

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Zur Rolle des Schienennetzes nach einer Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG**

Die Verkehrsminister der Länder haben auf der Sonderkonferenz am 2. August 2007 die Besorgnis geäußert, dass der Entwurf der Bundesregierung eines Eisenbahnneuordnungsgesetzes keinen hinreichenden Schutz gegen die absehbaren Folgen einer rein betriebswirtschaftlichen Optimierungsstrategie im Schienennetz bietet. Befürchtet wird, dass der verfassungsrechtliche Gemeinwohlauftrag gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes vernachlässigt wird, und es zu erheblichen Stilllegungen insbesondere in der Fläche kommen könnte.

Zugleich ist in jüngerer Zeit erneut in den Medien berichtet worden, wonach die Deutsche Bahn AG (DB AG) vorhat, aus dem Netz in steigendem Maße Profit zu erwirtschaften. Dies muss kritisch hinterfragt werden, da die Schieneninfrastrukturinvestitionen zu über 90 Prozent durch den Steuerzahler finanziert werden und der Bund die Erhaltung des Bestandsnetzes mit 2,5 Mrd. Euro pro Jahr unterstützen soll.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung zu, dass private Investoren vorrangig betriebswirtschaftliche, gewinnorientierte Ziele verfolgen?
2. Schließt sich die Bundesregierung der herrschenden Meinung an, dass auf einem signifikanten Teil der deutschen Schienenstrecken – insbesondere in der Fläche – die Trassenerlöse nicht ausreichen, um die Betriebskosten zu decken?
3. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass bei ausschließlich gewinnorientiertem Fokus der DB AG die vorgenannten Netzteile unter erhöhten Stilllegungsdruck geraten können, und wenn nein, warum nicht?
4. Ist der Bundesregierung das Phänomen bekannt, dass ein Netzbetreiber eine Schienenstrecke über einen längeren Zeitraum so herunterwirtschaften kann, dass die Stilllegung, zumindest aber die Abbestellung der Nahverkehre auf dieser Strecke dann die logische Folge ist, und wie kann einer solchen Entwicklung nach einer Teilprivatisierung wirksam vorgebeugt werden?
5. Sind der Bundesregierung Überlegungen, Planspiele oder Szenarien der DB AG bekannt, den Umfang des deutschen Schienennetzes um mehrere tausend Kilometer zu reduzieren?

6. Hat die Bundesregierung als alleiniger Anteilseigner der DB AG Kenntnisse darüber, ob die DB AG – wie in jüngeren Medienberichten angedeutet – plant, das bis dato strukturell defizitäre Netz bis 2011 zum gewinnträchtigsten Segment des Konzerns auszubauen, und wenn ja, wie bewertet sie diesen Plan?
7. Hielte es die Bundesregierung für angemessen, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG eine ähnlich hohe Rendite erzielen wie die Transporttöchter des Konzerns?
8. Hielte es die Bundesregierung für angemessen, wenn der Bund das Bestandsnetz im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit 2,5 Mrd. Euro Steuergeldern jährlich bezuschusste, aber gleichzeitig mehrere hundert Mio. Euro aus dem Netz als Gewinn an private Investoren flösse?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, den Zuschuss des Bundes zum Bestandsnetz zu senken, wenn der Gewinn im Netz einen bestimmten Schwellenwert überschreitet?
10. Trifft es zu, dass die Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG ohne Zweckbindung in den Gewinn des Konzerns eingestellt werden, so dass sie z. B. auch für die Beschaffung von Fahrzeugen oder zum Bau von Frachtzentren für die Straßenlogistik verwendet werden können?
11. Erkennt die Bundesregierung ein Risiko, dass der vom Bund gewährte Zuschuss zum Bestandsnetz gegen europäisches Beihilferecht verstoßen könnte, wenn das Netz unangemessen hohe Gewinne abwürfe, und wenn nein, warum?
12. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Renditehöhen die EU-Kommission bei der Beurteilung der Rechtskonformität von Beihilfen an Unternehmen regelmäßig als noch zulässige Obergrenze ansieht?
13. Stimmt die Bundesregierung zu, dass ihre regelmäßig vorgebrachte Begründung, man habe die Regelfinanzierung von zinslosen Darlehen auf verlorene Baukostenzuschüsse umstellen und den Eigenmittelanteil der DB AG an Investitionen auf null absenken müssen, da die DB AG diese Lasten nicht tragen könne, nicht mehr schlüssig wäre, wenn das Netz hohe Gewinne erzielen sollte?
14. Trifft es zu, dass der Monitoringbericht von Morgan Stanley zur Mittelfristplanung 2006 der DB AG eine regelmäßige Steigerung der Trassenpreise von 2 Prozent p. a. ausweist?
15. Hat die Bundesregierung als Anteilseigner der DB AG Erkenntnisse darüber, ob die DB AG plant, bis 2011 den Gewinn des Geschäftsfeldes Personenbahnhöfe deutlich zu erhöhen?
16. Erachtet die Bundesregierung die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Anreizregulierung für Alternativen oder für einander zwingend ergänzende Instrumente?
17. Hält die Bundesregierung die Aussage für angemessen, „kein Meter Schienennetz werde privatisiert“, wenn die teilprivatisierte DB AG über das wirtschaftliche Eigentum am Schienennetz praktisch uneingeschränkt verfügen kann und die Gewinne der Infrastrukturtöchter ohne Zweckbindung in den Konzerngewinn eingehen?
18. Erkennt die Bundesregierung einen Widerspruch darin, dass einerseits die Stellung des wirtschaftlichen Eigentümers voraussetzt, faktisch über ein Handlungsspektrum wie ein rechtlicher Eigentümer verfügen zu können, aber andererseits angeblich kein Meter Schienennetz privatisiert werde?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung den immanenten Zielkonflikt, als dauerhafte Miteigentümerin der DB AG kein Interesse an einer gewinnschädigenden Regulierung haben zu können, aus Sicht der Kunden und der Volkswirtschaft jedoch eine strenge Regulierung praktizieren zu müssen?
20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Aktienwert der Deutschen Telekom unter einer zu strengen Regulierung gelitten hat, und wäre dies ggf. auch im Fall der DB AG zu erwarten?

Berlin, den 22. August 2007

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

