

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Eduard Lintner, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

sowie der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Birgit Homburger, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Guttmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 15/3280, 15/4419 –**

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 29. September 2004 fand eine Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften statt. Die Mehrheit der juristischen Sachverständigen äußerte dabei erhebliche Zweifel an der EU-Konformität dieses Gesetzes. Die Sachverständigen bescheinigten, dass beim vorliegenden Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften noch erheblicher Nachbesserungsbedarf besteht, um die Zielsetzung der einschlägigen EU-Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG zu erreichen. Die juristisch sauberste Lösung ist eine Trassenagentur, die weisungsunabhängig über Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung entscheidet. Eine europarechtskonforme Umsetzung könnte nach Maßgabe folgender Varianten erfolgen:

- entweder durch eine komplette Entherrschung der DB Netz AG. Das wäre faktisch die Heraustrennung des Netzes aus der Holding Deutsche Bahn AG;

- oder durch Auslagerung der wesentlichen Funktionen, wie der Trassenzuweisung auf eine entgelterhebende Stelle, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängig von der Deutsche Bahn AG ist (Trassenagentur);
- oder (als absolute Minimallösung) durch Aufwertung der Trassenagentur bei gleichzeitiger Verbesserung der „Chinese Walls“ innerhalb der Deutsche Bahn AG.

Die von den Koalitionsfraktionen im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingebrachten Änderungsanträge werden diesen Anforderungsprofilen jedoch nicht gerecht. Das Gesetz bedarf daher nochmals einer intensiven Überarbeitung.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

dem Deutschen Bundestag unverzüglich eine neue Fassung des Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vorzulegen, die zumindest folgende Anforderungen erfüllen muss:

1. Stärkung der Trassenagentur zumindest in den folgenden Punkten:
 - Genehmigung des Jahresfahrplans durch die Trassenagentur,
 - operative Begleitung der Fahrplanerstellung durch die Trassenagentur,
 - Genehmigung der Entgeltgrundätze und -höhe bei Trassenpreisen und Kontrolle der Trassenpreisfestsetzung durch die Trassenagentur,
 - Pflicht der Trassenagentur, auf Antrag tätig zu werden,
 - keine Aufschiebung von Widersprüchen gegen Entscheidungen der Trassenagentur;
2. da die Trassenvergabe bei der DB AG verbleibt, bedarf es einer Verbesserung der so genannten „Chinese Walls“ zwischen der DB AG Holding und der DB Netz AG, d. h.
 - Verbot von Doppelmandaten nicht nur für Aufsichtsräte, sondern für alle Organe und leitenden Angestellten der Holding,
 - Verpflichtung zur Aufstellung eines ausformulierten Verhaltenskodex, der die Unabhängigkeit der „wesentlichen Funktionen“ definiert;
3. Aufnahme eines Maßstabs für die Berechnung der Trassenpreise im Allgemeinen Eisenbahngesetz;
4. Aufnahme einer Option auf Wettbewerb bei der Infrastrukturbewirtschaftung, denn nur ein funktionierender Markt kann einen wirksamen Druck auf die Kosten aufbauen. Genau dieser Markt fehlt bei der Infrastrukturbewirtschaftung. Zumindest als Option müssen marktmäßige Strukturen eingerichtet werden können, um Druck auf den bisherigen Infrastrukturbetreiber ausüben zu können. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch Umwandlung des bisherigen Rechts aus § 26 DB-Gründungsgesetz in eine Übertragungsoption. Diese Übertragungsoption sollte so ausgestaltet sein, dass die Länder unter bestimmten Voraussetzungen die unentgeltliche Übertragung von Nahverkehrsinfrastruktur an sich selbst verlangen können.

Berlin, den 1. Dezember 2004

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion