

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 16./17. April 2008  
in Brüssel

Punkt 9.1 der Tagesordnung:

Privatisierung DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt erneut ihre zuletzt mit einstimmigem Beschluss vom 25. September 2007 aufgestellten Anforderungen an eine Privatisierung der DB AG. Unabhängig von jedem Privatisierungsmodell ist die Qualität des Netzes gerade auch in der Fläche dauerhaft zu sichern und zu verbessern. Dabei sind die Anforderungen der Länder in ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Beschluss des Bundesrates vom 12. Oktober 2007 (vgl. BR-Drucksache 555/07 (Beschluss)) und die dafür aufgezeigten konkreten Wege umzusetzen. Zudem weist das heutige System der Netzbewirtschaftung eine Reihe von Schwächen auf, die nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG zwingend zu beseitigen sind. Hierfür kann eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) eine gute Grundlage bilden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass es grundsätzlich Aufgabe des Bundes ist, die Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Eine Richtungsentscheidung wie die Umstrukturierung und Teilprivatisierung des DB Konzerns darf keinesfalls ohne die Beteiligung des Deutschen Bundestages und des Bundesrates getroffen werden. Wesentliche Entscheidungen sind vom Gesetzgeber zu treffen. Als Besteller des Nahverkehrs sind die Länder in jedem Fall betroffen und in die Entscheidung einzubeziehen. Das betrifft, nicht zuletzt wegen des erheblichen finanziellen Beitrages der Länder in die Infrastruktur der bundeseigenen Unternehmen, auch den Regelungsgehalt einer LuFV.

- 2 -

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund ferner auf, seiner Gemeinwohlverpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes auch hinsichtlich der Fernverkehrsangebote gerecht zu werden. Insbesondere erwarten die Länder, dass der Bund Mindestfernverkehrsangebote garantiert, damit auch im Falle einer Teilprivatisierung keine Nachteile für die Länder durch eine etwaige Einstellung von Fernverkehrsangeboten entstehen können.
4. Die Schieneninfrastruktur ist unstreitig unterfinanziert. Die Erlöse einer Teilprivatisierung der Transport- und Logistiksparte sind daher in das deutsche Schienennetz zu investieren, um bestehende Engpässe zu beseitigen und das Netz für die Zukunft leistungsfähig zu machen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland, schnellstmöglich ein Gesetz über Erhaltung und Ausbau der Schienenwege und zur Sicherung des Fernverkehrs in den Bundesrat einzubringen, das der gemeinsamen Haltung der Länder Rechnung trägt, wie sie im Beschluss des Bundesrates vom 12. Oktober 2007 (vgl. BR-Drucksache 555/07 (Beschluss)) zum Ausdruck gekommen ist.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz umgehend den aktuellen Entwurf der LuFV zu übermitteln. Das Vorsitzland wird gebeten, diesen unter Beteiligung der VMK-Arbeitsgruppe "Bahnprivatisierung" hinsichtlich der Erfüllung der Länderanforderungen zu prüfen, eine angepasste Fassung zu erstellen und diese als Vorschlag in zeitlichem Zusammenhang mit der Gesetzesvorlage dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuzuleiten.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, einen aussagekräftigen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht, der nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Frühjahr 2008 vorliegen sollte, schnellstmöglich zur Verfügung zu stellen; in jedem Fall aber bevor endgültige Entscheidungen über die Privatisierung getroffen werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss mit der Bitte um Unterstützung auch der Finanzministerkonferenz, der Wirtschaftsministerkonferenz, der Innenministerkonferenz, der Ministerkonferenz für Raumordnung und der Justizministerkonferenz zugänglich zu machen.

Begründung:

Die Verkehrsministerkonferenz hat in zahlreichen Beschlüssen die aus Ländersicht zu beachtenden Anforderungen an eine Teilprivatisierung herausgestellt. Dazu zählen unter anderem stärkere Mitspracherechte beim Einsatz der Neu- und Ausbaumitteln, die langfristige Absicherung der hierfür bereitzustellenden Bundesmittel, präziserte und erweiterte strecken- bzw. regionalnetzbezogene Qualitätsvorgaben und deren effektive Sanktionierung, eine Begrenzung der Trassenpreisstesigerung im Nahverkehr, die Übernahme von Verantwortung für das Fernverkehrsangebot durch den Bund, eine Option auf Regionalisierung der Schieneninfrastruktur, einen verkehrspolitischen Einfluss auf Investitionsentscheidungen und diesbezügliche Unabhängigkeit von den Interessen der konzerneigenen Verkehrsunternehmen, eine Stärkung der Bundesnetzagentur und die Aushändigung eines aussagekräftigen Netzzustandsberichts.

Diese Forderungen waren stets von konkreten Modellen unabhängig und behalten ihre Gültigkeit. Die weit überwiegende Mehrheit der Länderforderungen betrifft die Infrastruktur, und dabei vor allem auch Wege zur Verbesserung des Status Quo. Keines der diskutierten Modelle war oder ist in der Lage, die Zweifel im Hinblick auf die Sicherung der Netzqualität auch in der Fläche zu zerstreuen.

Eine Teilprivatisierung ohne Befassung des Bundesrates ist bereits vom Grundsatz her verfehlt, da die Verflechtungen zwischen den einzelnen Gesellschaften und der Einfluss Privater immer auch Auswirkungen auf die verfassungsrechtlich, den Ländern zugewiesenen Bereiche haben. Die besondere Betroffenheit und die Beteiligungsrechte der Länder bei allen Fragen des Eisenbahnwesens finden ihren Ausdruck insbesondere in Artikel 87e des Grundgesetzes. Diese Rechte hatte der Gesetzgeber im Zuge der Bahnreform auf Wunsch der Länder bekräftigt und gegen den Willen der Bundesregierung im Grundgesetz verankert. Sie dürfen heute nicht durch ein untergesetzliches Vorgehen des Bundes in elementaren Fragen der Eisenbahnen des Bundes in Frage gestellt werden.

Insbesondere im Hinblick auf die Qualität der Infrastruktur und die Sicherstellung des Fernverkehrsangebots birgt jede Privatisierung erhebliche Risiken, deren Beherrschung nur auf Grundlage eines Gesetzes möglich ist. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der Bund zur Gewährleistung seines Gemeinwohlaufrags und dabei auch zur Beachtung der Länderinteressen ein geschärftes Rechtsinstrumentarium benötigt. Dies gilt für die Eisenbahninfrastruktur, aber auch für die Verkehrsangebote im Personenfernverkehr und im Güterverkehr. In beiden Bereichen bestehen bereits heute klare Regelungsdefizite, die es nun im Interesse des gesamten Eisenbahnwesens zu beseitigen gilt. Eine LuFV kann dabei ein sinnvolles Steuerungsinstrument sein. Der zuletzt übermittelte Entwurf ist jedoch in keinem Fall ausreichend, um die Qualität des Netzes in dem erforderlichen Maße abzusichern.

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich nie gegen eine Privatisierung des Fernverkehrs ausgesprochen. In der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der Fernverkehrssparte führt der Renditedruck der Investoren jedoch zu einer Lastenverschiebung auf die Länder, da unter anderem zu erwarten ist, dass mindestens 15 wichtige Großstädte und Oberzentren vom

- 4 -

Fernverkehr entkoppelt werden. Aus strukturpolitischen Gründen und im Interesse einer wirkungsvollen Versorgung aller Landesteile mit Fernverkehrsverbindungen im Sinne der Daseinsvorsorge muss daher die Privatisierung des Fernverkehrs mit einem Fernverkehrssicherstellungsgesetz flankiert werden. Jede Einstellung von Fernverkehrsverbindungen wirkt sich mittelbar zu Lasten der Länder als Nahverkehrsbesteller aus.

Da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in beiden Bereichen keine gesetzliche Regelung (mehr) vorsieht, ist für die Umsetzung der Länderforderungen die Einbringung einer Gesetzesvorlage über den Bundesrat erforderlich. Ein weiteres Abwarten ist angesichts des straffen Zeitplans des Bundes für die Teilprivatisierung nicht angezeigt.