber ist aufgrund der voraussichtlichen Höhe der benötigten Verpflichtungsermächtigung von 25 Mrd. Euro gegeben. Die Bundesregierung hat daher in den Verhandlungen mit der DB AG die Ausbringung der Verpflichtungsermächtigung unter Parlamentsvorbehalt gestellt.

66. Ist der Bundesregierung aus der Vergangenheit ein anderer Fall der Privatisierung eines bundeseigenen Unternehmens oder Vermögens bekannt, bei der der Abschluss einer solchen langfristigen Verpflichtungsermächtigung erforderlich war und durchgeführt wurde?

Nein.

67. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass es weltweit keinen Vorläufer für die materielle Teilprivatisierung eines Mischkonzerns mit den Geschäftsfeldern Eisenbahn, Straßenverkehr und Logistik gibt und das integrierte Modell somit im internationalen Maßstab ein Unikat wäre?

Die Singularität und Komplexität der vorgesehenen teilweisen Kapitalprivatisierung der DB AG ist der Bundesregierung bewusst. Diese Sachlage hält die Bundesregierung jedoch nicht davon ab, auf der Basis der vorliegenden Untersuchungen die für die weitere Entwicklung des Unternehmens und des Eisenbahnwesens notwendigen Entscheidungen zu treffen.

68. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der weltweit einzige Vorläufer eines integrierten Börsengangs eines Bahnunternehmens (Neuseeland) haushaltspolitisch desaströs endete, weil die Schiene auf Kosten der Substanz ausgezehrt wurde?

Auf die Antworten zu Fragen 33 und 63 wird verwiesen.

69. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass im globalen Maßstab kaum ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen – im Unterschied zu den Staatsbahnen – zu finden ist, dass Güter- und Personenverkehr zusammen betreibt?

Könnte dies ein Anzeichen dafür sein, dass die Verbundvorteile überschätzt werden?

Auf die Antwort zu Frage 63 wird verwiesen. Die Verbundproduktion ist zumindest in Europa die Regel. Die getrennte Leistungserbringung in anderen

Staaten (z. B. in Japan und in den USA) beruht auf völlig anderen Voraussetzungen.

70. Inwieweit wäre unter den Bedingungen des Integrationsmodells die spätere Regionalisierung der Infrastruktur möglich, welche nach Ansicht der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) ein hohes Effizienzpotential birgt, das wahrscheinlich noch größer ist als die Regionalisierung des Transports?

Diese Fragestellung wird in einer Arbeitsgruppe im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz untersucht. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor.

71. Wie hoch wären nach Einschätzung der Bundesregierung die jährlichen Dividendenzahlungen im Integrationsmodell für den verbleibenden Bundesanteil und die sich daraus ergebenden jährlichen Einnahmen für den Bundeshaushalt?

Über die Höhe jährlicher Dividendenausschüttungen entscheidet bei einer Aktiengesellschaft die Hauptversammlung.

