

Zukunft der Bahn – Bahn der Zukunft

- I. Entsprechend der im Koalitionsvertrag getroffenen Grundsatzentscheidung will die Koalition die Beteiligung privaten Kapitals an der Deutschen Bahn AG (DB AG) noch in diesem Jahr ermöglichen.

Sie verbindet damit folgende Ziele:

- Stärkung der Eigenkapitalbasis und damit der Investitionskraft der DB AG, um sich den Herausforderungen des europäischen Schienenverkehrsmarktes erfolgreich stellen zu können und weiteres Wachstum des Schienenverkehrs zu ermöglichen
- Gewinnung zusätzlichen Kapitals zur Ertüchtigung des Schienennetzes, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Intensivierung der Lärmsanierung und Sanierung von Bahnhöfen
- Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs durch Investitionen in innovative Technik, neues Fahrzeugmaterial und verbesserte Verkehrsangebote
- Beitrag für den Bundeshaushalt.

Die Koalition verbindet mit der Beteiligung Dritter an der DB AG und den damit geschaffenen finanziellen Handlungsmöglichkeiten die Erwartung einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems Bahn, die Voraussetzung für die angestrebte Verlagerung künftiger Verkehrszuwächse auf die Schiene ist.

- II. Die Beteiligung privaten Kapitals an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG soll unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

1. Der integrierte Konzern der DB AG bleibt erhalten und wird gesichert. Private Investoren erhalten keinen unternehmensbestimmenden Einfluss auf den Kernbereich der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG.
2. Privates Kapital wird mit 24,9 % an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt. Dafür werden der Güter-, der Fern- und der Regionalverkehr sowie dazugehörige geeignete Dienstleistungen der DB AG zu einer Gesellschaft zusammengefasst. Die DB

AG bleibt zu 100 Prozent im Bundesbesitz und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft.

3. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben dauerhaft und vollständig bei der DB AG und damit zu 100 Prozent im Bundesbesitz.
4. In einem Beteiligungsvertrag des Bundes mit der DB AG wird die oben beschriebene Struktur einschließlich der Beteiligung Dritter geregelt. Hierbei soll Bezug genommen werden auf die im Grundgesetz festgelegte Infrastruktur- und Angebotsverantwortung. Hierzu gehört, dass der Bund dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz - als Ausdruck der Daseinsvorsorge für den Bürger - Rechnung trägt. Soweit die Verkehrsangebote auf dem Schienennetz den Schienenpersonennahverkehr betreffen, obliegen die Verpflichtungen zur Daseinsvorsorge nach geltendem Recht den Bundesländern. Der Bund wird die Länder weiterhin bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen mit Finanzmitteln unterstützen, wie sie derzeit im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vorgesehen sind. An der Dynamisierung wird festgehalten, eine Revision ist für 2014 vorgesehen. Entsprechend den gesetzlichen Aufgaben der Länder (Bestellorganisationen, Verkehrsverbände) soll eine Vernetzung und Vertaktung von Nah- und Fernverkehrsangeboten erfolgen. Vor Abschluss ist der Beteiligungsvertrag dem Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushaltsausschuss vorzulegen.
5. Der konzerninterne Arbeitsmarkt muss auch nach der Anteilsveräußerung langfristig gesichert bleiben. Wir nehmen die entsprechende Einigung der Tarifvertragsparteien zur Kenntnis.
6. Der Veräußerungserlös wird zu etwa gleichen Teilen verwandt für ein Innovations- und Investitionsprogramm für den Schienenverkehr, für eine Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG und für den Bundeshaushalt. Der Bund erwartet, dass die der Bahn zur Verfügung gestellten Mittel für nationale Innovationen und Investitionen der Bahn verwandt werden.

Mit dem Programm werden insbesondere lärmmindernde, Energieeffizienz steigernde und Netz verbessernde Maßnahmen sowie Investitionen in Bahnhöfe finanziert.

7. Aus wettbewerbs- wie aus europarechtlichen Gründen wird sichergestellt, dass der Bereich Verkehr und Logistik keine diskriminierenden Einflüsse auf die Infrastrukturunternehmen ausüben kann.
8. In einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sollen die Regelungen zu Qualitätsparametern und zu Berichtspflichten an das Parlament vertraglich vereinbart werden. Dazu ist vorher die Zustimmung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages einzuholen sowie das Benehmen mit den Ländern herzustellen.
Der Abschluss der LuFV soll auf der Basis einer haushaltsgesetzlichen Ermächtigung stattfinden. Die Bundesregierung wird künftig jährlich dem Deutschen Bundestag über die Entwicklung und den Zustand der Infrastruktur sowie über die Umsetzung der LuFV berichten.
9. Die Gesetzgebungskompetenz des Deutschen Bundestages für die wesentlichen eisenbahnpolitischen Steuerungsinstrumente bleibt unberührt (z.B. Allgemeines Eisenbahngesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Regionalisierungsgesetz).

III. Weiteres Vorgehen:

Der Koalitionsausschuss strebt an, kurzfristig diese Eckpunkte der Teilprivatisierung, die nach Art. 87e des Grundgesetzes keiner gesetzlichen Grundlage bedarf, zur Grundlage eines Kabinettsbeschlusses zu machen und durch den Beschluss eines Antrages des Deutschen Bundestages zu untermauern. Damit werden die Rahmenbedingungen für die von der Bundesregierung und der DB AG gemeinsam zu ergreifenden weiteren Umsetzungsschritte gesetzt.

Die Bundesregierung wird auf dieser Grundlage gemeinsam mit der DB AG unverzüglich alle notwendigen Verfahrensschritte durchführen, um noch im Jahr 2008 eine Beteiligung Dritter im Verkehrs- und Logistikbereich zu ermöglichen.