

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

zu dem von der Fraktion der SPD eingebrachten

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

— Drucksache 10/3009 —

A. Problem

Die Unternehmensverfassung der Deutschen Bundesbahn soll mit folgender Zielrichtung verändert werden:

- Klare Abgrenzung der Bereiche Infrastruktur, gemeinwirtschaftliche Leistungen und eigenwirtschaftliche Leistungen in der Kostenrechnung.
- Der Bund soll die Unterhaltungskosten für das Schienennetz und die Belastungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich voll übernehmen; vorgesehen sind ferner eine Kapitalbereinigung und ein voller Ausgleich überhöhter Versorgungslasten mit Bundesmitteln.
- Die Genehmigungs- und Beteiligungsvorbehalte der Bundesregierung sollen vermindert werden.
- Es soll ein Aufsichtsrat mit erweiterten Befugnissen eingerichtet werden, in dem für die Mitarbeiter des Unternehmens die paritätische Mitbestimmung vorgesehen wird.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages, weil sich die jetzige Unternehmensverfassung bewährt hat.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Mitglieder der Fraktion der SPD bestehen auf unveränderte Annahme des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Diese entfallen bei Ablehnung des Antrages.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf — Drucksache 10/3009 — abzulehnen.

Bonn, den 4. Juni 1986

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Dr. Jobst
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der in Drucksache 10/3009 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 143. Sitzung des Deutschen Bundestages am 13. Juni 1985 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Innenausschuß, dem Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuß erfolgte ferner die Überweisung gemäß § 96 GO. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 4. Juni 1986 behandelt.

I. Wesentlicher Inhalt und Ziele des Gesetzentwurfs

Die Antragsteller möchten das in seinen Grundlagen aus dem Jahre 1951 stammende Bundesbahngesetz an die gegenwärtigen verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse anpassen, die gekennzeichnet sind durch den Verlust der unternehmerischen Monopolstellung der Bundesbahn auf dem Verkehrsmarkt und durch eine scharfe Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Es werden folgende Neuregelungen vorgeschlagen:

1. In der Kostenrechnung soll unterschieden werden zwischen dem eigenwirtschaftlichen Bereich des Unternehmens, den gemeinwirtschaftlichen Leistungen und dem Bereich Infrastruktur, zu dem die Unterhaltung und der Ausbau des Schienennetzes gehören (Trennungsrechnung).
2. Die finanziellen Leistungen aus dem Bundeshaushalt an das Unternehmen sollen beträchtlich erhöht werden. So sollen die Verluste im gemeinwirtschaftlichen Bereich voll abgedeckt werden, ferner die überhöhten Versorgungslasten. Der Bund soll das Unternehmen von den überhöhten Kapitalkosten entlasten sowie die Sachausgaben für den Unterhalt des bestehenden Schienennetzes und für dessen Ausbau und Neubau voll übernehmen.
Die Antragsteller gehen von einer Mehrbelastung des Bundeshaushaltes von 3,0 Mrd. DM für 1986 aus. Dieser Betrag soll sich in den folgenden Jahren vermindern.
3. An die Stelle des jetzigen Verwaltungsrates der Bundesbahn soll ein Aufsichtsrat treten mit erweiterten Befugnissen. Der Aufsichtsrat soll aus 25 Mitgliedern bestehen, davon zwölf Vertreter des Personals der Deutschen Bundesbahn (paritätische Mitbestimmung). Über den Stellenplan und den Wirtschaftsplan des Unternehmens soll der Aufsichtsrat mit Zweidrittelmehrheit entscheiden.
4. Die Einflußmöglichkeiten des Bundesministers für Verkehr auf das Unternehmen sollen stark begrenzt werden. Für den gemeinwirtschaftli-

chen Bereich kann der Bundesminister für Verkehr allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, wobei entsprechende Ausgleichszahlungen zu leisten sind.

5. Die Vorschriften über Tarifbindung und Tarifgenehmigung sollen vereinfacht werden. Jedes Bundesland kann die Weiterführung des Betriebes auch einer Bundesbahnstrecke, für die ein Stilllegungsverfahren eingeleitet worden ist, gegen Kostenerstattung verlangen.
6. Der Ausbau des Schienennetzes soll künftig nach einem besonderen Gesetz erfolgen.
7. Das Hauptprüfungsamt mit den örtlichen Prüfungsämtern soll aufgelöst werden. Deren Aufgaben sollen künftig vom Bundesrechnungshof wahrgenommen werden. Es soll ferner eine jährliche Prüfung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft stattfinden.

II. Wesentliche Ergebnisse des öffentlichen Anhörungsverfahrens

Der Verkehrsausschuß hat am 12. März 1986 ein öffentliches Anhörungsverfahren zu dem Gesetzentwurf durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Trennungsrechnung

Die Trennungsrechnung mit einer Aufteilung der Kosten in die Bereiche Infrastruktur, gemeinwirtschaftliche Aufgaben und eigenwirtschaftliche Leistungen wurde von allen Sachverständigen und Verbänden als richtig bezeichnet. Nach überwiegender Meinung kann jedoch die Trennungsrechnung von der Deutschen Bundesbahn wie bisher auch ohne besondere gesetzliche Grundlage aufgestellt und weiter entwickelt werden. Die Trennungsrechnung verbessere die Transparenz des Unternehmens, diene der Leistungskontrolle und müsse zu einer Vorschau mit späterem Soll-Ist-Vergleich entwickelt werden. Sie eigne sich jedoch nicht als Berechnungsgrundlage für finanzielle Ausgleichleistungen des Bundes, weil die verschiedenen Kostenblöcke nicht eindeutig zu definieren seien.

2. Aufsichtsrat

Nach Auffassung eines Teiles der Sachverständigen und Verbände hat sich die jetzige Zusammensetzung des Verwaltungsrates (vier Gruppen bestehend aus Ländervertretern, Vertretern der Wirtschaft, Vertretern des Personals und sonstigen Mitgliedern) durchaus bewährt; die fehlende Vertre-

tung des Bundes sei hier nicht von Nachteil, weil der Bund als Eigentümer auf anderem Wege Einfluß auf die Unternehmensführung nehme. Gegen die Einführung der paritätischen Mitbestimmung der Arbeitnehmer bei der Bundesbahn als bundeseigener Verwaltung wurden verfassungsrechtliche Bedenken geäußert.

Ein anderer Teil der Sachverständigen hat den Gesetzentwurf uneingeschränkt bejaht; gegen die paritätische Mitbestimmung bei der Bundesbahn beständen deshalb keine verfassungsrechtlichen Bedenken, weil die politische Entscheidungsfunktion des zuständigen Ressortministers auch künftig gewahrt bleibe.

Unterschiedlich wurde auch der Vorschlag bewertet, die Berufung und Abberufung eines Vorstandsmitgliedes mit Zuständigkeit für Arbeit und Soziales nur mit Mehrheit der Stimmen der Arbeitnehmer zuzulassen.

3. Neufassung der Mitwirkungs- und Kontrollrechte des Bundesministers für Verkehr

Gegen die vorgesehene Reduzierung der Kontrollrechte des Bundesministers für Verkehr wurden teilweise verfassungsrechtliche Bedenken erhoben. Insbesondere dürften grundlegende Neuerungen mit hohen Folgekosten nicht ohne Zustimmung der Bundesregierung eingeführt werden. Dasselbe gelte für die Erschließung völlig neuer Arbeitsfelder für die Bundesbahn. Übereinstimmend wurde gefordert, daß die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und Verpflichtungen des Unternehmens schärfer als bisher abgegrenzt und umfassender abgegolten werden müßten; pauschal festgesetzte Zahlungen seien hier nicht ausreichend.

4. Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes durch den Bund

Der Vorschlag wurde von den Sachverständigen unterschiedlich beurteilt. Hervorgehoben wurde, daß die Bundesbahn auf einem vorgegebenen Schienennetz eine Verbundproduktion betreibe, während der Straßengüterverkehr in erheblichem Maße nur mit variablen Kosten rechnen müsse. Die Konkurrenzsituation der Bundesbahn werde sich bei einer Angleichung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer für Nutzfahrzeuge innerhalb der Europäischen Gemeinschaft noch verschlechtern. Bei Lösungsansätzen zugunsten der Bundesbahn müsse die Gesamtverantwortung für das Unternehmen voll beim Vorstand bleiben. Eine befriedigende Wegekostenrechnung für die verschiedenen Verkehrsträger setze jedoch weitere Ermittlungen voraus, wobei jeweils von den verkehrswirtschaftlich relevanten Netzen von Schiene und Straße ausgegangen werden solle. Das Abgrenzungsproblem von Kosten des Fahrweges und Kosten des Betriebes bei der Bundesbahn könne nur durch eine politische Entscheidung gelöst werden; ungelöst sei das Problem der sozialen Kosten und der sozialen Zusatzserträge der verschiedenen Verkehrsträger.

5. Zusätzliche Belastungen des Bundeshaushaltes, Schuldenstand des Unternehmens

Die Mehrkosten für den Bundeshaushalt für das Jahr 1987 bei voller Übernahme der Sachausgaben für das Schienennetz, der Verluste im gemeinwirtschaftlichen Bereich und der überhöhten Versorgungslasten wurden auf 3 Mrd. DM geschätzt (mit leicht fallender Tendenz in den kommenden Jahren).

Unter Status quo-Bedingungen wird mit einem Ansteigen der Verschuldung bis 1990 auf 47,8 Mrd. DM gerechnet. Die Zinslasten würden dann bis 1990 auf 3,56 Mrd. DM ansteigen. Der Jahresfehlbetrag würde sich zum gleichen Zeitpunkt auf etwa 4,28 Mrd. DM erhöhen. Die Eigenanstrengungen des Unternehmens allein könnten nicht zu einem ausgeglichenen Wirtschaftsergebnis führen.

6. Auflösung des Hauptprüfungsamtes der Deutschen Bundesbahn

Von einigen Sachverständigen wurde das Hauptprüfungsamt als unverzichtbares Führungsinstrument für den Verwaltungsrat bezeichnet, während von anderer Seite eine Eingliederung in den Bundesrechnungshof zwecks Vermeidung von unnötiger Doppelarbeit empfohlen wurde. Hingewiesen wurde darauf, daß die Tätigkeit des Prüfungsdienstes für die Deutsche Bundesbahn über die Aufgabenstellung des Bundesrechnungshofes erheblich hinausgehe, so daß eine organisatorische Angliederung allein erhebliche Prüfungsfelder offen lassen würde.

III. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Die Vertreter der Fraktion der CDU/CSU haben übereinstimmend den Gesetzentwurf abgelehnt. Sie vertraten dabei folgende Auffassung: Für die Zukunft des Unternehmens sei es entscheidend, auf dem Verkehrsmarkt attraktiver, leistungsfähiger und flexibler zu werden. Dies könne jedoch nicht durch gesetzliche Änderungen und durch neue Vorschriften bewirkt werden, sondern nur durch eine Modernisierung der Anlagen und der Organisation sowie durch eine Produktivitätsverbesserung. Hier sei das Unternehmen bereits auf dem richtigen Wege. Die Investitionen seien von 4 Mrd. DM jährlich auf jetzt 6,2 Mrd. DM jährlich gesteigert worden, der Jahresverlust sei deutlich zurückgegangen, das Ansehen des Unternehmens in der Öffentlichkeit sei erheblich gestiegen.

Die jetzige Unternehmensverfassung sei ausreichend flexibel, so daß zur Zeit kein Handlungsbedarf für den Gesetzgeber bestehe. Das Problem der Altschulden müsse zwar noch gelöst werden, jedoch seien bisher die finanzpolitischen Voraussetzungen nicht gegeben gewesen.

Für eine Entscheidung über die Zukunft des Hauptprüfungsamtes der Deutschen Bundes-

bahn seien noch weitere Untersuchungen erforderlich.

2. Der Vertreter der Fraktion der FDP hat den Gesetzentwurf ebenfalls abgelehnt. Die paritätische Mitbestimmung der Arbeitnehmer in einem Aufsichtsrat der Deutschen Bundesbahn sei für seine Fraktion nicht akzeptabel. Das Problem der Altschulden des Unternehmens müsse so bald wie möglich gelöst werden, damit ausreichender Handlungsspielraum des Unternehmens für zukunftssträchtige Investitionen geschaffen werde. Eine Trennungsrechnung sei für das Unternehmen unerlässlich, um größere Transparenz bei den einzelnen Kostenfaktoren zu erhalten.
3. Die Vertreter der Fraktion der SPD haben sich nachdrücklich für die Annahme des Gesetzentwurfes eingesetzt. Sie wiesen darauf hin, daß die bisherigen wirtschaftlichen Erfolge des Unternehmens vor allem durch den Abbau von Arbeitsplätzen und durch die Reduzierung des Aufwandes für die Unterhaltung von Sachanlagen erzielt worden seien. Dieser Weg könne nicht unbegrenzt weitergeführt werden. Es sei zu befürchten, daß der Schuldenstand des Unternehmens bis 1990 auf über 50 Mrd. DM ansteige,

wenn man die Folgen von EG-Entscheidungen auf dem Verkehrssektor in die Überlegungen einbeziehe. Die Mitarbeiter seien im Verwaltungsrat lediglich mit einem Viertel der Stimmen vertreten, was völlig unzureichend sei. Um die Zukunft des Unternehmens zu sichern, bestehe ein dringender Handlungsbedarf für den Gesetzgeber. Nur durch erhöhte finanzielle Leistungen aus dem Bundeshaushalt könne der Sanierungsprozeß für das Unternehmen erfolgreich fortgeführt werden. Hierfür seien die vorgeschlagenen gesetzlichen Änderungen erforderlich.

IV. Mitberatende Stellungnahmen und Beschlußvorschlag

Alle mitberatenden Ausschüsse (Innenausschuß, Arbeitsausschuß, Raumordnungsausschuß und Haushaltsausschuß) haben Ablehnung des Gesetzentwurfes empfohlen.

Der Verkehrsausschuß schließt sich diesem Votum an und empfiehlt ebenfalls mit Stimmenmehrheit, den vorliegenden Gesetzentwurf abzulehnen.

Bonn, den 4. Juni 1986

Dr. Jobst

Berichterstatter

