

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),  
Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter  
und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/1540 –**

### **Dritte Stufe der Bahnreform und Börsengang der Deutsche Bahn AG**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Bereits im Abschlussbericht der Regierungskommission Bundesbahn aus dem Jahre 1991 stand in Kapitel 7.1 „Die Ausgliederung (der Transportgesellschaften aus der Holding) schafft glaubwürdige Voraussetzungen für die interessierte Privatwirtschaft, dass der Wettbewerb von Trassen diskriminierungsfrei verläuft und dass sich ein Markteintritt in den Schienenverkehr als kalkulierbares Risiko lohnt.“

Auch im aktuellen Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) steht im Kapitel Bahnreform: „In Bezug auf den Wettbewerb hat der bisherige Verlauf der Bahnreform gezeigt, dass der Frage der Unabhängigkeit von Netz und Transport besondere Bedeutung zukommt. Nur durch diese Unabhängigkeit kann letztendlich ein diskriminierungsfreier Wettbewerb unter den Schienenverkehrsanbietern gesichert werden.“

Um dies auch tatsächlich realisieren zu können, wurde in § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG) die Voraussetzungen für die Ausgliederung ausdrücklich festgeschrieben.

Durch überparteilichen Konsens war zum Zeitpunkt der Bahnreform vorgesehen, dass diese so genannte dritte Stufe der Bahnreform nach einer Bestandsanalyse am Ende der zweiten Stufe der Bahnreform durchgeführt wird. Als Sicherungsinstrument wurde seitens des Gesetzgebers in Artikel 87e Abs. 3 Satz 3 in Verbindung mit Abs. 5 Grundgesetz (GG) vorgesehen, dass die Veräußerung von Anteilen des Bundes an dem Unternehmen nur aufgrund eines Gesetzes erfolgen kann und die Zustimmung des Bundesrates hierzu erforderlich ist.

Sicherlich ist ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zur dritten Stufe der Bahnreform – und damit zu mehr Wettbewerb – die Umsetzung des ersten Eisenbahninfrastrukturpakets der EU und der Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ durch das 3. Änderungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vor-

schriften, auch wenn die Bewertung zur Trennung von Netz und Verkehr kritisch zu sehen ist und nicht unbedingt der Zielsetzung der EU entspricht.

Die Ergebnisse der Task Force wurden mit Presseerklärung vom 1. Oktober 2001 der Öffentlichkeit vorgestellt und sollten zügig umgesetzt werden. So war in der besagten Pressemitteilung zu lesen: „Bei allen notwendigen und vorgeschlagenen Änderungen muss der Zeitfaktor berücksichtigt werden. Die EU-Richtlinien 2001/12 bis 14 sind bis März 2003 in nationales Recht umzusetzen.“ Bis zum heutigen Tag liegt jedoch kein entsprechender Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag vor.

Äußerungen aus dem BMVBW lassen nun darauf schließen, dass – ohne Prüfung verschiedener Optionen – ein Börsengang der Holding der Deutsche Bahn AG (DB AG) angestrebt wird. Beispielsweise wurde am 15. April in der Presseerklärung Nr. 122/03 seitens des Ministeriums erklärt: „Die Bundesregierung hält am Ziel des Börsengangs der Deutschen Bahn AG fest.“ Im Nachrichtenmagazin „Focus“ Nr. 34 vom 18. August 2003 wird berichtet, dass eine Arbeitsgruppe mit dem Titel „Börsengang der Bahn“ eingerichtet wurde „mit dem Ziel, das Staatsunternehmen bis spätestens 2006 den Aktienhändlern feilzubieten“.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die 1993 mit breiter politischer Mehrheit beschlossene Bahnreform war von Beginn an in Stufen angelegt. Die letzte Stufe bildet die nach erfolgreicher Konsolidierung wettbewerbsfähige Deutsche Bahn AG (DB AG). Dazu bedarf es großer Anstrengungen zu mehr Wirtschaftlichkeit und zu mehr Kundenzufriedenheit. Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt das Ziel der DB AG, die Restrukturierung und Sanierung des Unternehmens voranzutreiben und die Kapitalmarktfähigkeit herzustellen. Die konkrete Entscheidung über einen Börsengang trifft der Anteilseigner. Die für eine solche Entscheidung notwendigen Grundlagen müssen sorgfältig und rechtzeitig erarbeitet werden. Diese Arbeiten haben Bundesregierung und DB AG eingeleitet.

Die Bundesregierung wird das erste Eisenbahninfrastrukturpaket der EU und die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ durch ein Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften umsetzen. Die Ressortabstimmung zu dem Gesetzentwurf ist noch nicht abgeschlossen. Aussagen zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs können erst nach Abschluss des Abstimmungsprozesses getroffen werden.

1. Gibt es zwischenzeitlich einen konkreten Zeithorizont für die Umsetzung der Ergebnisse der Task Force „Schiene“ und bis wann soll der entsprechende Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht werden?

Es ist vorgesehen, den Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften im 1. Quartal 2004 beim Deutschen Bundestag einzubringen.

2. Ist es richtig, dass es bei der Ressortabstimmung des 3. Änderungsgesetzes eisenbahnrechtlicher Vorschriften – mit dem die Ergebnisse der Task Force „Schiene“ umgesetzt werden sollen – Dissenspunkte gibt, und wenn ja, mit welchen Ressorts und zu welchen konkreten Inhalten?
3. Ist beabsichtigt, verbraucherrechtliche Aspekte mit in das 3. Änderungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vorschriften einfließen zu lassen, und wenn ja, welchen Inhalts?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zu einzelnen Regelungen von Gesetzentwürfen werden grundsätzlich erst nach Abschluss der Ressortabstimmung getroffen. Insoweit wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Hat die Bundesregierung eine konkrete Bestandsanalyse der Bahnreform unternommen, wenn ja, wie ist das Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht die Fortführung der Bahnreform als eine ständige Aufgabe an. Hierzu gehört auch eine laufende Analyse des erreichten Standes. Eine solche Analyse wurde zuletzt mit dem Verkehrsbericht 2000 veröffentlicht.

5. Ist es richtig, dass sich zurzeit eine oder mehrere Arbeitsgruppen im Auftrag der Bundesregierung mit dem Thema Börsengang der Bahn beschäftigt, und wenn ja, wie lautet der konkrete Arbeitstitel dieser Arbeitsgruppe/-n.
6. Wie setzen sich diese Arbeitsgruppe/-n zusammen und wie lautet die Zielsetzung für die Arbeitsgruppe/-n?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurden gemeinsame Arbeitsgruppen der beteiligten Bundesressorts und der DB AG eingerichtet, um Fragen eines möglichen Börsengangs zu klären.

7. Ist es richtig, dass die Stelle eines Beraters des Bundes zur Bewertung der finanz- und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für einen Börsengang der DB AG ausgeschrieben wurde, und welche konkrete Aufgabe soll dieser Berater wahrnehmen?

Ja. Der Berater soll die Bundesregierung bei der Wahrnehmung der in der Antwort auf Frage 5 genannten Aufgabenstellung beraten.

8. Ist ein Börsengang der DB AG noch im Verlaufe dieser Legislaturperiode beabsichtigt, und wenn ja, gibt es konkrete terminliche Vorstellungen?

Entscheidungen über Termine eines möglichen Börsengangs sind nicht getroffen.

9. Werden Anforderungen an den Kapitalmarkt für einen Börsengang gestellt, und wenn ja, welche?

Die Kapitalmarktanforderungen werden Gegenstand der Vorarbeiten für einen Börsengang der DB AG sein.

10. Welcher Gewinn vor Zinsaufwand und Steuern (EBIT = Earnings Before Interest and Taxes) ist nach Ansicht der Bundesregierung für einen Börsengang der DB AG erforderlich und wie hoch war der EBIT im Jahre 2002?

Das betriebliche Ergebnis der DB AG vor Zinsen (EBIT) belief sich im Jahr 2002 auf 37 Mio. Euro. Welche Höhe für einen Börsengang erforderlich ist, wird im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten geprüft.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Hinblick auf eine für den Wettbewerb förderliche Trennung von Netz- und Verkehrsgesellschaften, mit einem integrierten Unternehmen DB AG an die Börse zu gehen, oder wird zuvor eine institutionelle Trennung von Fahrweg- und Verkehrsgesellschaften angestrebt?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“.

12. Ist sich die Bundesregierung bewusst, dass ein Börsengang der DB AG ohne Zustimmung von Deutschem Bundestag und Bundesrat nicht möglich ist, und wann beabsichtigt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag und den Bundesrat zu beteiligen?

Die Bundesregierung unterrichtet fortlaufend den Deutschen Bundestag und den Bundesrat über den Fortgang der Bahnreform. Dies schließt Fragen eines Börsengangs der DB AG ein.

13. Sind der Bundesregierung Beispiele für den erfolgreichen Börsengang integrierter Eisenbahnunternehmen unter den Bedingungen des diskriminierungsfreien Netzzuganges bekannt?

Der Bundesregierung sind im internationalen Rahmen keine Beispiele für einen Börsengang von integrierten Eisenbahnunternehmen unter vergleichbaren Rahmenbedingungen bekannt.

14. Sind der Bundesregierung Beispiele für einen dauerhaften und effektiven Wettbewerb auf dem Netz privatisierter, integrierter ehemaliger Staatsbahnunternehmen bekannt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung den Gesichtspunkt des intermodalen Wettbewerbs sowie einer integrierten Verkehrspolitik bei einem Börsengang einer integrierten DB AG bei fortbestehender unmittelbarer staatlicher Verwaltung beim Straßen- und Wasserstraßennetz?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die bestehende Organisation des Straßen- und Wasserstraßennetzes unter Wettbewerbsgesichtspunkten nicht unvereinbar mit einem integrierten börsennotierten Unternehmen DB AG.

16. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die durch die Bahnreform angestrebte Kosten-Ertragstransparenz in einem integrierten Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, bei dem zahlreiche Eingriffsmöglichkeiten aufgrund von Beherrschungsverträgen die Bilanzen der beherrschten Unternehmen nur sehr eingeschränkt aussagekräftig erscheinen lassen?
17. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der Wettbewerb bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Mischkalkulationen innerhalb des

DB-Konzerns nicht verfälscht wird (entsprechende Vorwürfe wurden im Hinblick auf die Erhöhung der Trassenpreise durch Regionalfaktoren im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen mit DB Regio für Schienenpersonennahverkehrs-Leistungen erhoben)?

18. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den diskriminierungsfreien Zugang dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen über den Bereich der Gleisanlagen hinaus auch in den folgenden, für den Marktzutritt bedeutsamen, Bereichen herzustellen:
- an Gleisen der Verladeanlagen (Beispiel Laderampen für den Pkw-Shuttleverkehr nach Sylt)
  - dauerhaft von einzelnen konzernangehörigen Eisenbahnverkehrsunternehmen angemieteten Anlagen, wie z. B. Rangierbahnhöfe
  - Informationssysteme für Reisende sowie Fahrplandrucksachen (Kursbücher)
  - Bahnstrom?

Die Fragen 16, 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die den Fragen 16 bis 18 zu Grunde liegenden Regelungen sind Gegenstand des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

19. Welche Vorteile bringt nach Auffassung der Bundesregierung der Fortbestand des integrierten DB-Konzerns mit sich, die nicht gleichzeitig Wettbewerbsnachteile für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen darstellen?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften werden die Bedingungen für einen diskriminierungsfreien Netzzugang festgelegt und damit die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter verbessert. Hierzu wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

20. Wie will die Bundesregierung insbesondere verhindern, dass die konzerninterne Abstimmung im Hinblick auf Synergien zwischen Netz und Verkehr auch außerhalb der von den „Chinese Walls“ umfassten Netz-Marketing-Bereiche zu Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG führt (z. B. durch Austausch von Insider-Wissen, langfristiger Abstimmung in den Bereichen der technischen und betrieblichen Planung)?

Entsprechende Regelungen sind Gegenstand des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, Vorkehrungen dagegen zu treffen, dass sich die DB Netz AG im Hinblick auf die Schnittstellen zwischen Netz und Verkehr gerade im Hinblick auf kostspielige neue Sicherungs- und Informationstechniken (PZB 90, GSM-R, elektronischer Buchfahrplan, ETCS) eher an den Bedürfnissen der anderen Konzerntöchter als an den finanziell weniger leistungsfähigen Mitnutzern des Netzes ausrichtet?

Die Ausrichtung der Sicherungstechnik und der sicherheitsrelevanten Informationstechnik erfolgt nach den Bedürfnissen der Sicherheit des Bahnbetriebs. Im Hinblick auf die Interoperabilität im nationalen und europäischen Rahmen müssen die funktionalen technischen Anforderungen einheitlich sein und verschiedene technische Systeme sicher zusammenwirken können – auch außerhalb des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Es ist Aufgabe der Industrie und der DB AG, hierfür Lösungen zu finden, die sowohl den Anforderungen der Sicherheit wie der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.

22. Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen weiteren Effizienzsteigerung bei der Bewirtschaftung des Eisenbahnnetzes durch Wettbewerb unter mehreren potenziellen Netzbetreibern?

Die Bundesregierung begrüßt alle Erfolg versprechenden Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung. Auf der Grundlage des EU-Rechtsrahmens betrachtet sie die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf dem Schienennetz als vordringlich.

23. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass das deutsche Schienennetz zukünftig in seinem Zuschnitt und seiner Leistungsfähigkeit nicht nur den Zielen der kurzfristigen Renditeerzielung, sondern darüber hinaus auch den Zielen der
- notwendigen Leistungsfähigkeit und Flexibilität für einen Wettbewerb mit vielen Marktteilnehmern mit immer wechselnden Ansprüchen
  - Erzielung der im Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Zuwachsraten
  - notwendigen Qualität aus der Sicht der Bahnkunden
  - gleichmäßigen Erschließung der Regionen
- dauerhaft entspricht?

Die genannten Anforderungen an das Schienennetz werden heute durch die bestehenden Rahmenbedingungen sichergestellt. Hinsichtlich der Situation nach einem Börsengang der DB AG werden diese Fragen im Rahmen der Vorarbeiten zu prüfen sein.



