

Gesetzentwurf

der Fraktion der SPD

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes (4. BbÄndG)

A. Problem

Ziel der Gesetzesänderung ist eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Deutschen Bundesbahn sowie die Anpassung ihrer Unternehmensverfassung an die gewandelten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse.

Die Deutsche Bundesbahn als öffentliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft erbringt ihre Leistungen teilweise im Rahmen der Daseinsvorsorge nach allgemeinen Vorgaben des Bundes und im übrigen nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen. Dies erfordert eine klare Abgrenzung der Bereiche Infrastruktur, gemeinwirtschaftliche Leistungen und eigenwirtschaftlicher Bereich. Nur so kann das Finanzverhältnis zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Bund klar geregelt werden.

Damit die Deutsche Bundesbahn auch in Zukunft ihren Aufgaben voll gerecht werden kann, ist eine Kapitalbereinigung sowie ein voller Ausgleich für die bei ihr durch die Erfüllung staatlicher Aufgaben entstehenden Fehlbeträge erforderlich. Gleiches gilt für die durch den Status der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes bedingten überhöhten Versorgungslasten, deren vollständiger Ausgleich in Zukunft gewährleistet sein muß. Ohne diese Finanzbereinigung ist ein erneutes Abgleiten der Deutschen Bundesbahn in eine wachsende Verschuldung nicht erreichbar.

Die Deutsche Bundesbahn braucht für den begonnenen Bau neuer Schienenstrecken sowie den Ausbau ihres Netzes eine gesicherte rechtliche und finanzielle Grundlage, wie diese für den Bereich der Bundesfernstraßen seit vielen Jahren besteht.

Die paritätische Mitbestimmung der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften hat sich, dies zeigen die mit dem Montan-

Mitbestimmungsgesetz vom 21. Mai 1951 und die mit dem Mitbestimmungsgesetz vom 4. Mai 1976 gemachten Erfahrungen, in allen Industriebereichen bewährt. Sie soll daher auch bei der Deutschen Bundesbahn eingeführt werden.

Die Unternehmensführung der Deutschen Bundesbahn ist mit dem Ziel größerer Selbständigkeit, Eigenverantwortung und Handlungsfähigkeit weiter zu stärken. Die Genehmigungs- und Beteiligungsvorbehalte der Bundesregierung sind daher auf solche Tatbestände zu beschränken, die aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes unverzichtbar sind.

B. Lösung

1. Aufgabe der Deutschen Bundesbahn ist es, als gemeinwirtschaftliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft insbesondere den Eisenbahnverkehr in der Bundesrepublik Deutschland zu betreiben. Sie erbringt ihre Verkehrsleistungen und damit im Zusammenhang stehende andere Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge nach allgemeinen Vorgaben des Bundes und im übrigen nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen. Die Vorgaben des Bundes werden durch allgemeine Verwaltungsvorschriften vom Bundesminister für Verkehr bestimmt.
2. Aus dem Rechnungswesen der Deutschen Bundesbahn müssen die Ergebnisse des Infrastrukturbereiches, der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und des eigenwirtschaftlichen Bereichs ersichtlich sein.
3. Der Ausbau des Schienenwegenetzes erfolgt künftig nach Maßgabe eines noch zu erlassenden Gesetzes über den Ausbau des Schienenwegenetzes der Deutschen Bundesbahn. Zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen von Schiene, Straße und Wasserstraße trägt der Bund die Investitionskosten sowohl für den Erhalt und die Erneuerung des bestehenden Schienenwegenetzes als auch für dessen Neu- und Ausbau.
4. Sofern der Bund die Deutsche Bundesbahn zu Leistungen verpflichtet, die von ihr nicht kostendeckend erbracht werden können oder die Änderungen von Verkehrstarifen aus Gründen des allgemeinen Wohls verlangt, so übernimmt der Bund den vollen Ausgleich für die damit verbundenen Mindererträge, Mehraufwendungen und Investitionsausgaben.
5. Der Bund wird verpflichtet, die Versorgungslasten der Deutschen Bundesbahn im Verhältnis zur Lohn- und Gehaltssumme schrittweise auf eine Größenordnung zu bringen, wie sie in vergleichbaren Unternehmensgrößen der Wirtschaft üblich sind.
6. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn wird eine Kapitalbereinigung vorgenommen. Der Bund entla-

stet die Deutsche Bundesbahn von ihren überhöhten Kapitalkosten, indem er die Zinsen auf die Altschulden der Deutschen Bundesbahn übernimmt. Damit wird die seit 1972 praktizierte Regelung einer teilweisen Zinsübernahme durch den Bund gesetzlich geregelt. Außerdem wird die Deutsche Bundesbahn schrittweise entschuldet, indem der Bund entsprechend seinen Haushaltsmöglichkeiten den Teil der Schulden der Deutschen Bundesbahn tilgt, für den er die Zahlung der Zinsen übernommen hat.

7. Die Zahl und Zusammensetzung des Aufsichtsrates (Verwaltungsrates) wird im Sinne einer vollen paritätischen Mitbestimmung verändert. Der Aufsichtsrat soll künftig aus 25 Mitgliedern bestehen. Er setzt sich zusammen aus:

- a) zwölf Vertretern des öffentlichen Interesses,
- b) zwölf Vertretern der Beschäftigten,
- c) einem weiteren Mitglied.

Von den Vertretern des öffentlichen Interesses werden

- vier Mitglieder von der Bundesregierung,
- vier Mitglieder von dem Deutschen Bundestag und
- vier Mitglieder von dem Bundesrat

benannt. Von den Vertretern der Beschäftigten werden

- sechs Mitglieder in einer gemeinsamen Versammlung der Mitglieder der Stufenvertretung der Deutschen Bundesbahn gewählt und
- sechs Mitglieder von den Spitzenorganisationen der bei der Deutschen Bundesbahn vertretenen Gewerkschaften benannt, wobei einer weder Repräsentant noch Beschäftigter einer Gewerkschaft oder der Deutschen Bundesbahn sein darf.

Das weitere Mitglied des Aufsichtsrates wird von den übrigen Aufsichtsratsmitgliedern gewählt.

8. Zur Stärkung der Eigenverantwortung der Deutschen Bundesbahn erhält der Aufsichtsrat erweiterte Kompetenzen. Zur Verbesserung der Transparenz der Verantwortung gibt der Bundesminister für Verkehr dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn zur Wahrung der Grundsätze der Politik der Bundesregierung die für die mittel- und langfristige Unternehmenspolitik bedeutsamen Zielsetzungen bekannt und unterrichtet den Aufsichtsrat.
9. Die Vorschriften über die Tarifbildung und Tarifgenehmigung werden vereinfacht und dem derzeit bereits praktizierten Verfahren angepaßt.
10. Die Regelungen für die Prüfung des Jahresabschlusses werden an die der gewerblichen Wirtschaft angepaßt. Die nach den Grundsätzen des Aktien- und Handelsrechts

aufzustellende Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung werden durch eine vom Bundesminister für Verkehr beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Außerdem wird der Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn durch den Bundesrechnungshof geprüft.

11. Wünscht ein Bundesland aus Gründen der Wirtschaftsförderung die Weiterführung des Betriebs auf eine Bundesbahnstrecke, bei der das Stilllegungsverfahren abgeschlossen ist, so ist die Deutsche Bundesbahn verpflichtet, den Betrieb aufrechtzuerhalten, wenn das betreffende Bundesland die dadurch entstehenden Kosten trägt.

Gleichzeitig ist beim Finanzausgleich sicherzustellen, daß wirtschaftsschwache Regionen hierdurch nicht benachteiligt werden.

C. Alternativen

Bei Beibehaltung der derzeitigen Regelungen ist ein weiterer Anstieg der Verschuldung der Deutschen Bundesbahn auf rd. 50 Mrd. DM bis zum Jahr 1990 zu erwarten. Dies hätte erhebliche Einschränkungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahn, insbesondere im Nahverkehr und bei der Bedienung ländlicher Regionen zur Folge.

Auch im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr führt eine fortdauernde Begrenzung der Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn zu zusätzlichen Belastungen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn entscheidend schwächen.

Die Beibehaltung des Status quo führt damit zu einer weiteren Ausdehnung des Straßenverkehrs, was sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch umweltpolitisch unerwünscht ist.

D. Kosten

Gegenüber den bisherigen Ansätzen der Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn in der Finanzplanung des Bundes für die Jahre 1985 bis 1988 ergeben sich zusätzliche Belastungen für den Bund durch

- den vollen Ausgleich der bei der Deutschen Bundesbahn in Erfüllung staatlicher Aufgaben, insbesondere im Nahverkehr entstehenden Fehlbeträge in Höhe von 400 Mio. DM pro Jahr,
- die vollständige Entlastung der Deutschen Bundesbahn von ihren überhöhten Versorgungskosten in Höhe von 300 Mio. DM pro Jahr,
- die schrittweise erfolgende Kapitalbereinigung in Höhe von 500 Mio. DM pro Jahr und

- die Übernahme aller bei Erhalt, Erneuerung und Ausbau des Schienenwegenetzes anfallenden Investitionskosten, die sich je nach Umfang der Neubaumaßnahmen auf 1,1 bis 1,8 Mrd. DM belaufen.

Insgesamt erhöhen sich die Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn um

- rund 3,0 Mrd. DM im Jahr 1986,
- rund 2,9 Mrd. DM im Jahr 1987 und
- rund 2,3 Mrd. DM ab dem Jahr 1988.

Ihnen stehen gleich hohe Entlastungen der Deutschen Bundesbahn, eines Sondervermögens des Bundes, gegenüber.

