

Entschließungsantrag
der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
- Drucksachen 16/2300, 16/2302, 16/3112, 16/3123, 16/3124, 16/3125 -

Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2007
(Haushaltsgesetz 2007)

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute unbestritten gültig: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Der Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Art. 87e GG zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur wie auch der Verkehrsangebote auf dem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. € pro Haushaltsjahr wahr.

Sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes sind bei der anstehenden Entscheidung für die weiteren Schritte der Bahnreform zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielen auch finanz- und haushaltspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle.

In Anbetracht dieser Zusammenhänge hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 17. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten)

eine Entscheidungshilfe für das Parlament zur Verfügung zu stellen. Das Gutachten, die Ergebnisse der Gutachtergespräche und die Anhörungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages haben wichtige Erkenntnisse für die anstehende Entscheidung erbracht.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Die DB AG soll bis auf weiteres die integrierte Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen. In Kombination mit der bereits bestehenden Regulierungsbehörde, deren Aufgabenbereiche gegebenenfalls noch ausgeweitet werden müssen, wird der diskriminierungsfreie Wettbewerb gewährleistet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Die Bundesregierung soll ein Privatisierungsgesetz erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:
 1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
 2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Art. 87e Abs. 4 GG muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.
 3. Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die Eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.
 4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrages über eine Verlängerung zu entscheiden.
 5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
 6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
 7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.

8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
 9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen. Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
 10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.
- II. Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:
1. Das Privatisierungsgesetz wird durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages ergänzt.
 2. Der von der DB AG erstellte Netzzustandsbericht ist unter Beteiligung externer Sachverständiger zu evaluieren. Er dient als Grundlage für die LuFV.
 3. In der LuFV wird festgelegt, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. € zu erbringen hat. Dafür hat die DB AG eine vertraglich definierte Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Die Kontrolle der Einhaltung der Standards erfolgt durch den Bund.
 4. Für Neubaumaßnahmen sind ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen einzurichten.
 5. Vor der Teilprivatisierung der DB AG ist die Kapitalmarktreife dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung darzulegen.
- III. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, möglichst bis zum 31.03.2007 auf Basis dieser Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, der die vertragliche Konstruktion zwischen Bund und DB AG enthält.

Berlin, den 21. November 2006

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion