



**Achim Großmann, MdB**

Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin  
POSTANSCHRIFT 11030 Berlin  
TEL 030 2008-2300  
FAX 030 2008-2319  
E-MAIL psts-g@bmvbs.bund.de

Berlin, 3. Juni 2008

Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius,  
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
**„EU-Beihilfeverfahren gegen den Verkehrsvertrag im Schienenpersonennahverkehr  
zwischen Berlin/Brandenburg und der DB Regio AG“**  
- Drucksache 16/9235

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage  
(mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine  
Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deut-  
schen Bundestages beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Achim Großmann

Anlage  
zum Schreiben  
vom 3. Juni 2008

Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
**„EU-Beihilfeverfahren gegen den Verkehrsvertrag im Schienenpersonennahverkehr zwischen Berlin/Brandenburg und der DB Regio AG“**  
- Drucksache 16/9235

**Vorbemerkung der Bundesregierung**

Die EU-Kommission hat bereits im Jahr 2003 aufgrund einer Beschwerde der damaligen Connex, heute Veolia Verkehr, ein Beihilfeprüfverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Gegenstand ist der von den Ländern Berlin und Brandenburg mit der DB Regio AG im Dezember 2002 abgeschlossene Vertrag über die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nach mehreren Auskunftersuchen wurde am 23. Oktober 2007 das Hauptprüfverfahren eröffnet. Die Eröffnungsentscheidung der Europäischen Kommission wurde am 8. Februar 2008 im Amtsblatt der EU veröffentlicht.

Die EU-Kommission prüft, ob im Rahmen des Verkehrsvertrages möglicherweise unzulässige Beihilfen an die DB Regio AG gezahlt werden. Dies wäre dann der Fall, wenn die Bestellerentgelte der Länder höher wären als der Wert der von der DB Regio AG zu erbringenden Verkehrsleistungen einschließlich eines angemessenen Gewinns.

Die Europäische Kommission richtet Auskunftersuchen und Entscheidungen in Beihilfeverfahren auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 an den betreffenden Mitgliedstaat, der dann die benötigten Informationen zu beschaffen hat. Der hier in Rede stehende Verkehrsvertrag wurde im Jahr 2002 zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg und der DB Regio AG abgeschlossen. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ist die Bundesregierung am Zustandekommen von Verkehrsverträgen nicht beteiligt. Insofern wurde es für die Bundesregierung notwendig, sich vollumfänglich von den o. g. Vertragsparteien über den Vertrag und die Entscheidungsgrundlagen informieren zu lassen.

Die Bundesregierung hat als betroffener Mitgliedstaat der EU am 6. März 2008 gegenüber der Europäischen Kommission Stellung genommen. Die Bundesregierung vertritt in Abstimmung mit den betroffenen Ländern auch im Hauptprüfverfahren die Auffassung, dass bei der Ermittlung des Zuschussbedarfes der Länder an die DB Regio AG ein objektives und konsistentes Verfahren angewendet und damit ein angemessener Zuschussbedarf ermittelt wurde.

Nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt hatten nunmehr alle Beteiligten die Möglichkeit der Stellungnahme. In einem weiteren Verfahrensschritt werden diese Stellungnahmen der Bundesregierung zur Verfügung gestellt. Die Bundesregierung wird diese prüfen und dazu erneut Stellung nehmen.

Die Mitteilung der Bundesregierung im Hauptprüfverfahren Staatliche Beihilfe C 47/2007 - Nahverkehrsvertrag Deutsche Bahn Regio mit den Ländern Berlin und Brandenburg ist nicht öffentlich verfügbar. Sie befindet sich derzeit zur Prüfung bei der Kommission im laufenden Verfahren. Sie enthält vertrauliche Unternehmensdaten, die weder von den deutschen Behörden (§ 30 Verwaltungsverfahrensgesetz) noch von den Gemeinschaftsbehörden (Art. 287 EGV) ohne Zustimmung der Betroffenen herausgegeben werden dürfen.

**Frage 1:** *Hat die Bundesregierung die von der Kommission eingeräumte Gelegenheit wahrgenommen, als „Beteiligte“ zum Sachverhalt der Eröffnungsentscheidung Stellung zu beziehen?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 2:** *Ist diese Stellungnahme öffentlich verfügbar, wenn nein, warum nicht?*

**Antwort:**

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 3:** *Sind der Bundesregierung Stellungnahmen anderer Beteiligter – insbesondere der Deutschen Bahn AG oder der Länder Berlin und Brandenburg – bekannt?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die Europäische Kommission wird, wie für alle Beihilfeverfahren in Art. 6 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 geregelt, der Bundesregierung Gelegenheit geben, sich auch zu den Stellungnahmen Dritter zu äußern.

**Frage 4:** *Welche Rechtsauffassung vertritt die Bundesregierung gegenüber der Kommission, und wie ist diese im Detail begründet?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 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 des VO 1191/69 fällt, weil er als „Vertrag“ bezeichnet wird?*

**Antwort:**

Nein. Verträge über Verkehrsdienste im SPNV aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterliegen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die am 3. Dezember 2009 von der Verordnung (EG) Nr. 1370/07 abgelöst wird.

**Frage 6:** *Stimmt die Bundesregierung aus fachlicher Sicht der These zu, dass ein Anbieter nur dann in Ausschreibungen von SPNV-Verträgen erfolgreich mithieten kann, wenn er die anfallenden Kosten und Erlöse der Leistungserbringung linien- oder teilnetzscharf kalkulieren kann?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung geht davon aus, dass bei Ausschreibungen den Angeboten eine angemessene Kalkulation zugrunde liegt.

**Frage 7:** *Mit welcher Verfahrensdauer des Beihilfahauptprüfungsverfahrens rechnet die Bundesregierung?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung rechnet mit einer Verfahrensdauer von mehr als einem Jahr.

**Frage 8:** *Trifft es zu, dass alle „Beteiligten“, die der Aufforderung der 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?*

**Antwort:**

Voraussetzung einer erfolgreichen Klage ist u. a. das Vorliegen der Klagebefugnis. Der Status des Beteiligten ist ein Indiz dafür, dass das Gericht im Falle einer Klage diese bejahen würde. Die Klagebefugnis ist vom Gericht jedoch separat zu prüfen. Sie ist gemäß Art. 230 Abs. 4 EGV gegeben, wenn der Kläger durch die betreffende Entscheidung unmittelbar und individuell betroffen ist.

**Frage 9:** *Wie lange dauert im Durchschnitt erfahrungsgemäß ein EuGH-Verfahren in Beihilfefragen?*

**Antwort:**

Die hier in Frage stehenden Verfahren fallen in die Zuständigkeit des Europäischen Gerichtes erster Instanz, bei dem die Beihilfeverfahren gegenwärtig im Schnitt drei bis vier Jahre dauern.

**Frage 10:** *In wie vielen Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ermittelt die Kommission gegenwärtig und wie viele fallen davon in den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung?*

**Antwort:**

Bei dem vorliegenden Verfahren handelt es sich um ein Hauptprüfverfahren. Die Kommission ermittelt derzeit in insgesamt fünfzehn derartiger Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland. Davon fallen sieben in den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

**Frage 11:** *Ist es richtig, dass Morgan Stanley in seinem Gutachten zur Kapitalmarktfähigkeit der DB AG 2004 die Klärung der europarechtlichen Streitfragen (also einschl. Beihilfeverfahren) zur conditio sine qua non erklärte, ohne die eine Privatisierung der DB AG nicht möglich sei?*

**Antwort:**

Nein, die Möglichkeit einer Kapitalprivatisierung der DB AG wurde von Morgan Stanley nicht verneint.

**Frage 12:** *Stimmt die Bundesregierung zu, dass ein schwebendes Beihilfeverfahren bei der 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?*

**Antwort:**

Es ist Sache der privaten Investoren, wie sie die Tatsache eines schwebenden Beihilfeverfahrens bewerten und welche Schlüsse sie hierzu für ihre Investitionsentscheidung treffen. Hierzu werden sie, soweit rechtlich erforderlich, in dem zu erstellenden Börsenprospekt auf das laufende Beihilfeverfahren hingewiesen.

**Frage 13:** *Hält es die Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG für notwendig, dass die Risiken aus dem Beihilfeverfahren bilanziell abgebildet werden?*

**Antwort:**

Nach § 249 Abs. 1 Satz 1 Handelsgesetzbuch besteht eine Passivierungspflicht für Rückstellungen für „ungewisse Verbindlichkeiten und für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften“. Ob ein solcher Verlust tatsächlich droht, ist zunächst von der Unternehmensleitung im Rahmen einer Risikoabwägung einzuschätzen. Ist diese plausibel, gibt der Jahresabschlussprüfer sein Testat auch dafür ab, dass dieser Punkt buchhalterisch korrekt behandelt worden ist. An diesem Ergebnis orientiert sich auch die Bundesregierung.

**Frage 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 Börsenprojekt für die Kapitalprivatisierung hinzuweisen?*

**Antwort:**

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

**Frage 15:** *Angenommen die DB AG verträte die Auffassung, dass die zuvor genannten Risiken nicht im Börsenprospekt erwähnt werden müssen, ist die Bundesregierung als Alleingesellschafterin der DB AG bereit, die Haftungsrisiken aus dem vorgenannten Verfahren vollständig oder teilweise zu übernehmen?*

**Antwort:**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 12 und 14 verwiesen.

**Frage 16:** *Gesetzt den Fall, die Kommission träge die Entscheidung, dass eine rechtswidrige Beihilfe im Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg enthalten sei, mit welchen Folgen hätte die Bundesregierung Deutschland bzw. die DB AG im worst case zu rechnen?*

**Antwort:**

In Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Beihilfeempfänger zurückzufordern (vgl. Artikel 14 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999).

**Frage 17:** *Wie beurteilt die Bundesregierung das unternehmerische Wagnis (Kosten- und Erlösrisiken) für Schienenpersonennahverkehrsanbieter in Relation zu anderen kapitalintensiven Branchen?*

**Antwort:**

Mit der Regionalisierung des SPNV als Teil der Bahnreform 1993/94 wurde die Finanzierung des SPNV auf eine sichere Basis gestellt und der Wettbewerb gefördert. Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung sondern die der auf dem Markt agierenden Unternehmen, die betriebswirtschaftlichen Risiken dieses Marktes zu beurteilen.

**Frage 18:** *Stimmt die Bundesregierung in der Frage der Angemessenheit des unternehmerischen Gewinns zu, dass eine höhere Risikobereitschaft mit größeren Gewinnchancen im Einklang stehen sollte?*

**Antwort:**

Die Kapitalmärkte zeigen, dass Kapitalanleger bei höherem Risiko höhere Gewinnchancen erwarten.

**Frage 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)?*

**Antwort:**

Der SPNV ist wie Schienenpersonenfern- und der Güterverkehr ein reguläres Geschäftsfeld der DB AG, das von dieser unter betriebswirtschaftlichen Prämissen geführt wird.

**Frage 20:** *Wie erklärt die Bundesregierung das Phänomen, dass die Umsatzrendite 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?*



**Antwort:**

Die Bundesregierung kommentiert nicht einzelne Geschäftszahlen der DB AG. Es ist Aufgabe der zuständigen Aufsichtsbehörden zu gewährleisten, dass keine missbräuchliche Ausnutzung einer Marktposition erfolgt.

**Frage 21:** *Sind der Bundesregierung die Umsatzrenditen von Wettbewerbern der DB AG bekannt, die diese in Deutschland und im Ausland im SPNV erzielen?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung hat keine eigenen Untersuchungen darüber angestellt. Bei den von den betreffenden Unternehmen selbst veröffentlichten Daten ist zu beachten, dass einzelne betriebswirtschaftliche Kennzahlen immer im Kontext des speziellen Geschäftsmodells des Unternehmens zu beurteilen sind.

**Frage 22:** *Hält die Bundesregierung die DB Regio AG für ein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“?*

**Frage 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?*

**Antwort:**

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hiermit wird eine zentrale Fragestellung des Beschwerdeverfahrens angesprochen. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 24:** *Treffen Andeutungen aus dem Umfeld der DB AG zu, wonach die DB AG selbst die Stellungnahme der Bundesregierung an die Kommission verfasst haben soll?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**Frage 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 verfahrenspychologisch geschickt, wenn die DB AG auf verdecktem Wege faktisch zwei Stellungnahmen einreicht?*

**Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Der Europäischen Kommission liegt eine Stellungnahme der Bundesregierung vor. Die DB AG hat von ihrem Recht Gebrauch gemacht, eine Stellungnahme als Beteiligte an die Europäische Kommission zu schicken.

**Frage 26:** *Hat die Bundesregierung die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA aus aktuellem Anlass beauftragt, die Angemessenheit der im Berlin/Brandenburger Verkehrsvertrag angesetzten Kosten und des Gewinns nachzuweisen?*

**Antwort:**

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.