

**Schleswig-Holsteinischer Landtag** □  
**Umdruck 16/1686**

Ministerium für Wissenschaft,  
Wirtschaft und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Staatssekretärin**

An den  
Vorsitzenden des  
Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Hans-Jörn Arp  
Landeshaus  
Düsternbrooker Weg

24105 Kiel

Kiel, 11. Dezember 2006

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Wirtschaftsausschuss hat in seiner 36. Sitzung am 6. Dezember 2006 im Zusammenhang mit der Behandlung des Tagesordnungspunkts „Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn“ darum gebeten, den auf Bundesebene getroffenen Beschluss zur Kapitalprivatisierung der DB AG zu erhalten.

Anliegend übersende ich Ihnen den Entschließungsantrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD vom 21.11.2006. Der Deutsche Bundestag hat diesen Antrag am 24.11.2006 angenommen. Ferner leite ich Ihnen den einstimmig gefassten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 22./23. November 2006 zur Privatisierung der DB AG zu.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karin Wiedemann

**Deutscher Bundestag**  
16. Wahlperiode

**Drucksache 16/3493**

21.11.2005

**Entschließungsantrag**  
der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
- Drucksachen 16/2300, 16/2302, 16/3112, 16/3123, 16/3124, 16/3125 -

**Entwurf eines Gesetzes**  
**über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2007**  
(Haushaltsgesetz 2007)

**hier: Einzelplan 12**

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung**

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute unbestritten gültig: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Der Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Art. 87e GG zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur wie auch der Verkehrsangebote auf dem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. € pro Haushaltsjahr wahr.

Sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes sind bei der anstehenden Entscheidung für die weiteren Schritte der Bahnreform zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielen auch finanz- und haushaltspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle.

In Anbetracht dieser Zusammenhänge hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 17. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten)

eine Entscheidungshilfe für das Parlament zur Verfügung zu stellen. Das Gutachten, die Ergebnisse der Gutachtergespräche und die Anhörungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages haben wichtige Erkenntnisse für die anstehende Entscheidung erbracht.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Die DB AG soll bis auf weiteres die integrierte Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen. In Kombination mit der bereits bestehenden Regulierungsbehörde, deren Aufgabenbereiche gegebenenfalls noch ausgeweitet werden müssen, wird der diskriminierungsfreie Wettbewerb gewährleistet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- I. Die Bundesregierung soll ein Privatisierungsgesetz erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:
  1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
  2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Art. 87e Abs. 4 GG muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.
  3. 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.
  4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur 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.
  5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
  6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
  7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.

8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
  9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen. Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
  10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.
- II. Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:
1. Das Privatisierungsgesetz wird durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages ergänzt.
  2. Der von der DB AG erstellte Netzzustandsbericht ist unter Beteiligung externer Sachverständiger zu evaluieren. Er dient als Grundlage für die LuFV.
  3. In der LuFV wird festgelegt, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. € zu erbringen hat. Dafür hat die DB AG eine vertraglich definierte Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Die Kontrolle der Einhaltung der Standards erfolgt durch den Bund.
  4. Für Neubaumaßnahmen sind ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen einzurichten.
  5. Vor der Teilprivatisierung der DB AG ist die Kapitalmarktreife dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung darzulegen.
- III. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, möglichst bis zum 31.03.2007 auf Basis dieser Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, der die vertragliche Konstruktion zwischen Bund und DB AG enthält.

Berlin, den 21. November 2006

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion  
Dr. Peter Struck und Fraktion

## TOP 3.2:

---

### Privatisierung der DB AG

Die Verkehrsministerkonferenz fasst einstimmig (15 : 0 : 1) nachfolgenden Beschluss:

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass aus Ländersicht bei der Erarbeitung des Privatisierungsgesetzes maßgeblich zu berücksichtigen sind:
  - die Sicherstellung von Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes auch in der Fläche,
  - der Ausschluss eines nachteiligen Einflusses des Kapitalmarkts auf Schieneninfrastruktur und Verkehrsangebot,
  - die Gewährleistung der erforderlichen verkehrspolitischen Einflussnahmemöglichkeiten
  - und die Vermeidung einer stärkeren Belastung der Länderhaushalte.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass den Ländern nicht die entsprechenden Unterlagen zur Verfügung gestellt wurden, um eine sachgerechte Modelldiskussion führen zu können. Wesentliche Fragen, die schon im Beschluss vom 16./17. Mai 2006 als klärungsbedürftig gekennzeichnet wurden, sind zudem noch nicht zufrieden stellend beantwortet worden. Hierzu zählen die Zuordnung der Bahnimmobilien und der tatsächliche Wert und Zustand des Anlagevermögens, also insbesondere des Schienennetzes und der Verkehrsstationen. Ohne eine objektive und detaillierte, regional gegliederte Ermittlung des Ist-Zustands des Schienennetzes kann weder die Kapitalmarktfähigkeit zuverlässig beurteilt werden, noch können die Pflichten einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Hinblick

auf die zu gewährleistende Qualität der Infrastruktur konkret festgelegt werden. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist hierfür die Einrichtung eines Kontrollsystems für das Schienennetz beim Eisenbahnbundesamt erforderlich.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt ferner fest, dass die Länderinteressen in keinem Privatisierungsmodell gewahrt werden können, das Entscheidungen über Bestand, Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur ausschließlich in die Verantwortung einer börsennotierten DB AG stellt. Sie begrüßt daher grundsätzlich die Entscheidung der Bundesregierung, das Schienennetz dem Eigentum des Bundes zuzuführen und erwartet, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von 2,5 Mrd. € leistet.

Darüber hinaus fordert sie die Bundesregierung aber auf, bei der Erarbeitung des Entwurfs für ein Privatisierungsgesetz sicherzustellen, dass Entscheidungen über Investitionen in die Schieneninfrastruktur nicht ausschließlich unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten getroffen werden, sondern Bund und Länder angesichts des Daseinsvorsorgecharakters des Netzes weiterhin die Möglichkeit haben, verkehrspolitische Ziele durchzusetzen.

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht der Bundesregierung, zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und zur Stärkung des intramodalen Wettbewerbs die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur fortzuentwickeln. Hierbei sollte nach Überzeugung der Verkehrsministerkonferenz auch eine ex ante-Regulierung der Trassen- und Stationspreise eingeführt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz ist ferner der Auffassung, dass es den Ländern ermöglicht werden sollte, nach ihrer Wahl regionale Schieneninfrastruktur, die zumindest weit überwiegend durch den SPNV genutzt wird, auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung, die auch eine angemess-

sene Mittelausstattung regelt, zur Bewirtschaftung zu übernehmen.

Sie bittet daher die Bundesregierung zu veranlassen, dass die zur Regionalisierung von Schieneninfrastruktur eingerichtete Bund-Länder-Arbeitsgruppe ihre Arbeit aufnimmt und auf Grundlage der vorgelegten Länderposition die erforderlichen Regelungen konkretisiert.

Durch das Privatisierungsgesetz muss nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz gewährleistet werden, dass ein angemessener Anteil der Bestandsnetzmittel in die Ertüchtigung regionaler Infrastruktur fließt, unabhängig davon, welches Verkehrsunternehmen eine bestimmte Strecke bedient.

Sofern das wirtschaftliche Eigentum an der Infrastruktur letztlich bei der DB AG verbleibt, ist selbstverständlich auch deren Verpflichtung zur Leistung eines Eigenmittelanteils an den Investitionen festzuschreiben.

Alle wesentlichen Prinzipien einschließlich der Eckpunkte der mit der DB AG abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung müssen nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz im Privatisierungsgesetz verankert werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz wiederholt ihre Bitte an die Bundesregierung, die Länder im Vorfeld der erforderlichen Bundesratsbeteiligung in die Entscheidungsfindung einzubeziehen und sie dazu zeitnah und umfassend zu informieren.

**(Ende TOP)**