

Bericht

des Haushaltsausschusses (8. Ausschuß)
gemäß § 96 der Geschäftsordnung

**zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich,
Roland Kohn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksachen 12/4609 (neu), 12/6269 —**

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens
(Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)**

sowie

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksachen 12/5014, 12/6269 —**

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens
(Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)**

**Bericht der Abgeordneten Ernst Waltemathe, Wilfried Bohlens
und Werner Zywietz**

Mit den Gesetzentwürfen ist beabsichtigt, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen mit dem Ziel zu erhöhen, sie an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum in Deutschland in stärkerem Maße zu beteiligen. Gleichzeitig soll den wachsenden Anforderungen zur umweltgerechten Bewältigung des Verkehrsaufkommens Rechnung getragen werden. Ferner sollen die durch die bisherigen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) dem Bund erwachsenen Haushaltsbelastungen auf eine erträgliche Grenze zurückgeführt werden.

Die Gesetzentwürfe sehen vor, zur Umsetzung der Strukturreform fünf neue Gesetze zu erlassen,

sowie rund 130 Gesetze und Verordnungen zu ändern:

- Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen,
- Gesetz über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBAG),
- Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes,
- Gesetz über den Bau und die Finanzierung der Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes und
- Allgemeines Eisenbahngesetz.

Aufgrund dieser Veränderung der Struktur der Eisenbahnen als ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen in Form einer Aktiengesellschaft wird sie in die Lage versetzt, in Zukunft unternehmerisch tätig zu werden und eigenverantwortlich im Wettbewerb am Verkehrsmarkt zu bestehen.

Die Gesetzentwürfe ändern die bisherige Finanzierungspraxis — in Form der Schuldaufnahme — der Bundeseisenbahn ab.

Der Finanzbedarf des Bundeseisenbahnvermögens wird für die Jahre 1994 bis 2003 mit folgenden Beträgen (in Mrd. DM) festgesetzt:

1994	1995	1996	1997	1998
15,2	14,9	13,9	12,9	12,0
1999	2000	2001	2002	2003
11,0	10,4	9,6	8,8	7,7

Über das bisher im Finanzplan des Bundes eingestellte Ausgabenvolumen für die Bundeseisenbahnen hinaus entsteht für den Bundeshaushalt ein zusätzlicher Finanzbedarf, der sich für die Jahre 1994 bis 2003 wie folgt berechnet:

Integrierte Modellrechnung Bundeshaushalt/Bundeseisenbahnvermögen

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	in Mrd. DM									
Einnahmen	11,0	11,3	11,6	12,0	12,0	12,2	12,2	12,3	12,6	13,1
Regionalisierung/Mindereinnahmen ...	-7,4	-7,7	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0	-8,0
Summe Einnahmen	3,6	3,6	3,6	4,0	4,0	4,2	4,2	4,3	4,6	5,1
Summe Ausgaben	43,0	43,8	42,7	42,8	44,5	43,5	42,6	41,7	40,9	40,0
Unterdeckung	39,4	40,2	39,1	38,7	40,4	39,4	38,4	37,4	36,3	34,9
Summe FiPL DB/DR 1218 bis-1220	24,5	25,6	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4
Differenzbedarf ¹⁾	14,9	14,6	13,7	13,3	15,0	14,0	13,0	12,0	10,9	9,5

¹⁾ Ohne Zinsbelastung aus einer Nettokreditaufnahme im Bundeseisenbahnvermögen aus den Jahren 1994 und 1995.

Mit diesen Beträgen ist für den Haushaltsentwurf 1994 und die Finanzplanung bis 1997 eine Obergrenze der Belastung festgestellt.

Der Finanzbedarf wird im verbleibenden Bundeseisenbahnvermögen durch Leistungen aus dem Bundeshaushalt gedeckt, z. B. durch zusätzliche Einnahmen aufgrund der Erhöhung der Mineralölsteuer ab dem 1. Januar 1994.

Soweit diese Einnahmen nicht ausreichen, wird das Bundeseisenbahnvermögen für 1994 und 1995 zu einer Nettokreditaufnahme von jeweils bis zu 9,5 Mrd. DM gesetzlich ermächtigt.

Der Bund beabsichtigt, den Ländern für die Übernahme der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einen zweckgerechten finanziellen Ausgleich zu gewähren. Die Höhe wird sich nach den

derzeit geltenden Ansätzen in der Finanzplanung des Bundes richten. Die Länder erwarten vom Bund bisher eine Finanzausstattung von 14 Mrd. DM pro Jahr.

Eine Aussage über Auswirkungen auf die Haushalte der Gemeinden ist zur Zeit noch nicht möglich.

Die finanziellen Auswirkungen der Gesetzentwürfe sind im Bundeshaushalt 1994 bereits berücksichtigt. Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortgeschrieben.

Die Gesetzentwürfe sind mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Dieser Bericht wird unter dem Vorbehalt erteilt, daß der federführende Ausschuß für Verkehr keine Änderungen mit wesentlichen haushaltsmäßigen Auswirkungen empfiehlt.

Bonn, den 10. November 1993

Der Haushaltsausschuß

Rudi Walther (Zierenberg)

Vorsitzender

Ernst Waltemathe

Berichterstatler

Wilfried Bohlson

Werner Zywiets