

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Patrick Döring, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Eigentumssicherungsmodell als Variante der Bahnprivatisierung**

Presseberichten zu Folge hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 25. September 2006 ein weiteres Modell für die Privatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) vorgestellt, das unter der Bezeichnung „Eigentumssicherungsmodell“ (ESM) firmiert. Bei diesem Modell hält die DB AG wirtschaftlich sämtliche Geschäftsanteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), überträgt jedoch ihre Anteile zu 100 Prozent nach Maßgabe einer zu vereinbarenden Sicherungsabrede zur Sicherheit auf den Bund. Der Bund wird damit zu 100 Prozent zivilrechtlicher Eigentümer der Anteile. Die DB AG bleibt aber wirtschaftliche Eigentümerin der Anteile und ist weiterhin zur Bilanzierung der Anteile berechtigt. Die Interessen des Bundes sollen somit durch Sicherungseigentum des Bundes gewährleistet werden.

Die Übereignung von Sicherungseigentum ist als Rechtsinstitut geläufig, mit dem – in der Regel durch Kreditinstitute – Forderungen dinglich besichert werden. Der Sicherungsnehmer erhält treuhänderisches Eigentum am Sicherungsobjekt. Sobald die Forderung des Sicherungsnehmers, die der Sicherungsabrede zugrunde liegt, erfüllt ist, überträgt der Sicherungsnehmer dem Sicherungsgeber das Volleigentum. Das Sicherungseigentum ist somit normalerweise nicht auf eine dauerhafte Eigentümerstellung des Sicherungsnehmers ausgerichtet. Für den Sicherungsfall hat der Sicherungsnehmer jedoch das Recht, das Eigentum am Sicherungsgegenstand zu verwerten. Dies geschieht durch Veräußerung des Sicherungsgegenstandes.

Diese typischen Merkmale des Sicherungseigentums werfen die Frage auf, inwieweit dieses Instrument geeignet ist, die Interessen des Bundes im Rahmen der Privatisierung der DB AG zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere angesichts der Tatsache, dass das Interesse des Bundes gerade nicht darauf gerichtet

ist, das Volleigentum an den EIU nach Erfüllung der gesicherten Forderung dem Sicherungsgeber, also der DB AG, zu übertragen. Ebenso wenig kommt in Betracht, dass der Bund die EIU als Sicherungsgegenstand veräußert, um damit das Sicherungsobjekt zu verwerten, falls die zu sichernde Forderung nicht erfüllt wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Forderungen des Bundes sollen durch das Sicherungseigentum an den EIU gesichert werden?
2. Sind diese Forderungen des Bundes ihrer Natur nach dauerhafter Art oder sind sie zu einem bestimmten Zeitpunkt erfüllt?
3. Ist das Interesse des Bundes darauf gerichtet, dauerhaftes Eigentum an der Schieneninfrastruktur bzw. den EIU zu behalten, und wenn ja, wieso ist das Sicherungseigentum – das bei der Rechtsnatur nach nur vorübergehend ist – geeignet, die Interessen des Bundes zu gewährleisten?
4. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die Eisenbahninfrastruktur bzw. EIU zu veräußern, in dem Fall, dass die Ansprüche des Bundes gegenüber der DB AG nicht erfüllt werden?
5. Welche Unterschiede sieht die Bundesregierung bei der Wahrnehmung ihrer Infrastrukturverantwortung nach Artikel 87e des Grundgesetzes zwischen Volleigentum einerseits und Sicherungseigentum andererseits?
6. Welchen Vorteil soll das wirtschaftliche Eigentum an den EIU für die DB AG erbringen?
7. Geht die Bundesregierung davon aus, dass der Zweck des wirtschaftlichen Eigentums auch darin besteht, einen Investor an Wertschöpfungen und etwaigen Gewinnen der EIU zu beteiligen?
8. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die EIU des DB-Konzerns in den nächsten Jahren einen positiven Gewinnbeitrag erwirtschaften werden, und wie hoch würde das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) der EIU ausfallen?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ein EBIT-Beitrag der EIU zum Konzernergebnis gerechtfertigt ist angesichts der Tatsache, dass die Investitionen in die Infrastruktur zu beinahe 100 Prozent über verlorene Baukostenzuschüsse des Bundes finanziert werden?
10. Wäre ein Gewinnbeitrag des Netzes mit § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vereinbar, wonach Finanzierungsvereinbarungen bei geänderter wirtschaftlicher Interesse geändert werden müssen?
11. Soll das wirtschaftliche Eigentum der DB AG nach Auffassung der Bundesregierung das Recht beinhalten, nicht betriebsnotwendige Grundstücke zu veräußern, und im gegebenen Fall generierte stille Reserven in das Konzernergebnis einfließen zu lassen?
12. Soll sich der Kaufpreis, den der Bund bei Ausübung der Call-Optionen an die DB AG zu zahlen hat, am Ertragswert der Anteile an den EIU richten, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung dies?
13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die zukünftigen Ertragswerte der EIU nur schwer vorhersehbar sind und überdies in hohem Maße durch die DB AG gestaltbar sind?
14. Welche Vorkehrungen könnten aus Sicht der Bundesregierung getroffen werden, um einen unangemessenen Ertragswert und damit zu hohen Kaufpreis bei Ausübung der Call-Optionen zu vermeiden?

15. Hält die Bundesregierung einen Abschluss einer Festpreisregelung für den Fall der Ausübung von Call-Optionen für sinnvoll und möglich?
16. Hält die Bundesregierung als Berechnungsalternative für den Kaufpreis im Falle der Ausübung von Call-Optionen für möglich, diesen Kaufpreis am Nettobuchwert der EIU in Höhe der noch nicht abbeschriebenen Eigenmittelinvestitionen der DB AG zu bemessen?
17. Sieht die Bundesregierung in diesem Fall das Risiko, dass der Bund auch den Einsatz von solchen Eigenmitteln erstatten muss, die als Folge von Planungsfehlern und Baukostenüberschreitungen entstehen?
18. Würde eine Heimfallregelung auf der Basis einer Kaufpreisermittlung zum Nettobuchwert beispielsweise dazu führen, dass Kostenüberschreitungen wie bei der Neubaustrecke Frankfurt-Köln im Falle des vorzeitigen Heimfalls vom Bund getragen werden müssten?
19. Geht die Bundesregierung davon aus, dass beim Eigentumssicherungsmodell die anlassunabhängigen und die anlassbezogenen Call-Optionen des Bundes von Investoren mit Abschlägen bei der Wertermittlung des zu privatisierenden Anteils an der DB AG berücksichtigt werden?
20. Sieht die Bundesregierung für den Fall, dass die Investoren im Sinne der vorigen Frage keine Bewertungsabschlüsse vornehmen, einen Wertungswiderspruch darin, dass einerseits die Call-Optionen wirkungsvolle Rechte zugunsten des Bundes darstellen sollen, andererseits diese Rechte jedoch zu keinen Bewertungsabschlüssen seitens der Investoren führen?
21. Wie würde sich nach Meinung der Bundesregierung die Ankündigung, die Ausübung einer Call Option ernsthaft in Erwägung zu ziehen, auf den Börsenkurs der DB AG auswirken?
22. Inwiefern ist die Länge der Bilanz (Bilanzsumme) nach Auffassung der Bundesregierung ein relevantes Kriterium für einen Investor, und unter welchem Gesichtspunkt könnte sich insoweit ein Vorteil des ESM ergeben?
23. Ist der Bundesregierung bekannt, dass im globalen Maßstab Unternehmen in der Regel bestrebt sind, ihre Bilanz möglichst schlank zu halten (z. B. Leasing statt Kauf usw.)?  
Warum soll für die DB AG das Gegenteil gelten?
24. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die vollständige Herausnahme des Infrastruktureigentums den ROCE (Return on Capital Employed) der zu privatisierenden DB AG einschließlich Netzbetriebs anhöbe, weil der Segment-ROCE der Infrastrukturtöchter stets unter dem ROCE des Gesamtunternehmens liegt?
25. Ist der Bundesregierung weltweit ein Fall bekannt, wonach der Staat seine Interessen als Eigentümer eines öffentlich finanzierten Schienen- oder vergleichbaren Netzes im Wege des Sicherungseigentums wahrt?
26. Warum wurde nicht das PRIMON-Gutachterteam (PRIMON = Privatisierungsvarianten der DB AG mit und ohne Netz) mit der ganzheitlichen Bewertung des neuen Modells beauftragt?

Berlin, den 13. Oktober 2006

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

