

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

EU-Beihilfeverfahren gegen den Verkehrsvertrag im Schienenpersonennahverkehr zwischen Berlin/Brandenburg und der DB Regio AG

Am 8. Februar 2008 eröffnete die Europäische Kommission ein Beihilfepauptprüfungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (C 47/07). Gegenstand ist der öffentliche Dienstleistungsvertrag im Schienenpersonennahverkehr zwischen der DB Regio AG und den Ländern Berlin und Brandenburg, der 2003 geschlossen worden war. Mit der Eröffnungsentscheidung greift die Europäische Kommission die Beschwerde des Unternehmens Connex (heute Veolia Verkehr) auf, das seinerzeit eine wettbewerbsverzerrende Überkompensation der DB AG aus dem direkt vergebenen Verkehrsvertrag moniert hatte.

Ihrer Sachverhaltsdarstellung stellt die Europäische Kommission voran, dass für den öffentlichen Dienstleistungsvertrag die vier Altmark-Trans-Kriterien des Europäischen Gerichtshofs einschlägig sind. Die Europäische Kommission hegt erhebliche Bedenken, inwieweit die Kriterien 2 bis 4 erfüllt seien. Im besonderen Fokus steht das dritte Kriterium (Ausgleich in Höhe erforderlicher Kosten einschließlich eines angemessenen Gewinns), für dessen mögliche Verfehlung fünf Indizien angeführt werden.

Da der Regionalverkehr nach dem Gutachten von Morgan Stanley zur Kapitalmarktfähigkeit der DB AG aus dem Jahr 2004 den „Nukleus der Equity Story“ bildet, stellen sich im Lichte der geplanten Teilprivatisierung der DB AG die folgenden Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung die von der Europäischen Kommission eingeräumte Gelegenheit wahrgenommen, als Beteiligte zum Sachverhalt der Eröffnungsentscheidung Stellung zu beziehen?
2. Ist diese Stellungnahme öffentlich verfügbar, wenn nein, warum nicht?
3. Sind der Bundesregierung Stellungnahmen anderer Beteiligter – insbesondere der Deutschen Bahn AG oder der Länder Berlin und Brandenburg – bekannt?
4. Welche Rechtsauffassung vertritt die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission, und wie ist diese im Detail begründet?

5. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung richtig, dass jeder Verkehrsvertrag im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – unabhängig von den Umständen seiner Entstehung und seinen Konditionen – allein deshalb nicht in den Regelungsbereich der Verordnung (EWG) 1191/69 fällt, weil er als „Vertrag“ bezeichnet wird?
6. Stimmt die Bundesregierung aus fachlicher Sicht der These zu, dass ein Anbieter nur dann in Ausschreibungen von SPNV-Verträgen erfolgreich mitbieten kann, wenn er die anfallenden Kosten und Erlöse der Leistungserbringung linien- oder teilnetzscharf kalkulieren kann?
7. Mit welcher Verfahrensdauer des Beihilfehauptprüfungsverfahrens rechnet die Bundesregierung?
8. Trifft es zu, dass alle Beteiligten, die der Aufforderung der Europäischen Kommission vom 8. Februar 2008 zur Abgabe einer Stellungnahme Folge geleistet haben, das Recht haben, die wie auch immer ausfallende Kommissionsentscheidung anschließend zur gerichtlichen Klärung vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu tragen?
9. Wie lange dauert im Durchschnitt erfahrungsgemäß ein EuGH-Verfahren in Beihilfefragen?
10. In wie vielen Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ermittelt die Europäische Kommission gegenwärtig, und wie viele fallen davon in den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung?
11. Ist es richtig, dass Morgan Stanley in seinem Gutachten zur Kapitalmarktfähigkeit der DB AG 2004 die Klärung der europarechtlichen Streitfragen (also einschließlich Beihilfeverfahren) zur *conditio sine qua non* erklärte, ohne die eine Privatisierung der DB AG nicht möglich sei?
12. Stimmt die Bundesregierung zu, dass ein schwebendes Beihilfeverfahren bei der Europäischen Kommission und/oder dem EuGH eine erhebliche Risikoposition aus betriebswirtschaftlicher Sicht darstellt, die private Investoren angesichts der Bedeutung der Nahverkehrsgewinne für den Gewinn der DB Mobility Logistics AG, an der sich Investoren beteiligen sollen, mit hohen Abschlägen einpreisen werden?
13. Hält es die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG für notwendig, dass die Risiken aus dem Beihilfeverfahren bilanziell abgebildet werden?
14. Erkennt die Bundesregierung im Hinblick auf die Prospekthaftung das Erfordernis, seitens der DB AG auf die Risiken aus dem Beihilfeverfahren in dem zu erstellenden Börsenprospekt für die Kapitalprivatisierung hinzuweisen?
15. Angenommen die DB AG verträte die Auffassung, dass die zuvor genannten Risiken nicht im Börsenprospekt erwähnt werden müssten, ist die Bundesregierung als Alleingesellschafterin der DB AG bereit, die Haftungsrisiken aus dem vorgenannten Verfahren vollständig oder teilweise zu übernehmen?
16. Gesetzt den Fall, die Europäische Kommission träfe die Entscheidung, dass eine rechtswidrige Beihilfe im Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg enthalten sei, mit welchen Folgen hätte die Bundesrepublik Deutschland bzw. die DB AG im sog. *worst case* zu rechnen?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung das unternehmerische Wagnis (Kosten- und Erlösrisiken) für Schienenpersonennahverkehrsanbieter in Relation zu anderen kapitalintensiven Branchen?

18. Stimmt die Bundesregierung in der Frage der Angemessenheit des unternehmerischen Gewinns zu, dass eine höhere Risikobereitschaft mit größeren Gewinnchancen im Einklang stehen sollte?
19. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ins Gegenteil verkehrt wird, wenn die DB AG in ihren eigenwirtschaftlichen Segmenten Schienenfern- und Güterverkehr durchschnittliche Umsatzrenditen von 3 bis 5 Prozent erzielt, im staatlich subventionierten SPNV jedoch über 9 Prozent (ohne Einmaleffekte wie Drohverlustrückstellungen)?
20. Wie erklärt die Bundesregierung das Phänomen, dass die Umsatzrenditen der DB AG im SPNV seit 2003 kontinuierlich steigen, obwohl bei zunehmender Wettbewerbsintensität und sukzessive sinkendem Marktanteil der DB AG nach der gewöhnlichen Marktlogik das Gegenteil zu erwarten wäre?
21. Sind der Bundesregierung die Umsatzrenditen von Wettbewerbern der DB AG bekannt, die diese in Deutschland und im Ausland im SPNV erzielen?
22. Hält die Bundesregierung die DB Regio AG für ein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“?
23. Sofern Frage 22 bejaht wird, wie erklärt sich die Bundesregierung dann, dass die kumulierte Rückgewinnquote der DB AG in wettbewerblichen Vergaben von SPNV-Verträgen zwischen 1996 und heute unter 50 Prozent liegt?
24. Treffen Andeutungen aus dem Umfeld der DB AG zu, wonach die DB AG selbst die Stellungnahme der Bundesregierung an die Europäische Kommission verfasst haben soll?
25. Warum ist die Bundesregierung – falls Frage 24 bejaht wird – nicht in der Lage, sich selbst juristisch zu vertreten, und hält es die Bundesregierung für verfahrenspsychologisch geschickt, wenn die DB AG auf verdecktem Wege faktisch zwei Stellungnahmen einreicht?
26. Hat die Bundesregierung die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA aus aktuellem Anlass beauftragt, die Angemessenheit der im Berlin/Brandenburger Verkehrsvertrag angesetzten Kosten und des Gewinns nachzuweisen?

Berlin, den 20. Mai 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

