

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

- 1. zu dem Antrag der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 15/2658 –**

Die Bahnreform konsequent weiterführen

- 2. zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP
– Drucksache 15/2156 –**

Leitlinien für die Vollendung der Bahnreform

A. Problem

Zu Nummer 1

Ziel des Antrags der Koalitionsfraktionen ist es unter anderem, Diskriminierungen beim Zugang und der Nutzung des Schienennetzes zu verhindern, die Öffnung der europäischen Schienennetze zu beschleunigen, die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu verbessern, eine weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen; auch künftig eine ausreichende Finanzierung für den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes sicherzustellen; die verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes für ein Schienennetz, für das der Bund künftig die Infrastrukturverantwortung übernimmt, vor einem Börsengang klar definieren zu lassen und mögliche Privatisierungsmodelle sowie die haushaltspolitischen Auswirkungen eines Börsengangs zu prüfen.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, dessen Ziel es unter anderem ist, die Bundesregierung aufzufordern, die mit der Bahnreform verfolgten Ziele unverändert zu verfolgen, eine Bestandsaufnahme der Reform durchzuführen, die Voraussetzungen und Auswirkungen eines Börsengangs der DB AG zu prüfen, dafür zu sorgen, dass der Bund zumindest mittelbar Alleineigentümer des Schienennetzes der DB AG bleibt, eine materielle (Teil-)Privatisie-

zung der Deutsche Bahn AG mit Netz abzulehnen, die Empfehlungen der Task Force „Schiene der Zukunft“ umzusetzen und dann die Privatisierung der Verkehrsbereiche des DB Konzerns einzuleiten.

B. Lösung

Zu Nummer 1

Annahme des Antrags auf Drucksache 15/2658 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und die Stimmen der Fraktion der FDP

Zu Nummer 2

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 15/2156 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und die Stimmen der Fraktion der FDP

Zu den Nummern 1 und 2

Einstimmige Annahme einer EntschlieÙung

C. Alternativen

Annahme des Antrags auf Drucksache 15/2156 und Ablehnung des Antrags auf Drucksache 15/2658 bei gleichzeitiger Annahme einer EntschlieÙung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- I. den Antrag auf Drucksache 15/2658 anzunehmen,
- II. den Antrag auf Drucksache 15/2156 abzulehnen,
- III. folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- eine Grundsatzentscheidung über eine mögliche Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) erst dann zu treffen, wenn der nachhaltige wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens DB AG, insbesondere eine mehrjährige positive Gewinnentwicklung, feststeht. Eine dauerhafte Rentabilität der DB AG darf nicht auf Leistungen des Bundes für den Ausbau der Schieneninfrastruktur beruhen;
- vor einer Grundsatzentscheidung über eine mögliche Teilprivatisierung der DB AG die Verkehrs-, finanz- und haushaltspolitischen Chancen und Risiken der in Frage kommenden Privatisierungsmodelle (zumindest „Vertragsmodell“ und „Eigentumsmodell“) unter Einbeziehung externen Sachverständigen umfassend und ergebnisoffen zu prüfen und dem Deutschen Bundestag das Ergebnis dieser Prüfung zeitnah vorzulegen. Dabei ist insbesondere darzustellen, auf welche Weise die verfassungsrechtliche Infrastrukturverantwortung des Bundes auch nach einer Teilprivatisierung gewährleistet werden kann;
- die zu prognostizierenden Auswirkungen der in Frage kommenden Privatisierungsmodelle auf den Schienenverkehrsmarkt zu analysieren und zu untersuchen, inwiefern die in Frage kommenden Privatisierungsmodelle das verkehrspolitische Ziel der Erreichung höherer Marktanteile der Schiene im Gesamtverkehrsmarkt und das ordnungspolitische Ziel der Stärkung von Wettbewerb auf der Schiene fördern;
- sicherzustellen, dass anfallende Privatisierungserlöse in den Verkehrsträger Schiene zurückfließen.“

Berlin, den 27. Mai 2004

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatterin

Eduard Lintner
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich und Eduard Lintner

I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 97. Sitzung am 11. März 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union sowie den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Er hat den Antrag auf Drucksache 15/2156 in seiner 89. Sitzung am 30. Januar 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Rechtsausschuss, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit sowie den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, dafür zu sorgen, dass Diskriminierungen beim Zugang und der Nutzung des Schienennetzes verhindert werden, sich auf der Ebene der Europäischen Union auch weiterhin dafür einzusetzen, dass die Öffnung der europäischen Schienennetze beschleunigt und die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems verbessert wird, sich auf der Ebene der Europäischen Union für eine weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere im fiskalischen Bereich, einzusetzen; auch künftig eine ausreichende Finanzierung für den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes sicherzustellen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten und damit die Voraussetzungen für einen größeren Verkehrsanteil der Schiene zu schaffen; die verfassungsrechtlich verankerte Verantwortung des Bundes für ein nach Größe (Streckenlänge), Kapazität und Standards (Netzzustand) sowie deren Verbesserungen festgelegtes Schienennetz, für das der Bund künftig die Infrastrukturverantwortung übernimmt, vor einem Börsengang klar zu definieren, mögliche Privatisierungsmodelle umfassend daraufhin zu prüfen, ob die daraus folgenden Auswirkungen auf den Schienenverkehrsmarkt das verkehrspolitische Ziel der Erreichung höherer Marktanteile der Schiene im Gesamtverkehrsmarkt fördert und welche konkreten Anforderungen an die verschiedenen Modelle zu stellen sind; die haushaltspolitischen Auswirkungen eines Börsengangs (materielle Privatisierungsoption) der Deutsche Bahn AG einer umfassenden und ergebnisoffenen Prüfung zu unterziehen.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, die mit der Bahnreform verfolgten Ziele unverändert zu verfolgen und auch bei Privatisierungsüberlegungen maßgeblich sein zu lassen, eine umfassende Bestandsaufnahme und Bewertung der Erfolge und Misserfolge der Reform durchzuführen, die verkehrs- und haushaltspolitischen Voraussetzungen und Auswirkungen eines Börsengangs der DB AG eingehend zu prüfen, daran den Deutschen Bundestag frühzeitig zu beteiligen, dafür zu sorgen, dass der Bund zumindest mittelbar Alleineigentümer des Schienennetzes der DB AG bleibt, eine materielle (Teil-)Privatisierung der Deutsche Bahn AG mit Netz abzulehnen, die Empfehlungen der Task Force „Schiene der Zukunft“ unverzüglich umzusetzen, dann Privatisierung der Verkehrsbereiche des DB Konzerns einzuleiten und den danach im Bundeseigentum verbleibenden DB-Konzern auf die Schieneninfrastruktur zu reduzieren, inklusive aller Einrichtungen, zu denen alle Wettbewerber Zugriff haben müssen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 57. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme. Er empfiehlt zu dieser Vorlage außerdem einstimmig die Annahme des interfraktionellen Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 15(14)1245.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 59. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt, nachdem er einstimmig den interfraktionellen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 15(9)1183 (entsprechend Ausschussdrucksache 15(14)1245 des federführenden Ausschusses) angenommen hat, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft** hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 41. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme. Außerdem empfiehlt er die Annahme des interfraktionellen Antrags auf Ausschussdrucksache 15(10)436 (entsprechend Ausschussdrucksache 15(14)1245 des federführenden Ausschusses).

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 47. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/2658 in seiner 45. Sitzung am 31. März 2004 beraten und

empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Annahme.

Zu Nummer 2

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/2156 in seiner 46. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/2156 in seiner 57. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung. Er empfiehlt zu dieser Vorlage außerdem einstimmig die Annahme des interfraktionellen Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 15(14)1245.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat den Antrag auf Drucksache 15/2156 in seiner 59. Sitzung am 5. Mai 2004 beraten und empfiehlt, nachdem er einstimmig den interfraktionellen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 15(9)1183 (entsprechend Ausschussdrucksache 15(14)1245 des federführenden Ausschusses) angenommen hat, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 15/2156 in seiner 45. Sitzung am 31. März 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat in seiner 23. Sitzung am 12. November 2003 beschlossen eine Anhörung zum Thema „Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform“, speziell zu einem Antrag der Fraktion der FDP (Drucksache 15/1591), durchzuführen. In seiner 32. Sitzung am 3. März 2004 hat er beschlossen, den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP (Drucksache 15/2156) in die Anhörung einzubeziehen. Den Antrag der Koalitionsfraktionen auf Drucksache 15/2658 hat er in seiner 37. Sitzung am 24. März 2004 zum Gegenstand der Anhörung „Bahnreform“ erklärt.

Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 39. Sitzung am 29. März 2004 durchgeführt.

Als Sachverständige nahmen an der Anhörung teil:

Prof. Dr. Horst Albach, Humboldt Universität Berlin; Klaus Daubertshäuser, Vorstand Marketing der Deutsche Bahn AG; Norbert Hansen, Vorsitzender Transnet – Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands; Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Güterverkehr des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Dr. rer. pol. Jens Jahnke, Eisenbahndirektor der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG; Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann; Dr. Martin Hüsing, Econex Verkehrsconsult GmbH; Dr. Gottfried Ilgmann; Prof. Dr. Gerd Aberle, Justus-Liebig-Universität Gießen; Dr. Thomas Rössler, UNICON-SULT-Universal Transport Consulting GmbH; Dr. Jan Werner, Verkehrsclub Deutschland (VCD); Hans Leister, Firma

Connex Verkehr GmbH; Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e. V.

Der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Eduard Oswald, MdB, erinnerte einleitend an die im Jahr 1993 und 1994 in Kraft getretenen Gesetzänderungen, welche die Voraussetzungen für die grundlegenden Strukturveränderungen im Deutschen Eisenbahnwesen schufen, die zusammenfassend mit dem Begriff Bahnreform bezeichnet werden. Er erinnerte an die wichtigsten Zielsetzungen der Bahnreform: die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, die Verbesserung des Wettbewerbs bei der Eisenbahn und eine spürbare Entlastung des Bundeshaushaltes. Er betonte, dass es heute, 10 Jahre danach, Zeit für eine Bestandsaufnahme sei. Ziel der Anhörung sei es, der Frage nachzugehen, in welchem Umfang sich die mit der Bahnreform verbundenen Erwartungen erfüllt haben, welche Ziele erreicht worden seien und was die Bahnreform dem Bürger, dem Fahrgast, dem Staat, gebracht habe. Man wolle aber nicht nur Bilanz ziehen, sondern auch in die Zukunft blicken und sich mit der Frage befassen, wo Korrekturen und Ergänzungen erforderlich seien, welche Aufgaben noch zu bewältigen seien und wie man die Bedeutung des gesamten Schienenverkehrs in Deutschland wieder stärken könne.

Wichtige Themenkomplexe der Anhörung waren unter anderem die Frage, wie es gelingen kann, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, die Frage nach einer materiellen Privatisierung der Bahn („Börsengang“), die Frage, wie ein diskriminierungsfreier Netzzugang sichergestellt werden kann, die Frage nach der künftigen Zuordnung der Bahn-Infrastruktur, die Frage nach der Gestaltung des Wettbewerbs auf der Schiene, die Fragen, wie Chancengleichheit im Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hergestellt werden kann, wie sich der Eisenbahnverkehr im europäischen Rahmen entwickeln kann und wie das Bestandsnetz zu erhalten und weiter zu entwickeln ist.

Wegen der Ergebnisse der Anhörungen im Einzelnen wird auf das Wortprotokoll der öffentlichen Anhörung verwiesen.

In seiner 46. Sitzung am 5. Mai 2004 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Vorlagen erneut beraten. Zu der Sitzung haben die Fraktionen einen gemeinsamen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1245) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Teil III. der Beschlussempfehlung und aus Teil V. dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die in beiden Vorlagen angesprochene Frage des Börsengangs der Deutsche Bahn AG bereite allen Fraktionen große Sorgen, weshalb man einen gemeinsamen Entschließungsantrag zu diesem Thema eingebracht habe. Darin werde dargestellt, welche Punkte abzuarbeiten seien, bevor man eine Grundsatzentscheidung über eine Teilprivatisierung der Deutsche Bahn treffen könne. Zunächst müsse die Deutsche Bahn AG über mehrere Jahre hinweg ein positives Betriebsergebnis ausweisen können. Zudem sei eine Überprüfung aller möglichen Modelle einer materiellen Privatisierung erforderlich, gegebenenfalls durch externen Sachverständigen. Des Weiteren sei eine Prüfung der verfassungsrechtlichen Infrastrukturverantwortung des Bundes notwendig, die auf jeden Fall bestehen bleiben werde. Es sei auch ein Rückfluss der Veräußerungserlöse in den Verkehrsträger Schiene zu diskutieren, um diesen Verkehrszweig zu stärken.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, durch den gemeinsamen Antrag habe sich eine Abstimmung über die beiden Anträge auf Drucksachen 15/2658 und 15/2156 erledigt. In Bezug auf die Frage einer Privatisierung der Deutsche Bahn AG lege sie insbesondere auf eine mehrjährige positive Gewinnentwicklung und damit auf eine dauerhafte Rentabilität des Unternehmens Wert. Zahlungen des Bundes könnten dabei selbstverständlich nicht berücksichtigt werden. Sie begrüßte die Unterstützung der Koalitionsfraktionen in der Frage der Wahl des Privatisierungsmodells und der Einbeziehung externen Sachverständigen. Ein entsprechender Auftrag an Experten müsse umfassend und ergebnisoffen sein. An der grundgesetzlich vorgesehenen Infrastrukturverantwortung des Bundes dürfe nicht gerüttelt werden und die Zielsetzungen der Bahnreform müssten immer miteinbezogen werden. Wie in Punkt 4 des gemeinsamen Antrags erwähnt, solle es zu einer Abschaffung der Bundeszuschüsse sowie zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kommen. Schließlich bekräftige man den an sich selbstverständlichen Grundsatz, dass die Erlöse einer Teilprivatisierung der Schiene zur Verfügung zu stellen seien.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, die Zukunft des Verkehrsträgers Schiene sei wichtig genug, um parteipolitische Meinungsverschiedenheiten kurzfristig zurückzustellen. Mit dem Antrag solle ein Signal gegeben werden, dass eine Entscheidung über die Privatisierung nicht an den Verkehrspolitikern des Parlamentes vorbeigehen dürfe. Die bisherige Einbindung des Fachausschusses sei nicht optimal, denn trotz des bestehenden Zeitdrucks seien dem Ausschuss noch keine Privatisierungspläne erläutert worden. Auch sie betonte die Bedeutung einer mehrjährigen positiven Gewinnentwicklung der Deutsche Bahn AG für eine materielle Privatisierung. Die Teilprivatisierung sei für den Verkehrsträger Schiene von allergrößter Bedeutung, deshalb genüge ein einmaliges oder mittelfristig positives Ergebnis nicht als Geschäftsgrundlage. Man wünsche sich eine ergebnisoffene und breit angelegte Prüfung der Privatisierungsmodelle und gebe sich nicht mit dem Gutachten der Firma Morgan Stanley für ein bestimmtes Modell zufrieden. Damit der Ausschuss sich eine fundierte Meinung bilden könne, müssten andere Modelle wie das Eigentumsmodell ebenso gründlich geprüft werden. Die Kernfrage sei nach wie vor, ob die teilweise Privatisierung der Infrastruktur richtig sei. Des Weiteren habe man das verkehrspolitische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, wobei nicht nur finanzpolitische Erwägungen im Vordergrund stehen dürften. Man lege zudem Wert auf die Sicherung des Wettbewerbs. Der gemeinsame Antrag sei wichtig, er ersetze aber nicht die Abstimmung über die Einzelanträge.

Die **Fraktion der FDP** betonte, es sei bemerkenswert, dass sich alle Fraktionen auf einen Entschließungsantrag verständigt hätten. Man habe sich in letzter Zeit des Eindrucks nicht erwehren können, dass Entscheidungen ohne Beteiligung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hätten festgelegt werden sollen. Das von dem gemeinsamen Entschließungsantrag ausgehende Signal sei daher positiv. Ein Börsengang der Deutsche Bahn AG mit dem Netz sei jedenfalls zum jetzigen Zeitpunkt völlig falsch. Das Gutachten der Firma Morgan Stanley sehe als Eckpunkte die Privatisierung von 20 Prozent des Konzerns mit Netz vor. Grundlage der Geschäftstätigkeit sei dabei ein verkleinertes Bestandsnetz. Dabei solle der Bund das Bestandsnetz über 10 Jahre hinweg

mit jährlich 2,5 Mrd. Euro als garantierten Erlöszuschuss an die Deutsche Bahn AG finanzieren und verlorene Baukostenzuschüsse für Neu- und Ausbauvorhaben der Bahn gewähren. Wenn diese Mittel für die Netzbewirtschaftung nicht ausreichen, solle die Bahn nach diesen Plänen die Möglichkeit haben, das Netz nach zehn Jahren zurückzugeben. Es handle sich folglich um ein für die Deutsche Bahn AG risikoloses Geschäft, welches allein den Steuerzahler belaste. Dies zeige deutlich, dass ein Börsengang mit Netz abgelehnt werden müsse; er schaffe eine verkleinerte, hoch subventionierte und völlig gegen den Wettbewerb abgeschirmte Bahn, was den Zielen der Bahnreform widerspreche.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat den Entschließungsantrag aller Fraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1245 einstimmig angenommen.

Den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Drucksache 15/2156 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt.

Den Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 15/2658 hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP angenommen.

V. Begründung zu dem Entschließungsantrag

Die Bahnreform wurde 1993 mit fraktionsübergreifender, breiter parlamentarischer Mehrheit vom Deutschen Bundestag und vom Bundesrat beschlossen. Für die DB AG war die Bahnreform als mittel- bis langfristiger Prozess angelegt, an dessen Ende – nach erfolgreicher Konsolidierung des Unternehmens DB AG – die materielle Teilprivatisierung stehen kann. Die Grundsatzentscheidung über eine materielle Teilprivatisierung der DB AG erfordert – schon wegen ihrer weitreichenden Auswirkungen für den Verkehrsträger Schiene – gleichfalls einen möglichst breiten fraktionsübergreifenden Konsens. Der Deutsche Bundestag muss möglichst frühzeitig in den Prozess der Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Im Deutschen Bundestag hat am 29. März 2004 eine öffentliche Anhörung zur „Zwischenbilanz und Fortführung der Bahnreform“ stattgefunden. In dieser Anhörung, die vom Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen noch auszuwerten ist, sind die Chancen und Risiken einer materiellen Teilprivatisierung zum jetzigen Zeitpunkt von den geladenen Sachverständigen unterschiedlich bewertet worden. Es ist in der Anhörung insbesondere nicht überzeugend deutlich geworden, inwiefern das vom Bahnvorstand favorisierte Modell der integrierten Teilprivatisierung („Vertragsmodell“) der DB AG einschließlich Schienennetz gegenüber anderen Privatisierungsmodellen den Vorzug verdient. Es ist daher erforderlich, dass in einer umfassenden und ergebnisoffenen Prüfung durch die Bundesregierung alle derzeit in Betracht kommenden Privatisierungsmodelle – das sind insbesondere das „Vertragsmodell“ und das „Eigentumsmodell“ – hinsichtlich ihrer verkehrs- und haushaltspolitischen Auswirkungen unterzogen werden. Daneben ist eine kapitalmarktorientierte Begutachtung der Privatisierungsvarianten „ohne Netz“ entsprechend der von Morgan Stanley erfolgten Untersuchung „mit Netz“ erforderlich. Alle Untersuchungen ein-

schließlich dem Abschlußbericht von Morgan Stanley müssen dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht werden.

In Bezug auf den Bundeshaushalt ist sicherzustellen, dass langfristige Festlegungen für künftige Haushaltsgesetzgeber und mögliche Prospekthaftungsansprüche künftiger Investoren gegen den Bund ausgeschlossen werden. Kurzfristige Haushaltseffekte aus der Verwendung von Privatisierungserlösen dürfen kein Entscheidungskriterium sein.

In verkehrspolitischer Hinsicht muss sichergestellt werden, dass der Bund auch künftig unter den Bedingungen einer materiellen Teilprivatisierung seine Infrastrukturverantwortung nach Artikel 87e des Grundgesetzes und seine verkehrspolitischen Ziele wahrnehmen kann. Die Funktionstüchtigkeit des Verkehrsträgers Schiene und, das verkehrspolitische Ziel, den Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt zu erhöhen, müs-

sen gewahrt bleiben. Die freie Entfaltung von Wettbewerb auf der Schiene darf nicht behindert werden.

Ob eine materielle Teilprivatisierung der DB AG zu einer nachhaltigen Erfolgsstory wird, hängt ganz wesentlich vom Stand des Konsolidierungsprozesses sowie von den wirtschaftlichen Perspektiven für das Unternehmen ab. Dazu bedarf es einer mehrjährigen positiven Bewertung der Umsatz- und Gewinnentwicklung. Dies gilt in besonderer Weise – bei einer Bewertung des „Vertragsmodells“ – für die DB Netz AG. Sondereffekte, die z. B. durch neu hinzugetretene Beteiligungen oder durch die Veräußerung von Beteiligungen des Konzerns entstanden sind, sind gesondert auszuweisen. Insbesondere ist die Entwicklung des DB-Konzerns vor Konsolidierung der Stinnes AG durch Vorlage eines Pro-Forma-Konzernabschlusses abzubilden.

Berlin, den 27. Mai 2004

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatlerin

Eduard Lintner
Berichterstatler

