

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Claudia Winterstein, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

**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 Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat in einer Unterrichtung an den Deutschen Bundestag im Zusammenhang mit der Finanzierung der Bundesschienenwege u. a. die Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutsche Bahn AG (DB AG) kritisiert. So moniert er die Umstellung des Finanzierungsverfahrens von Darlehen auf Baukostenzuschüsse. Der Bund hat für die Jahre 2001 bis 2008 in so genannten trilateralen Vereinbarungen zugesichert, dass Investitionen in das Bestandsnetz weiterhin mit Baukostenzuschüssen finanziert würden. Den finanziellen Vorteil gegenüber rückzahlbaren Darlehen beziffert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die DB AG mit jährlich 750 Mio. Euro. Der Wert ergibt sich aus dem Barwert

der nicht getilgten zinslosen Darlehen. Der BRH hält die Berechnung des BMVBS für eine vorsichtige Abschätzung. Der tatsächliche finanzielle Vorteil dürfte für die DB AG wesentlich höher liegen, da neben der Tilgung für die zinslosen Darlehen auch die Eigenmittelbeteiligung entfällt.

Ein weiterer Aspekt bei der Finanzierungsumstellung ist im Hinblick auf die Privatisierung der Deutsche Bahn AG zu beachten. Mit der Kapitalprivatisierung der DB AG kommt der Finanzierung der Schienenwege auch im Hinblick auf die rechtlichen Verhältnisse zu den neuen Miteigentümern eine neue Bedeutung zu. Der Bund kann sich das mit den Investitionsförderungen geschaffene wirtschaftliche Vermögen nur als Forderung über die Gestaltungsfigur des zinslosen Darlehens vollwertig erhalten.

Bei einer Finanzierung der Schienenwege durch zinslose Darlehen müssen die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel als Fremdmittel ausgewiesen werden. Die Baukostenzuschüsse wurden hingegen von der DB AG nicht in die Bilanz aufgenommen. Damit wurden die Anschaffungs- und Herstellungskosten unterhalb der tatsächlichen Kosten in die Bilanz eingestellt und das Anlagevermögen der DB AG niedriger ausgewiesen als dies bei einer alleinigen Finanzierung ihrerseits der Fall wäre. Der mit den Baukostenzuschüssen zugeflossene Wert fließt somit bislang allein in die stillen Reserven der DB AG, welche bei einer teilweisen Kapitalprivatisierung mitprivatisiert werden. Auch bei dem Modell, bei welchem das bloße formelle Eigentum an der Verkehrsinfrastruktur beim Bund verbleibt, geht das wirtschaftliche Eigentum an die Bahn über, wenn diese Verkehrsinfrastruktur bei der Bahn bilanziert werden soll.

Mit der Umstellung der Finanzierung auf zinslose Darlehen wird erreicht, dass das vom Bund mitfinanzierte Anlagevermögen in Zukunft mit seinen vollen Anschaffungs- und Herstellungskosten in die Bilanz eingeht und der wirtschaftliche Wert der Investitionsförderung in Form einer Darlehensforderung vollwertig beim Bund verbleibt. Die Ansetzung der vollständigen Anschaffungs- und Herstellungskosten – einschließlich der Bundeshilfen – ist auch der börsenorientierten, klaren und verständlichen Rechenschaftslegung dienlich.

Eine Finanzierung gemäß der Systematik des Bundesschienenwegeausbaugesetzes kann nur dann in Betracht kommen, wenn es sich um eine rein „politische“ Maßnahme handelt, die nicht im wirtschaftlichen Interesse der DB AG ist.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, gemäß den Bemerkungen des Bundesrechnungshofs die Umstellung des Finanzierungsverfahrens von Baukostenzuschüssen auf Darlehen als Regelfinanzierung zu vollziehen.

Berlin, den 21. November 2006

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**