

Berlin, 13. September 2007

Positionspapier der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zum Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG

Mit Beschluss des Deutschen Bundestages vom 24. November 2006 wurden die Kriterien für ein Teilprivatisierungsgesetz der Deutschen Bahn AG festgelegt. Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat dabei die Formulierung durchgesetzt:

„Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.“

Die dauerhafte Sicherung des Eigentums an der steuerfinanzierten Eisenbahninfrastruktur beim Bund wurde damit festgeschrieben.

Der Gesetzentwurf sieht demgegenüber ein Eigentumssicherungsmodell vor, in dem das juristische und wirtschaftliche Eigentum aufgespaltet wird und dem Bund die Gesellschaftsanteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) zur Sicherheit übereignet werden.

Dieses Sicherungseigentum ohne eigentumsrechtliche Gestaltungsbefugnisse ist als Übergangslösung vorgesehen und endet nach dem Ablauf des im Gesetz geregelten Bewirtschaftungszeitraums. Danach hat der Bund das unbeschränkte Eigentum und ist frei, per Gesetz über die weitere Zukunft der Infrastruktur zu entscheiden. Der Bund ist dann nach dem Gesetz verpflichtet, der DB AG einen Wertausgleich in Höhe des zu diesem Zeitpunkt bestehenden bilanziellen Eigenkapitals der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu zahlen.

Um die Zielsetzung des Bundestagsbeschlusses vom 24. November 2006 in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (BT-Drs. 16/6294) zu verwirklichen, müssen aber aus Sicht der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Gesetzgebungsverfahren noch folgende Änderungen durchgesetzt werden:

- 1. Die Infrastrukturverantwortung des Staates muss im Gesetzentwurf klar geregelt werden. Für die Umsetzung der vom Gesetzgeber beschlossenen Bedarfsplanmaßnahmen muss dem Bund auch ein Durchsetzungsrecht und dem Netzbetreiber weiterhin ein Initiativrecht eingeräumt werden. Die heutige Netzqualität muss**

gesichert werden, deshalb muss ein fortgeschriebener Netzzustandsbericht objektiv und daher extern evaluiert werden.

2. Vor Verabschiedung des Gesetzes muss eine unterschriftsreife LuFV dem Deutschen Bundestag vorliegen. Vor der materiellen Privatisierung muss ein einjähriger Testlauf für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erfolgen.
3. Die vorgesehene Laufzeit der Sicherungsübertragung (15 + 3 Jahre) muss verkürzt werden.
4. Der Gesetzgeber muss bei der Frage, wie er mit seinem Eigentum künftig verfahren will, völlig frei sein. Die im Gesetz jetzt enthaltene begrenzte Aufzählung von Handlungsalternativen (Art. 2 § 5 Ziff. 1 - 3) ist daher zu streichen.
5. Mehr Wettbewerb auf der Schiene erfordert eine Stärkung der Regulierungsbehörde. Dazu ist erforderlich, dass die Bundesnetzagentur in die Lage versetzt wird, Entgelte für die Eisenbahninfrastruktur zu verhindern, die einseitig die Wettbewerber der DB AG belasten. Die Entgeltvorschriften sind daher – analog gleichlautender Vorschriften im Telekommunikationsgesetz und im Energiewirtschaftsgesetz – zugunsten eines an den Kosten der effizienten Leistungserstellung orientierten Entgeltmaßstabs für die Regulierung einzelner Netznutzungsentgelte auszugestalten und zusätzlich mit der Möglichkeit der Implementierung einer Anreizregulierung (Price Cap-Regulierung) zu versehen.