

Gesetzentwurf

**der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

Entwurf eines Gesetzes zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn (Bundesbahnsanierungsgesetz – BbSanG)

A. Problem

Die immer bedrohlicher werdende finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn, hervorgerufen durch zunehmende Belastungen mit staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Vorgaben, die nicht klar von den unternehmerischen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn getrennt sind, erfordern eine neue Definition der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn sowie eine klare Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen Bahn und Bund.

Die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen erfordert die Befreiung der Deutschen Bundesbahn von historisch bedingten Belastungen, von Belastungen, die Mitbewerber auf dem Verkehrsmarkt nicht zu tragen haben, sowie die Gleichstellung der Deutschen Bundesbahn mit den Nutzern der übrigen Bundesverkehrswege hinsichtlich der Wegekostendeckung.

Zur Sicherstellung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ihrer Funktion als Verkehrsträger muß die Deutsche Bundesbahn stärker als bisher in die Lage versetzt werden, Investitionen vorzunehmen.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn soll den veränderten Bedingungen angepaßt werden. Die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen des ÖPNV soll verbessert werden.

B. Lösung

1. Die Aufgaben der Deutschen Bundesbahn werden in drei Bereiche gegliedert:

- a) staatlicher Aufgabenbereich (Vorhaltung des Schienennetzes),
- b) gemeinschaftlicher Aufgabenbereich (Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs als gemeinwirtschaftliche Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge), auferlegt nach EWG-Verordnung 1191/69),
- c) eigenwirtschaftlicher Aufgabenbereich (Personenfern- und Güterverkehr).

Die unter a) und b) beschriebenen Aufgaben werden gemäß den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr erfüllt, die damit verbundenen Belastungen der Deutschen Bundesbahn werden vom Bund voll ausgeglichen. Hier bekommt der Bundesminister für Verkehr die direkte Verantwortung für alle grundsätzlichen Entscheidungen einschließlich der finanziellen Verantwortung. In diesen Bereichen gehen deshalb die bisherigen Befugnisse des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn weitestgehend auf den Bundesminister für Verkehr über. Die eigenwirtschaftlichen Aufgaben sollen unter weitgehender Eigenverantwortung der Deutschen Bundesbahn bleiben. Der Bund wird verpflichtet, für die in den staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereichen erforderlichen Vorgaben an die Deutsche Bundesbahn gemeinsam mit den Ländern Grundsätze zu erstellen. Die Länder erhalten die Möglichkeit, über die Grundsätze hinausgehende Vorstellungen hinsichtlich Streckennetz oder Bedienung im Personennahverkehr von der Deutschen Bundesbahn oder von Dritten auf eigene Rechnung erfüllen zu lassen.

2. Der Bund wird zur Übernahme der Zinsen verpflichtet, die der Deutschen Bundesbahn durch notwendig gewordene Verschuldung bei der bisherigen Erfüllung ihrer staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben entstanden sind.
3. Die Versorgungsbezüge der Bundesbahnbeamten und ihrer Hinterbliebenen, abzüglich 20 v. H. der Aufwendungen für die aktiven Beamten, sind der Deutschen Bundesbahn durch den Bund zu erstatten, um eine Gleichstellung mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen zu erreichen und auch hinsichtlich der Anlastung von Versorgungslasten bei den verschiedenen Verkehrswegen Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen.

Zudem soll die Deutsche Bundesbahn von finanziellen Belastungen befreit werden, die historisch entstanden sind und auf die die Deutsche Bundesbahn keinerlei Einfluß hat. Der Ausgleich sonstiger sozialer Lasten bleibt unverändert und wird im Bundesbahngesetz festgeschrieben.

4. Zahlungen des Bundes gemäß Nummern 2 und 3 sowie sonstige Erstattungen sozialen Charakters sollen nicht im Einzelplan für den Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr, sondern in den jeweils sachlich der Art der Zahlung entsprechenden Einzelplänen eingestellt werden.
5. Sofern Verkehrsträgern oder Unternehmen, die mit der Deutschen Bundesbahn konkurrieren, vom Staat Vergünstigungen gewährt werden, so entsteht für die Deutsche Bundesbahn ein Anspruch auf Gewährung der gleichen Vergünstigungen.
6. Um im öffentlichen Personennahverkehr die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen zu verbessern, soll die Deutsche Bundesbahn verpflichtet werden, sich an Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften zu beteiligen.
7. Die Verantwortung des Bundes für den Bestand der Deutschen Bundesbahn, insbesondere für die staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben, soll auch darin zum Ausdruck kommen, daß der Bund genügend Investitionsmittel zur Verfügung stellen muß. Die Höhe der jeweiligen Mittel und deren Verwendung soll in Ausbauplänen für den Schienenverkehr mittelfristig festgelegt werden. In den ersten fünf Jahren soll der bisherigen finanziellen Benachteiligung der Deutschen Bundesbahn bei den Verkehrsinvestitionen des Bundes durch erhöhte Mittelzuweisungen Rechnung getragen werden.
8. Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn soll künftig aus Mitgliedern bestehen, die zu gleichen Teilen vom Bundesminister für Verkehr und den Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn vorgeschlagen werden. Der Bundesminister für Verkehr hat hierbei die Länder, Wirtschaftsverbände, Natur- und Umweltschutzverbände sowie Verbraucher- und Benutzerverbände mit jeweils mindestens einem Vertreter zu berücksichtigen.

C. Alternativen

Der Verzicht auf die klare Trennung der Verantwortlichkeiten für die staatlichen, gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn (DB) und damit verbunden die fortdauernde Belastung der Deutschen Bundesbahn mit politischen Vorgaben ohne entsprechenden Ausgleich wird dazu führen, daß der Jahresfehlbetrag der DB bis 1990 auf 3,6 Mrd. DM ansteigen wird. Trotz Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart im Jahr 1991 wird der Schuldenstand der DB bis 1992 auf über 50 Mrd. DM gestiegen sein. Die Beschränkungen der Investitionen des Bundes auf das derzeitige Niveau führen langfristig zu einer erheblichen Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der DB.

D. Kosten

Es fallen keine Kosten an, da lediglich Mittel umgeschichtet werden vom Bundeshaushalt zum Sondervermögen Deutsche Bundesbahn.

Die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt werden wie folgt sein:

Die Mehrbelastung des Bundeshaushaltes in Höhe von max. 4,9 Mrd. DM 1988 werden sich infolge der verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn und dem Abbau der Verschuldung bis 1992 auf ca. 4,4 Mrd. DM reduzieren. Die Verschuldung der Deutschen Bundesbahn wird bis 1992 auf 32 Mrd. DM absinken.

Im einzelnen entstehen folgende Kosten:

zu B. 1.:

ca. 5,5 Mrd. DM pro Jahr

zu B. 2.:

ca. 2,2 Mrd. DM 1988, 1992 2,0 Mrd. DM

zu B. 3.:

ca. 4,1 Mrd. DM pro Jahr

zu B. 4.:

keine

zu B. 5.:

ca. 0,3 Mrd. DM pro Jahr nur für Mineralölsteuerbefreiung, sonstige Vergünstigungstatbestände nicht quantifiziert

zu B. 6.:

keine

zu B. 7.:

ca. 5,5 Mrd. DM 1988, ab 1990 5,1 Mrd. DM

zu B. 8.:

keine

Die bisher geleisteten Zahlungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn in Höhe von 13,7 Mrd. DM entfallen bis auf den Ausgleich der betriebsfremden Versorgungslasten und der Zusatzversorgung für Arbeiter und Angestellte (1987 0,9 Mrd. DM).

Entwurf eines Gesetzes zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn (Bundesbahnsanierungsgesetz — BbSanG)

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. § 4 erhält folgende Fassung:

„§ 4

Aufgaben der Deutschen Bundesbahn

Aufgabe der Deutschen Bundesbahn ist es,

1. das Netz ihrer Schienenwege und die gemäß Anlage 1 der EWG-VO Nr. 2598/70 dazugehörigen Anlagen den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr entsprechend in gutem betriebssicheren Zustand zu erhalten, unter Beachtung wirtschaftlicher Grundsätze nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiterzuentwickeln (staatlicher Aufgabenbereich),
2. ein nach Tarif, Umfang und Gestaltung den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr bereitzuhalten (gemeinwirtschaftlicher Aufgabenbereich),
3. auf ihrem Schienennetz nach wirtschaftlichen Grundsätzen Personenfern- und Güterverkehr zu betreiben (eigenwirtschaftlicher Aufgabenbereich).“

2. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Verwaltungsrat umfaßt zwei Gruppen zu je zehn Mitgliedern, die von der Bundesregierung ernannt werden:

- a) Zehn Mitglieder werden vom Bundesminister für Verkehr vorgeschlagen. Der Bundesminister für Verkehr muß bei den von ihm vorzuschlagenden Mitgliedern die Vorschläge
 - des Bundesrates,
 - der Spitzenverbände der Gesamtwirtschaft,

- der Natur- und Umweltschutzverbände,
- der Benutzer- und Verbraucherverbände

mit jeweils mindestens einer Person berücksichtigen.

- b) Zehn Mitglieder werden von den Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn vorgeschlagen. Davon schlägt der Hauptpersonalrat der Deutschen Bundesbahn fünf Mitglieder vor, die in einer gemeinsamen Versammlung der Mitglieder der Stufenvertretungen der Deutschen Bundesbahn zu wählen sind. Die weiteren fünf Mitglieder der Beschäftigtenvertreter werden von den bei der Deutschen Bundesbahn vertretenen Gewerkschaften nach dem Grundsatz der Verhältniswahl vorgeschlagen. Maßgebend für das Verhältnis ist das Stimmenergebnis der letzten Wahl des Hauptpersonalrates der Deutschen Bundesbahn.“

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Nach Ablauf jedes der ersten vier Jahre scheiden von jeder der in Absatz 2 genannten zwei Gruppen von Mitgliedern je zwei Mitglieder aus. Die Reihenfolge der Ausscheidenden in jeder Gruppe wird in der ersten Sitzung des Verwaltungsrates durch das Los bestimmt.“

3. § 12 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. die Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen, mit Ausnahme von Anlagen des Schienennetzes,“.

b) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. die Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle des Eisenbahnbetriebes,“.

4. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr ist

1. für die Entscheidung über den Bau neuer Bahnen und über die Durchführung grund-

- legender Neuerungen und Änderungen technischer Anlagen des Schienennetzes,
2. für die Entscheidung über die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines Bahnhofs oder Haltepunktes, des dauernden Übergangs vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt,
 3. in Ausführung des § 4 Nr. 2 für die Entscheidung über den Umfang, die Tarife und die Art der Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn einschließlich der Beschaffung der dafür erforderlichen Fahrzeuge

unmittelbar verantwortlich. Diese Entscheidungen müssen mit den gemäß § 14 a zu schaffenden Richtlinien übereinstimmen und sind für die Deutsche Bundesbahn bindend. Vor Entscheidungen nach Nummern 1 bis 3 sind der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn sowie die betroffenen Länder zu hören. Entscheidungen nach Nummern 2 und 3, soweit sie nicht die Tarifgestaltung oder die Beschaffung von Fahrzeugen betreffen, können nur mit Zustimmung der betroffenen Länder getroffen werden. Auf § 28 a Abs. 4 wird verwiesen."

- b) Folgender neuer Absatz 3 wird eingefügt:

"(3) Beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr, den dauernden Betrieb einer Bundesbahnstrecke einzustellen, so hat er dem betroffenen Land die Strecke zur Übernahme anzubieten. Sofern das Land am Weiterbetrieb dieser Strecke interessiert und zur Übernahme bereit ist, ist ihm die Übernahme der Verkehrsanlagen zu angemessenen Bedingungen zu ermöglichen. Das Land kann Dritte mit der Wahrnehmung des Betriebes beauftragen."

- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wie folgt geändert:

1. Buchstabe c erhält folgende Fassung:

"c) der Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen, mit Ausnahme von Anlagen des Schienennetzes, "

2. Buchstabe d erhält folgende Fassung:

"d) der Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle des Eisenbahnbetriebes, "

- d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

- e) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

- f) Der bisherige Absatz 6 wird Absatz 7.

5. Nach § 14 wird folgender § 14 a eingefügt:

"§ 14 a

Umfang des Schienennetzes und des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Ausgestaltung des § 4 Abs. 1 und 2 und des § 14 den Umfang des Schienennetzes sowie die Bedienungshäufigkeit und die Bedienungsart im Schienenpersonennahverkehr und im schienenparallelen öffentlichen Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn zu regeln.

(2) In dieser Verordnung sind Richtlinien aufzustellen über

- a) den Umfang des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn,
- b) Art und Häufigkeit der Mindestbedienung im öffentlichen Personennahverkehr für alle Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn in Abhängigkeit ihres Einzugsbereiches und ihrer raumordnerischen Funktion."

6. In § 16 wird folgender Absatz 6 angefügt:

"(6) § 14 Abs. 2 Nr. 3 bleibt unberührt."

7. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Die Deutsche Bundesbahn soll Änderungsvorschläge des Bundesministers für Verkehr sowie Stellungnahmen der Länder gemäß § 48 möglichst berücksichtigen."

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Die Fahrpläne des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr."

8. Nach § 17 wird folgender § 17 a eingefügt:

"§ 17 a

Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften

Die Deutsche Bundesbahn hat sich an bestehenden oder sich bildenden Verkehrsverbünden oder Verkehrsgemeinschaften regionaler Gebietskörperschaften mit ihrem Angebot im Schienenpersonennahverkehr und sonstigen öffentlichen Personennahverkehr zu beteiligen."

9. § 26 wird § 25.

10. § 27 wird § 26.

11. Nach § 26 wird folgender § 27 eingefügt:

„§ 27

Ausgleich sozialer Lasten

Der Deutschen Bundesbahn sind die folgenden sozialen Lasten durch den Bund zu erstatten:

- a) die Versorgungsbezüge der Bundesbahnbeamten und ihrer Hinterbliebenen abzüglich 20 vom Hundert der Aufwendungen für die aktiven Beamten,
- b) die Zusatzversorgung für Angestellte und Arbeiter,
- c) die betriebsfremden Versorgungslasten sowie die betriebsfremden Renten der Bundesbahnversicherungsanstalt, Abteilung B,
- d) sonstige von der Deutschen Bundesbahn zu tragende Aufwendungen sozialen Charakters, soweit ein Ausgleich gemäß EWG-VO 1192/69 vorgesehen ist.“

12. § 28 erhält folgende Fassung:

„§ 28

Geschäftsführung

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist in ihrem eigenwirtschaftlichen Bereich unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung so zu führen, daß die Erträge dieses Bereichs die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen sowie eines an den Bund abzuführenden Wegekostendeckungsbeitrages gemäß § 32 Abs. 3 decken; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals ist anzustreben.

(2) Die Deutsche Bundesbahn beschafft sich die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer eigenwirtschaftlichen Aufgaben selbst. Ist sie hierzu nicht in der Lage, soll der Bund das Eigenkapital verstärken oder ihr Darlehn aus Haushaltsmitteln gewähren.“

13. In § 28a werden folgende Absätze 4 bis 9 angefügt:

„(4) Verweigert ein Bundesland seine Zustimmung zu einer vom Bundesminister für Verkehr beabsichtigten Entscheidung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 und 3 und will es im Falle des § 14 Abs. 2 Nr. 2 von der Möglichkeit der Übernahme der betreffenden Strecke gemäß § 14 Abs. 3 keinen Gebrauch machen, so hat es die damit dem Bund entstehenden Mehraufwendungen oder Investitionsausgaben zu erstatten. Die gegebenenfalls gemäß Absatz 2 einzusetzende Kommission wird in diesem Fall um zwei Vertreter des betroffenen

Bundeslandes und einen von Bund und Land gemeinsam zu benennenden Verkehrssachverständigen erweitert.

(5) Die im staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich anfallenden Zinsen übernimmt der Bund.

(6) Die mit der Erfüllung der staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben gemäß § 4 Nr. 1 und 2 verbundenen Aufwendungen abzüglich der in diesen Aufgabenbereichen erzielten Erträge trägt der Bund. Die Aufwendungen schließen die in den betreffenden Aufgabenbereichen angefallenen Zinsen gemäß Absatz 5 sowie die sozialen Lasten gemäß § 27 nicht ein. Für die mit der Erfüllung der eigenwirtschaftlichen Aufgaben verbundene Nutzung der Schienenwege zahlt die Deutsche Bundesbahn einen Wegekostendeckungsbeitrag, dessen Höhe gemäß § 32 Abs. 3 bemessen wird.

(7) Der Bund leistet der Deutschen Bundesbahn zur Erfüllung ihrer staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben jährlich im voraus eine Zahlung, die den Aufwendungen abzüglich den eigenen Erträgen dieser Aufgabenbereiche im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr entspricht. Diese Zahlung ist mit dem Wegekostendeckungsbeitrag der Deutschen Bundesbahn für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr zu verrechnen. Ein Ausgleich dieses Abschlags mit der tatsächlich entstandenen Unterdeckung in den staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereichen der Deutschen Bundesbahn erfolgt nach Vorlage des Jahresabschlusses.

(8) Sofern Verkehrsträgern oder Unternehmen, die mit der Deutschen Bundesbahn konkurrieren, vom Bund Vergünstigungen gewährt werden, so entsteht für die Deutsche Bundesbahn ein Anspruch auf Gewährung der gleichen Vergünstigungen. Dies gilt sinngemäß auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

(9) Zahlungen des Bundes gemäß Absatz 5 und § 27 sind nicht im Einzelplan für den Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr, sondern in den jeweils sachlich der Art der Zahlung entsprechenden Einzelplänen einzustellen.“

14. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird nach Satz 3 folgender Satz 4 eingefügt:

„Die vom Bund im staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich gemäß § 28a Abs. 5 übernommenen Zinsen sowie die gemäß § 27 erstatteten sozialen Lasten werden außerhalb der in Absatz 3 definierten Trennungsrechnung als durchlaufende Posten ausgewiesen.“

- b) Der bisherige Satz 4 in Absatz 2 wird Satz 5.

- c) Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

„(3) In der Gewinn- und Verlustrechnung sind die auf die in § 4 definierten Aufgabenbereiche entfallenden Erträge und Aufwendungen jeweils getrennt auszuweisen (Trennungsbuchrechnung). Die vom Bund für die Erfüllung der staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben geleisteten Zahlungen sind wie Erträge zu behandeln. Bei der Abgrenzung des staatlichen Aufgabenbereichs sind die in der EWG-VO 2598/70 getroffenen Regelungen anzuwenden, die Abgrenzung des gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereichs regelt der Bundesminister für Verkehr durch Erlass einer entsprechenden Verordnung. Sofern in dem eigenwirtschaftlichen Bereich vor Abzug von Rücklagen eine Überdeckung ausgewiesen wird, ist diese ganz oder teilweise als Wegekostendeckungsbeitrag an den Bund abzuführen. Die Höhe dieses Wegekostendeckungsbeitrags wird vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen jährlich festgelegt und darf die Höhe des durchschnittlichen Wegekostendeckungsgrades der übrigen vom Bund getragenen Verkehrswege nicht überschreiten. § 33 Abs. 1 bleibt unberührt.“

- d) Absatz 3 wird Absatz 4.

- e) Absatz 4 wird Absatz 5.

- f) Absatz 5 wird Absatz 6.

- g) Absatz 6 wird Absatz 7.

- h) Absatz 7 wird Absatz 8.

15. § 33 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Ergibt der Jahresabschluß im eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich vor Abzug von Rücklagen einen Überschuß, der größer ist als der gemäß § 32 Abs. 3 festgelegte Wegekostendeckungsbeitrag, so ist die Differenz zwischen Überschuß des eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereichs und Wegekostendeckungsbeitrag wie folgt zu verwenden:“.

- b) Absatz 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. Über die Verwendung des danach verbleibenden Überschusses beschließt der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn. Dieser Beschluß darf jedoch nicht die Leistung einer Abgabe an den Bund beinhalten.“

- c) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Ergibt sich im eigenwirtschaftlichen Bereich ein Fehlbetrag, so beschließt die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für

Verkehr und des Bundesministers der Finanzen nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn über dessen Deckung bzw. Vortrag auf neue Rechnung; auf die Zahlung eines Wegekostendeckungsbeitrags ist in diesem Fall zu verzichten.“

16. In § 36 wird in Absatz 4 folgender Satz 2 angefügt:

„Sofern die Pläne Anlagen des Schienennetzes gemäß EWG-Verordnung 2598/70 oder des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß der vom Bundesminister für Verkehr nach § 32 Abs. 3 zu erlassenden Verordnung betreffen, werden sie von der obersten Landesplanungsbehörde festgestellt.“

17. § 44 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die Stilllegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle des Eisenbahnbetriebes,“.

Artikel 2

Gesetz zur Sicherstellung von Investitionen der Deutschen Bundesbahn (Bundesbahninvestitionsgesetz — BbInvG)

§ 1

Grundlage und Zweck

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn sowie in Wahrnehmung der staatlichen Verantwortung für Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn und der Verantwortung für den darauf abzuwickelnden Nahverkehr sind der Deutschen Bundesbahn jährlich zweckgebundene Investitionsmittel des Bundes zur Verfügung zu stellen.

§ 2

Umfang der Mittel

(1) Die Höhe der jährlich zur Verfügung zu stellenden Summe beträgt mindestens 2 vom Hundert des gesamten, dem Bund zur Verfügung stehenden Steueraufkommens.

(2) Sofern der Deutschen Bundesbahn Mittel des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 35 des Gesetzes vom 18. Dezember 1975 (BGBl. I S. 3091), zur Verfügung gestellt werden, sind diese auf das nach Absatz 1 bemessene Investitionsvolumen anzurechnen.

§ 3

Verwendung der Mittel

(1) Die Investitionen sind wie folgt zu verwenden:

- a) zu 30 vom Hundert für den Ausbau des Fernverkehrsnetzes der Deutschen Bundesbahn,
- b) zu 7,5 vom Hundert für den Ausbau von Strecken, auf denen die Deutsche Bundesbahn außerhalb von Ballungsräumen und Fernstrecken Schienenpersonennahverkehr betreibt, insbesondere für Modernisierung von Signal- und Sicherungsanlagen, für die technische Sicherung höhengleicher Bahnübergänge, für die verkehrsgerechte Verlegung von Haltepunkten sowie für weitere Maßnahmen, die der Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs auf diesen Strecken dienen und eine wirtschaftlichere Betriebsweise ermöglichen,
- c) zu 2,5 vom Hundert zum Ausbau von Güterverkehrsstrecken außerhalb der Fernstrecken,
- d) zu 10 vom Hundert zur Anschaffung von Fahrzeugen für den Schienenpersonennahverkehr, wobei mindestens zwei Drittel der Mittel zur Anschaffung von Fahrzeugen verwendet werden sollen, die außerhalb von Ballungsräumen zum Einsatz kommen,
- e) zu 10 vom Hundert für die Erstellung von baulichen Anlagen für den Kombinierten Verkehr,
- f) Mittel zur Förderung von Vorhaben der Deutschen Bundesbahn nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz entsprechend der jährlich zur Verfügung gestellten Summe.

(2) Die übrigen Mittel stehen der Deutschen Bundesbahn für sonstige Investitionsvorhaben, insbesondere für unregelmäßig anfallende Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen im gesamten Netz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr frei zur Verfügung. Die einzelnen Quoten gemäß Absatz 1 Buchstaben a bis e können im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel überschritten werden.

§ 4

Voraussetzung für die Verwendung der Mittel

(1) Voraussetzung für die Verwendung der Mittel ist

- a) bei Projekten gemäß § 3 Abs. 1 Buchstabe a, deren Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, in dessen Planungszeitraum das Jahr der Förderung fällt,
- b) bei Projekten gemäß § 3 Abs. 1 Buchstaben b und c, daß sie
 - 1. den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes entsprechen und

2. in einem vom Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn aufzustellenden „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“ enthalten sind,

- c) bei Maßnahmen nach § 3 Abs. 1 Buchstabe d, daß sie der Erfüllung der Vorgaben des Bundesministers für Verkehr für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes dienen, insbesondere hinsichtlich Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn,
- d) bei Maßnahmen nach § 3 Abs. 1 Buchstabe f die Erfüllung der im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz genannten Voraussetzungen.

(2) Maßnahmen nach § 3 Abs. 1 Buchstabe e werden von der Deutschen Bundesbahn im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr festgelegt.

§ 5

Ausbaupläne

(1) Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbaumaßnahmen für das Fernstreckennetz der Deutschen Bundesbahn sind in Form von jeweils für fünf Jahre aufzustellenden „Bedarfsplänen für den Ausbau des Fernstreckennetzes der Deutschen Bundesbahn“ vom Deutschen Bundestag zu verabschieden.

(2) Der gemäß § 4 Abs. 1 Buchstabe b Nr. 2 zu erstellende „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“ ist vom Deutschen Bundestag zu beschließen. Er ist für jeweils fünf Jahre zu erstellen.

(3) Die einzelnen Strecken und Vorhaben sind in dem „Bedarfsplan für den Ausbau des Fernstreckennetzes der Deutschen Bundesbahn“ und in dem „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“ in schriftlicher und kartographischer Form festzulegen sowie die dafür erforderlichen Mittel anzugeben. Der Umfang der Ausbaupläne hat sich nach dem aus den §§ 2 und 3 ergebenden Mittelumfang zu richten.

§ 6

Deckung des Nachholbedarfs

Der bei der Deutschen Bundesbahn bestehende Nachholbedarf hinsichtlich Investitionen in Streckennetz und Fahrzeuge ist durch Erhöhung der zur Verfügung stehenden Investitionssumme auf 2,6 vom Hundert des jährlichen Steueraufkommens des Bundes in den ersten fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses

Gesetzes auszugleichen. Die Verteilung der Investitionsmittel erfolgt entsprechend § 3.

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Bundesbahngesetzes in der vom Inkrafttreten die-

ses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1989 in Kraft.

Bonn, den 5. Februar 1988

Frau Brahmst-Rock

Weiss (München)

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Begründung

A. Allgemeines

Mit der Änderung des Bundesbahngesetzes vom 22. Dezember 1981 ist versucht worden, die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn durch eine neue Führungsstruktur zu erhöhen. Diese Maßnahme mußte und muß jedoch ohne Erfolg bleiben, solange sich die unterschiedlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn nicht in einer entsprechenden Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Deutscher Bundesbahn widerspiegeln und die Deutsche Bundesbahn mit Kosten belastet wird, auf deren Höhe sie keinerlei Einfluß ausüben kann und die sie nicht zu verantworten hat.

Die Deutsche Bundesbahn erfüllt ihre Aufgaben in drei Bereichen:

1. Die Vorhaltung des Schienennetzes gemäß § 4 des Bundesbahngesetzes als eine hoheitliche Staatsverwaltungsaufgabe, die der Bund bei anderen Verkehrswegen — u. a. bei Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen — selbst durchführt und finanziert. Dementsprechend sind bereits heute die Eingriffsmöglichkeiten des Bundes und der Länder in diesem Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn groß, ohne daß dieser Einfluß mit einer finanziellen Verpflichtung verbunden ist. Die Anlastung dieser staatlichen Aufgabe birgt für das Unternehmen Deutsche Bundesbahn darüber hinaus auch einen erheblichen Wettbewerbsnachteil in sich: Die Deutsche Bundesbahn hat das Auslastungsrisiko ihres Fahrwegs selbst zu tragen, während alle anderen Verkehrsträger zu den Kosten der von ihnen benutzten Fahrwege nur im Rahmen der tatsächlich erfolgten Benutzung beitragen.
2. Die Deutsche Bundesbahn führt den öffentlichen Personennahverkehr als gemeinwirtschaftliche, durch politische Vorgaben auferlegte Leistung gemäß EWG-Verordnung 1191/69 durch. Es handelt sich hierbei um Beförderungsleistungen, die andere Verkehrsträger oder Verkehrsunternehmen, die ohne solche Vorgaben arbeiten, entweder überhaupt nicht oder nicht in dem heutigen Umfang und nicht zu den heutigen Preisen anbieten könnten. Die Vorgabe von Leistungsanforderungen im öffentlichen Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn muß mit der vollen finanziellen Verantwortung seitens des Vorgebenden verbunden sein.
3. In ihrem dritten Aufgabenbereich, dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr, kann die Deutsche Bundesbahn, sofern sie von den Belastungen der anderen Bereiche befreit wird, im Wettbewerb mit den anderen Anbietern auf dem Verkehrsmarkt bestehen. Nur in diesem Bereich kann ein unternehmerischer Erfolg der Deutschen Bundesbahn sichtbar werden.

Für die beiden Aufgabenbereiche eins und zwei ergibt sich aus ihrer Definition die Pflicht des Bundes zum Ausgleich der Belastungen, die der Deutschen Bundesbahn aus der Erfüllung dieser Aufgaben entstehen. Für die mit der Erfüllung der eigenwirtschaftlichen Aufgaben, also dem Personenfernverkehr und dem Güterverkehr verbundenen Nutzung der voll vom Bund finanzierten Schienenwege soll die Deutsche Bundesbahn einen entsprechenden Wegekostendeckungsbeitrag an den Bund abführen. Dieser Beitrag bemißt sich an dem im eigenwirtschaftlichen Bereich erwirtschafteten Überschuß der Deutschen Bundesbahn. Er darf jedoch den durchschnittlich von den anderen Bundesverkehrswegen erreichten Wegekostendeckungsgrad nicht übersteigen. Dies ist ein notwendiges und wesentliches Element der Gleichbehandlung der Nutzer aller Bundesverkehrswege hinsichtlich ihrer Belastung mit Wegekosten. Die Deutsche Bundesbahn hat auf diese Weise das Auslastungsrisiko des von ihr benutzten Verkehrsweges nur in dem Umfang zu tragen, in dem auch ihre Mitbewerber auf dem Verkehrsmarkt dazu herangezogen werden.

Die ausgeführte Trennung zwischen Fahrweg und Betrieb wird dabei jedoch nur kostenrechnerisch vollzogen. Eine organisatorische Trennung mit ihren zahlreichen Problemen wird nicht erforderlich. Die Erhaltung des Fahrwegs bleibt weiterhin Aufgabe der Deutschen Bundesbahn, lediglich die Verantwortung für den Umfang und die Kosten dieser Aufgabe wird in dem Maße auf den Bund selbst übertragen, in dem er auch für die übrigen Bundesverkehrswege verantwortlich ist.

Die Rechte und Pflichten des Bundesministers für Verkehr werden um die Verantwortung für die staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn erweitert, die des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn entsprechend gekürzt. Der Gesetzentwurf berücksichtigt die besonderen Interessen der Länder an Umfang und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs, ohne dabei die Verantwortung des Bundes auszuhöhlen.

Die Verantwortung des Bundes für diesen Bereich wird klar definiert und abgegrenzt. Darüber hinaus können die Länder bei eigenem Interesse tätig werden, ohne Gefahr zu laufen, der Bund könne sich nach und nach auf Kosten der Länder von der Verantwortung für defizitäre Strecken des Schienenpersonennahverkehrs zurückziehen.

Die Attraktivität der Deutschen Bundesbahn im Personennahverkehr soll u. a. durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Deshalb soll die Deutsche Bundesbahn verpflichtet werden, sich mit ihrem Angebot im öffentlichen Personennah-

verkehr an Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbünden zu beteiligen.

Durch das neue Bundesbahninvestitionsgesetz soll die Kontinuität von Investitionen des Bundes im Bereich der Deutschen Bundesbahn gesichert werden. Insbesondere die volle Verantwortung des Bundes für die staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn muß sich notwendigerweise auch auf die Sicherstellung der in diesen Bereichen erforderlichen Investitionen erstrecken. Die Erstellung von Ausbauplänen für diese Bereiche, ähnlich denen für Bundesfernstraßen, ermöglicht eine langfristige Planung.

Der Bund hat die Deutsche Bundesbahn in den vergangenen Jahren sehr unzureichend mit Eigenkapital ausgestattet. Die dadurch erforderliche Aufnahme von Fremdkapital hat zu einer Zinslast geführt, für die nicht die Deutsche Bundesbahn, sondern der Bund selber verantwortlich ist. Der Schuldendienst für Verbindlichkeiten, die in der Vergangenheit in Erfüllung der staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben aufgenommen werden mußten, soll deshalb vom Bund übernommen werden.

Die hohen Versorgungslasten der Deutschen Bundesbahn haben ihre Ursache in der politischen Vorgabe des Bundes an die Deutsche Bundesbahn, verstärkt zu rationalisieren und Arbeitsplätze abzubauen. Das äußerst ungünstige Verhältnis der Versorgungslasten zu den Aufwendungen für die aktiven Beamten ist deshalb eine Tatsache, auf die die Bundesbahn keinerlei Einwirkungsmöglichkeiten hat. Diese Wettbewerbsverzerrung soll durch die Verpflichtung des Bundes, einen größeren Anteil der Versorgungslasten zu übernehmen, beseitigt werden.

Die vom Bund erstatteten oder übernommenen Zinslasten, Versorgungslasten und sonstigen sozialen Lasten sozialen Charakters gemäß EWG-Verordnung 1191/69 sollen in dieser Höhe nur noch als durchlaufende Posten ausgewiesen werden und nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen, da die Deutsche Bundesbahn auf diese Kosten und Leistungen des Bundes keinerlei Einfluß durch ihre Wirtschaftsführung hat. Die Gewinn- und Verlustrechnung – und somit das Wirtschaftsergebnis – der Deutschen Bundesbahn wird dadurch wesentlich transparenter. Durch das Recht der Deutschen Bundesbahn auf Vergünstigungen des Staates, die auch anderen Verkehrsträgern gewährt werden, sollen weitere bestehende oder sich entwickelnde Wettbewerbsverzerrungen abgebaut werden.

Die Interessen der Länder an der Ausführung der wesentlichen, auch die Länder betreffenden Aufgabenbereiche der Deutschen Bundesbahn sind durch Änderungen dieses Gesetzentwurfs stärker als bisher berücksichtigt, so daß der Anteil der Vertreter der Länder im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn wesentlich reduziert werden kann. Die Mitwirkungsmöglichkeiten der Wirtschaftsverbände im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn sind in dem bisherigen Ausmaß ebenfalls nicht mehr erforderlich,

da die Deutsche Bundesbahn nicht mehr über das Monopol im Güterverkehr verfügt. Hingegen ist es dringend erforderlich, daß die Vertretung der Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn im Verwaltungsrat der demokratischen Entwicklung angepaßt wird. Damit die Deutsche Bundesbahn im Personenverkehr nicht am Markt vorbeiproduziert, soll künftig ein Vertreter der Benutzer- und Verbraucherverbände im Verwaltungsrat vertreten sein. Die Erfahrungen in der Vergangenheit haben zudem gezeigt, daß die Präsenz der Umwelt- und Naturschutzverbände zumindest durch einen Vertreter im Verwaltungsrat mehr als geboten ist.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn zu erhöhen, die Gleichbehandlung mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten und die Verantwortung des Staates gegenüber der Deutschen Bundesbahn abzugrenzen, ist eine differenzierte Definition der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn unerlässlich. Insbesondere die als notwendig erkannte Verantwortung des Bundes für die Wegekosten des Schienennetzes sowie die volle Ausgleichspflicht für den auferlegten Schienenpersonennahverkehr gebieten die Unterscheidung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn in solche, die staatlicher, gemeinwirtschaftlicher und eigenwirtschaftlicher Art sind. Diese Definition verdeutlicht die Verantwortung und die Befugnisse des Bundes gegenüber der Deutschen Bundesbahn und steckt gleichzeitig den Rahmen für den Bereich ab, innerhalb dem die Deutsche Bundesbahn nach Abbau noch vorhandener Wettbewerbsverzerrungen eigenverantwortlich und wirtschaftlich erfolgreich tätig werden kann.

Eine organisatorische Trennung ist mit der Abgrenzung der Aufgabenbereiche nicht verbunden. Die Deutsche Bundesbahn bleibt weiterhin Sondervermögen des Bundes.

Die Aufgaben der Deutschen Bundesbahn werden zwar in drei Bereiche aufgegliedert, die jedoch wie bisher organisatorisch eine Einheit bilden und lediglich kostenrechnerisch getrennt werden.

Die neue Definition und Gliederung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn hat unmittelbare Auswirkungen auf die §§ 12, 14, 16, 17, 28, 28 a, 32, 33, 36 und 44 des Bundesbahngesetzes.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Zu Buchstabe a

Die gegenwärtig geltende Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn ist historisch bedingt und entspricht nicht mehr den gesellschaftspolitischen und verkehrspolitischen Ge-

gebenheiten. Mit lediglich fünf Mitgliedern sind die Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn nur zu 25 v. H. der Stimmen im Verwaltungsrat vertreten. Der Gesetzentwurf sieht vor, daß künftig die Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn paritätisch im Verwaltungsrat vertreten sind, um somit der demokratischen Entwicklung gerecht zu werden. Die Interessen der Länder an der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem Umfang des Streckennetzes können im Verwaltungsrat nicht mehr geltend gemacht werden, da die Kompetenzen in diesen Bereichen vom Verwaltungsrat auf den Bundesminister für Verkehr übergegangen sind. Die Länder können ihre Interessen jedoch stärker als bisher auf andere Weise wahren, so daß ihre Vertretung im Verwaltungsrat nicht mehr in dem Maße notwendig ist wie bisher. Die bisherige, starke Berücksichtigung der Wirtschaftsverbände ist in diesem Umfang ebenfalls nicht mehr erforderlich, da die Deutsche Bundesbahn auf dem Güterverkehrsmarkt keine Monopolstellung mehr innehat, in der sie durch Vertreter der verladenden Wirtschaft kontrolliert werden mußte. Andererseits fehlt eine Vertretung der Nutzer des Personenverkehrsangebots der Deutschen Bundesbahn bisher völlig. Diese ist insbesondere deshalb notwendig, um zu verhindern, daß die Deutsche Bundesbahn am Markt vorbeiproduziert. Eine direkte Resonanz dieser Kunden der Deutschen Bundesbahn wird sich positiv auf die weitere Verbesserung der Attraktivität im Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn auswirken und somit stützend auf die Ertragsentwicklung in diesem Bereich wirken. Die Natur- und Umweltschutzverbände sollen künftig ebenfalls mit einem Mitglied im Verwaltungsrat vertreten sein, da sie einerseits prinzipielle Förderer der energiesparenden, umweltfreundlichen und sicheren Deutschen Bundesbahn sind und andererseits dazu beitragen können, daß überzogene Eingriffe der Deutschen Bundesbahn in Natur und Umwelt bereits im Vorfeld der Planung korrigiert werden, damit es nicht zu Fehlplanungen und Fehlinvestitionen kommt.

Zu Buchstabe b

Diese Änderung wird notwendig, da nach dem Gesetzentwurf demnächst lediglich noch zwei Gruppen von Mitgliedern im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn vertreten sein werden.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die Definition der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn gemäß § 4 sowie die sich daraus ergebende finanzielle und sachliche Verantwortung des Bundesministers für Verkehr für den staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn übertragen dem Bundesminister für Verkehr die direkte Entscheidungsbefugnis für den Bau neuer Bahnen und die Durchführung grundlegender Neuerungen und Änderungen technischer Anlagen des Schienennetzes sowie für die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines Bahnhofs oder Haltepunktes und für den dauernden

Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt. Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn kann demzufolge diese Entscheidungen nicht mehr treffen. Er wird jedoch vor diesen Entscheidungen gehört (siehe Nummer 4).

Zu Artikel 1 Nr. 4

Zu Buchstabe a

Aus den Ausführungen zu Artikel 1 Nr. 3 ergibt sich unmittelbar die im geänderten § 14 Abs. 2 Nr. 1 und 2 aufgenommene Kompetenzerweiterung des Bundesministers für Verkehr. Die in § 14 Abs. 2 Nr. 3 zusätzlich aufgenommene Verantwortung des Bundesministers für Verkehr für Umfang, Tarife und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn ist direkte Folge der Definition des gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereichs der Deutschen Bundesbahn gemäß § 4 Nr. 2 und der damit verbundenen direkten Verantwortung des Bundes. Die Entscheidungskompetenz wird jedoch an in Ausgestaltung des § 4 Nr. 2 und des § 14 dieses Gesetzentwurfs zu erstellende Richtlinien gebunden (§ 14 a).

Vor allen Entscheidungen in Bereichen der unmittelbaren Verantwortung des Bundesministers für Verkehr soll der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn wegen des dort vorhandenen Sachverständes gehört werden. Ebenso sind die betroffenen Länder zu hören, damit die landespolitischen Interessen mit berücksichtigt werden können. Entscheidungen über die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines Bahnhofs oder Haltepunktes, des dauernden Übergangs vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt sowie Entscheidungen über den Umfang und die Art der Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn, soweit sie nicht die Tarifgestaltung oder die Beschaffung von Fahrzeugen betreffen, können nur mit Zustimmung der betroffenen Länder getroffen werden. Allerdings müssen die Länder bei Verweigerung der Zustimmung zu beabsichtigten Entscheidungen des Bundesministers für Verkehr dem Bund die aus dieser Nichtzustimmung resultierenden Belastungen des Bundes ausgleichen. Dieser Ausgleich wird in § 28a Abs. 4 geregelt.

Zu Buchstabe b

Die Regelungen in diesem Absatz 3 sollen den Ländern die Möglichkeit einräumen, von der Stilllegung betroffene Bundesbahnstrecken zu übernehmen. Gleichzeitig dürfen sie Dritte mit der Wahrnehmung des Betriebes beauftragen. Die Länder haben somit eine Wahlmöglichkeit zwischen den Bestimmungen des § 14 Abs. 2 verbunden mit § 28a Abs. 4 und den Regelungen dieses Absatzes. Es soll damit sichergestellt werden, daß die Länder die jeweils für sie günstigste Regelung bestimmen können, falls sie Interesse am Weiterbetrieb einer Bundesbahnstrecke haben.

Zu Buchstabe c

Durch die Einfügung des neuen Absatzes 3 wird dieser bisherige Absatz 3 Absatz 4. Die Änderungen dieses Absatzes berücksichtigen, daß der Genehmigungsvorbehalt des Bundesministers für Verkehr für die Entscheidungen entfällt, die nicht mehr der Verwaltungsrat zu treffen hat, sondern direkt in die Entscheidungskompetenz des Bundesministers für Verkehr (siehe Absatz 2) übergegangen sind.

Zu Buchstaben d, e und f

Die Einfügung des neuen Absatzes 3 macht die Verschiebung der bisherigen Absätze 4, 5 und 6 zu den Absätzen 5, 6 und 7 erforderlich.

Zu Artikel 1 Nr. 5

Um die Rechte und Pflichten des Bundes bei der Erhaltung des Schienennetzes sowie der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn klar gegen die Rechte und Pflichten der Länder abzugrenzen, ist es erforderlich, die Grundsätze des § 4 Abs. 1 und 2 sowie die in der EWG-Verordnung 1191/69 enthaltenen allgemeinen Grundsätze weiter zu präzisieren. Dem Bundesminister für Verkehr müssen für seine Entscheidungen in diesen Bereichen klare Richtlinien vorgegeben werden, weil nur auf diese Weise eine Mitverantwortung der Länder ohne Aushöhlung der grundsätzlichen Verantwortung des Bundes für diese Bereiche möglich wird. Deshalb wird die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Umfang des Schienennetzes sowie die Bedienungshäufigkeit und Bedienungsart der Mindestbedienung im öffentlichen Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn für alle Schienestrecken in Abhängigkeit ihres Einzugsbereichs und ihrer raumordnerischen Funktion zu regeln. Die in dieser Rechtsverordnung enthaltenen Richtlinien sollen die Verantwortung des Bundes für das Schienennetz sowie die Mindestbedienung im öffentlichen Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn eindeutig festlegen. Erst dann, wenn die Länder Forderungen erheben, die über diese Richtlinien, denen sie vorher ihre Zustimmung gegeben haben müssen, hinausgehen, können sie für die aus der Realisierung dieser Forderungen resultierenden finanziellen Belastungen ausgleichspflichtig gemacht werden (siehe § 14 Abs. 2 sowie § 28 a Abs. 4).

Zu Artikel 1 Nr. 6

In der Neufassung des § 14 Abs. 2 beschreibt dieser Gesetzentwurf unter Nummer 3 die Verantwortung des Bundesministers für Verkehr für den öffentlichen Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn, wobei die Tarife dieses Verkehrs ausdrücklich erwähnt werden, um die Gesamtverantwortung des Bundesministers für Verkehr deutlich zum Ausdruck zu bringen. Diese Kompetenz des Bundesministers

für Verkehr muß deshalb bei der in § 16 erfolgenden Regelung des Tarifrechts der Deutschen Bundesbahn unberührt bleiben.

Zu Artikel 1 Nr. 7*Zu Buchstabe a*

Das in § 48 verankerte Recht der Länder zur Abgabe von Stellungnahmen zu den Reisezugfahrplänen der Deutschen Bundesbahn soll durch die Änderung dieses Absatzes auch möglichst dazu beitragen, daß diese Änderungsvorschläge der Länder mehr als in der Vergangenheit von der Deutschen Bundesbahn berücksichtigt werden.

Zu Buchstabe b

Der Genehmigungsvorbehalt des Bundesministers für Verkehr für die Nahverkehrsfahrpläne der Deutschen Bundesbahn ergibt sich unmittelbar aus seiner Gesamtverantwortung für diesen Bereich gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 3 dieses Gesetzentwurfs.

Zu Artikel 1 Nr. 8

Die Deutsche Bundesbahn soll verpflichtet werden, die Vorteile von Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften zu nutzen. Dadurch soll die Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Verkehrsunternehmen verbessert werden, insbesondere hinsichtlich der Aufteilung der Verkehrsbedienung und der Abstimmung der Fahrpläne.

Zu Artikel 1 Nr. 9

Der seit 1955 weggefallene § 25 wird durch den bisherigen § 26 ausgefüllt. Diese Änderung ist lediglich redaktioneller Art und dient der besseren Lesbarkeit des Gesetzes.

Zu Artikel 1 Nr. 10

Durch die Änderung gemäß Artikel 1 Nr. 9 ergibt sich diese weitere redaktionelle Änderung.

Zu Artikel 1 Nr. 11*Zu Buchstabe a*

Um eine Gleichstellung der Deutschen Bundesbahn mit anderen Unternehmen des Verkehrsmarktes zu erreichen, müssen der Deutschen Bundesbahn die sozialen Belastungen, die sie aufgrund von politisch auferlegten Verpflichtungen zu tragen hat, welche entweder historisch bedingt sind oder sich aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Unternehmen des öffentlichen Dienstes ergeben, abgenommen werden. Hierzu zählen insbesondere die Versorgungslasten. Die vorgesehene Regelung gewährleistet, daß

die der Deutschen Bundesbahn verbleibenden Versorgungsleistungen in Höhe von 20 v. H. der Aufwendungen für das aktive Personal den vergleichbaren Belastungen anderer Unternehmen entspricht und die Beseitigung einer Wettbewerbsverzerrung bedeutet. Bei dieser Regelung ist zusätzlich berücksichtigt worden, daß die Deutsche Bundesbahn auch Versorgungslasten zu tragen hat, die bei anderen Verkehrswegen des Bundes direkt vom Staat in voller Höhe getragen werden. So werden z. B. die Versorgungslasten der Verkehrspolizisten voll vom Staat getragen, während die Versorgungslasten der Bahnpolizei der Deutschen Bundesbahn selber angelastet werden. Gleiches gilt für die dem staatlichen Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn anzulastenden Versorgungslasten. Vergleichbare Versorgungslasten der anderen Verkehrswege des Bundes (z. B. der Behörden des Bundes für die Bundeswasserstraßen und den Straßenverkehr) werden voll vom Bund getragen.

Zudem soll mit dieser Regelung ein Beitrag zur Entlastung der Deutschen Bundesbahn von Kosten geleistet werden, auf deren Höhe sie selbst keinerlei Einfluß nehmen kann. Erst bei Nichtberücksichtigung dieses vom Bund zu übernehmenden Fixkostenblocks läßt sich der wirtschaftliche Erfolg der Unternehmenspolitik der Deutschen Bundesbahn ablesen und ein Vergleich zu dem wirtschaftlichen Erfolg anderer Verkehrsunternehmen anstellen.

Zu Buchstaben b, c und d

Die Verpflichtung des Bundes zur Erstattung dieser sozialen Lasten soll in Ausgestaltung der EWG-Verordnung 1192/69 in das Bundesbahngesetz mit aufgenommen werden. Da ein Ausgleich dieser Lasten durch den Bund bereits bisher schon erfolgte, hat diese Neuregelung keine weiteren finanziellen Auswirkungen auf den Bund oder die Deutsche Bundesbahn.

Zu Artikel 1 Nr. 12

Die Änderung des § 28 berücksichtigt, daß die Verantwortung für den gemeinwirtschaftlichen und staatlichen Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn auf den Bundesminister für Verkehr übergegangen ist und sich die Pflicht zur Bewältigung der Aufgaben nach wirtschaftlichen Grundsätzen nur auf den Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn beziehen kann, in dem sie auch eigenverantwortlich zu handeln hat. Gleichzeitig wird der Deutschen Bundesbahn vorgegeben, daß sie im eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich so zu führen ist, daß auch nach Abführung des Wegekostendeckungsbeitrags an den Bund eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals erreicht wird. Ebenso kann sich die Pflicht zur selbständigen Beschaffung der finanziellen Mittel nur auf den eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich beziehen, da die Finanzierung der staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn und die damit verbundene Bereitstellung der erforderlichen Mittel in den Verantwortungsbereich des Bundes gefallen ist.

Zu Artikel 1 Nr. 13

Der eingefügte Absatz 4 des § 28a regelt die Ausgleichspflicht der Länder gegenüber dem Bund. Die Ausgleichspflicht ergibt sich unmittelbar aus dem Recht der Länder, Entscheidungen des Bundesministers für Verkehr über die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines Bahnhofs oder Haltepunktes, des dauernden Übergangs vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt sowie die Entscheidung über den Umfang und die Art der Abwicklung des öffentlichen Personenverkehrs der Deutschen Bundesbahn zu blockieren (siehe § 14 Abs. 2). Werden diese Entscheidungen von einem Bundesland blockiert, indem es die Zustimmung verweigert, so hat es die damit dem Bund entstehenden Mehraufwendungen oder Investitionsausgaben zu erstatten. Der Ausgleich erfolgt nicht an die Deutsche Bundesbahn, sondern direkt an den Bund, da dieser für die entsprechenden Aufgabenbereiche verantwortlich ist und auch er die entstehenden Mehraufwendungen oder Investitionsausgaben wiederum der Deutschen Bundesbahn zu erstatten hat. Strecken, deren Betriebseinstellung von einem Land verweigert wird, bleiben Bundesbahnstrecken, auf denen der Betrieb von der Deutschen Bundesbahn ausgeführt wird. Lediglich die sich aus diesem Betrieb ergebenden erhöhten Ausgleichszahlungen oder Investitionszuschüsse des Bundes an die Deutsche Bundesbahn hat das betroffene Land dem Bund zu erstatten. Die im Falle von Ausgleichszahlungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn ggf. einzusetzende Schiedskommission soll auch in Streitfragen um Ausgleichszahlungen eines Landes an den Bund eingesetzt werden. Allerdings sieht der Gesetzentwurf in diesem Fall eine Erweiterung der Kommission vor, damit auch die Interessen des betroffenen Landes gewahrt bleiben.

Die Regelung durch den neu eingefügten Absatz 5 bestimmt die Übernahme der Zinslasten durch den Bund, die im staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich der Deutschen Bundesbahn angefallen sind. Die Deutsche Bundesbahn hat weder auf die Höhe dieser Zinslast einen Einfluß, noch ist sie dafür verantwortlich zu machen. Der Bund hat die Deutsche Bundesbahn in der Vergangenheit nur unzureichend mit Eigenkapital ausgestattet, so daß die dadurch für die Deutsche Bundesbahn erforderliche Aufnahme von Fremdkapital zu dieser hohen Zinslast geführt hat, für die allein der Bund verantwortlich ist. Deshalb ist im Gesetzentwurf die Übernahme des Schuldendienstes für Verbindlichkeiten vorgesehen, die in der Vergangenheit in Erfüllung der staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben eingegangen werden mußten.

Absatz 6 regelt die finanziellen Verpflichtungen des Bundes gegenüber der Deutschen Bundesbahn, die aus der Aufgabenstellung des § 4 Nr. 1 und 2 hervorgehen. Als Konsequenz aus der Verantwortung des Bundes für diese staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn ergibt sich für den Bund die Pflicht zum Ausgleich der mit der Erfüllung dieser Aufgaben verbundenen Belastungen der Deutschen Bundesbahn. Im Falle der ge-

meinwirtschaftlichen Aufgaben werden hier die entsprechenden Regelungen der EWG-Verordnung 1191/69 sinngemäß in das Bundesbahngesetz übernommen. Die Übernahme der finanziellen Verantwortung des Bundes für das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn bedeutet nicht die Übernahme aller dadurch entstehenden Kosten durch den Bund. Die Deutsche Bundesbahn soll vielmehr — wie die Nutzer der anderen Bundesverkehrswege auch — zur Deckung eines Teils der Kosten für die Nutzung der vom Bund vollvorfinanzierten Schienenwege herangezogen werden und einen Wegekostendeckungsbeitrag an den Bund abführen. Die Höhe des Wegekostendeckungsbeitrages soll sich nach den entsprechenden Beiträgen der anderen Verkehrsträger sowie nach den finanziellen Möglichkeiten der Deutschen Bundesbahn richten. Der Bund soll die Deutsche Bundesbahn lediglich von dem Risiko der Auslastung ihrer Schienenwege befreien und die Vorfinanzierung der Wegekosten des Schienennetzes übernehmen. Da die Höhe des von der Deutschen Bundesbahn zu zahlenden Wegekostendeckungsbeitrags erst nach Vorlage des Jahresabschlusses festgelegt werden kann, erfolgt die gesetzliche Regelung dafür in § 32 (Jahresabschluß). Die in den betreffenden Aufgabenbereichen angefallenen Zinsen gemäß Absatz 5 sowie die sozialen Lasten gemäß § 27 werden bei den Aufwendungen nicht mit berücksichtigt, da die Übernahme dieser Lasten durch den Bund in den genannten Gesetzesbestimmungen geregelt ist. Da der Bund die Vorfinanzierung der Wegekosten und der Kosten für den gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich abzüglich der betreffenden Erträge übernehmen soll, diese Kosten jedoch erst nach Abschluß eines Geschäftsjahres bekannt sind, wird die Regel einer im voraus zu leistenden Abschlagszahlung erforderlich, wie sie in Absatz 7 geregelt wird.

Um bereits vorhandene oder künftig möglicherweise neu entstehende Wettbewerbsverzerrungen auf dem Verkehrsmarkt abzubauen bzw. zu verhindern, wird der Deutschen Bundesbahn sowie entsprechend auch den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ein Anspruch auf Gewährung all jener Vergünstigungen eingeräumt, die der Bund konkurrierenden Verkehrsträgern gewährt. Diese Regelung in Absatz 8 betrifft u. a. die unterschiedliche Anwendung der Mineralölsteuerbefreiung bei den Verkehrsträgern.

Die Regelung in Absatz 9 soll bewirken, daß die Zahlungen, die der Bund als Dienstherr der bei der Deutschen Bundesbahn Beschäftigten leistet (Übernahme der sozialen Lasten) bzw. aufgrund der Verpflichtungen als Eigentümer der Deutschen Bundesbahn (Übernahme der Zinslasten), haushaltsrechtlich genauso behandelt werden wie die entsprechenden Zahlungen des Bundes für andere Verkehrswege des Bundes bzw. für andere soziale Aufgaben.

Zu Artikel 1 Nr. 14

Zu Buchstabe a

Die benannten Zinskosten und sozialen Kosten sowie die entsprechenden Erträge in gleicher Höhe in Form

von Bundesleistungen sollen nur nachrichtlich in der Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Bundesbahn ausgewiesen werden, um einerseits der Forderung nach Getrennthalten des Bundeseisenbahnvermögens von den anderen Vermögen des Bundes gemäß § 3 zu genügen, andererseits diese Kosten und Erträge als durchlaufende Posten zu kennzeichnen, die keinen Zusammenhang mit dem unternehmerischen Handeln der Deutschen Bundesbahn haben.

Zu Buchstabe b

Durch die Einfügung eines neuen Satzes 4 wird der bisherige Satz 4 Satz 5.

Zu Buchstabe c

Die in § 4 eingeführte Definition der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn muß sich auch im Jahresabschluß widerspiegeln, um Aufwendungen und Erträge der einzelnen Aufgabenbereiche klar erkennbar zu machen. Dies ist einerseits erforderlich, um die vom Bund zu leistenden Ausgleichszahlungen bemessen zu können, andererseits dient die hier verankerte Trennungsrechnung auch der Ermittlung des Wirtschaftsergebnisses im eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich als Voraussetzung für die Ermittlung der Höhe des von der Deutschen Bundesbahn an den Bund abzuführenden Wegekostendeckungsbeitrages. Eine genaue Aufteilung der Kosten und Erträge auf die verschiedenen Aufgabenbereiche macht eine genaue Abgrenzung dieser Aufgabenbereiche erforderlich. Diese Abgrenzung ist durch die EWG-Verordnung 2598/70 für den staatlichen Aufgabenbereich bereits gegeben. Die Abgrenzung des gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereichs muß der Bundesminister für Verkehr hingegen durch eine entsprechende Rechtsverordnung vornehmen. Die Höhe des Wegekostendeckungsbeitrages muß jährlich neu festgelegt werden, wobei eine Begrenzung sowohl durch die Überschüsse der Deutschen Bundesbahn im eigenwirtschaftlichen Bereich als auch durch den Durchschnitt des von den übrigen Verkehrswegen erreichten Wegekostendeckungsgrades vorgesehen ist.

Zu Buchstaben d, e, f, g und h

Durch die Einfügung eines neuen Absatzes 3 verschieben sich die folgenden Absätze entsprechend.

Zu Artikel 1 Nr. 15

Zu Buchstabe a

Durch die Einführung des eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereichs sowie des Wegekostendeckungsbeitrages muß die Verwendung des Überschusses neu definiert werden.

Zu Buchstabe b

Die Begrenzung des § 33 auf den eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich macht es erforderlich, die Kompetenz über die Verwendung des hier definierten verbleibenden Überschusses dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zu übertragen, da diese die unternehmerische Verantwortung für diesen Aufgabenbereich trägt. Die Leistung einer Abgabe an den Bund soll ausgeschlossen werden, um sicherzustellen, daß erwirtschaftete Überschüsse im Sinne dieser Nummer den Fahrgästen wieder zugute kommen, z. B. durch verstärkte Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität oder durch Tarifsenkungen.

Zu Buchstabe c

Durch die Einführung des eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereichs sowie des Wegekostendeckungsbeitrags muß die Behandlung des Fehlbetrages neu definiert werden. Falls ein Fehlbetrag im eigenwirtschaftlichen Bereich zu verzeichnen ist, sieht der Gesetzentwurf vor, daß auf die Zahlung eines Wegekostendeckungsbeitrages verzichtet wird, um die Deutsche Bundesbahn vor einer weiteren Verschuldung zu bewahren.

Zu Artikel 1 Nr. 16

Die Deutsche Bundesbahn führt Neuplanungen von Anlagen, die den gemeinwirtschaftlichen oder staatlichen Aufgabenbereich betreffen, diese lediglich den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr entsprechend aus. Ihre Tätigkeit ist hierbei vergleichbar mit der Tätigkeit der Straßenbauverwaltungen. Daher ist das Planungsrecht diesen geänderten Bedingungen anzupassen.

Zu Artikel 1 Nr. 17

Die Mitwirkungsrechte der Länder bei der dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes sowie bei dem dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, sind in den §§ 14, 14 a und 28 a neu geregelt. Die Beabsichtigung dieser Maßnahmen braucht deshalb in § 44 nicht mehr aufgeführt zu werden.

Zu Artikel 2 § 1

Aus der Verantwortung des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bundesbahn — insbesondere für die staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereiche — folgt unmittelbar die Pflicht des Bundes, der Deutschen Bundesbahn die nötigen Investitionen zu ermöglichen. Die Deutsche Bundesbahn hat nur im eigenwirtschaftlichen Bereich die Möglichkeit, aus ei-

genen Mitteln oder über den Kapitalmarkt Investitionen zu finanzieren. Im staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich gehört dies zu den Aufgaben des Bundes. Darüber hinaus kann es geboten sein, der Deutschen Bundesbahn in begrenztem Umfang auch Mittel für Investitionen im eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich zur Verfügung zu stellen, um dort etwa Modernisierungsmaßnahmen nachzuholen, die aufgrund der schlechten Ertragslage und der mangelnden Ausstattung mit Eigenkapital durch den Bund bisher unterbleiben mußten. Auch Investitionen in Anlagen, die für die Einrichtung verkehrspolitisch erwünschter oder vorgegebener Angebote notwendig sind, sollten auch im eigenwirtschaftlichen Aufgabenbereich vom Bund unterstützt werden. Nur durch verstärkte Investitionsmittel des Bundes kann die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn langfristig gesichert werden.

Zu Artikel 2 § 2

Um der Deutschen Bundesbahn und dem Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit einer längerfristigen, kontinuierlichen Planung zu geben, ist die Festlegung des jährlich zur Verfügung stehenden Investitionsvolumens unerlässlich. Analog zu den Investitionen des Bundes im Bundesfernstraßenbau sollte die Höhe der Investitionsmittel ebenfalls als Ausnahmeregelung zu den Grundsätzen des § 110 des Grundgesetzes und § 8 der Bundeshaushaltsordnung an einem Steueraufkommen zweckgebunden sein. Allerdings gibt es keine Einzelsteuer, deren Zweckbindung für Investitionen der Deutschen Bundesbahn sachlich zu begründen wäre. Der Gesetzentwurf sieht deshalb vor, daß 2 v. H. des gesamten, dem Bund zur Verfügung stehenden Steueraufkommens zweckgebunden für Investitionen der Deutschen Bundesbahn verwendet werden sollen. Diese Zweckbindung eines Teils des Gesamtsteueraufkommens des Bundes bietet insofern einen sachlich begründeten Zusammenhang mit dem Investitionsbedarf der Deutschen Bundesbahn, als daß sowohl das Gesamtsteueraufkommen des Bundes als auch der Investitionsbedarf der Deutschen Bundesbahn wesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesamtwirtschaft abhängig sind. Diese Ausnahmeregelung bietet deshalb die Gewähr für eine kontinuierliche Entwicklung des Investitionsvolumens der Deutschen Bundesbahn. Der sich aus dieser Zweckbindung ergebende, jährlich zur Verfügung stehende Betrag beläuft sich auf ca. 4 Mrd. DM. Auf § 6 wird hingewiesen. Da die Investitionszuschüsse des Bundes an die Deutsche Bundesbahn als Ganzes gesehen werden müssen, sollen die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom Bund geleisteten Zuschüsse auf das Investitionsvolumen angerechnet werden.

Zu Artikel 2 § 3

Die Verpflichtung des Bundes, der Deutschen Bundesbahn für die gemeinwirtschaftlichen und staatlichen Aufgabenbereiche Investitionsmittel zur Ver-

fügung zu stellen, erfordert eine zumindest teilweise Zweckbindung dieser Mittel. Dadurch soll sichergestellt werden, daß die zur Verfügung gestellten Mittel auch allen Aufgaben im Rahmen der Erfordernisse zugute kommen, die dem staatlichen und gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich zuzurechnen sind. Insbesondere soll gewährleistet werden, daß die bisher bei den Investitionen nur unzureichend berücksichtigten Strecken des Schienenpersonennahverkehrs außerhalb von Fernstrecken und Ballungsräumen besonders gefördert werden. Dies gilt auch für die dafür notwendigen Fahrzeuge. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Aufteilung der Mittel auf die verschiedenen Bereiche der Deutschen Bundesbahn berücksichtigt einerseits den jeweiligen Mittelbedarf dieser Bereiche und läßt andererseits einen Anteil von ca. 30 v. H. der Investitionsmittel ungebunden. Diese nichtzweckgebundenen Investitionsmittel ermöglichen eine den jeweiligen Notwendigkeiten entsprechende flexible Verwendung. Durch diese Regelungen wird einerseits sichergestellt, daß ein Mindestinvestitionsvolumen für die jeweiligen Investitionsbereiche verwendet wird, andererseits ausreichende Flexibilität vorhanden ist.

Zu Artikel 2 § 4

Um einen kontinuierlichen Ausbau der Schienenwege der Deutschen Bundesbahn zu ermöglichen und zu fördern, ist die Erstellung von Ausbauplänen — vergleichbar den Bedarfsplänen für Bundesfernstraßen — erforderlich. Diese sollen auch eine langfristige Planung ermöglichen. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen im Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn müssen diese in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sein als Voraussetzung für die Verwendung von Investitionsmitteln des Bundes für diese Maßnahmen. Die Voraussetzung für die Verwendung der Investitionsmittel für den Ausbau von Strecken, auf denen die Deutsche Bundesbahn außerhalb von Ballungsräumen und Fernstrecken Schienenpersonennahverkehr betreibt, sowie für den Ausbau von Güterverkehrsstrecken außerhalb der Fernstrecken ist die Aufnahme dieser Maßnahmen in einem „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“. Eine Aufnahme dieser Maßnahmen in diesen Bedarfsplan ist jedoch nur dann möglich, wenn sie den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes entsprechen. Die Beschaffung von Fahrzeugen sowie bauliche Maßnahmen im gemeinwirtschaftlichen Aufgabenbereich unterliegen den Vorgaben des Bundesministers für Verkehr gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes. Voraussetzungen für die Verwendung von Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind bereits in diesem Gesetz geregelt. Die Verwendung von Investitionsmitteln für alle anderen Vorhaben regelt die Deutsche Bundesbahn im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr. Die Regelungen dieses § 4 ermöglichen eine zielgerichtete Verwendung der Mittel und tragen zu weitestgehender Transparenz bei.

Zu Artikel 2 § 5

Um eine rechtliche Gleichstellung der Investitionsplanung des Bundes bei den Bundesfernstraßen einerseits und den Schienenverkehrswegen der Deutschen Bundesbahn andererseits zu erreichen, ist es erforderlich, sowohl die jeweils im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbaumaßnahmen für das Fernstreckennetz der Deutschen Bundesbahn als auch den „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“ jeweils gesondert vom Deutschen Bundestag beschließen zu lassen. Der „Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken“ muß dabei nicht notwendigerweise in den Bundesverkehrswegeplan übernommen werden. Die für Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr der Ballungsräume erforderlichen Rahmenplanungen sind im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereits ausreichend beschrieben, so daß ein gesonderter Ausbauplan für diesen Bereich nicht erforderlich ist.

Zu Artikel 2 § 6

Das Schienennetz und die Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn entsprechen aufgrund unzureichender Berücksichtigung bei den Verkehrsinvestitionen des Bundes in vielen Bereichen nicht mehr dem Stand der Technik. Dies ist insbesondere bei den Strecken außerhalb der Ballungsräume und Fernstrecken der Fall sowie bei den Fahrzeugen, die im Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Ballungsräume zum Einsatz kommen. Die zum Teil erheblich veralteten Anlagen und Fahrzeuge bewirken eine Zunahme der Kosten und Verminderung der Erträge der Deutschen Bundesbahn und wirken sich somit unmittelbar negativ auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn aus. Um den Verlust an Wettbewerbsfähigkeit auszugleichen, sollen der Deutschen Bundesbahn für einen auf fünf Jahre begrenzten Zeitraum nach Inkrafttreten dieses Gesetzentwurfes über den Rahmen des in § 2 vorgesehenen Investitionsvolumens hinaus zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Diese Investitionsmittel sollen daher so aufgestockt werden, daß sie in dem vorgesehenen Zeitraum um ca. 1,7 Mrd. DM über den im Bundeshaushalt 1984 bisher vorgesehenen Investitionszuschüssen an die Deutsche Bundesbahn liegen.

Zu Artikel 3

Nach dieser Bestimmung kann der Bundesminister für Verkehr eine Bekanntmachung der neuen, bereinigten Fassung des Bundesbahngesetzes veranlassen.

Zu Artikel 4

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten.

