



Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie • 11019 Berlin

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

TEL-ZENTRALE +49 30 18615 0  
FAX +49 30 18615 7010  
INTERNET [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)  
BEARBEITET VON MR Dr. Junk  
TEL +49 30 18615 2338  
FAX +49 30 18615 3495  
E-MAIL [herbert.junk@bmwi.bund.de](mailto:herbert.junk@bmwi.bund.de)  
AZ 852 080/9  
DATUM Berlin, 04. Mai 2007

nachrichtlich:

Bundesministerium der Finanzen  
Wilhelmstraße 97  
10117 Berlin

Bundesministerium des Innern  
Alt-Moabit 101 D  
10559 Berlin

Bundesministerium der Justiz  
Mohrenstraße 37  
10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Natur-  
schutz und Reaktorsicherheit  
Robert-Schuman-Platz 3  
53175 Bonn (Bad Godesberg)

Bundesministerium der Verteidigung  
Fontainengraben 150  
53123 Bonn

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34 - 37, 10115 Berlin  
VERKEHRSANBINDUNG U6 Zinnowitzer Straße  
S-Bahn Berlin Hauptbahnhof



Bundesministerium für Arbeit und Soziales  
Wilhelmstraße 49  
10117 Berlin

Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Bundesministerium für wirtschaftliche  
Zusammenarbeit und Entwicklung  
Adenauerallee 139 – 141  
53113 Bonn

Auswärtiges Amt  
Werderscher Markt 1  
10117 Berlin

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen  
und Jugend  
Alexanderstraße 3  
10178 Berlin

Bundesrechnungshof  
Adenauerallee 81  
53113 Bonn

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem mit Bezugsschreiben übersandten Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes nehme ich wie folgt Stellung:

- I. Bei der Prüfung des Gesetzentwurfs durch BMWi standen folgende Gesichtspunkte im Vordergrund:
  - Förderung und Sicherung des Wettbewerbs im Eisenbahn- und Transportsektor;
  - Verbesserung der volkswirtschaftlichen Effizienz des Eisenbahnsektors unter Beachtung der verkehrspolitischen Ziele, insbesondere durch Setzung geeigneter Anreize sowie die
  - wirtschaftspolitische und gesamtwirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Regelungen.
- II. Zur Neuordnung des Eisenbahnsektors durch das EBNeuOG
  1. Das EBNeuOG verändert die Situation im Eisenbahn- und Transportsektor grundlegend; denn der gesellschaftsrechtliche Einfluss des Bundes auf die DB AG und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird durch die Privatisierung der DB AG nachhaltig verringert. Damit werden zugleich die Möglichkeiten reduziert, aus der Position des Eigentümers auf verkehrlich, wettbewerblich und gesamtwirtschaftlich unerwünschte Entwicklungen zu reagieren. Darüber hinaus überlässt der Bund die Kontrolle des Kernstücks des Eisenbahnsektors — die durch den Bund weitestgehend finanzierte Eisenbahninfrastruktur — der zukünftig teilprivatisierten DB AG (insbesondere aufgrund der in § 1 (2) BESG geregelten Bilanzierung durch die DB AG). Gleichzeitig gibt er die jährliche Genehmigung der staatlichen Infrastrukturfinanzierungen durch Zuwendungen zu einzelnen Maßnahmen(bündeln) auf und ersetzt sie mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) durch einen langfristig — nach Art. 3 § 5 (1) BSEAG für 15 Jahre geltenden — vertraglich festgeschriebenen Finanzierungsbetrag an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Als Voraussetzung für die Teilprivatisierung werden mit der abzuschließenden LuFV (§ 4 (1) BSEAG) insgesamt bis zu 37,5 Mrd. € für einen Zeitraum von 15 Jahren vertraglich

zugesagt (§ 3 (2) BSEAG). Darüber hinausgehende Sonderzuwendungen des Bundes sind nicht ausgeschlossen (§ 3 (2) Satz 3 BSEAG), so dass eine verbindliche Zusage staatlicher Zuschüsse erfolgt, die nach oben ausdrücklich offen bleibt. Damit reduzieren sich die Handlungsspielräume des Bundes auch bei der Infrastrukturfinanzierung.

Angesichts dieses weitgehenden gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Kontrollverlustes des Bundes enthält der Gesetzentwurf eine Reihe von Bestimmungen, die den verfassungsrechtlichen Infrastrukturauftrag nach Art. 87e Abs. 4 GG gewährleisten sollen. Insbesondere soll durch eine Reversibilität der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an den EIU die eisenbahnpolitische Strukturentscheidung seitens des Gesetzgebers korrigierbar bleiben.

2. Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass
  - die Sicherungsübereignung gem. § 5 (1) BSEG zunächst nur für 10 Jahre erfolgt;
  - die LuFV vor einer Privatisierung mindestens 1 Jahr erprobt wird, um nicht ohne nachgewiesene Praktikabilität der Infrastruktur-Qualitätssicherung eine kaum korrigierbare und derart langfristige Finanzierungszusage über 37,5 Mrd. € zu geben;
  - der Wertausgleich nach § 7 BSEG gesichert auf den Nettobuchwert der Eigenmittelinvestitionen gem. § 7 (3) und (4) BSEG begrenzt wird, so dass Transparenz für alle Beteiligten über das Ermittlungsverfahren besteht und keine hohen Haushaltsrisiken die Reversibilität der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums begrenzen (der gegenwärtige Verkehrswert der EIU-Anteile beträgt über 8 Mrd. €);
  - § 3 (2) Satz 3, der Sonderzuwendungen an die EIU ausdrücklich nicht ausschließt, gestrichen wird, da dadurch eine Erwartungshaltung bei EIU, DB AG und Investoren erzeugt wird, die dem Ziel einer Begrenzung von zusätzlichen Haushaltsrisiken zuwider läuft;
  - über das BESG oder die Satzungen der DB AG und des EIU geregelt wird, dass Erlöse aus der Verwertung nicht betriebsnotwendiger Immobilien und verdiente Abschreibungen aus der Infrastruktur den EIU zugute kommen, um die Eisenbahninfrastruktur zu stärken, Risiken für den Bundeshaushalt durch eine hohe Schuldenbelastung der EIU zu verringern und zu verhindern, dass der internationale Logistikbereich zu Lasten der deutschen Infrastruktur ausgebaut wird;
  - die Qualitätskennziffern auf ihre Anreizwirkungen, insbesondere Kapazitätswirkungen, hin überprüft werden.
3. Nach einem von BMWi eingeholten Rechtsgutachten (wird kurzfristig nachgereicht) bestehen erhebliche Bedenken, dass die Bilanzierungsfähigkeit der Infrastruktur bei der

DB AG mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erreicht wird. Des Weiteren werden die Zweifel des BMI und BMELV an der Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs im Hinblick auf Art. 87e GG geteilt. BMWi hält deshalb zwischen den Ressorts eine belastbare Klärung der verfassungsrechtlichen und bilanzierungsrechtlichen Fragen für erforderlich.

4. Die Fortentwicklung der Regulierung im EBNeuOG ist aus Sicht BMWi unzureichend und ergänzungsbedürftig:

a.) Zu Recht weist die Monopolkommission in ihrem Sondergutachten vom 24.04.2007 darauf hin, dass bei dem nach dem Gesetzentwurf vorgesehenen Modell die Kompetenzen der Bundesnetzagentur gestärkt werden müssen. Die Bundesnetzagentur muss in die Lage versetzt werden, gegen Diskriminierungen von Wettbewerbern hinsichtlich der Nutzung der Infrastruktur umfassend vorgehen zu können. Die nach dem Gesetzesentwurf vorgesehene Regulierung des zukünftig teilprivatisierten natürlichen Monopols Infrastruktur genügt diesen Anforderungen nicht. Sie bleibt auch weit hinter den Regulierungen bei anderen Infrastrukturindustrien im In- und Ausland zurück. Angesichts der volkswirtschaftlich ineffizienten Verhaltensweisen insbesondere vertikal integrierter natürlicher Monopole unterliegen diese allgemein nicht nur einer Regulierung hinsichtlich der Diskriminierung von Wettbewerbern und des Missbrauchs der Monopolstellung gegenüber Kunden, sondern auch einer effizienzorientierten Kostenregulierung.

Die Fortschreibung der Regulierung durch das EBNeuOG enthält hierzu keine Regelungen und vergibt damit die Chance, bestehende Mängel und Unklarheiten des Regulierungsrahmens zu beseitigen und eine den Risiken der vorgesehenen Teilprivatisierung Rechnung tragende wirksame Entgeltregulierung einzuführen. Sie erfüllt weiterhin nicht die EU-Vorgaben zur Entgeltregulierung nach Effizienzgesichtspunkten (Art. 6 Abs. 2, RiL 2001/14/EGK) und erhöht in der Folge vielmehr die Risiken gerichtlicher Auseinandersetzungen vor dem EuGH. Letztlich verursacht die Nichtregelung der Anreizregulierung erhebliche Unklarheiten im Hinblick auf die Formulierungen im Börsenprospekt.

b.) BMWi fordert folgende Änderungen und Ergänzungen:

(1.) § 14 Abs. 4 AEG ist dahingehend zu ändern, dass bei der Bemessung der Entgelte die Kosten als Maßstab herangezogen werden, die einer wirtschaftlichen Leistungserstellung entsprechen zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals. Dabei sollten — wie auch EU-rechtlich vorgesehen — Anreize für eine kontinuierlich Verbesserung der Effizienz geschaffen werden. Einzelheiten des Entgeltmaßstabes sind in einer Rechtsverordnung der Bundes-

regierung zu regeln. In das AEG ist eine entsprechende Ermächtigungsregelung aufzunehmen.

Begründung: Nach EBNeuOG gilt weiterhin § 14 Abs. 4 AEG, wonach Entgelte so zu bemessen sind, dass die „entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden“. Anders als in allen anderen regulierten Infrastrukturindustrien wird somit den EIU eine Überwälzung der aller Ist-Kosten zuzüglich einer nicht näher definierten Marktrendite erlaubt. In den anderen von der Bundesnetzagentur beaufsichtigten Regulierungsbereichen werden hingegen die entstandenen (Ist)Kosten an einem Wirtschaftlichkeitsmaßstab gemessen und gegebenenfalls durch entsprechende Vorgaben reduziert.

Im Einzelnen hat die geltende Regelung des § 14 Abs. 4 AEG folgende schwerwiegende Mängel:

- Sie erlaubt eine interne Subventionierung zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen der DB AG und ermöglicht damit eine Diskriminierung ihrer Wettbewerber. Die DB AG kann durch hohe Infrastrukturpreise der ihrer Kontrolle unterliegenden EIU die Kosten- und damit die Gewinnsituation der konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verschlechtern, ohne selbst eine Verschlechterung der eigenen Konzerngewinnposition zu haben („linke Tasche/rechte Tasche-Argument“). Vielmehr wird die Konzerngewinnsituation sogar durch ein solches Verhalten verbessert, da die Wettbewerbsfähigkeit der Konkurrenten der konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen geschwächt wird. Eine solche Strategie dürfte insbesondere bei zunehmendem Wettbewerb unternehmerisch rational sein. Erste Tendenzen einer solchen Entwicklung sind in der Praxis erkennbar. Eine nur auf den Maßstab der „entstehenden Kosten“ gestützte Regulierung reicht nach hiesiger Auffassung nicht aus, einem solchen Verhalten wirksam zu begegnen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass — entgegen der Auffassung der Monopolkommission — selbst defizitäre Unternehmensergebnisse als solche nicht den Verzicht auf ein Wirtschaftlichkeitskriterium rechtfertigen. Im Gegenteil: Defizitäre Unternehmensergebnisse entstehen häufig durch unwirtschaftliches Handeln.
- Da es an verbindlichen Regeln zur Kostenrechnung fehlt, sind die entstehenden Kosten der EIU unter Konzerngesichtspunkten in erheblichem Maße (z.B. durch Umlageverrechnungen) gestaltbar. Für eine wirksame Regulierung sind Präzisierungen erforderlich, damit nicht jedwede Kosten in den Entgelten verrechnet werden dürfen. Erforderlich ist ein Abstellen auf Kosten bei wirtschaftlicher Leistungserstellung, wobei auch dem Ziel

stetiger Effizienzverbesserung — ggf. durch die Setzung geeigneter Anreize — Rechnung zu tragen wäre. Dabei kann den Besonderheiten des Eisenbahnbereichs Rechnung getragen werden.

- Die Berücksichtigung von Kapitalkosten nach einer „Rendite, die am Markt erzielt werden kann“, ist als Maßstab für eine volkswirtschaftlich sinnvolle Zurechnung von Kapitalkosten unzureichend, da sie den Gegebenheiten der Infrastrukturfinanzierung nicht entspricht. Gegenwärtig erfolgt die Infrastrukturfinanzierung zu Konditionen, die nicht weit über dem Bundeszinsatz liegen.

Die Bestimmung einer „marktüblichen Rendite“ stößt bereits auf das Problem, dass ein vergleichbares Unternehmen fehlt. Im Unterschied zu anderen Infrastrukturbetreibern hat die DB AG — und davon ist auch nach einer Privatisierung auszugehen — einen Ratingvorteil aufgrund des gesetzlichen Infrastrukturauftrages, der gegenwärtig zu einem AA-Rating bei Standard & Poors und A-Rating bei Moody's führt, obwohl ein solches Rating durch die bilanziellen Kennzahlen nicht annähernd begründet ist. Dies spiegelt die zweifellos zu Recht bestehende Erwartung der Kapitalgeber wider, dass der Bund als Infrastrukturverantwortlicher die DB AG nicht in Insolvenz gehen lassen wird und Kredite an die DB AG daher — anders als bei anderen Infrastrukturbetreibern z.B. der Eurotunnel S.A. — keinem Rückzahlungsrisiko unterliegen. Da der Infrastrukturauftrag auch zukünftig gilt, ist eine marktübliche Rendite bei der Ermittlung der Infrastrukturentgelte konzeptionell ungeeignet. Eine Bemessung nach den Renditen anderer Infrastrukturbetreiber führt vielmehr zu sachlich ungerechtfertigt hohen Renditeansprüchen, die von den Infrastrukturnutzern oder den Steuerzahlern zu bezahlen wären. Sachlich erforderlich erscheint vielmehr eine Ermittlung einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals unter den besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen der deutschen Eisenbahninfrastruktur. Dies entspricht auch den Maßstäben, die für zulässige Eigenkapitalverzinsungen im Rahmen der Regulierung des Telekommunikations- und Energiesektors gelten.

- (2.) Weiterhin sollte der Regulierungsrahmen dahingehend verbessert werden, dass grundsätzlich alle Sachverhalte, die wettbewerbsrelevant sind und Potenzial für eine missbräuchliche Diskriminierung von Wettbewerbern bieten, in die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur fallen. Hierfür sprechen insbesondere eine bessere Beurteilungsmöglichkeit wettbewerbsrelevanter Sachverhalte im regulatorischen Gesamtzusammenhang und die i.d.R. sehr kurzen gesetzlichen Fristen bei markt-

bezogenen Regulierungsentscheidungen. Die Verfahren sollten so gestaltet sein, dass die Rechtsunterworfenen nur dem Verfahren einer Behörde unterliegen. Dies kann durch Einvernehmens- oder Benehmensregelungen erfolgen.

Folgende Aufgaben sind durch die Bundesnetzagentur wahrzunehmen:

- Separierungsvorschriften nach §§ 9 und 9a AEG (sog. unbundling). Begründung: In der Energieregulierung hat sich eine Überwachung der Entflechtungs- und Unbundlingvorschriften durch die Bundesnetzagentur gut bewährt. Sachlich gehören sie zur Regulierung des Infrastrukturzugangs. Derzeit bestehende Überschneidungen zwischen Eisenbahnbundesamt und Bundesnetzagentur würden entfallen. Auch die Unternehmen würden entlastet, da sie für ihre Anliegen in allen Netzzugangsfragen nur noch einen behördlichen Ansprechpartner hätten.
- Gewährung diskriminierungsfreien Zugangs zu den Schulungseinrichtungen der DB AG. Begründung: Der Zugang aller Marktteilnehmer zu den vorhandenen Schulungseinrichtungen ist im Hinblick auf Chancengleichheit im Wettbewerb wichtig, gegenwärtig aber nicht klar geregelt.
- Stilllegung von Infrastrukturen nach § 11 AEG. Begründung: diese Entscheidungen hat in hohem Maße Wettbewerbsrelevanz.
- Überwachung von Netzanschlüssen nach § 13 AEG hinsichtlich der Festlegung der technischen, betrieblichen und ökonomischen Anschlussbedingungen. Begründung: Da ein faktischer Marktausschluss von Wettbewerbern über die Anschlussbedingungen erfolgen kann, sollte die Bundesnetzagentur im Falle einer Nichteinigung der Beteiligten angemessene Anschlussbedingungen festlegen können.
- Entscheidungen zur Überlastung von Schienenwegen nach § 16 EIBV. Begründung: da der wettbewerbliche Aspekt der Entscheidung eindeutig überwiegt, sollte auch eine einheitliche behördliche Zuständigkeit eingeführt werden (z.Zt. Mitteilungspflicht an drei Behörden: Eisenbahnbundesamt, Bundesnetzagentur und betroffenes Bundesland).
- Ex-ante Genehmigungserteilung über Nutzungsentgelte für Schienenwege und Serviceeinrichtungen. Begründung: Schafft Transparenz und Rechtssicherheit für alle Beteiligten und entspricht dem Standard in den anderen Regulierungsbereichen.
- Zuständigkeit der Bundesnetzagentur, über Verteilung der Kosten für Fahrgastinformationssysteme auf die Anbieter gem. § 3 Abs. 3 EIBV zu entscheiden. Begründung: Es ist nicht sinnvoll, für die Tragung der Kosten eines Fahrplanaushangs eine andere Zuständigkeit (z.Zt. Eisenbahnbundesamt) zu

haben als bei der Weiterverrechnung in den Stationskosten. Bürokratie und Schnittstellen werden abgebaut.

(3.) Außerdem sind zu ergänzen:

- die Einbeziehung der Preisgestaltung von Fahrstrom in die Diskriminierungskontrolle durch die Bundesnetzagentur. Begründung: wie aktuelle Fälle zeigen, besteht ein erhebliches Diskriminierungspotenzial, während zugleich die Möglichkeiten der kartellrechtlichen Missbrauchsaufsicht begrenzt sind und weder das AEG (regelt nur Zugang zum Oberleitungsnetz der Infrastrukturbetreiber) noch EnWG (regelt nur Bepreisung der Durchleitung und den Netzzugang zu Bahnstromfernleitungen) die Diskriminierungsfreiheit der Preisgestaltung bei der Belieferung mit Fahrstrom erfassen;
- die Regelung von Sanktionen (Bußgeldern) bei Verstößen gegen die Infrastrukturzugangsgewährungspflicht mit Zuständigkeit der Bundesnetzagentur. Begründung: zur besseren Durchsetzung von Verfügungen der Bundesnetzagentur sind Sanktionen erforderlich.
- Überarbeitung des § 36 AEG. Begründung: Die Monopolkommission weist zurecht daraufhin, dass § 36 AEG unvollständig ist und an die Verfahrensregelungen in GWB, EnWG und TKG angepasst werden sollte.

### III. Sonstiges

1. In der Begründung des EBNeuOG zu „1. Allgemeines“ ist nicht nachvollziehbar, dass mit dem Gesetz „ein klares Zeichen gesetzt (wird), das insbesondere mit Blick auf die beginnende Öffnung des europäischen Eisenbahnnetzes und dem damit einhergehenden europäischen Wettbewerb auf der Schiene geboten ist.“ Die Teilprivatisierung des Eisenbahninfrastrukturmonopols mag ein klares Zeichen sein; sie ist jedoch mit Blick auf den beginnenden europäischen Wettbewerb keineswegs „geboten“, sondern bedarf angesichts des damit verbundenen Diskriminierungs-, Missbrauchs- und Quersubventionierungspotenzials im Eisenbahn- und Logistiksektor einer verstärkten Kontrolle. Ordnungspolitisch ist es problematisch, wenn ein halbstaatliches Unternehmen dauerhaft in wettbewerblichen Märkten agiert. Ein Bedarf des Bundes oder der deutschen Volkswirtschaft für einen halbstaatlichen, international tätigen Transport- und Logistikkonzern ist aus Sicht des BMWi nicht erkennbar. Vielmehr sollte in dem Gesetzentwurf deutlich gemacht werden, dass die Effizienz des Eisenbahn- und Logistiksektors verbessert und den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung entsprochen werden soll. Die Begründung ist entsprechend zu korrigieren.

2. Zur Klarstellung sollte im Gesetzentwurf aufgenommen werden, dass das EIU ein öffentlicher Auftraggeber nach § 98 Nr. 2 GWB ist, um so die Vergaberechtskonformität hinsichtlich des Betriebs der Infrastruktur darzustellen (§ 100 Abs. 2 lit. G GWB). Darüber hinaus sollte festgelegt werden, dass für die Vergabe von Bauaufträgen zum Erhalt des betriebsbereiten Zustandes des Schienenwegenetzes, die durch Zuwendungen des Bundes nach Absatz 2 finanziert werden, bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden sind, die für den Bund gelten.

Auch in Artikel 3 § 19 sollte darauf hingewiesen werden, dass für die Vergabe von Aufträgen zum Ausbau der Schienenwege, die durch den Bund nach Satz 1 finanziert werden, bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden sind, die für den Bund gelten. Dadurch würde gewährleistet, dass durch Bundesmittel finanzierte Aufträge nicht nur für den Erhalt des Schienennetzes, sondern auch für den Ausbau der Schienenwege im Wettbewerb und in denselben transparenten Vergabeverfahren vergeben werden, die auch der Bund bei der Vergabe seiner Bauaufträge anwendet.

Ferner ist darauf hinweisen, dass das Vergaberecht — wie auch bei der derzeitigen Struktur — als Instrument zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Umgangs mit den jährlichen Bundeszuwendungen genutzt werden sollte. Eine Vorgabe, dass die EIU bei der Vergabe von Bauaufträgen zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes vorrangig das offene Verfahren anzuwenden haben, würde einen maximalen Wettbewerb sicherstellen.

3. BMWi bittet darzulegen, welche Höhe des Privatisierungserlöses aufgrund des vorliegenden Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung der folgenden Punkte erwartet werden kann;
  - umsatzsteuerliche Behandlung der staatlichen Leistungen, insbesondere der LuFV-Mittel, da im Falle einer Umsatzsteuerpflicht staatlicher Leistungen an die DB AG entweder die LuFV-Beträge zu kürzen oder die staatliche Finanzierung zu erhöhen wäre;
  - rechtliche Zulässigkeit der Freistellung von der Grunderwerbssteuer gem. Artikel 10 EBNeuOG;
  - Auswirkungen des Verlustabzugsverbots gem. § 8 Abs. 4 KStG.

Im EBNeuOG ist angesichts derartiger Unsicherheiten ein Mindesterloß festzulegen, um einen gem. BHO angemessenen Wert zu realisieren (§ 7 i.V.m. § 63 Abs. 3 BHO).

4. Des Weiteren sollte dargelegt werden, wie die Kostenrisiken aus § 21 (5) 2. DBGrG für das Bundeseisenbahnvermögen geregelt werden bzw. ob und welche Haushaltsrisiken aus der gegenwärtigen Rechtslage bestehen und wie diese vermieden werden können.
5. Das Benehmen nach § 44 Abs. 4 GGO kann erst auf Grundlage eines mit den Ressorts abgestimmten Gesetzentwurfs erfolgen. Insoweit erbitte ich die Vorlage eines überarbeiteten Gesetzentwurfs rechtzeitig vor einer Kabinetttbefassung.

Im Auftrag

gez. Dr. Junk