

Änderungsantrag

der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P.

**zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs zur Neuordnung
des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG)
– Drucksachen 12/4609 (neu), 12/5014, 12/6269 –**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. In Artikel 2 (Deutsche Bahn Gründungsgesetz) wird § 22 wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Der Bund leistet einen Beitrag zum Abbau der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn und gewährt zu diesem Zweck der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme Zuwendungen

1. im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für Aufwendungen, die ihr in Erfüllung öffentlich-rechtlicher und privat-rechtlicher Verpflichtungen zur Beseitigung von Umweltbelastungen auf Grundstücken des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn entstehen, soweit diese Umweltbelastungen vor dem 1. Juli 1990 entstanden sind und von ihnen Gefahren für Leben oder Gesundheit von Menschen oder für Vermögensgegenstände ausgehen, und soweit die Aufwendungen den Betrag übersteigen, der in der Eröffnungsbilanz des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn für diesen Zweck als Rückstellung eingestellt ist;
2. für Investitionen in das Sachanlagevermögen im Sinne von § 266 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches und Modernisierungen von vorhandenen Gegenständen des Sachanlagevermögens zur Angleichung des Schienennetzes und der sonstigen erforderlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes (Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr) in dem Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand, die technische Ausstattung und das Produktivitätsniveau im derzeitigen Bereich des bisheri-

gen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn; für die Investitionen in das Sachanlagevermögen und Modernisierungen von vorhandenen Gegenständen des Sachanlagevermögens sind in den Jahren 1994 bis 2002 nach Maßgabe des Gutachtens eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bis zu 33 Milliarden Deutsche Mark bereitzustellen, davon mindestens 30 vom Hundert für Investitionen in Gegenstände des Sachanlagevermögens, das dem Schienenpersonennahverkehr dient;

3. im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für erhöhten Materialaufwand für vorhandene Gegenstände im Sachanlagevermögen im Sinne von § 266 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches zur Angleichung des Ausbaustandes, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im derzeitigen Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an das Niveau im derzeitigen Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn.

Hinsichtlich des vorübergehend erhöhten Personalbedarfs aus Gründen des in den Nummern 2 und 3 genannten Produktivitätsrückstandes gilt § 21 Abs. 4 Nr. 1.“

- b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Einzelheiten der Mitwirkung der in Absatz 3 Satz 2 genannten Länder bei der Durchführung des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 2 werden in einem Verwaltungsabkommen des Bundes mit diesen Ländern geregelt.“

II. Artikel 4 (Regionalisierungsgesetz) wird wie folgt geändert:

- a) § 5 wird wie folgt gefaßt:

„§ 5

Finanzierung

(1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes im Jahr 1996 ein Betrag von 8,7 Milliarden Deutsche Mark und ab dem Jahr 1997 jährlich ein Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark zu.

(2) Der Betrag von 12 Milliarden Deutsche Mark steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz; hierbei bleiben Änderungen der Steuersätze im Jahr ihres Wirksamwerdens unberücksichtigt. Im Jahr 2001 wird mit Wirkung ab dem Jahr 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Höhe der Steigerungsrate nach Satz 1 neu festgesetzt sowie neu bestimmt, aus welchen Steuereinnahmen der Bund den Ländern den Betrag nach Absatz 1 leistet.

(3) Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren für die Berechnung und die Überweisung des Betrages, den die Länder erhalten, zu regeln.“

b) § 8 wird wie folgt gefaßt:

„§ 8
Verteilung

(1) Von den in § 5 Abs. 1 festgelegten Beträgen erhalten die einzelnen Länder folgende Beträge:

	1996	1997 und Folgejahre
	Mio. DM	Mio. DM
Baden-Württemberg	772,10	780,40
Bayern	1 246,20	1 260,30
Berlin	474,80	453,96
Brandenburg	537,83	539,84
Bremen	21,60	21,50
Hamburg	133,60	133,20
Hessen	592,00	598,50
Mecklenburg-Vorpommern	260,69	263,77
Niedersachsen	530,10	535,60
Nordrhein-Westfalen	1 150,90	1 165,10
Rheinland-Pfalz	386,30	392,00
Saarland	112,00	113,80
Sachsen	572,56	579,36
Sachsen-Anhalt	451,58	456,86
Schleswig-Holstein	184,90	186,10
Thüringen	315,15	318,80

Von den nach Satz 1 dem Land Berlin zustehenden Beträgen übernimmt der Bund in den Jahren 1996 und 1997 einen Betrag in Höhe von jeweils 100 Millionen Deutsche Mark.

(2) Soweit die in § 5 festgelegten Beträge nicht durch die Verteilungsregelung des Absatzes 1 erfaßt sind, werden diese nach folgenden Vomhundertsätzen auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	11,59
Bayern	14,69
Berlin	4,03
Brandenburg	5,00
Bremen	0,81
Hamburg	1,95
Hessen	7,01
Mecklenburg-Vorpommern	3,33
Niedersachsen	9,04
Nordrhein-Westfalen	17,99
Rheinland-Pfalz	4,74
Saarland	1,30
Sachsen	6,83
Sachsen-Anhalt	4,60
Schleswig-Holstein	3,14
Thüringen	3,95

(3) Sollte die Prüfung auf Grund von § 6 ergeben, daß der nach Maßgabe des Absatzes 1 für das Jahr 1997 insgesamt vorgesehene Betrag nicht ausreicht, um von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind, so wird die Verteilungsregelung des Absatzes 1 mit Wirkung ab dem Jahr 1998 entsprechend angepaßt."

III. In Artikel 5 (Allgemeines Eisenbahngesetz) § 28 wird die Angabe „31. Dezember 1994" durch die Angabe „31. Dezember 1995" ersetzt.

IV. In Artikel 6 (Anpassung anderer Rechtsvorschriften) Abs. 132 Nr. 7 wird § 8 Abs. 1 Satz 3 wie folgt gefaßt:

„Der Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wird an den Ausbaustand der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den übrigen Ländern angeglichen."

V. Artikel 10 (Inkrafttreten) wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden die Wörter „soweit in dieser Bestimmung § 8 Abs. 4 Satz 3 bis 5 des Personenbeförderungsgesetzes neu gefaßt wird, Nr. 4 Buchstabe d, Nr. 5 und Nr. 7," durch die Angabe „Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5, Nr. 8, Nr. 9, Nr. 10 und Nr. 11" ersetzt.

b) Nach Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Artikel 6 Abs. 112 a Nr. 7 ist auf Genehmigungsverfahren, die bis zum 31. Dezember 1993 eingeleitet worden sind, ab 1. Januar 1995 anzuwenden."

2. Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Artikel 4, Artikel 5 § 5 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 4 Satz 2 und § 13 Abs. 1 Satz 2, soweit diese Bestimmungen den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes betreffen, sowie Artikel 6 Abs. 112 a Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5, Nr. 8, Nr. 9, Nr. 10 und Nr. 11 treten am 1. Januar 1996 in Kraft."

Bonn, den 1. Dezember 1993

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion

Begründung*Zu Nummer I Buchstabe a und b*

Festschreibung der Mittel für investive Altlasten bei der Deutschen Reichsbahn nach Maßgabe des zur Zeit erstellten Gutachtens einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

*Zu Nummer II (Artikel 4)**Zu Buchstabe a*

Änderung in Absatz 1 auf Grund der Verschiebung des Beginns der Regionalisierung sowie der Erhöhung des Transferbetrages des Bundes auf 8,7 Mrd. DM aus der Mineralölsteuer. Änderungen in Absatz 2 in Folge der Verschiebung der Revision um ein Jahr sowie der Ausdehnung der Revision.

Zu Buchstabe b

Änderung auf Grund der Verschiebung des Beginns der Regionalisierung auf den 1. Januar 1996 und Einbeziehung des Schienenpersonennahverkehrs im ehemaligen Berlin (West).

Zu Nummer III (Artikel 5)

Verschiebung der Regionalisierung.

Zu Nummer IV (Artikel 6)

Sicherstellung der Angleichung des Ausbaustands der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den neuen Ländern im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Zu Nummer V (Artikel 10)

Verschiebung der Regionalisierung.

