

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

Wertausgleich und Bilanzrecht im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes

In der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 23. Mai 2007 zu verfassungs- und bilanzrechtlichen Fragen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (EBNeuOG) bezeichneten sechs von sieben Sachverständigen das Eigentumssicherungsmodell als „Quadratur des Kreises“. Versuche man diese aufzulösen, verschärfe sich entweder der Konflikt mit dem Verfassungsrecht oder mit dem Bilanzrecht.

Neben der Rechtsdiskussion spielt der vom Bund zu zahlende Wertausgleich bei Beendigung der Sicherungsübereignung eine zentrale Rolle, da er faktisch darüber entscheidet, ob die wirtschaftlich privatisierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wieder in das vollständige und uneingeschränkte Eigentum des Bundes zurückfallen können.

Aus den vorgenannten Gründen fragen wir die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die im Entwurf des EBNeuOG vorgesehene Bemessungsgrundlage des Wertausgleichs („bilanzielles Eigenkapital der EIU“ = „Netto-Reinvermögen“) eine stichtagsbezogene Bestandsgröße ist, die der Bilanz eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eindeutig zu entnehmen ist?
2. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das bilanzielle Eigenkapital der Deutsche Bahn AG (DB Netz AG) am 31. Dezember 2006 5,753 Mrd. Euro betrug, wie im Geschäftsbericht 2006 der Gesellschaft (S. 27) ausgewiesen?
3. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das bilanzielle Eigenkapital der DB Station & Service AG am 31. Dezember 2006 1 202,8 Mrd. Euro betrug, wie im Geschäftsbericht 2006 der Gesellschaft (S. 21) ausgewiesen?
4. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Energie GmbH zum 31. Dezember 2006?
5. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital aller weiteren Einheiten des DB-Konzerns, die zur Infrastruktur zu zählen sind (z. B. Töchter der DB Netz AG, ProjektBau usw.) und deren Eigentum im Wege der Sicherungsübereignung auf den Bund übertragen werden sollen?
6. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Summe der Reinvermögenswerte jener beiden EIU, deren Geschäftsberichte öffentlich einsehbar sind, bereits knapp 7 Mrd. Euro ausmacht?

7. Wieso hat die Bundesregierung angesichts des in Frage 6 hergeleiteten Wertes von 7 Mrd. Euro, in der Antwort auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundstagsfraktion (Bundstagsdrucksache 16/6061) zur konkreten Frage des Wertausgleichs lediglich vage mitgeteilt, dass der Wertausgleich „gegebenfalls mehrere Milliarden Euro“ betragen könne (Antwort zu Frage 9)?
8. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Widerspruch, den Wertausgleich mit „ggf. mehreren Milliarden Euro“ im Ungefähren zu halten, während Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee in der „Frankfurter Rundschau“ vom 20. Oktober 2006 ankündigte, „alle Konditionen, einschließlich des Preises, den der Bund [für die Rücknahme des wirtschaftlichen Eigentums] zu zahlen hätte, heute fest[zu]schreiben“?
9. Wird die Bundesregierung der Bitte der Fraktion der CDU/CSU nachkommen, das bilanzielle Eigenkapital der EIU der DB AG zum 1. Juli 2007 „virtuell“ zu beziffern und zu veröffentlichen, und wann gedenkt sie dies zu tun?
10. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Langfristigkeit der Sicherungsübereignung und der Mangel an Erfahrungen mit dem Eigentumssicherungsmodell es geboten erscheinen lassen, die Risiken des Wertausgleichs ausführlich zu diskutieren und diese mit Hilfe von Szenarien zu monetarisieren, und wenn nein, warum nicht?
11. Stimmt die Bundesregierung zu, dass sich folgende Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Ressortabstimmung inzwischen als falsch herausgestellt hat: „Die vom BMWi genannte Zahl von 8 Mrd. Euro für den gegenwärtigen Verkehrswert der EIU-Anteile kann sich nur einschließlich der Bundeszuschüsse ergeben. Nach der in § 7 vorgesehenen Berechnungsmethode kann aber ein positiver Ertragswert der EIU nach Ablauf der Sicherungsübertragung nur dann erreicht werden, wenn die EIU zu diesem Zeitpunkt auch ohne Bundeszuschüsse einen Gewinn erwirtschaften. Bundeszuschüsse sind ... nur zu berücksichtigen, wenn die EIU auf diese bei Ende der Sicherungsübertragung noch einen Anspruch haben. Das ist aber nicht der Fall ...“ Etwas später: „... ein Wertausgleich höher als 0 Euro kann sich nur ergeben, wenn die EIU ohne Bundeszuschüsse Erträge erwirtschaften. Das ist unwahrscheinlich.“
12. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Netz AG bei ihrer Gründung am 5. Januar 1999?
13. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Station & Service AG bei ihrer Gründung am 5. Januar 1999?
14. Rechnet die Bundesregierung nach der Bahnprivatisierung mit einer Reduzierung des Eigenkapitals der EIU, und wenn ja, warum?
15. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das zum 31. Dezember 2006 ausgewiesene bilanzielle Eigenkapital der EIU von mindestens 7 Mrd. Euro unterstellt, dass der Bund die Schieneninfrastruktur dauerhaft mit mindestens 2,5 Mrd. Euro p. a. bezuschussen wird?
16. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der Privatisierungserlös für 49 Prozent der Anteile an der DB AG bei einem zu zahlenden Wertausgleich von mindestens 7 Mrd. Euro deutlich über 7 Mrd. Euro liegen muss, damit der Staat wenigstens nominell kein Verlustgeschäft eingeht?
17. Wie rechtfertigt die Bundesregierung verteilungs- und haushaltspolitisch, einem privaten Investor einen Wertausgleich im höheren Milliardenbereich für etwas zu zahlen, dessen Wert nahezu vollständig durch den Steuerzahler bezahlt wurde und künftig weiterhin bezahlt wird?

18. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass ein reines Eigentumsmodell, bei dem das rechtliche und wirtschaftliche Eigentum zu 100 Prozent beim Bund verbleibt, keinen Wertausgleich erfordert?
19. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, wonach der jetzt vorgesehene Wertausgleich sich in einer signifikant höheren Zahlungsbereitschaft privater Investoren niederschlägt?
20. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das PRIMON-Gutachten (Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“) die Privatisierungserlöse für das Integrationsmodell, – das einen Wertausgleich beim Rückfall des Eigentums an den Bund erfordern würde und damit dem Privatisierungsmodell des EBNeuOG entspricht –, und dem Eigentumsmodell – in dem kein Wertausgleich gezahlt wird – gleich hoch einschätzt, d. h. der Ertragswert des Netzes offensichtlich mit null bewertet wird?
21. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der aktuelle Entwurf des EBNeuOG vorsieht, die Sicherungsübereignung automatisch zu beenden und das wirtschaftliche Eigentum an den EIU nach 15 plus ggf. 3 Jahren für die Rückabwicklung an den Bund zu übertragen, wenn der Deutsche Bundestag keinen anderen Beschluss fällt?
22. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Sprechers vom Bundesminister der Finanzen, Peer Steinbrück, dass Überlegungen zur Höhe des Wertausgleichs und faktischen Rückholbarkeit des Netzes – insbesondere vor dem Hintergrund eines gesetzlich verankerten Regelfalls – ein „Worst-Case-Szenario“ sei und einer „pathologischen Sichtweise“ entspräche (Financial Times, Deutschland vom 26. Juli 2007)?
23. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Privatisierungen des wirtschaftlichen Eigentums an nationalen Schieneninfrastrukturen in Großbritannien, Neuseeland und Estland?
24. Ist der Bundesregierung im weltweiten Maßstab ein Beispiel bekannt, in dem das wirtschaftliche Eigentum an der Schieneninfrastruktur eines Landes dauerhaft erfolgreich privatisiert wurde, wenn ja, welches?
25. Schließt die Bundesregierung aus, dass in der Vergangenheit aufgenommene zinslose Darlehen der EIU nachträglich in Baukostenzuschüsse umgewandelt werden?
26. Wie wirkt sich die zum 31. August 2007 zugesicherte Umgruppierung der nicht betriebsnotwendigen Immobilien der DB-Holding zu den EIU auf deren bilanzielles Eigenkapital aus?
27. Auf welches Dokument oder welche spezifische Aussage des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IdW) stützt sich die Bundesregierung, wenn sie dem Entwurf des EBNeuOG nunmehr bescheinigt, bilanzrechtlich einwandfrei zu sein?
28. Handelt es sich bei der Expertise des IdW um mehr als ein achtseitiges Schreiben des IdW vom 26. Juni 2007 an das Bundesministerium der Finanzen?
29. Trifft es zu, dass das IdW in seinem Schreiben vom 26. Juni 2007 lediglich zum Wertausgleich Stellung bezieht, nicht aber zu den sonstigen Voraussetzungen der bilanzrechtlichen Konformität des EBNeuOG-E?
30. Trifft es zu, dass das IdW in seiner Stellungnahme für die Annäherung des Eigenkapital-Buchwertes an den Ertragswert der EIU die Prämisse setzt, dass die Erträge aus dem Betrieb der Infrastruktur in Höhe einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals begrenzt werden?

31. In welchem Korridor hält die Bundesregierung die Verzinsung des Eigenkapitals der EIU für angemessen?
32. Wann wird die Bundesregierung die Einschätzung des IdW zum Wertausgleich den Mitgliedern des Bundestages und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen?
33. Plant die Bundesregierung ergänzende Gutachten in Auftrag zu geben, die alle bilanzrechtlichen Fragen des EBNeuOG-E – auch vor dem Hintergrund des internationalen Bilanzrechts – prüft, und wenn ja, durch wen, und wann?
34. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Vereinbarkeit des EBNeuOG mit dem Bilanzrecht nicht durch das IdW entschieden werden kann, sondern letztlich nur durch das für die DB AG zuständige Finanzamt Berlin?
35. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass eine angekündigte oder vollzogene Verweigerung der Bilanzierung der DB AG nach einer Teilprivatisierung durch das zuständige Finanzamt zu einer nachträglichen Änderung der bilanzrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes führt, um Bilanzfähigkeit herzustellen?
36. Welche rechtlichen Konsequenzen für den Bund und die DB AG hätte eine vom Finanzamt festgestellte Unvereinbarkeit der Rechtskonstruktion des EBNeuOG mit dem Bilanzrecht?
37. Ist § 1 Abs. 2 DBPrivG so zu verstehen, dass der private Investor keinen Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG entsenden wird, da sich der Bund zu keiner bestimmten Stimmabgabe verpflichten darf, wenn nein, wie ist dieser Gesetzesparagraf dann zu verstehen?
38. Wie ist es nach Auffassung der Bundesregierung möglich, der DB AG wirtschaftliches Eigentum an den EIU zu verschaffen und deren Bilanzierungsfähigkeit herzustellen, wenn der Bund – als nicht wirtschaftlicher Eigentümer – alle Mitglieder des Aufsichtsrates der DB AG bestimmt und bei mehreren wesentlichen Rechtsgeschäften einen Zustimmungsvorbehalt geltend machen kann?
39. Setzt nach Meinung der Bundesregierung der Entwurf zum EBNeuOG die im Rechtsgutachten von Hölters & Elsing (Oktober 2006) für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Voraussetzungen für wirtschaftliches Eigentum um, denen zufolge die DB AG bei Wegfall des Sicherungszwecks die (Rück-)Übertragung auch des zivilrechtlichen Eigentums an den Anteilen der EIU „verlangen“ können muss, oder wird diese Bewertung der Gutachter von der Bundesregierung nicht geteilt?
40. Falls die Bundesregierung die rechtliche Position des vorgenannten Gutachtens teilt: Worin sollte dann noch die Entscheidungsfreiheit des Deutschen Bundestags bestehen, nach regulärem Ablauf der Sicherungsabrede etwas anderes beschließen zu können als eine Verlängerung der Sicherungsabrede oder eine Übertragung des zivilrechtlichen Eigentums an den Anteilen der EIU an die DB AG?

Berlin, den 22. August 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion