

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 2. August 2007
in Berlin

Punkt 1 der Tagesordnung:

Privatisierung der DB AG

- I. Der von der Bundesregierung vorgelegte "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes" trägt den mit einstimmigen Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. November 2006 und 18./19. April 2007 artikulierten Interessen der Länder nicht Rechnung. Eine Privatisierung in dieser Ausgestaltung des Eigentumsmodells würde die Umsetzung der im Rahmen der Bahnreform 1993 vereinbarten verkehrspolitischen Ziele stark behindern und zu erheblichen Haushaltsrisiken für den Bund und die Länder führen.
- II. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Gesetzentwurf die Grundsätze der Entschließung des Deutschen Bundestags vom 24. November 2006 nicht vollinhaltlich umsetzt. Besonders der dort enthaltene Grundsatz des dauerhaften Mehrheitseigentums des Bundes hat elementare Bedeutung und schützt sowohl die Interessen der Länder in ihrer Rolle als Aufgabenträger des SPNV als auch die Wettbewerber der DB AG. Wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung für die Verkehrspolitik werden die Länder den Gesetzentwurf gutachterlich überprüfen lassen.

Ziel des Gutachtens ist die Prüfung, ob der neue Gesetzentwurf den verfassungsrechtlichen Vorgaben und der Aufgabenverantwortung der Länder im Schienenverkehr Rechnung trägt. Diese sind einer besonderen Betroffenheit ausgesetzt, z. B. infolge der wachsenden Gefahren von betriebswirtschaftlich bedingten Streckenstilllegungen, von steigenden Trassen- und Stationspreisen sowie ihrer

unzureichenden Beteiligung an der Gestaltung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie von deren Kontrolle.

Die Kosten des Gutachtens werden von den Ländern in dem Verhältnis getragen, das für die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln gilt.

III. Die Verkehrsministerkonferenz fordert unabhängig davon, den Interessen der Länder insbesondere durch folgende Änderungen des Gesetzentwurfs gerecht zu werden und erwartet von dem Gutachten eine Bewertung, ob die nachfolgenden Forderungen an ein Privatisierungsgesetz vom Gesetzentwurf erfüllt sind:

1. Es muss ein echtes Mitsprache- und Kontrollrecht der Länder bei der Verwendung der für Investitionen im Nahverkehrsbereich vorgesehenen Bundesmittel (mindestens 20 % der Gesamtsumme für den Aus- und Neubau) vorgesehen werden. Die Höhe der der DB AG zur Verfügung gestellten Mittel ist grundsätzlich an den von ihr betriebenen Netzzumfang zu koppeln.
2. Einführung von Sanktionsmöglichkeiten bei Unterschreitung der Qualitätsvorgaben hinsichtlich der Schieneninfrastruktur in einem regionalen Netz/einem Land. Hierzu ist eine regionale Untergliederung des Netzzustandsberichts vorzusehen, der den Ländern jährlich zur Verfügung gestellt werden muss. Die auf die Länder entfallenden Mittel sind in Länderquoten aufzuteilen. Für den Fall einer Unterschreitung des insgesamt überwiegend für den Nahverkehr einzusetzenden Anteils oder für den Fall eines von den Infrastrukturunternehmen zu verantwortenden Instandhaltungsrückstaus müssen Sanktionen vorgesehen werden, bis hin zu einer Teilkündigung der LuFV.
3. Die Bewirtschaftung von Teilnetzen im Regionalbereich unter Fortbestand des Bundeseigentums und der Bundesfinanzierung muss aufgrund vertraglicher Vereinbarung an Dritte übertragen werden können. Dazu gehört auch eine Mittelausstattung für die Strecken, auf denen die DB AG die Bedienung eingestellt hat oder dies will und die anschließend aus volkswirtschaftlichen und sonstigen Gründen auf Vermittlung der Länder von Dritten betrieben werden. Im Falle eines von den Infrastrukturunternehmen zu verantwortenden Qualitätsabfalls in einem

regionalen Netz muss eine optionale Übernahme der Bewirtschaftung durch einen von einem Land beauftragten Dritten vorgesehen werden.

4. Eine Steigerung der Trassen- und Stationspreise zu Lasten des Nahverkehrs über die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel hinaus muss ausgeschlossen werden.
5. Die Infrastrukturunternehmen müssen gegenüber der Holding weisungsunabhängig im Hinblick auf die konkreten Investitionsentscheidungen sein.
6. Qualitätsvorgaben und Mittelausstattung sind auch für Stationen und Serviceeinrichtungen verbindlich zu regeln. Dabei ist ein Mechanismus zur Sicherung der erforderlichen fahrgastbezogenen Nutzungen bei einer Veräußerung vorzusehen.
7. Der konkrete Inhalt einer ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung muss vor der abschließenden Beschlussfassung des Bundesrates bekannt sein und ausreichend lange und erfolgsorientiert erprobt werden. Die Länder sind in die Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie in die laufende Überprüfung, Sanktionierung und ggf. Veränderung einzubeziehen.
8. Bevor eine Zustimmung zum Gesetz erteilt werden kann, muss den Ländern schließlich ein objektiver, aussagekräftiger und regional gegliederter Netzzustandsbericht vorgelegt werden.
9. Die Wettbewerbsneutralität ist u. a. durch die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens der Bundesnetzagentur zu sichern. Die Genehmigungspflicht (ex-ante) für Trassen- und Stationspreise und weiterer sofort einsetzbarer Regulierungsinstrumente, wie z. B. Bußgeldvorschriften, sind einzuführen und die Erweiterung der Befugnisse der vorgesehenen Beschlusskammern ist vorzusehen.
10. Der Bund hat auf der Grundlage von Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes nicht nur eine Allgemeinwohlverantwortung für seine Eisenbahninfrastruktur, sondern auch für die Fern- und Güterverkehrsangebote seiner Eisenbahn auf seinem Schienennetz. Das Nähere ist bereits nach der derzeitigen Rechtslage durch

Bundesgesetz zu regeln. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, hierfür im Rahmen der Bahnprivatisierung einen Entwurf vorzulegen.

Im Übrigen wird auf die gemeinsame Stellungnahme der obersten Verkehrsbehörden der Länder vom 12. Juli 2007 verwiesen.

- IV. Die Verkehrsministerkonferenz bekundet - insbesondere vor dem Hintergrund der unterbliebenen Einbindung der Länder in die Vorarbeiten zum Gesetzentwurf - ihr Befremden über die Bemessung der den Ländern eingeräumten Frist zur Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf. Ein elftägiger Zeitraum zur Beurteilung der Recht- und Zweckmäßigkeit einer komplexen Materie, die wesentliche Auswirkung auf die Rolle der Länder als Aufgabenträger des SPNV hat, ist nicht angemessen.

Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich deshalb dafür aus, im anstehenden Bundesratsverfahren von den verfassungsrechtlichen Möglichkeiten der Fristverlängerung zur Stellungnahme des Bundesrats Gebrauch zu machen, um die vorerwähnten Problemstellungen aufzuarbeiten. Anhaltspunkt für die offenkundige Notwendigkeit einer Fristverlängerung ist die mit der außergewöhnlichen Komplexität begründete Verlängerung der Ressortabstimmung in der Bundesregierung.