

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Jürgen Koppelin, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 16/6000, 16/6002, 16/6412, 16/6423 –**

**Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für
das Haushaltsjahr 2008 (Haushaltsgesetz 2008)**

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 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 30. November 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion