

Verkehrsministerkonferenz der Länder am 22./23. November 2006 in Berlin

TOP 3.2 Privatisierung der DB AG - Bericht BMVBS

Bericht

Die 1993 auf den Weg gebrachte Eisenbahnstrukturreform zeigt erste Erfolge. Der Reformprozess ist aber noch nicht abgeschlossen und wird weiter konsequent verfolgt. Die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung haben sich darüber verständigt, noch in dieser Legislaturperiode eine Kapitalprivatisierung durchzuführen.

Bei der materiellen Teilprivatisierung der DB AG gelten die Ziele der Bahnreform und auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes weiter. Dabei geht es insbesondere um mehr Verkehr auf der Schiene, um eine Entlastung des Bundeshaushalts, um einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Schiene und um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens DB AG.

Seit Mitte 2003 prüft BMVBS als federführendes Ressort unter Beteiligung von BMF, BMWi und DB AG, welche Voraussetzungen im Unternehmen und bei den rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um im Wege einer Teilprivatisierung zusätzliches privates Kapital zur Stärkung der Bahn zu gewinnen. Es wurden mehrere Gutachten vergeben. Hervorzuheben sind die Ergebnisse des von BMVBS und BMF in Auftrag gegebenen Gutachtens der Morgan Stanley Bank zur Bewertung der Unternehmensentwicklung aus Kapitalmarktsicht. Darüber hinaus wurde 2005 von der Bundesregierung an die Booz Allen Hamilton GmbH (BAH) ein vom Parlament angefordertes umfassendes Gutachten zu Privatisierungsvarianten der DB AG vergeben. Die Gutachter haben darin fünf Organisationsmodelle hinsichtlich ihrer verkehrs-, finanz- und haushaltspolitischen Auswirkungen untersucht sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Privatisierungsvarianten dargestellt.

Nach sorgfältiger Analyse verschiedener Privatisierungsvarianten und intensiver Prüfung der damit verbundenen Auswirkungen haben Bundesregierung und Koalitionsfraktionen am 08.11.2006 Einvernehmen zu den Eckpunkten einer Teilprivatisierung möglichst noch in dieser Legislaturperiode erzielt.

Danach sollen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Eigentum des Bundes stehen, Investoren sollen an diesen Unternehmen - und damit an der Eisenbahninfrastruktur- nicht beteiligt werden. Die DB AG soll bis auf Weiteres die Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen und dies auch bilanzieren.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, möglichst bis zum 31.03.2007 auf der Basis der von der Koalition beschlossenen Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen.

Ergänzt werden soll das Privatisierungsgesetz durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages des Bundes.

Wesentliche Voraussetzung für eine Teilprivatisierung ist darüber hinaus, dass die DB AG durch die notwendigen Fortschritte bei der Unternehmenssanierung die Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens nachweist. Daneben ist auch die jeweilige Börsenlage zu berücksichtigen.

Das von der Bundesregierung zu erarbeitende Privatisierungsgesetz soll folgende Zielsetzungen erfüllen:

- Teilprivatisierung noch in dieser Legislaturperiode.
- Sicherung der Infrastrukturverantwortung des Bundes durch umfassende vertragliche Regelungen, in denen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorgegeben und Vertragsverletzungen mit Sanktionen versehen werden.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur sind, werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt, private Investoren werden an diesen Unternehmen nicht beteiligt.
- Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum die Eisenbahninfrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrages über eine Verlängerung zu entscheiden.
- Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
- Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
- Die Reversibilität der Entscheidung ist durch eine Endschaftsregelung sicherzustellen.

- Die Fortführung des konzerninternen Arbeitsmarktes der DB AG und des Beschäftigungsbündnisses werden sichergestellt.
- Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
- Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.

Darüber hinaus sind folgende Rahmenbedingungen bei einer Teilprivatisierung zu beachten:

- Bund und DB AG schließen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung der grundgesetzlichen Verantwortung des Bundes; geregelt wird darin ein jährlicher Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Bestandsnetz von bis zu 2,5 Mrd. € die Gewährleistung einer vertraglich definierten Infrastrukturqualität durch die DB AG, die Kontrolle durch den Bund; Grundlage für die LuFV ist ein Netzzustandsbericht.
- Nachweis der Kapitalmarktreife der DB AG. Zur Bewertung der Unternehmensentwicklung aus Kapitalmarktsicht hat die Morgan Stanley Bank 2004 ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium der Finanzen gemeinsam in Auftrag gegebenes Gutachten vorgelegt. Auf dieser Grundlage wird von Morgan Stanley im Rahmen eines Monitoring die weitere Entwicklung der DB AG fortlaufend analysiert, die Erreichung der Voraussetzungen für die Kapitalmarktfähigkeit beurteilt sowie die Mittelfristplanung der DB AG bewertet. Die aktuellen Ergebnisse zeigen, dass die DB AG hierbei auf einem guten Weg ist.
- Aus europarechtlicher Sicht sind insbesondere die Strukturvorschriften aus dem 1. Eisenbahnpaket und der Richtlinie 91/440/EWG zu beachten. Diese schreiben unter anderem die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen und (zumindest rechnerische) Trennung von Fahrweg und Betrieb vor. Solange diese Vorgaben eingehalten werden, verbietet das EG-Recht einen integrierten Konzern nicht. Ein von der EU Kommission im Mai diesen Jahres vorgelegter Bericht hat in diesem Zusammenhang festgestellt, dass eine vollständige institutionelle Trennung von Infrastruktur und Transport europarechtlich nicht vorgeschrieben ist. Eine Prüfung der Umsetzungsregeln in Deutschland im Detail steht noch aus.