

## Verkehrsministerkonferenz am 22. und 23. November 2006 in Berlin

### TOP 3.2: Privatisierung der DB AG

#### Bericht des Vorsitzenden des Arbeitskreises Bahnpolitik

Mit Beschluss vom 25./26.10.2006 hat die GKVS ihren Arbeitskreis Bahnpolitik beauftragt, einen Beschlussvorschlag zu entwerfen, in dem die Berücksichtigung der Länderanliegen in den verschiedenen noch zur Diskussion stehenden Modellen bewertet wird.

Grundlage einer solchen Bewertung sollten dabei Informationen von Seiten des Bundes insbesondere über die konkrete Ausgestaltung der verschiedenen Modelle und die wesentlichen Elemente der jeweils erforderlichen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sein. Den Ländern wurden diese Informationen jedoch nicht zur Verfügung gestellt, so dass der GKVS-Beschluss nicht in der geplanten Form umgesetzt werden konnte.

Mittlerweile hat der Bund die Beendigung der Modelldiskussion verkündet, und es liegt ein gemeinsamer Antrag von CDU/CSU und SPD vor, der Eckpunkte für die Privatisierung enthält.

Danach erfolgt eine Teilprivatisierung bis 2009,  
die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung in das Eigentum des Bundes überführt,  
die DB AG betreibt Schienenverkehr und Infrastruktur für einen vertraglich festgelegten Zeitraum in einer wirtschaftlichen Einheit, unter der Bedingung, dass sie ihre Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält,  
sie soll dabei auch die Infrastruktur bilanzieren können,  
die Reversibilität wird durch eine Endschaftsregelung sichergestellt,  
die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur werden fortentwickelt,  
der von der DB AG erstellte Netzzustandsbericht wird unter Beteiligung externer Sachverständiger evaluiert,  
in einer LuFV werden die Pflicht des Bundes zur Zahlung eines jährlichen Infrastrukturbeitrags von bis zu 2,5 Mrd. € sowie die von der DB AG zu gewährleistende Infrastrukturqualität festgelegt.

Die Tendenz geht dabei in Richtung Eigentumssicherungsmodell (insb. Bilanzierung bei der DB AG, deren Voraussetzungen allerdings noch nicht abschließend geklärt sind), wobei zugleich der Wille erkennbar ist, effektivere Instrumente für den Fall einer Substanzgefährdung der Infrastruktur zu schaffen und eine stärkere Kontrolle durch den Bund vorzusehen.

Im Arbeitskreis Bahnpolitik bestand aber auch Einvernehmen darüber, dass die Modellbezeichnung keine Rolle spielen kann. Maßgebend ist vielmehr, dass die bereits im Beschlussvorschlag für die VMK am 16./17.Mai 2006 genannten und mit dem vorliegenden Beschlussvorschlag für die November-Konferenz bekräftigten Anliegen der Länder im Hinblick auf die Absicherung von Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes gerade auch in der Fläche und unter Berücksichtigung der Vorstellungen der Länder gewahrt werden können.

Es kann jedoch gegenwärtig nicht festgestellt werden, ob und gegebenenfalls wie dies mit den Eckpunkten des gemeinsamen Antrags vereinbar ist. Viele der dort aufgeführten Punkte sind noch bloße Formeln, die zudem teilweise verschiedene Interpretationen zulassen.

So sollen etwa Sanktionen gegen die DB AG für den Fall der Vertragsverletzung eingeführt werden (Nr. 2), und im Falle einer Unterschreitung der vorgegebenen Netzqualität offenbar auch eine Beendigung des Bewirtschaftungsvertrags möglich sein (Nr. 4).

Unklar ist jedoch, welche Sanktionen dies sein sollen. Viel schwerer wiegt jedoch, dass weder die Ausübung einer Call Option noch die zeitliche Befristung der Bewirtschaftungsregelung (Nr. 4 und Nr. 9, Endschaftsregelung) bei realitätsnaher Betrachtung als Druckmittel geeignet sind, um die Netzqualität zu sichern. Bei einer Bewirtschaftung des gesamten Netzes durch die DB AG kann schon keine glaubhafte Alternative zur DB AG präsentiert werden – ganz zu schweigen von den Auswirkungen am Kapitalmarkt, die die Ausübung von Sanktionen oder die ernsthafte Erwägung einer Call Option hätte – mittelbar entstünde hier ein Haushaltsrisiko für den Bund als Anteilseigner, das die tatsächliche Durchsetzung von disziplinierenden Maßnahmen im Falle einer Gefährdung der Netzqualität als äußerst unwahrscheinlich erscheinen lässt.

Wenn kein verkehrspolitischer Einfluss gesichert wird, dann unterliegt das Netz dem gleichen betriebswirtschaftlichen Renditedruck wie die Transportsparten, ohne dass die volkswirtschaftlichen Anforderungen an die Schieneninfrastruktur durchgesetzt werden könnten.

Aus Ländersicht ist jedoch unbedingt zu verhindern, dass die DB AG unter Renditegesichtspunkten Investitionen einseitig zugunsten von Hochgeschwindigkeitsstrecken tätigen kann, zu Lasten des Bestandsnetzes insbesondere in der Fläche, da hierdurch letztlich die Länderhaushalte belastet würden, wenn regionaler Projekte trotzdem verwirklicht werden sollen. Auszuschließen ist ferner, dass Mittel einseitig zugunsten der Strecken eingesetzt werden, die von Verkehrsunternehmen der DB AG befahren werden.

Eine mögliche Lösung bietet die Einführung einer Option auf Regionalisierung der Schieneninfrastruktur, wonach die Länder regionale Strecken zur Bewirtschaftung übernehmen können. Auf dieses Anliegen ist der Bund auch unter anderem mit einstimmigem Beschluss der GKVS vom 26./27.4.2006 und der VMK vom 16./17.5.2006 hingewiesen worden. Es ist jedoch nicht erkennbar, dass diese Frage – die vor dem Abschluss eines Bewirtschaftungsvertrags mit der DB AG geklärt werden muss – Eingang in die Diskussionen auf Bundesebene gefunden hätte.

Aufgrund der maßgeblichen Bedeutung des Infrastrukturzustands für die Festlegung der Leistungspflichten der DB aus der LufV und für die laufende Kontrolle während der Vertragsdauer muss Erstellung und Fortschreibung des Berichts künftig durch den Bund selbst übernommen werden. Eine bloße Hinzuziehung externer Sachverständiger bei der Evaluierung des Berichts, wie im gemeinsamen Antrag vorgesehen, reicht demgegenüber nicht aus. Den Ländern muss der Netzzustandbericht zudem in regional gegliederter Form zur Verfügung gestellt werden, damit Schlüsse auf die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen an einzelnen Strecken und Entscheidungen über die erforderlichen Maßnahmen möglich sind.

Es bietet sich angesichts der zahlreichen offenen Fragen an, die Länder nicht erst in die Beratungen über einen fertigen (Referenten-)Entwurf einzubeziehen, sondern bereits im Vorfeld eine Verständigung darüber zu suchen, wie die Interessen der Länder im Hinblick auf

die Infrastruktur in einem Privatisierungsgesetz angemessene Berücksichtigung finden können.

Angeregt wird daher die Einberufung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe auf Fachebene, die sich mit der konkreten Ausgestaltung der Regelungen befassen soll. So könnte beispielsweise geklärt werden, im Hinblick auf welche ganz konkreten Aspekte aus Ländersicht ein Bedürfnis für verkehrspolitische Einflussnahmemöglichkeiten besteht, und durch welche Formulierungen dies gesichert werden könnte. Besetzt werden sollte eine solche Arbeitsgruppe mit Vertretern der Fachebene aus den zuständigen Ministerien der Länder. Im Vorfeld der erforderlichen Bundesratsbehandlung könnte dies maßgeblich dazu beitragen, eine für alle Beteiligten zufrieden stellende Lösung zu erarbeiten.