

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/1234 —

zur Großen Anfrage der Abgeordneten Straßmeir, Dr. Jobst, Milz, Bohlsen, Bühler (Bruchsal), Fischer (Hamburg), Hanz (Dahlen), Haungs, Pfeffermann, Schemken, Tillmann, Hinsken, Lemmrich, Hoffie, Kohn, Dr. Weng und Genossen und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

— Drucksachen 10/112, 10/672 —

Deutsche Bundesbahn

A. Problem

Nach Auffassung der Antragsteller soll die Lage der Deutschen Bundesbahn verbessert werden durch eine Änderung des Bundesbahngesetzes. Insbesondere sollen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn abgebaut, die notwendigen Investitionen gesetzlich abgesichert, das Schuldenproblem gelöst und das Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahn neu geregelt werden.

B. Lösung

Ablehnung des Entschließungsantrages, weil die Bundesregierung mit den von ihr am 23. November 1983 beschlossenen Leitlinien bereits ein geschlossenes Konzept zur Sanierung des Unternehmens vorgelegt hat.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Eine Minderheit im Ausschuß besteht auf Annahme des Entschließungsantrages.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Entschließungsantrag — Drucksache 10/1234 — abzulehnen.

Bonn, den 24. Oktober 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Kohn
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Kohn

Der in Drucksache 10/1234 enthaltene Antrag wurde in der 64. Sitzung des Deutschen Bundestages am 5. April 1984 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Ausschuß für Wirtschaft, dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 27. Juni 1984 und 24. Oktober 1984 beraten.

I. Wesentlicher Inhalt und Ziele des Entschließungsantrages

Die Antragsteller wollen durch den Entschließungsantrag die Bundesregierung dazu auffordern, die finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn grundlegend zu verbessern und für das Unternehmen eine günstigere Ausgangslage im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt zu schaffen. Auf dem Wege über eine Novelle zum Bundesbahngesetz werden insbesondere folgende Ziele angestrebt:

- Neuregelung des Verhältnisses Bund—Bundesbahn, Transparenz der Verantwortlichkeiten von Bund und Unternehmensleitung durch Einführung der Trennungsrechnung,
- Abbau von Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Bundesbahn,
- Weiterentwicklung der Unternehmensverfassung,
- Lösung des Schuldenproblems,
- Langfristige Investitionsplanung,
- Konkrete Aussagen über das künftige Schienennetz der Bundesbahn.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Entschließungsantrag wurde von den Fraktionen im Verkehrsausschuß wie folgt unterschiedlich beurteilt:

1. Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Die Mitglieder dieser beiden Fraktionen haben den Entschließungsantrag übereinstimmend abgelehnt. Nach ihrer Auffassung ist auf der Grundlage der vom Bundeskabinett am 23. November 1983 beschlossenen Leitlinien erfolgreich ein Sanierungsprozeß für das Unternehmen eingeleitet worden. In den zurückliegenden Jahren habe sich in der Wirtschaft ein erheblicher Strukturwandel vollzogen. Die Bundesbahn müsse sich diesem Strukturwandel und der veränderten Nachfrage auf dem Ver-

kehrsmarkt anpassen und sich im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern behaupten. Der Vorstand des Unternehmens genieße für die notwendigen betrieblichen und unternehmerischen Maßnahmen die volle politische Rückendeckung; außerdem werde bis 1990 ein Investitionsvolumen von 40 Mrd. DM für das Unternehmen sichergestellt.

Eine Novellierung des Bundesbahngesetzes, die sich über einen längeren Zeitraum hinziehen müßte, würde den eingeleiteten Sanierungsprozeß erheblich stören und hinauszögern; sie sei nicht erforderlich, weil das geltende Gesetz einen ausreichenden Handlungsspielraum für die Unternehmensleitung biete. Durch die im Bundeshaushalt vorgesehenen finanziellen Mittel werde der aktuelle Finanzbedarf des Unternehmens in befriedigender Weise abgedeckt. Offen und klärungsbedürftig sei lediglich noch die Finanzierung der notwendigen Investitionen in den kommenden Jahren. Die vorgelegte Entschließung ziehe im Ergebnis darauf ab, das Unternehmen in seinem jetzigen Umfang zu konservieren, wodurch die Leistungsfähigkeit des Bundeshaushaltes gesprengt würde. Eine marktorientierte Unternehmenspolitik sei Voraussetzung dafür, daß das Unternehmen auch künftig gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringe.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben daher den Entschließungsantrag abgelehnt.

2. Fraktion der SPD

Die Vertreter der Fraktion der SPD im Verkehrsausschuß vertreten die Auffassung, daß rein unternehmerisches Handeln des Bundesbahnvorstandes nicht ausreiche; es bestehe zusätzlich ein politischer Handlungsbedarf. Die gemeinwirtschaftliche Aufgabenstellung der Bundesbahn dürfe nicht zurückgedrängt, sondern müsse entsprechend der Entschließung der Länderverkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 1984 auch künftig voll berücksichtigt werden. Die Bundesbahn sei kein Wirtschaftsunternehmen des Bundes, sondern ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Da die Bundesregierung nicht bereit sei, eine Novelle zum Bundesbahngesetz mit den notwendigen Anpassungen vorzulegen, werde die Fraktion der SPD einen eigenen Gesetzentwurf im Parlament einbringen. Die Mitglieder der Fraktion der SPD haben sich daher für die unveränderte Annahme des Entschließungsantrages eingesetzt.

3. Fraktion DIE GRÜNEN

Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN hat ebenfalls den vorliegenden Entschließungsantrag unterstützt.

4. Schlußabstimmung

In der Schlußabstimmung hat der Verkehrsausschuß mit Stimmenmehrheit den Entschließungsantrag abgelehnt.

Haushaltsausschuß, Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und Ausschuß für Wirtschaft haben ebenfalls die Ablehnung empfohlen.

Bonn, den 24. Oktober 1984

Kohn

Berichterstatte