Ab dem Jahr 1990 ist als Folge der zunehmenden finanziellen Gesundung der Deutschen Bundesbahn sowie wegen der Inbetriebnahme der Neubaustrecken Mannheim-Stuttgart und Hannover-Würzburg mit einer Verringerung des Finanzbedarfs der Bahn und so mit sinkenden Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn zu rechnen.

Bei der Deutschen Bundesbahn wird sich die Fremdverschuldung von voraussichtlich 37,8 Mrd. DM am Jahresende 1985 auf rd. 34,2 Mrd. DM im Jahr 1990 verringern. Im Fall des Status quo ist dagegen ein weiterer Anstieg der Verschuldung auf rd. 50 Mrd. DM im Jahr 1990 zu erwarten.

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes (4. BbÄndG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundesbahngesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 931-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 1981 (BGBl. I S. 1689), wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

Rechtsform und Aufgaben

(1) Die Bundesrepublik Deutschland verwaltet unter dem Namen

„Deutsche Bundesbahn“

das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

(2) Die Deutsche Bundesbahn betreibt als gemeinwirtschaftliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft insbesondere den Eisenbahnverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, soweit der Bund nach Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes zuständig ist.

(3) Als Unternehmen der Verkehrswirtschaft erbringt die Deutsche Bundesbahn Verkehrsleistungen und damit im Zusammenhang stehende andere Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge nach allgemeinen Vorgaben des Bundes und im übrigen nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen. Die Vorgaben des Bundes werden durch allgemeine Verwaltungsvorschriften vom Bundesminister für Verkehr bestimmt. Der Ausgleich bestimmt sich nach § 28 a.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Soweit sie an Weisungen des Bundes nicht gebunden ist, kann sie auch gegen ihn klagen und von ihm verklagt werden.“

- b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:

„(3) Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Bundesbahn wird durch den Sitz der Stelle bestimmt, die nach der Verwaltungsordnung berufen ist, die Deutsche Bundesbahn im Rechtsstreit zu vertreten.“

3. Nach § 4 wird folgender § 4 a eingefügt:

„§ 4 a

Schienenwegenetz

(1) Die Deutsche Bundesbahn baut ihr Schienenwegenetz nach Maßgabe des Gesetzes über den Ausbau des Schienenwegenetzes der Deutschen Bundesbahn aus.

(2) Der Bund trägt die Investitionskosten (Sachausgaben) für Unterhalt und Erstellung des bestehenden Schienenwegenetzes sowie für dessen Neu- und Ausbau.“

1. § 7 erhält folgende Fassung:

„§ 7

Organe

Die Organe der Deutschen Bundesbahn sind der Aufsichtsrat und der Vorstand.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

„§ 8

Zusammensetzung und Rechtsstellung des Vorstandes

(1) Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzender und weiteren Mitgliedern. Über die Zahl der Mitglieder beschließt der Aufsichtsrat. Ein Mitglied hat insbesondere die personellen und sozialen Aufgaben wahrzunehmen. Das für die Wahrnehmung der Aufgaben des Personal- und Sozialwesens zuständige Vorstandsmitglied kann nicht gegen die Stimmen der Mehrheit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestellt werden. Die Vorstandsmitglieder müssen Deutsche im Sinne des Artikels 116 des Grundgesetzes sein und dürfen dem Aufsichtsrat nicht angehören. Sie sollen hervorragende Kenner des Verkehrswesens und der Wirtschaft sein.

(2) Die Mitglieder des Vorstandes stehen in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis zum Bund. Sie werden vom Aufsichtsrat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr für eine Amtszeit von längstens fünf Jahren, mindestens jedoch für zwei Jahre, vorgeschlagen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die Bundesregierung über die Vorschläge. Bei der Benennung der übrigen Vorstandsmitglieder ist auch der Vorsitzende zu hören. Die Vorstandsmitglieder werden aufgrund eines Beschlusses der Bundesre-

gierung vom Bundespräsidenten ernannt. Eine wiederholte Ernennung, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Sie bedarf eines Aufsichtsratsbeschlusses, der frühestens ein Jahr vor Ablauf der bisherigen Amtszeit gefaßt werden kann. Der Vorsitz führt die Amtsbezeichnung „Vorsitzer des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn“; die übrigen Mitglieder führen die Amtsbezeichnung „Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn“.

(3) Das Amtsverhältnis der Vorstandsmitglieder beginnt mit der Aushändigung der Ernennungsurkunde, wenn nicht in der Urkunde ein späterer Tag bestimmt ist. Es endet mit Ablauf der Amtszeit oder der Entlassung. Auf Ersuchen des Bundesministers für Verkehr ist ein Vorstandsmitglied verpflichtet, die Geschäfte bis zur Ernennung eines Nachfolgers weiterzuführen.

(4) Der Bundespräsident entläßt ein Vorstandsmitglied auf dessen Verlangen oder auf Beschluß des Aufsichtsrates. Vor der Beschlußfassung ist dem Vorstandsmitglied Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Bundesregierung kann beim Aufsichtsrat die Abberufung beantragen. Das Vorstandsmitglied gemäß Absatz 1 Satz 3 kann nicht gegen die Stimmen der Mehrheit der Vertreter der Beschäftigten im Verwaltungsrat abberufen werden. Im Falle der Beendigung des Amtsverhältnisses erhält das Vorstandsmitglied eine vom Bundespräsidenten vollzogene Urkunde. Die Entlassung wird mit der Aushändigung der Urkunde wirksam.“

6. § 8 a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Worte „des Bundesministers für Verkehr“ durch die Worte „des Aufsichtsrates“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Worte „der Bundesminister für Verkehr“ durch die Worte „der Aufsichtsrat“ ersetzt.

7. § 9 erhält folgende Fassung:

„§ 9

Leitung der Deutschen Bundesbahn

(1) Der Vorstand leitet die Geschäfte der Deutschen Bundesbahn. Er vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht dieses Gesetz und die Verwaltungsordnung etwas anderes bestimmen. Er ist an die Beschlüsse des Aufsichtsrates gebunden.

(2) Die Vorstandsmitglieder haben ihre Geschäfte mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters wahrzunehmen. Sie sind für die Führung der Geschäfte gemeinsam verantwortlich. Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, die eine Aufteilung der Geschäfte auf die Mitglieder des Vor-

standes vorsieht. Dabei ist § 8 Abs. 1 Satz 3 zu beachten. Die Geschäftsordnung bedarf der Zustimmung des Aufsichtsrates. Beschlüsse des Vorstandes bedürfen der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitz. Jedes Vorstandsmitglied ist befugt, seine abweichende Auffassung dem Aufsichtsrat bekanntzugeben.

(3) Die Vorstandsmitglieder sind, außer in den Fällen, in denen es der Aufsichtsrat gesondert beschließt, berechtigt, an den Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

(4) Der Vorstand legt dem Aufsichtsrat und dem Bundesminister für Verkehr monatlich einen Geschäftsbericht vor. Er ist verpflichtet, dem Aufsichtsrat auf Verlangen seines Vorsitzenden oder seines Stellvertreters Auskunft über wesentliche Vorgänge in der Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn zu erteilen.

(5) Der Vorstand stellt die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn auf; sie wird vom Aufsichtsrat mit einer Mehrheit von zwei Dritteln beschlossen.“

8. § 9 a erhält folgende Fassung:

„§ 9 a

Stellvertretende Vorstandsmitglieder

(1) Höchstens drei stellvertretende Vorstandsmitglieder können vom Aufsichtsrat nach Anhörung des Bundesministers für Verkehr für eine Amtszeit von längstens fünf Jahren, mindestens jedoch für zwei Jahre, vorgeschlagen und vom Bundespräsidenten aufgrund eines Beschlusses der Bundesregierung ernannt werden. Sie führen die Amtsbezeichnung „Stellvertretendes Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn“. § 9 Abs. 1 Satz 4 und 5, Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3, §§ 8 a und 8 b gelten entsprechend.

(2) Der Aufgabenbereich stellvertretender Vorstandsmitglieder wird vom Vorstand festgelegt. Sie nehmen an den Sitzungen des Vorstandes mit beratender Stimme teil. § 9 Abs. 3 gilt entsprechend.

(3) Der Bundespräsident entläßt ein stellvertretendes Vorstandsmitglied auf dessen Verlangen oder auf Beschluß des Aufsichtsrates. § 8 Abs. 4 Satz 2 bis 6 gilt entsprechend.“

9. Die Überschrift „Dritter Abschnitt“ erhält folgende Fassung:

„Dritter Abschnitt
Aufsichtsrat“

10. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Zusammensetzung des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsrat besteht aus 25 Mitgliedern, die von der Bundesregierung ernannt werden. Er setzt sich zusammen aus:

- a) zwölf Vertretern des öffentlichen Interesses,
- b) elf Vertretern der Beschäftigten und einem weiteren Mitglied,
- c) einem weiteren Mitglied.

Sie sollen erfahrene Kenner der Unternehmensführung, des Verkehrs-, Finanz- oder des Personalwesens sein.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten weiteren Mitglieder dürfen weder Repräsentant einer Gewerkschaft oder einer Vereinigung der Arbeitgeber oder einer Spitzenorganisation dieser Verbände sein, noch zu diesen in einem ständigen Dienst- oder Geschäftsbesorgungsverhältnis stehen, noch einem der in Absatz 1 genannten Verfassungsorgane angehören, weder Beschäftigter der Deutschen Bundesbahn noch an der Deutschen Bundesbahn wirtschaftlich wesentlich interessiert sein.

(3) Alle Aufsichtsratsmitglieder haben die gleichen Rechte und Pflichten. Sie sind an Aufträge und Weisungen nicht gebunden.“

11. Nach § 10 werden folgende §§ 10 a, 10 b, 10 c und 10 d eingefügt:

„§ 10 a

Benennungsrecht für die Mitgliedschaft

(1) Von den Vertretern des öffentlichen Interesses werden

- vier Mitglieder von der Bundesregierung,
- vier Mitglieder von dem Deutschen Bundestag und
- vier Mitglieder von dem Bundesrat

benannt.

(2) Von den Vertretern der Beschäftigten werden sechs Mitglieder als der Deutschen Bundesbahn angehörige Vertreter des aktiven Personals in einer gemeinsamen Versammlung der Mitglieder der Stufenvertretung der Deutschen Bundesbahn (§ 53 Abs. 1 Bundespersonalvertretungsgesetz) in geheimer Wahl nach den Grundsätzen der Mehrheitswahl gewählt und vom Hauptpersonalrat beim Vorstand der Deutschen Bundesbahn benannt.

(3) Weitere fünf Vertreter der Beschäftigten werden von den Spitzenorganisationen der bei

der Deutschen Bundesbahn vertretenen Gewerkschaften nach vorheriger Beratung mit diesen Gewerkschaften und mit den Stufenvertretungen beim Vorstand der Deutschen Bundesbahn benannt. Eine Spitzenorganisation ist in dem Verhältnis benennungsberechtigt, in dem die ihr angehörigen Gewerkschaften in der Stufenvertretung der Deutschen Bundesbahn vertreten sind.

(4) Für das in § 10 Abs. 1 Buchstabe b bezeichnete weitere Mitglied gilt Absatz 3 entsprechend.

(5) Das in § 10 Abs. 1 Buchstabe c bezeichnete weitere Mitglied des Aufsichtsrates wird von den übrigen Aufsichtsratsmitgliedern gewählt und vom Vorsitzenden des Aufsichtsrates benannt. Die Wahl bedarf der Stimmen der Mehrheit der Vertreter des öffentlichen Interesses und der Mehrheit der Vertreter der Beschäftigten. Kommt die nach Satz 2 erforderliche Mehrheit nicht zustande, so ist ein Vermittlungsausschuß zu bilden, der aus vier Mitgliedern besteht. Je zwei Mitglieder werden von den gemäß Absatz 1 und den gemäß Absatz 2 benannten Aufsichtsratsmitgliedern gewählt. Der Vermittlungsausschuß schlägt innerhalb eines Monats den Aufsichtsratsmitgliedern drei Personen zur Wahl vor, aus denen das Aufsichtsratsmitglied gewählt werden soll. Erhält keiner der vom Vermittlungsausschuß vorgeschlagenen Personen die nach Satz 2 erforderliche Mehrheit, so benennt auf Antrag des Aufsichtsrates die Bundesregierung das weitere Mitglied.

§ 10 b

Dauer der Mitgliedschaft

(1) Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden für fünf Jahre ernannt. Wiederernennung ist zulässig.

(2) Die Mitglieder des Aufsichtsrates können durch schriftliche Erklärung gegenüber der Bundesregierung auf ihre Mitgliedschaft verzichten und ihr Amt niederlegen.

(3) Verliert ein Aufsichtsratsmitglied, das nach § 10 a Abs. 2 Satz 1 ein Arbeitnehmer der Deutschen Bundesbahn sein muß, die Wählbarkeit, so erlischt sein Amt.

§ 10 c

Ernennung

Die Bundesregierung ernennt die Mitglieder des Aufsichtsrates der Deutschen Bundesbahn.

§ 10 d

Pflichten der Aufsichtsratsmitglieder

(1) Die Mitglieder des Aufsichtsrates dürfen sich nicht in Organisationen, Unternehmen und Organen von Unternehmen betätigen, die mit der Deutschen Bundesbahn im Wettbewerb ste-

hen oder auch den Interessen anderer Verkehrsträger dienen.

(2) Die Mitglieder haben über vertrauliche Angaben und über Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die ihnen durch ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat bekanntgeworden sind, auch nach Beendigung ihrer Mitgliedschaft Stillschweigen zu bewahren.

(3) Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen auszuüben. Für die Sorgfaltspflicht gilt § 9 Abs. 2 Satz 1 entsprechend.“

12. § 11 erhält folgende Fassung:

„§ 11

Vorsitz im Aufsichtsrat

(1) Der Aufsichtsrat wählt alle zwei Jahre zu Beginn des Geschäftsjahres aus seiner Mitte mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder den Vorsitzenden des Aufsichtsrates sowie einen Stellvertreter.

(2) Wird bei der Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden oder seines Stellvertreters die nach Absatz 1 erforderliche Mehrheit nicht erreicht, so findet ein zweiter Wahlgang statt. In diesem Wahlgang entscheidet die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

(3) Zur Durchführung seiner Amtsgeschäfte richtet der Vorsitzende eine Geschäftsstelle ein. In der Geschäftsstelle können auch Personen beschäftigt werden, die nicht Bediensteter der Deutschen Bundesbahn sind und mit denen der Vorsitzende einen Privatdienstvertrag abschließt.

(4) Die Wiederwahl des Vorsitzenden und des Stellvertreters des Aufsichtsrates ist zulässig.“

13. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

Aufgaben und Rechte des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu überwachen.

(2) Der Aufsichtsrat kann die Bücher und Schriften der Deutschen Bundesbahn sowie die Vermögensgegenstände einsehen und prüfen. Er kann damit auch einzelne Mitglieder oder für bestimmte Aufgaben besondere Sachverständige beauftragen.

(3) Der Aufsichtsrat hat die Bundesregierung zu unterrichten, wenn das Wohl der Deutschen Bundesbahn es erfordert.

(4) Maßnahmen der Geschäftsführung können dem Aufsichtsrat nicht übertragen werden.

(5) Der Aufsichtsrat schließt die Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern, den stellvertretenden Vorstandsmitgliedern und den Inhabern leitender Dienstposten (§ 19 a) ab. Er vertritt die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Vorstandsmitgliedern gerichtlich und außergerichtlich.

(6) Der Aufsichtsrat beschließt über:

1. die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
2. die jährlich fortzuschreibende mehrjährige Wirtschafts- und Finanzplanung,
3. den Wirtschaftsplan nebst Stellenplan und wesentliche Änderungen (mit Zweidrittelmehrheit),
4. den Jahresabschluß und die Entlastung des Vorstandes,
5. die Aufnahme von Krediten, die Übernahme von Bürgschaften und die Bestellung von Sicherheiten, soweit der durch den Wirtschaftsplan vorgegebene Rahmen um mehr als 10 Millionen Deutsche Mark überschritten wird,
6. die Gründung, den Erwerb oder die Auflösung von anderen Unternehmen sowie die Beteiligung an anderen Unternehmen,
7. die Verfügung über Gegenstände des Sondervermögens, deren Wert im Einzelfall 10 Millionen Deutsche Mark übersteigt, mit Ausnahme der Verfügung über Anlagen des Schienenwegenetzes,
8. die Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, stellvertretenden Vorstandsmitglieder und der Inhaber leitender Dienstposten (§ 19 a),
9. grundsätzliche Fragen des Personalwesens, soweit die oberste Dienstbehörde zuständig ist,
10. die für die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn wesentlichen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrstarife,
11. die Einrichtung, Verlegung oder Aufhebung einer Bundesbahndirektion sowie die Änderung ihres Bezirks und die Einrichtung, Verlegung oder Aufhebung einer Dienststelle mit mehr als 500 Bediensteten,
12. die dauernde Einstellung des Reise- oder Güterzugbetriebes einer Bundesbahnstrecke.

(7) Auf Antrag von mindestens einem Drittel der Mitglieder des Aufsichtsrates bedürfen weitere Arten von Geschäften oder einzelne Geschäfte ebenfalls der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrates.“

14. § 13 erhält folgende Fassung:

„§ 13

Sitzungen des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied oder der Vorstand kann unter der Angabe des Zwecks und der Gründe verlangen, daß der Vorsitzende des Aufsichtsrates unverzüglich den Aufsichtsrat einberuft. Die Sitzung muß binnen zwei Wochen nach der Einberufung stattfinden.

(2) Wird einem Verlangen, das von mindestens zwei Aufsichtsratsmitgliedern oder vom Vorstand geäußert ist, nicht entsprochen, so können die Antragsteller unter Mitteilung des Sachverhalts den Aufsichtsrat einberufen.

(3) Der Vorsitzende des Aufsichtsrates kann jederzeit eine Sitzung einberufen.

(4) Die Mitglieder der Bundesregierung sind berechtigt, an allen Sitzungen des Aufsichtsrates teilzunehmen oder sich dort vertreten zu lassen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

(5) Über die Sitzungen des Aufsichtsrates ist eine Niederschrift anzufertigen, die der Vorsitzende sowie der Stellvertreter zu unterzeichnen haben. Jeder Beschluß des Aufsichtsrates ist dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

(6) Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn, Ersatz von Reisekosten und eine angemessene Vergütung, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern festsetzt.“

15. Nach § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

„§ 13a

Beschlußfassung

(1) Der Aufsichtsrat entscheidet durch Beschluß.

(2) Der Aufsichtsrat ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte der Mitglieder bei der Beschlußfassung anwesend sind und wenn die Mitglieder unter Mitteilung der Tagesordnung unter der zuletzt bekanntgegebenen Adresse schriftlich oder telegraphisch mit einer Frist von einer Woche eingeladen sind.

(3) Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte einen oder mehrere Ausschüsse bestellen, die paritätisch zu besetzen sind. Die Aufsichtsratsausschüsse haben die Aufgabe, die Verhandlungen und Beschlüsse des Aufsichtsrates vorzubereiten oder die Ausführung seiner Beschlüsse zu überwachen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Stellvertreter können an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen

und jederzeit das Wort ergreifen. Die gleiche Befugnis haben der Bundesminister für Verkehr und seine Beauftragten.“

16. Die Überschrift „Vierter Abschnitt“ erhält folgende Fassung:

„Vierter Abschnitt

Entscheidungs-, Weisungs- und Aufsichtsrechte“

17. Der § 14 erhält folgende Fassung:

„§ 14

Aufsicht des Bundesministers für Verkehr

(1) Dem Bundesminister für Verkehr obliegt die Aufsicht darüber, daß die Deutsche Bundesbahn nach den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften geführt wird.

(2) Dem Bundesminister für Verkehr bleibt die Genehmigung vorbehalten

- a) des Wirtschaftsplanes, wesentlicher Änderungen desselben sowie des Jahresabschlusses; die Genehmigung erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,
- b) der Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
- c) der Einrichtung, Verlegung oder Aufhebung einer Bundesbahndirektion,
- d) der Verfügung über Anlagen des Schienenwegenetzes, deren Wert im Einzelfall 10 Millionen Deutsche Mark übersteigt,
- e) der dauernden Einstellung des Reise- oder Güterzugbetriebes einer Bundesbahnstrecke.

(3) Der Bundesminister für Verkehr gibt dem Vorstand zur Wahrung der Grundsätze der Politik der Bundesregierung die für die mittel- und langfristige Unternehmenspolitik bedeutsamen Zielsetzungen bekannt und unterrichtet den Aufsichtsrat.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann von der Deutschen Bundesbahn jede erforderliche Auskunft verlangen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Vorstand alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beauftragten besichtigen zu lassen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn zur Erfüllung der ihm nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben heranziehen. Das Nähere bestimmt die Verwaltungsordnung.“

18. § 15 erhält folgende Fassung:

„§ 15

Außerordentliches Aufhebungsrecht
der Bundesregierung

Der Bundesminister für Verkehr kann einem Beschluß des Aufsichtsrates innerhalb von vierzehn Tagen nach Eingang der Mitteilung widersprechen, wenn wichtige Interessen der Bundesrepublik Deutschland oder eines Bundeslandes gefährdet werden. In diesem Fall hat der Aufsichtsrat binnen Monatsfrist, gerechnet von der Einlegung des Widerspruchs an, erneut zu beraten. Hält der Aufsichtsrat seinen Beschluß aufrecht, so hat die Bundesregierung binnen einer Frist von sechs Wochen, gerechnet von der Mitteilung des neuen Beschlusses an den Bundesminister für Verkehr, zu entscheiden, nachdem sie zuvor den Vorsitzenden des Aufsichtsrates gehört hat. Ist die Entscheidung binnen sechs Wochen nicht getroffen, so ist der Beschluß des Aufsichtsrates wirksam.“

19. § 16 erhält folgende Fassung:

„§ 16

Beförderungsbedingungen, Tarife

(1) Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, Einführung, Änderung und Aufhebung von nationalen Tarifen, Ausnahmetarifen und sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr.

(2) Die nach Absatz 1 erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

1. wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von drei Wochen nach Eingang ihres Antrags eine Äußerung des Bundesministers für Verkehr zugeht,
2. wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von zwei Monaten nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann

- a) die Bundesbahn ermächtigen, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes ihre Tarife im Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr selbständig innerhalb einer bestimmten Marge fortzubilden,
- b) bei Tarifmaßnahmen von geringerem öffentlichen Interesse auf seine Befugnis zur Genehmigung verzichten.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann Änderungen von Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn verlangen, wenn dies aus Gründen des allgemeinen Wohls erforderlich ist. § 28 a bleibt unberührt.

(5) Änderungen von Verkehrstarifen nach Absatz 4 dürfen nicht einer wesentlichen Beeinträchtigung der Wettbewerber auf dem Verkehrsmarkt dienen.“

20. § 20 erhält folgende Fassung:

„§ 20

Vorgesetzte

(1) Der Bundesminister für Verkehr ist für die dienstrechtlichen Entscheidungen über die persönlichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder und der stellvertretenden Vorstandsmitglieder zuständig. Der Vorstand ist oberster Dienstvorgesetzter der in § 19 a genannten Amtsinhaber und der Bundesbahnbeamten.

(2) Die Vorstandsmitglieder sind Vorgesetzte aller Beamten, Angestellten und Arbeiter.

(3) Der Vorstand ist oberste Dienstbehörde.

(4) Absatz 3 gilt auch für die ehemaligen Beamten

- a) der früheren Deutschen Staatseisenbahn und der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
- b) der Reichseisenbahnverwaltung aus der Zeit vom 1. April 1920 bis 20. Februar 1924,
- c) des Unternehmens Deutsche Reichsbahn,
- d) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft,
- e) der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit vom 10. Februar 1937 bis 8. Mai 1945,
- f) der Deutschen Reichsbahn in der britischen und amerikanischen Besatzungszone nach dem 8. Mai 1945,
- g) der ehemaligen Reichseisenbahn im Bereich des französischen Besatzungsgebiets nach dem 8. Mai 1945,
- h) der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen,

die ihren Wohnsitz im Bundesgebiet befugt genommen haben, mit Ausnahme derjenigen, die Landesbeamte geblieben oder geworden sind.“

21. § 28 erhält folgende Fassung:

„§ 28

Wirtschaftsführung

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.

(2) Die Erträge einschließlich der erfolgswirksamen Ausgleichsleistungen sollen die Aufwendungen decken.

(3) Die Deutsche Bundesbahn beschafft sich die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel selbst. Ist sie hierzu nicht in der Lage, soll der Bund ihre eigenen Mittel verstärken.“

22. § 28 a erhält folgende Fassung:

„§ 28 a

Ausgleichsleistungen

(1) Wenn und soweit der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen

1. die Deutsche Bundesbahn zu Aufgaben oder Leistungen verpflichtet, die von ihr nicht kostendeckend erbracht werden können,
2. eine nach § 14 oder nach § 16 Abs. 1 erforderliche Genehmigung versagt oder von Auflagen abhängig macht,
3. Änderungen von Verkehrstarifen aus Gründen des allgemeinen Wohls verlangt,

übernimmt der Bund den vollen Ausgleich für die damit verbundenen Mindererträge, Mehraufwendungen und Investitionsausgaben.

(2) Bei Meinungsverschiedenheiten darüber, ob und in welcher Höhe ein Ausgleich nach Absatz 1 zu gewähren ist, entscheidet auf Antrag der Bundesregierung oder der Deutschen Bundesbahn eine Einigungsstelle. Sie besteht aus je einem Vertreter des Bundesministers für Verkehr, des Bundesministers der Finanzen, zwei Vertretern der Deutschen Bundesbahn sowie einem vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu berufenden unabhängigen Wirtschaftssachverständigen (Wirtschaftsprüfer). Die Mitglieder der Einigungsstelle wählen einen Vorsitzenden aus ihrer Mitte. Die Einigungsstelle entscheidet endgültig mit Stimmenmehrheit. Die Einigungsstelle kann Gutachten von wirtschaftserfahrenen und unabhängigen Wirtschaftssachverständigen einholen.

(3) Die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 gelten auch für die anderen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, wenn und soweit durch eine Auflage nach § 16 Abs. 4 oder die Versagung einer Genehmigung für eine tarifliche Maßnahme die Aufwendungen dieser Eisenbahnen durch ihre Verkehrseinnahmen aus dem Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn nicht gedeckt werden. Der Antrag dieser Eisenbahnen ist über die oberste Landesverkehrsbehörde an den Bundesminister für Verkehr zu richten.

(4) Die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften über die Gewährung von Ausgleichsleistungen an die Deutsche Bundesbahn bleiben unberührt; in den Ausgleichsleistungen sind die in Artikel 4 Abs. 4 Satz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über ge-

meinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen vom 26. Juni 1969 (ABl. EG Nr. L 156/8) genannten Tatbestände einzubeziehen.“

23. Nach § 28 a werden folgende §§ 28 b und 28 c eingefügt:

„§ 28 b

Übernahme überhöhter Versorgungslasten

(1) Die Versorgungslast der Deutschen Bundesbahn wird im Verhältnis zu der Lohn- und Gehaltssumme schrittweise auf eine Größenordnung gebracht, wie sie in vergleichbaren Unternehmensgrößen der Wirtschaft in der Bundesrepublik Deutschland üblich ist. Die Höhe der Versorgungslast wird vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung auf Vorschlag der Rentenversicherungsträger bestimmt.

(2) Die über der nach Absatz 1 festgelegten Versorgungslast liegenden Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn werden schrittweise in den Bundeshaushalt übernommen.

(3) Die Übernahme der überhöhten Versorgungslasten soll bis 31. Dezember 1987 erfolgen.

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten ist § 28 a Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

§ 28 c

Kapitalbereinigung

(1) Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn entlastet der Bund das Unternehmen von seinen überhöhten Kapitalkosten, indem er die Zinsen auf die Altschulden der Deutschen Bundesbahn übernimmt.

(2) Diese Altschulden tilgt der Bund entsprechend seinen Haushaltsmöglichkeiten.“

24. § 29 erhält folgende Fassung:

„§ 29

Rechnungsführung

Die Rechnung der Deutschen Bundesbahn ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit festgestellt werden kann. Aus dem Rechnungswesen müssen die Ergebnisse des Infrastrukturbereichs, der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und Leistungen und des eigenwirtschaftlichen Bereichs ersichtlich sein.“

25. § 30 erhält folgende Fassung:

„§ 30

Geschäftsjahr, Wirtschaftsplan

(1) Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn ist das Kalenderjahr.

(2) Der Vorstand stellt für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig vor dessen Beginn einen Wirtschaftsplan unter Berücksichtigung der Aufgabenstellung des § 1 Abs. 2 und 3 auf, über den der Aufsichtsrat beschließt. Die Bundesregierung kann Vorschriften über die Gliederung des Wirtschaftsplans erlassen.

(3) Die Genehmigung des Wirtschaftsplans durch den Bundesminister für Verkehr erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen. Das gleiche gilt für wesentliche Änderungen während des Geschäftsjahres.

(4) Der Wirtschaftsplan ist vor seinem Vollzug dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat durch die Bundesregierung zur Kenntnis zu bringen.“

26. In § 31 werden die Absätze 2 bis 4 durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Mit der Genehmigung des Wirtschaftsplans wird bestimmt, bis zu welcher Höhe die Deutsche Bundesbahn Kredite zur Deckung von Ausgaben aufnehmen, Bürgschaften übernehmen und Sicherheiten leisten darf. Wesentliche Überschreitungen bedürfen der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

(3) Schuldverschreibungen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ausgegeben werden.“

27. § 32 erhält folgende Fassung:

„§ 32

Jahresabschluß und Geschäftsbericht

(1) Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn stellt für jedes Geschäftsjahr eine Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung nach den Grundsätzen des Aktien- und Handelsrechts auf. Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ergänzende Vorschriften für die Gestaltung des Jahresabschlusses erlassen.

(2) Der Vorstand leitet den Jahresabschluß spätestens sechs Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres dem Verwaltungsrat zu.

(3) Mit dem Jahresabschluß ist ein Geschäftsbericht aufzustellen. Darin sind Art, Umfang und Ergebnisse der Beteiligungen gesondert darzustellen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr holt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen vor Prüfung durch den Bundesrechnungshof nach Absatz 5 einen Prüfungsbericht über den Jahresabschluß durch öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprü-

fungsgesellschaften ein. Die Kosten trägt die Deutsche Bundesbahn.

(5) Der Bundesrechnungshof prüft den Jahresabschluß und legt seinen Prüfungsbericht dem Vorstand, dem Aufsichtsrat, dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Finanzen spätestens neun Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres vor.

(6) der Jahresabschluß ist durch den Bundesminister für Verkehr dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis zu geben. Der Jahresabschluß ist nach Kenntnissnahme vom Vorstand zu veröffentlichen.

(7) Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister der Finanzen legen den Bericht des Bundesrechnungshofes mit dem Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn der Bundesregierung vor, die über die Entlastung des Aufsichtsrates und des Vorstandes Beschluß faßt.“

28. § 33 erhält folgende Fassung:

„§ 33

Jahresüberschuß und Jahresfehlbetrag

(1) Ergibt der Jahresabschluß einen Überschuß, so ist dieser einer Ausgleichsrücklage zuzuführen.

(2) Über die Deckung eines Fehlbetrages entscheidet der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.“

29. § 34 entfällt.

30. § 35 erhält folgende Fassung:

„§ 35

Geltung von Vorschriften

Auf die Deutsche Bundesbahn ist Teil V der Bundeshaushaltsordnung entsprechend anzuwenden. Teil I des Haushaltsgrundsätzegesetzes vom 19. August 1969 (BGBl. I S. 1273), die Teile I bis IV, VIII und IX der Bundeshaushaltsordnung und die sonstigen Vorschriften des Bundes über die Haushalts- und Wirtschaftsprüfung finden keine Anwendung.“

31. § 51 erhält folgende Fassung:

„§ 51

Auftragsverwaltung

Auf Antrag eines Landes soll die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht sowie nach Abschluß des Genehmigungsverfahrens zur dauernden Einstellung des Betriebes auf einer Bundesbahnstrecke (§ 14 Abs. 2 Buchstabe e) die Betriebsführung auf einer solchen

Strecke, nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernehmen.“

32. § 54 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„§ 54

(1) Die in § 10 Abs. 1 Buchstabe a und die in § 10 Abs. 1 Buchstabe b bezeichneten Mitglieder sind binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes von der Bundesregierung zu ernennen. Sie werden binnen eines Monats vom Bundesminister für Verkehr zur Wahl des in § 10 Abs. 1 Buchstabe c bezeichneten Mitglieds einberufen. Bis zur Bildung des Aufsichtsrates werden dessen Rechte und Pflichten von den nach bisherigem Recht bestellten Mitgliedern des Verwaltungsrates wahrgenommen; diese scheiden mit dem erstmaligen Zusammentritt des Aufsichtsrates aus ihrem Amt aus.

(2) Mit dem Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesbahngesetzes wird das Hauptprüfungsamt aufgelöst. Die Beamten des Hauptprüfungsamtes treten in den Dienst des Bundesrechnungshofes über. Die örtlichen Prüfungsämter übernehmen die Vorprüfung nach § 100 der Bundeshaushaltsordnung; sie sind als Vorprüfungsstellen zu organisieren.“

- b) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden Absätze 3 und 4.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Bundesbahngesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1986 in Kraft.

Bonn, den 13. März 1985

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Allgemeines

Das Bundesbahngesetz bildet seit über drei Jahrzehnten die rechtliche Grundlage für die Führung der Bundeseisenbahnen in bundeseigener Verwaltung, wie dies in Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes vorgeschrieben ist. Seit Verabschiedung des Gesetzes im Jahr 1951 haben drei Novellierungen stattgefunden. Die Gesetzesänderungen in den Jahren 1961 und 1969 hatten jeweils eine Stärkung der kaufmännischen Prinzipien bei der Deutschen Bundesbahn und eine Erweiterung des Handlungsspielraums der Unternehmensführung im Verhältnis zum Bund auf dem Gebiet der Preisbildung zum Ziel. Hauptziel der Novelle im Jahr 1981 war eine stärkere Anpassung der Aufgaben und der Rechtsstellung des Bahn-Vorstands sowie der wichtigsten Führungskräfte an die entsprechenden Regelungen der gewerblichen Wirtschaft.

Die umfassende Anpassung des Bundesbahngesetzes an die gewandelten ökonomischen und sozialen Verhältnisse hat bisher nicht stattgefunden. Konnte man 1951 noch von einer Monopolstellung der Bahn auf dem Verkehrsmarkt ausgehen, die es zu begrenzen und zu kontrollieren gelte, so trifft dies heute in keiner Weise mehr zu. Der zu Anfang der 50er Jahre noch mögliche Ausgleich der Fehlbeträge im Schienenpersonennahverkehr durch Gewinne im Güterverkehr ist seit langem nicht mehr möglich. Zwischen Einnahmen und Ausgaben der Deutschen Bundesbahn klafft daher Jahr für Jahr eine große Lücke. Dies hat zu einer ständig steigenden Verschuldung der Deutschen Bundesbahn auf inzwischen rd. 36 Milliarden DM geführt.

Auch im sozialen Bereich ist eine Anpassung an die veränderten Verhältnisse notwendig. Die Mitwirkungsrechte der Arbeitnehmervertreter im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn sind weit geringer als in der gewerblichen Wirtschaft. Alle bestehenden gesetzlichen Regelungen für vergleichbare Unternehmen der Wirtschaft räumen den Arbeitnehmern weit größere Beteiligungsrechte als bei der Deutschen Bundesbahn ein. Als nachteilig hat sich auch erwiesen, daß die Bundesregierung im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn nicht vertreten ist. Sie kann ihr Aufsichtsrecht in allen wichtigen Punkten erst nach Entscheidungen des Verwaltungsrates im Rahmen ihres Genehmigungsvorbehalts geltend machen. Dies hat zu Zeitverzögerungen und unbefriedigenden Entscheidungsabläufen geführt.

Der vorliegende Gesetzentwurf setzt die mit den Novellen von 1961, 1969 und 1981 begonnene Anpassung des rechtlichen und finanziellen Rahmens der Deutschen Bundesbahn an die gewandelten wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Bedingungen fort. Hauptziele der Novelle sind:

- Eine Reform der Unternehmensverfassung,
- eine Entlastung der Deutschen Bundesbahn von den ihr auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den durch ihren bisherigen Status bedingten Lasten sowie
- eine langfristige rechtliche und finanzielle Absicherung der zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs notwendigen Investitionen.

Der Gesetzentwurf sieht für das Aufsichtsorgan der Deutschen Bundesbahn die Bezeichnung Aufsichtsrat vor. Die Zusammensetzung des aus 25 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrates erfolgt entsprechend den in der gewerblichen Wirtschaft geltenden gesetzlichen Regelungen in enger Anlehnung an das Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in den Aufsichtsräten und Vorständen der Unternehmen des Bergbaus und der eisen- und stahlerzeugenden Industrie vom 21. Mai 1951 (BGBl. I S. 347). Von den zwölf Vertretern des öffentlichen Interesses stellen Bundesregierung, Deutscher Bundestag und Bundesrat je vier Mitglieder, während von den zwölf Vertretern der Beschäftigten sechs von den Mitgliedern der Stufenvertretung der Deutschen Bundesbahn in einer gemeinsamen Versammlung gewählt und sechs weitere von den Spitzenorganisationen der bei der Deutschen Bundesbahn vertretenen Gewerkschaften benannt werden. Das weitere Mitglied des Aufsichtsrates wird von den übrigen Aufsichtsräten gewählt. Die paritätische Mitbestimmung hat sich bewährt. Sie führt zu einer stärkeren Identifikation der Beschäftigten mit ihrem Unternehmen. Angesichts der schwierigen finanziellen und strukturellen Probleme, denen sich die Deutsche Bundesbahn gegenüber sieht, kommt diesem Aspekt eine außerordentliche Bedeutung zu. Die Aufnahme von Vertretern der Bundesregierung und des Deutschen Bundestages in den Aufsichtsrat der Deutschen Bundesbahn dient der Stärkung dieses Organs und der Beschleunigung der Entscheidungsfindung in wichtigen Fragen. Hierdurch wird es auch möglich, diesem Gremium Aufsichtsaufgaben gegenüber dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn zu übertragen, die bisher vom Bundesminister für Verkehr wahrgenommen werden. Mit dieser Erweiterung der Kompetenzen des Aufsichtsrates wird seine Stellung und die Eigenverantwortung der Deutschen Bundesbahn als Unternehmen gestärkt.

Die Deutsche Bundesbahn ist ein öffentliches, am Prinzip der Gemeinwirtschaft orientiertes Unternehmen der Verkehrswirtschaft. Sie produziert Leistungen wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen. Sie erbringt aber auch gemeinwirtschaftliche Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge. Der Gesetzentwurf sieht eine klare Beschreibung und Zuordnung der eigenwirtschaftlichen Aufgaben, der gemeinwirtschaftlichen

Leistungen sowie des Bereichs Infrastruktur vor. Bisher fehlten entsprechende Bestimmungen, was sich in der Vergangenheit als hinderlich erwiesen hat. Der Bund übernimmt für die von der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der Daseinsvorsorge zu erbringenden Leistungen eine erhöhte Verantwortung. Er legt in allgemeinen Vorgaben Art und Umfang dieser Leistungen fest und übernimmt gleichzeitig die finanzielle Verantwortung für diesen Aufgabenbereich und trägt entstehende Mehrkosten. Damit wird erreicht, daß das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn nicht mehr durch insbesondere im Schienenpersonen-nahverkehr entstehende Defizite belastet wird.

Bedingt durch den starken Personalabbau der letzten 25 Jahre ist die Deutsche Bundesbahn mit stark überhöhten Versorgungsaufwendungen belastet. Der Gesetzentwurf sieht vor, die Versorgungslasten der Deutschen Bundesbahn im Verhältnis zur Lohn- und Gehaltssumme auf eine Größenordnung wie in vergleichbaren Unternehmensgrößen der Wirtschaft zu bringen.

Die zukünftige Leistungsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn wird entscheidend vom Umfang des weiteren Ausbaus des Schienenwegenetzes bestimmt. Der Gesetzentwurf sieht daher eine rechtliche und finanzielle Absicherung der Zukunftsinvestitionen der Bahn vor. Entsprechend den Regelungen für die Bundesfernstraßen soll künftig der weitere Ausbau des Schienenwegenetzes vom Deutschen Bundestag durch Gesetz beschlossen werden. Die Verkehrswege Schiene und Straße werden damit gleichgestellt. Auch im finanziellen Bereich ist eine Gleichstellung vorgesehen. Wie bei den Bundesfernstraßen trägt der Bund für das Schienenwegenetz der Deutschen Bundesbahn die Investitionskosten (Sachausgaben) für Unterhalt und Erstellung des bestehenden Schienenwegenetzes sowie für dessen Neu- und Ausbau. Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße werden damit durch Angleichung der Wegekosten abgebaut. Hierdurch wird gleichzeitig eine wichtige Voraussetzung zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn geschaffen.

Ein entscheidendes Hindernis für die finanzielle Gesundung der Deutschen Bundesbahn ist die sehr hohe Zinsbelastung des Unternehmens. Einer Kapitalbereinigung kommt daher entscheidende Bedeutung zu. Die Kreditverbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn beliefen sich zum Jahresende 1984 auf rund 36 Mrd. DM. Hierin sind die sogenannten Alt-schulden, d. h. die Kosten des Wiederaufbaus und der Umrüstung der Bahnanlagen nach dem Zweiten Weltkrieg in Höhe von rund 12,6 Mrd. DM enthalten. Bisher hat der Bund die Deutsche Bundesbahn von den Zinsen für diese Schulden entlastet. Der Gesetzentwurf sieht vor, diese seit 1973 gewährten Leistungen gesetzlich zu verankern. Zur weiteren Verbesserung der Kapitalstruktur ist ein Abbau dieser Verbindlichkeiten vorgesehen, indem der Bund entsprechend seinen Haushaltsmöglichkeiten diese Alt-schulden tilgt.

Durch die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen wird nicht nur ein weiterer Anstieg der Verschuldung der Deutschen Bundesbahn verhindert, sondern ein schrittweiser Abbau der Verbindlichkeiten eingeleitet. Während unter Status-quo-Bedingungen zum Jahr 1990 mit einer Gesamtverschuldung der Deutschen Bundesbahn von fast 50 Mrd. DM zu rechnen ist, wird sie sich bei Verabschiedung der Novelle von 37,8 Mrd. DM zum Jahresende 1985 auf rd. 34 Mrd. DM zum Jahresende 1990 verringern. Hierdurch beläuft sich die Zinsentlastung der Deutschen Bundesbahn bereits fünf Jahre nach Einführung der vorgesehenen neuen rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen auf über 1 Mrd. DM. Diese Zinsentlastung sowie die bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecken Mannheim-Stuttgart und Hannover-Würzburg werden ab 1990 zu einer deutlichen Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn und damit auch zu einer Verringerung ihres Finanzbedarfs führen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1

Für die Deutsche Bundesbahn ist eine klare Beschreibung ihrer Aufgaben erforderlich. Das Fehlen entsprechender Bestimmungen hat sich in der Vergangenheit als hinderlich erwiesen.

Die Deutsche Bundesbahn wird auf das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit verpflichtet und der Charakter als Unternehmen betont. Ihr Tätigkeitsgebiet umfaßt die gesamte Verkehrswirtschaft. Der nach wie vor unternehmensbestimmende Eisenbahnverkehr kann so entsprechend den Anforderungen der Reisenden und der Verladere durch Serviceleistungen ergänzt werden.

Für die von der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der Daseinsvorsorge erbrachten Leistungen übernimmt der Bund eine erhöhte Verantwortung. Er legt in allgemeinen Vorgaben Art und Umfang dieser Leistungen fest und übernimmt gleichzeitig die finanzielle Verantwortung für die hierdurch entstehenden Kosten. Art und Umfang der Ausgleichsleistungen des Bundes sind in § 28 a festgelegt.

Alle nicht zum Bereich der Daseinsvorsorge gehörenden Leistungen der Deutschen Bundesbahn werden von ihr unter der Verantwortung ihrer Organe nach eigenwirtschaftlichen Grundsätzen erbracht.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die rechtliche Unabhängigkeit der Deutschen Bundesbahn wird gestärkt. Sie erhält die Möglichkeit, den Bund zu verklagen, wenn dieser seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachkommen sollte. Umgekehrt wird dieses Recht auch dem Bund gegenüber der Deutschen Bundesbahn eingeräumt.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Entsprechend der Regelung bei den Bundesfernstraßen wird der weitere Ausbau des Schienennetzen der Deutschen Bundesbahn vom Deutschen Bundestag durch ein entsprechendes Gesetz festgelegt. Hierdurch erhalten die Neu- und Ausbauplanungen der Bahn ein größeres Gewicht.

Zur Angleichung der im Bereich der Wegekosten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen trägt der Bund sowohl die bei Unterhalt und Erstellung des bestehenden Schienennetzes als auch die beim Streckenneubau bzw. Streckenausbau anfallenden Sachkosten. Die bei Unterhalt, Erneuerung und Neubau des Schienennetzes entstehenden Personalkosten der Deutschen Bundesbahn werden von ihr selbst getragen.

Zu Artikel 1 Nr. 4

In Angleichung an das Aktienrecht erhält das Aufsichtsorgan der Deutschen Bundesbahn die Bezeichnung „Aufsichtsrat“.

Zu Artikel 1 Nr. 5

Entsprechend der klaren Aufgabentrennung zwischen Bundesregierung und Bundesbahn beschließt der Aufsichtsrat über die Zahl der Vorstandsmitglieder sowie über deren Ernennung und Abberufung. Kommt zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Aufsichtsrat über die zu ernennenden Vorstandsmitglieder keine Einigung zustande, so entscheidet die Bundesregierung durch Beschluß.

Um sicherzustellen, daß zwischen dem für Personal und Soziales zuständigen Vorstandsmitglied und den Arbeitnehmern der Deutschen Bundesbahn eine vertrauensvolle Zusammenarbeit gewährleistet ist, bedarf Ernennung und Abberufung dieses Vorstandsmitglieds der Mehrheit der Stimmen der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat. Das für das Personal- und Sozialwesen zuständige Vorstandsmitglied erhält damit eine ähnliche Stellung wie die Arbeitsdirektoren in den Unternehmen des Montanbereichs.

Zu Artikel 1 Nr. 6

Stärkung der Stellung des Aufsichtsrates, indem bisher vom Bundesminister für Verkehr gegenüber den Mitgliedern des Vorstands wahrgenommene Aufgaben auf den Aufsichtsrat übergehen.

Zu Artikel 1 Nr. 7

Entsprechend der paritätischen Besetzung des Aufsichtsrates erhalten der Vorsitzende und der Stellvertretende Vorsitzende gleiche Auskunftsrechte.

Im Sinne der klaren Aufgabentrennung zwischen Bundesregierung und Bundesbahn bedarf die Ver-

waltungsordnung nicht mehr der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Für die Verabschiedung im Aufsichtsrat ist jedoch eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich.

Zu Artikel 1 Nr. 8

Anpassung der Vorschriften für Ernennung und Abberufung der Stellvertretenden Vorstandsmitglieder an die in Artikel 1 Nr. 5 geänderten entsprechenden Regelungen für die Vorstandsmitglieder.

Zu Artikel 1 Nr. 9

Änderung der Bezeichnung des Aufsichtsorgans der Deutschen Bundesbahn entsprechend Artikel 1 Nr. 4.

Zu Artikel 1 Nr. 10

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates wird an die in der gewerblichen Wirtschaft geltenden gesetzlichen Regelungen angepaßt. Die Anpassung erfolgt in enger Anlehnung an das Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in den Aufsichtsräten und Vorständen der Unternehmen des Bergbaus und der Eisen und Stahl erzeugenden Industrie. Hiermit wird den mit Verabschiedung des Bundesbahngesetzes im Jahr 1951 grundlegend veränderten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen Rechnung getragen.

Der Aufsichtsrat setzt sich zusammen aus zwölf Vertretern des öffentlichen Interesses, zwölf Vertretern der Beschäftigten und einem weiteren Mitglied. Durch die Vertreter des öffentlichen Interesses wird der Charakter der Deutschen Bundesbahn als gemeinwirtschaftliches Unternehmen deutlich. Mit der Einführung der paritätischen Mitbestimmung durch die Entsendung einer gleich großen Zahl von Vertretern der Beschäftigten wird eine stärkere Identifikation der Eisenbahner mit ihrem Unternehmen erreicht. Angesichts der schwierigen finanziellen und strukturellen Probleme, denen sich die Bundesbahn gegenüber sieht, kommt diesem Aspekt eine außerordentliche Bedeutung zu.

Zu Artikel 1 Nr. 11

Von den Vertretern des öffentlichen Interesses werden jeweils vier Mitglieder von der Bundesregierung, vom Deutschen Bundestag und vom Bundesrat benannt. Dadurch ist gewährleistet, daß sowohl der Bund als für die Deutsche Bundesbahn sachlich und finanziell Verantwortlicher als auch die Bundesländer als Vertreter regionaler Belange im Aufsichtsrat angemessen repräsentiert sind.

Von den Vertretern der Arbeitnehmer werden sechs Mitglieder von der Stufenvertretung bei der Deutschen Bundesbahn gewählt und sechs weitere von den Spitzenorganisationen der bei der Deutschen Bundesbahn vertretenen Gewerkschaften benannt,

wobei einer dieser benannten Mitglieder weder Repräsentant noch Beschäftigter einer Gewerkschaft oder der Deutschen Bundesbahn sein darf. Hiermit wird eine enge Verzahnung der betrieblichen und außerbetrieblichen Mitbestimmung erreicht.

Das weitere Mitglied des Aufsichtsrates wird von den übrigen Aufsichtsratsmitgliedern gewählt. Es bedarf dabei jeweils der Mehrheit der beiden im Aufsichtsrat vertretenen Gruppen. Kommt auch nach einem Vermittlungsverfahren die erforderliche Mehrheit nicht zustande, so benennt auf Antrag des Aufsichtsrates die Bundesregierung das weitere Mitglied.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden von der Bundesregierung für die Dauer von fünf Jahren ernannt.

Zu Artikel 1 Nr. 12

Entsprechend den Regelungen des Mitbestimmungsgesetzes 1976 wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte einen Aufsichtsratsvorsitzenden und einen Stellvertreter. Für ihre Wahl ist jeweils eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich. Kommt diese nicht zustande, so entscheidet bei einem weiteren Wahlgang die einfache Mehrheit.

Zu Artikel 1 Nr. 13

Die Kompetenz des Aufsichtsrates und seine Überwachungsaufgaben gegenüber der Geschäftsführung werden gestärkt. Aufgaben, die bisher im Rahmen der Aufsicht des Bundesministers für Verkehr wahrgenommen wurden, können nun, nachdem die Bundesregierung mit vier Mitgliedern im Aufsichtsrat vertreten ist, von diesem Organ selbst übernommen werden. Hierdurch wird die Eigenständigkeit und Eigenverantwortung der Deutschen Bundesbahn gestärkt.

Der Aufsichtsrat erhält das Recht, die Geschäftsführung zu überwachen sowie die Bücher und Schriften der Deutschen Bundesbahn zu überprüfen. Er beschließt über die Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder und schließt die Anstellungsverträge mit ihnen.

Angesichts der zentralen Bedeutung des Wirtschaftsplans ist für seine Verabschiedung im Aufsichtsrat eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich. Dieser jährliche Wirtschaftsplan wird ergänzt durch eine jährlich fortzuschreibende mehrjährige Wirtschafts- und Finanzplanung, über die der Aufsichtsrat ebenfalls beschließt.

Ist das Wohl der Deutschen Bundesbahn aufgrund interner oder externer Entwicklungen bedroht, so hat der Aufsichtsrat die Bundesregierung hierüber zu unterrichten.

Sollen Dienststellen mit mehr als 500 Bediensteten eingerichtet, verlegt oder aufgehoben oder der Reise- bzw. Güterzugbetrieb einer Bundesbahnstrecke dauernd eingestellt werden, so hat der Aufsichtsrat hierüber zu beschließen. Werden von mindestens einem Drittel der Mitglieder des Aufsichtsrates

auch andere Geschäfte für wichtig angesehen, so entscheidet auch hierüber der Aufsichtsrat.

Zu Artikel 1 Nr. 14

Der Schutz auch kleiner Gruppen im Aufsichtsrat wird verbessert, indem das Quorum für die Einberufung außerordentlicher Sitzungen reduziert wird. Die Sitzungsniederschriften sind vom Vorsitzenden und seinem Stellvertreter zu unterzeichnen.

Zu Artikel 1 Nr. 20

Entsprechend der gestärkten Eigenverantwortung der Deutschen Bundesbahn und der auch im Personalbereich notwendigen größeren Flexibilität werden die Genehmigungsvorbehalte des Bundesministers für Verkehr auf den sich aus dem Status der Beamten, Angestellten und Arbeiter der DB ergebenden notwendigen Umfang reduziert.

Zu Artikel 1 Nr. 21

Die Deutsche Bundesbahn wird zu einer Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen verpflichtet. Die Erträge einschließlich der erfolgswirksamen Ausgleichsleistungen sollen dabei die Aufwendungen decken.

Die angesichts der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn unrealistische Forderung nach einer angemessenen Verzinsung des Eigenkapitals und die Einschränkung, in diesem Rahmen habe die Deutsche Bundesbahn ihre gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen, entfallen.

Zu Artikel 1 Nr. 22

Ein erheblicher Teil der Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn dient der Abgeltung der der Deutschen Bundesbahn auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Es handelt sich dabei im einzelnen um den Ausgleich für

- die besonderen Belastungen der DB im Schienen-Personennahverkehr,
- die bestimmten Bevölkerungsgruppen im Schienen-Personenfernverkehr gewährten Fahrpreisermäßigungen,
- die Beförderung von Auszubildenden im Straßen-Personenverkehr,
- die Aufrechterhaltung von Schienen-Strecken,
- die Unterstützungstarife für die Montanverkehre der Saarregion und
- den kombinierten Verkehr.

Die bei weitem größte finanzielle Bedeutung für die Deutsche Bundesbahn hat dabei der Ausgleich für die Kostenunterdeckung im Schienen-Personennahverkehr. Zur Verminderung der hieraus entstehenden Belastungen leistet der Bund seit 1961 Ausgleichszahlungen. Seit Erlass der EWG-Verordnung 1191/69 ist der Bund zur Zahlung dieser Abgeltung

verpflichtet. Anfänglich wurden diese Zahlungen auf 74 v.H. der Kosten abzüglich der Erträge dieses Verkehrs begrenzt. Die Deutsche Bundesbahn blieb damit immer noch mit erheblichen Kosten dieser Verkehre belastet. Diese Regelung wurde in der Zwischenzeit verbessert. Seit 1981 ist der Ausgleich des Bundes an die Deutsche Bundesbahn sowohl für jeden der zehn Verkehrsballungsräume als auch für den übrigen Schienen-Personennahverkehr von dem von der Deutschen Bundesbahn mit eigenen Erlösen erzielten Kostendeckungsgrad abhängig. Mit Hilfe dieses Ausgleichs erreichte die Deutsche Bundesbahn bisher in den einzelnen Verkehrsballungsräumen eine Gesamtkostendeckung von 80 bis 90 v.H., im übrigen Schienen-Personennahverkehr eine solche von 70 bis 87 v.H. Dennoch blieb das Wirtschaftsergebnis der DB durch die nicht vollständige Deckung der im Nahverkehr entstehenden Kosten mit Fehlbeträgen von 1,4 bis 0,8 Mrd. DM belastet.

Entsprechend EWG-Verordnung 1191/69 wird auch im Bundesbahngesetz der Rechtsanspruch der Deutschen Bundesbahn auf vollen Ausgleich bei ihr in Erfüllung vom Bund auferlegter gemeinwirtschaftlicher Aufgaben entstehenden Mindererträge, Mehraufwendungen und Investitionsausgaben verankert.

Zu Artikel 1 Nr. 15

Die privaten Arbeitgeber der gewerblichen Wirtschaft und damit auch die Wettbewerber der Deutschen Bundesbahn beteiligen sich — neben freiwillig gewährten Leistungen — lediglich durch Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung, die sie für ihre aktiven Mitarbeiter leisten, an der Alterssicherung ihrer Beschäftigten. Dagegen hat die DB für die Versorgung ihrer ehemaligen Beamten in vollem Umfang selbst aufzukommen. Seit 1961 übernimmt der Bund einen Anteil dieser überhöhten Versorgungslasten. Dieser Anteil bemißt sich seit 1965 an den Verhältnissen der Finanzverwaltung und orientiert sich an den Versorgungsaufwendungen, die 30 v.H. der Aufwendungen für die aktiven Beamten übersteigen.

Die EWG-Verordnung 1192/69 begründet seit 1971 einen Anspruch der DB auf diesen Ausgleich, wobei in der Bundesrepublik Deutschland von der Möglichkeit in Anhang III B Nr. 3 Gebrauch gemacht wird, eine abweichende interne Regelung anzuwenden.

Entsprechend EWG-Verordnung 1192/69 erhält die Deutsche Bundesbahn einen Rechtsanspruch auf volle Übernahme der von ihr zu tragenden überhöhten Versorgungslasten. Der Erstattungsanteil bemißt sich dabei an Versorgungsaufwendungen, d. h. gesetzliche Rentenversicherung und zusätzlich gewährte Leistungen, in Unternehmen vergleichbarer Größe der Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland.

Die Bereinigung der Kapitalstruktur ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die finanzielle Gesundung der Deutschen Bundesbahn. Die mit der derzeitigen Verschuldung verbundene Zinslast von rd.

3 Mrd. DM verhindert nachhaltig eine Stabilisierung der Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Bundesbahn. Kein Unternehmen kann eine Zinslast von über 10 v.H. der eigenen Erträge erwirtschaften.

Der Anstieg der Kreditverbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn von 6,2 Mrd. DM im Jahr 1960 auf 36,0 Mrd. DM zum Jahresende 1984 liegt begründet in der unzureichenden Kapitalzuführung durch den Eigentümer.

Wegen mangelnder Eigenmittel war die Deutsche Bundesbahn gezwungen, die nach dem Zweiten Weltkrieg erforderlichen Investitionen für den Wiederaufbau und die Umrüstung ihrer Bahnanlagen und Fahrzeuge weitgehend mit Fremdmitteln zu finanzieren, deren Laufzeit weit hinter den Nutzungszeiten dieser sehr langlebigen Anlagengüter zurückblieb. Beginnend mit dem Jahr 1973 hat daher der Bund die Deutsche Bundesbahn von den Zinsen für Altschulden entlastet. Die Deutsche Bundesbahn wurde hinsichtlich der Zinsbelastung so gestellt, daß ihr Sachanlagevermögen von rd. 35,6 Mrd. DM nach dem Stand vom 31. Dezember 1972 mit zinslosen Mitteln — Eigenkapital und zinsentlastende Fremdmittel — abgedeckt war. Da die Deutsche Bundesbahn zu diesem Zeitpunkt über rd. 23 Mrd. DM Eigenkapital verfügte, war die Zinsentlastung für rd. 12,6 Mrd. DM Fremdkapital erforderlich. Damit wurde hinsichtlich der Belastung der Deutschen Bundesbahn mit Zinsen dem Finanzierungsgrundsatz Rechnung getragen, langfristig gebundenes Sachanlagevermögen mit langfristig zur Verfügung stehenden Mitteln zu decken. Die Zinsentlastung errechnet sich seither aus dem Durchschnittszinssatz des Vorjahres für alle fundierten Fremdverbindlichkeiten.

Ziel der Vorschriften über die Kapitalbereinigung bei der Deutschen Bundesbahn ist es, diese seit 1973 gewährten Leistungen gesetzlich zu verankern. Gleichzeitig soll mit der schrittweisen Entschuldung der Deutschen Bundesbahn begonnen werden, indem der Bund die Altschulden entsprechend seinen Haushaltsmöglichkeiten tilgt.

Zu Artikel 1 Nr. 24

Das nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führende Rechnungswesen wird durch eine Trennungsrechnung, die die jeweiligen Ergebnisse der Bereiche Infrastruktur, auferlegte gemeinwirtschaftliche Aufgaben und eigenwirtschaftliche Leistungen ausweist. Hierdurch wird Transparenz und eine klare Grundlage für staatliche und unternehmerische Aufgaben geschaffen.

Zu Artikel 1 Nr. 25

Bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans hat der Vorstand die Vorgaben des Bundes für die von der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der Daseinsvorsorge zu erbringenden Leistungen zu berücksichtigen. Angesichts der zentralen Bedeutung des Wirtschaftsplans ist für die Beschlußfassung im Aufsichtsrat eine Zweidrittelmehrheit erforderlich.

Außerdem bedarf er der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr, wobei das Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen herzustellen ist.

Zu Artikel 1 Nr. 26

Im Sinne eines größeren Handlungsrahmens des Vorstands der Deutschen Bundesbahn und zur Verbesserung der Flexibilität werden die Vorschriften über die Kreditaufnahme vereinfacht. Alle wesentlichen Genehmigungsvorbehalte des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen bleiben bestehen.

Zu Artikel 1 Nr. 27

Die bisherige Prüfung des Jahresabschlusses sowie der Geschäftstätigkeit der Deutschen Bundesbahn durch zwei getrennte Behörden, das Hauptprüfungsamt für die Deutsche Bundesbahn und den Bundesrechnungshof hat sich als nachteilig erwiesen. Es ist daher vorgesehen, beide Prüfungsinstanzen zusammenzufassen und dem Bundesrechnungshof zu unterstellen. Er prüft den Jahresabschluß und leitet spätestens neun Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres seinen Prüfungsbericht Vorstand, Aufsichtsrat und Bundesregierung zu.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn wird verpflichtet, spätestens sechs Monate nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat eine nach den Grundsätzen des Aktien- und Handelsrechts aufgestellte Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung zuzuleiten. Vor deren Prüfung durch den Bundesrechnungshof holt der Bundesminister für Verkehr einen Prüfbericht über den Jahresabschluß durch einen Wirtschaftsprüfer bzw. eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ein.

Durch die vorgesehenen Regelungen wird einerseits eine Anpassung des Rechnungswesens und des Jahresabschlusses der Deutschen Bundesbahn an die Grundsätze des in der gewerblichen Wirtschaft geltenden Aktien- und Handelsrechts erreicht. Andererseits bleibt die wegen der Rechtsform der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes notwendige Kontrolle durch den Bundesrechnungshof nicht nur erhalten, sondern wird durch die Überleitung der Beamten des Hauptprüfungsamtes in den Dienst des Bundesrechnungshofes noch gestärkt.

Zu Artikel 1 Nr. 28

Die Vorschriften über die Verwendung des Jahresüberschusses bzw. die Deckung des Jahresfehlbetrages der Deutschen Bundesbahn werden an das in den letzten Jahren praktizierte Verfahren angepaßt.

Zu Artikel 1 Nr. 29

Durch die vorgesehene Auflösung des Hauptprüfungsamtes für die Deutsche Bundesbahn sind die

bisherigen Vorschriften über die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung entbehrlich.

Zu Artikel 1 Nr. 30

Durch die Auflösung des Hauptprüfungsamtes und die Erweiterung der Befugnisse des Bundesrechnungshofs ist die Anwendung von Teil V der Bundeshaushaltsordnung auf die Deutsche Bundesbahn erforderlich.

Zu Artikel 1 Nr. 31

Die Einfügung stellt klar, daß ein Land, nachdem das Verfahren zur Stilllegung einer Bundesbahnstrecke abgeschlossen und dadurch die Bundesaufgabe beendet ist, auf dieser Strecke den Betrieb durch die Deutsche Bundesbahn weiterführen lassen kann (Organleihe). Dies kann in Fällen in Betracht kommen, in denen ein Land im Rahmen seiner Aufgaben z. B. auf dem Gebiet der regionalen Wirtschaftsförderung die Weiterführung des Betriebs oder einer Betriebsart auf einer Bundesbahnstrecke auf seine Rechnung und nach seinen Weisungen für erforderlich hält.

Im Zuge des horizontalen und vertikalen Finanzausgleichs ist sicherzustellen, daß wirtschaftsschwache Regionen hierdurch nicht benachteiligt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 32

Die Übergangsregelung legt fest, daß spätestens vier Monate nach Verabschiedung des Gesetzes die zwölf Vertreter des öffentlichen Interesses und die zwölf Vertreter der Beschäftigten zusammentreffen, um das weitere Mitglied des Aufsichtsrates zu wählen. Bis zur Bildung des Aufsichtsrates werden dessen Aufgaben von den nach bisherigem Recht bestellten Mitgliedern des Verwaltungsrates wahrgenommen.

Es wird außerdem festgelegt, daß die Beamten des aufzulösenden Hauptprüfungsamtes in den Dienst des Bundesrechnungshofes übertreten. Die örtlichen Prüfungsämter übernehmen die Aufgaben nach § 100 Bundeshaushaltsordnung und werden als Vorprüfungsstellen organisiert.

Zu Artikel 2

Nach dieser Bestimmung kann der Bundesminister für Verkehr eine neue Bekanntmachung des Bundesbahngesetzes unter Zugrundelegung der bisherigen Änderungen veranlassen.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.