

Berlin, den 18.09.2007

## **Änderungsantrag zum Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes**

### Begründung - Allgemeiner Teil

Das Verkehrsnetz der Schiene dient der öffentlichen Daseinsvorsorge. Es hat einen Wiederbeschaffungswert von rd. 180 Mrd. €. Seine Weiterentwicklung und die dabei gewählten Investitionsschwerpunkte setzen wesentliche Rahmenbedingungen für die raumstrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Der Verkehr auf der Schiene kann die Investitionskosten des Netzes traditionell nicht tragen. Das Netz ist strukturell zuschussbedürftig und erhält deshalb aus dem Bundeshaushalt jährliche Investitionszuschüsse in Höhe von 3,5 bis 4 Mrd. €. In der 15-jährigen Laufzeit der geplanten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung kumulieren sich die steuerfinanzierten Zuschüsse auf über 50 Milliarden Euro. Mit diesem enormen Finanzengagement verfolgt der Bund keine betriebswirtschaftlichen Zwecke (also monetären „return on invest“), sondern verkehrs-, umwelt-, struktur- und sozialpolitische Ziele. Für einen Finanzinvestor dagegen käme es nicht in Betracht, in eine betriebswirtschaftlich defizitäre Infrastruktur eigenes Geld zu investieren, nur um damit Zwecke des Gemeinwohls zu erreichen. Für Finanzinvestoren ist das Netz betriebswirtschaftlich nur von Interesse, wenn für das Defizit der Steuerzahler aufkommen muss. Angesichts dieses Interessenkonfliktes muss bei der Ausgestaltung der Kapitalprivatisierung sichergestellt werden, dass die gemeinwohlorientierten Zwecke der Infrastruktursparte nicht in einen Zielkonflikt mit den Renditeinteressen einer teilprivatisierten DB AG geraten.

Die SPD hat diesen Zielkonflikt schon 1993 bei der Bahnreformgesetzgebung erkannt und deshalb durchgesetzt, in Art. 87 e des Grundgesetzes zu verankern, dass die Mehrheit der Infrastrukturunternehmen beim Bund verbleiben muss.

Der Deutsche Bundestag hat in seinem Beschluss vom 24.11.2006 das Leitbild eines integrierten DB-Konzerns bestimmt, jedoch gleichzeitig bekräftigt: „Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG) die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. ... Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung in Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für das Eigentum des Bundes müssen ausgeschlossen werden.“

Andererseits heißt es in diesem Beschluss: „Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.“

Damit enthält der Beschluss ein gewisses Spannungsverhältnis. Der vom Bundeskabinett verabschiedete „Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes“ versucht dies dadurch aufzulösen, dass die teilprivatisierte DB AG das wirtschaftliche Eigentum an den Infrastrukturgesellschaften behält, während das rechtliche Eigentum als „Sicherungsübertragung“ an den Bund geht.

Dieser Weg ist aber mit hohen Risiken und Nachteilen behaftet, die mit den von der SPD seit jeher geforderten Sicherstellung des Gemeinwohlauftrages der Schieneninfrastruktur unvereinbar sind:

1. *Das wirtschaftliche Eigentum an der Infrastruktur bei der teilprivatisierten DB AG umfasst weitgehend die volle Verfügungsmacht über die Infrastruktur.* Dies wird in der Begründung zum Gesetzentwurf ausdrücklich bestätigt, denn dort heißt es – zu Art. 2 § 2 Abs. 2 – wörtlich: „Voraussetzung hierfür [für das wirtschaftliche Eigentum] ist die Möglichkeit des Mutterunternehmens [also der DB AG], die Finanz- und Geschäftspolitik dieses Unternehmens [nämlich des Infrastrukturunternehmens] zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen.“ Die Sicherungsübertragung an den Bund bedeutet also für die teilprivatisierte DB AG keine Einschränkung ihrer Möglichkeiten, mit den Infrastrukturgesellschaften nach ihrem Willen zu verfahren. Dies wird noch dadurch unterstrichen, dass es durch das Gesetz der teilprivatisierten DB AG ausdrücklich ermöglicht wird, mit den Infrastrukturgesellschaften Beherrschungsverträge abzuschließen (Art. 2 § 2 Abs. 3).
2. *Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung des staatlichen Einflusses auf die Infrastrukturgesellschaften laufen leer bzw. sind bedeutungslos.* Nur wenige Maßnahmen der teilprivatisierten DB AG bei den Infrastrukturgesellschaften, wie z.B. Kapitalherabsetzung, Unternehmensauflösung etc., die zudem im täglichen Leben von Unternehmen ohne praktische Bedeutung sind, bedürfen der Zustimmung des Bundes. Auch das Recht des Bundes, einige Aufsichtsratspositionen bei den Infrastrukturgesellschaften zu besetzen, ist ohne praktische Bedeutung, weil in beherrschten Unternehmen die Konzernleitung jederzeit am Aufsichtsrat vorbei die Geschäftspolitik der Tochtergesellschaften bestimmen kann.
3. *Die Bundesvertreter sind im Konzernaufsichtsrat einer teilprivatisierten DB AG in der Minderheit und können jederzeit durch Koalitionen der privaten Anteilseigner mit Arbeitnehmervertretern überstimmt werden.* Damit können wesentliche Entscheidungen bei den Infrastrukturgesellschaften, etwa über die zu verfolgende Investitionspolitik und deren Schwerpunkte oder über die Instandhaltungsstrategie, gegen den Bund getroffen werden. Auch können Personalentscheidungen zur Konzernführung und damit auch zur Führung der Infrastruktur gegen den Willen der Bundesvertreter zustande kommen.
4. *Die gesetzlichen Möglichkeiten, die Sicherungsübertragung zu beenden und zum Volleigentum des Bundes zu gelangen, laufen praktisch leer; damit ist die Weggabe des Netzes aus staatlicher Obhut trotz Sicherungseigentums de facto endgültig.* Die Sicherungsübertragung läuft mindestens 15 Jahre, inklusive des im Gesetz zugestandenen Abwicklungszeitraums 18 Jahre (Art. 2 § 5). Innerhalb dieser Zeit ist eine Kündigung nur aus wichtigem Grund möglich, also praktisch unmöglich. Selbst bei einer Kündigung aus wichtigem Grund ist eine Übergangs-

zeit von drei Jahren vorgesehen (Art. 2 § 6). Sogar eine grobe Verletzung der Pflichten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist nur dann ein Kündigungsgrund, wenn ihr wiederholtes Auftreten rechtskräftig festgestellt ist (Art. 2 § 6; Art 3 § 10), und löst auch eine Übergangszeit von 3 Jahren aus.

5. *Wird das wirtschaftliche Eigentum an der Infrastruktur nach Ablauf der Frist von 18 Jahren vom Bund übernommen, so fallen für den Bundeshaushalt Kosten von prohibitiver Höhe an, so dass eine Rücknahme unmöglich wird.* In diesem Falle wird nämlich ein Wertausgleich in Höhe des bilanziellen Eigenkapitals der Infrastrukturgesellschaften fällig (Art. 2 § 7 Abs. 1). Dieses beträgt gegenwärtig bereits 8 Mrd. €, kann aber in 18 Jahren beträchtlich steigen, wenn sich der Konzern entscheidet, Gewinne bei den Infrastrukturtöchtern stehen zu lassen bzw. bevorzugt dort anfallen zu lassen. Da die Infrastrukturtöchter beherrschte Unternehmen sind, hat er dazu ohne weiteres die Möglichkeit. Es ist auch in 18 Jahren kein Bundesfinanzminister vorstellbar, der bereit wäre, für den Erwerb des wirtschaftlichen Eigentums am Netz 8, 15 oder 20 Mrd. € zu zahlen. Das Bundesfinanzministerium kommuniziert auch offen, dass eine Rücknahme des wirtschaftlichen Eigentums nicht geplant, also die Weggabe der Infrastruktur endgültig sei. Dem widerspricht die Aussage des Verkehrsministers, die Infrastruktur bleibe vollständig in staatlicher Hand.
  
6. *Sanktionen bei der Verletzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sind praktisch wirkungslos. Zum Einen setzen sie die erfolgreiche Beschreitung des Rechtswegs voraus (Art. 3 §§ 10 und 11). Zum Anderen geht ihre finanzielle Wirkung im teilprivatisierten Konzern im Zweifelsfalle zulasten des Netzes.* Sowohl die Verletzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als auch die finanzielle Bestrafung des Konzerns für die Verletzung nach mehrjährigem Rechtsstreit geht am Ende zulasten der Infrastruktur. Die finanziellen Ströme kann ein Konzernvorstand gegenüber beherrschten Unternehmen immer auf diese Weise lenken. Damit sanktioniert der Bund immer nur seine eigene Aufgabewahrnehmung im Bereich der Infrastruktur. Zwar kann die angestrebte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu Investitionen und Unterhalt beim Netz unabhängig von der Teilprivatisierung ein sinnvolles Lenkungsinstrument sein. Sie ist aber nach sechsjähriger Bemühung immer noch nicht zustande gekommen, und sicherlich wird der Versuch scheitern, sie mit der Aufgabe zu überfrachten, Ersatz für Verkehrspolitik und eine konkrete Überwachung der Infrastruktur zu sein.

Das von der Bundesregierung vorgelegte Privatisierungsmodell mit einem Auseinanderfallen von zivilrechtlichem und wirtschaftlichem Eigentum bedingt die Notwendigkeit, der DB AG (und damit dem privaten Anteilseigner) einen Wertausgleich zu zahlen, wenn später der Bund das Volleigentum an der Netzgesellschaft erhalten soll. Aus dem Verkauf von 49% der gesamten DB AG inklusive Netz erlöst der Bund laut PRIMON-Gutachten 6 bis 8 Mrd. und damit weniger, als der spätere Rückerwerb des wirtschaftlichen Eigentums am Netz kosten würde. Der Gesamterlös aus der Privatisierung reicht gerade aus, um für zwei Jahre die Investitionszuschüsse des Bundes an das Netz zu bezahlen, ist aber verbunden mit einer vom Haushalt einzugehenden Verpflichtungsermächtigung von 37 Mrd. € und dem Risiko, das im Wesentlichen aus Steuermitteln finanzierte Netz der teilprivatisierten DB AG teuer abkaufen zu müssen.

Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung bleibt der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen den Infrastrukturgesellschaften und der teilprivatisierten DB AG bestehen. Chancen und Risiken der Netzbewirtschaftung sollen bei der DB AG liegen. Die Risiken der privaten Investoren werden allerdings auf Kosten der Steuerzahler dadurch minimiert, dass die Bezuschussung des Netzes in einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz festgeschrieben wird (37,5 Mrd. € bei 15 Jahren Laufzeit), zusätzlich werden Neu- und Ausbaumaßnahmen wie bisher mit Bundeszuschüssen finanziert. Gleichzeitig ist bereits jetzt absehbar, dass ausgerechnet der Infrastrukturbereich als zukünftiger Gewinnträger der teilprivatisierten DB AG ausgebaut werden soll. Der Gewinn vor Steuern soll, wie aktuellen Presseberichten (Capital vom 30.08.2007) unter Bezugnahme auf die Mittelfristplanung der DB AG zu entnehmen ist, in den kommenden Jahren stetig anwachsen und im Jahr 2011 mit 570 Millionen Euro höher als in allen anderen Konzernsparten liegen. Dies bedeutet eine Rendite von über 12 Prozent. Diese Gewinnexplosion soll durch Personalabbau, höhere Trassenpreise, niedrigeren Instandhaltungsaufwand und Stilllegung unrentabler Strecken erreicht werden. Profitieren von dieser Entwicklung würden die privaten Anteilseigner der DB AG, die über den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag darüber entscheidet, in welcher Höhe Gewinne bei der DB Netz AG anfallen und wie diese verwendet werden. Gleichzeitig wären die Belastungen für den Steuerzahler auf Dauer festgeschrieben und könnten selbst bei noch so positiver Gewinnentwicklung nicht nach unten korrigiert werden. Diese Ungleichverteilung von Lasten und Risiken zugunsten der privaten Anteilseigner und zum Nachteil der Allgemeinheit würde das Gemeinwohlinteresse, das der Bund mit seinem hohen finanziellen Engagement beim Schienennetz verfolgt, konterkarieren. Dies gilt erst recht angesichts der Pläne der DB AG, sich zukünftig immer stärker im Ausland zu engagieren – und zwar auch im Infrastrukturbereich. Nach Pressemeldungen vom 21. August 2007 steht die Deutsche Bahn vor einem Einstieg in Slowenien, wo die DB AG 49 Prozent der Anteile bei den slowenischen Staatsbahnen kaufen soll. Den Berichten zufolge soll die DB AG „bis 2020 rund 9 Milliarden Euro in die Modernisierung der slowenischen Bahninfrastruktur investieren und außerdem den Ausbau des dritten Piers im Hafen Koper sowie des zweiten Gleises auf der Strecke Divaca-Koper wesentlich mitfinanzieren“ (Börsen-News vom 21.08.2007/CD/APA/NE).

Auf den Punkt gebracht zeigt sich somit: die Beteiligung von privaten Anteilseignern an der DB AG und damit deren Interessen erstrecken sich durch das „wirtschaftliche Eigentum“ der DB AG an den Infrastrukturgesellschaften (und durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag) auch auf das Schienennetz, selbst wenn die Infrastrukturgesellschaften formal-zivilrechtlich im Eigentum des Bundes stehen. Die Interessen von strategischen Investoren und von institutionellen Finanzinvestoren sind jedoch nicht auf die Erfüllung des Gemeinwohlauftrags des Schienennetzes gerichtet, sondern auf eine Renditemaximierung, die unter Ausnutzung der steuerfinanzierten Zuschüsse auch vom Netz erwartet wird. Diese Investoren werden die mit ihrer Beteiligung verbundenen Stimmrechte dazu nutzen, die Geschäftspolitik der DB AG und über den Beherrschungsvertrag auch die der DB Netz AG an ihren Gewinninteressen auszurichten. Dies ist ein normales und verständliches Kalkül einer Kapitalbeteiligung solcher Investorengruppen.

Es gibt jedoch weniger schädliche Formen der Teilprivatisierung des integrierten Konzerns. Hierzu ist das aktienrechtliche Instrument der stimmrechtslosen Vorzugsaktie geeignet. Dieses wird in der Privatwirtschaft immer dann verwandt, wenn eine Kapitalerhöhung das Stimmenverhältnis eines Unternehmens nicht verändern soll. Bekanntestes Beispiel ist die Porsche AG: 50% der Aktien sind stimmrechtslose Vorzugsaktien.

Durch die Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien können vom Bund Privatisierungserlöse in der geplanten Höhe vereinnahmt und der Kapitalbedarf der Bahn AG gedeckt werden, ohne die staatliche Kontrolle aus der Hand zu geben. Ein Stimmrecht in der Hauptversammlung besitzt allein der Bund, die parlamentarische Kontrolle ist somit umfassend gewährleistet.

Stimmrechtslose Vorzugsaktien müssen mit einer garantierten Mindestverzinsung ausgestattet sein. Dazu wäre die DB AG nach derzeitigem Stand wirtschaftlich in der Lage. Die DB AG sollte im Übrigen verpflichtet sein, entsprechende Gewinnrücklagen zu bilden. Eine garantierte Mindestverzinsung von 5 % würde die stimmrechtslose Vorzugsaktie attraktiver machen als eine Bundesanleihe; für die DB AG dagegen wären die Kosten des so gewonnenen Kapitals erheblich niedriger als die Renditeansprüche finanzieller Investoren.

Bei der Gewinnung privaten Kapitals durch stimmrechtslose Vorzugsaktien kann man im Gesetzentwurf der Bundesregierung auf die komplizierte und widersinnige Trennung des rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentums an der Infrastruktur verzichten. Das macht das Gesetz wesentlich transparenter und einfacher.

Insgesamt vermeidet dieses Modell, dass private Investoren einen unerwünschten wirtschaftlichen Einfluss auf die Eisenbahninfrastruktur bekommen. Die parlamentarische Verantwortung wird darüber hinaus gestärkt, indem abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen der Zustimmung des Bundestags bedürfen.

**Im Einzelnen werden folgende Änderungen am Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgeschlagen:**

**Artikel 1 (Gesetz über die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft – DBPrivG) wird wie folgt geändert:**

§ 1 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„An der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn AG) können sich neben der Bundesrepublik Deutschland (Bund) Dritte beteiligen, wobei die Mehrheit der Anteile beim Bund verbleiben muss. Die Beteiligung der Dritten erfolgt ausschließlich in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien.

Die Deutsche Bahn AG zahlt aus dem Bilanzgewinn eine Vorzugsdividende in Höhe von 5% des Aktiennennbetrags. Zur Absicherung dieser Verpflichtung baut die Deutsche Bahn AG so zügig wie möglich eine Gewinnrücklage auf, die dem Achtfachen des sich nach Absatz 1 ergebenden Dividendenbetrages entspricht.“

Begründung:

Die Privatisierung der Bahn durch Veräußerung von bis zu 49% des Aktienkapitals erfolgt über die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Die Aktien sollen breit gestreut werden („Volksaktienmodell“). Die Stimmrechtslosigkeit der Aktien wird bewirken, dass sich institutionelle Anleger nicht beteiligen.

Die Beteiligung Dritter in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien stellt sicher, dass der Bund in der Hauptversammlung der Deutsche Bahn AG allein stimmberechtigt ist. Die Kontrolle durch den Bund ist damit umfassend gewährleistet.

Die Rendite der Vorzugsaktie ist attraktiv; sie liegt über der Verzinsung einer Bundesanleihe.

Die Vorzugsdividende darf von der Deutsche Bahn AG allein aus dem Bilanzgewinn geleistet werden (§ 57 Abs. 2 und 3 Aktiengesetz). Dazu ist sie nach derzeitigem Stand ohne Weiteres in der Lage. Um auch in ertragsschwächeren Jahren ihrer Verpflichtung nachkommen zu können – und damit den Sanktionen des § 140 Aktiengesetz (zeitweises Stimmrecht der Vorzugsaktionäre) vorzubeugen –, wird die Deutsche Bahn AG verpflichtet, eine für diesen Zweck auskömmliche Gewinnrücklage aufzubauen. Für die gebotene Eile dieser Maßnahme wird ihr Sicherungszweck gegenüber den übrigen Obliegenheiten der Deutsche Bahn AG abzuwägen sein. Eine Patronatserklärung des Bundes zur Besicherung der Ansprüche der Vorzugsaktionäre verbietet sich; sie würde eine EU-widrige Beihilfe darstellen.

Absätze 2 und 3 (unverändert)

§ 2 (unverändert)

**Artikel 2 (Gesetz über die Struktur der Eisenbahnen des Bundes – Bundeseisenbahnenstrukturgesetz) entfällt.**

Begründung:

Das Gesetz regelt die bürgerlich-rechtlich Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften auf den Bund und den gleichzeitigen Verbleib des wirtschaftlichen Eigentums an den Gesellschaften bei der Deutsche Bahn AG. Infolge der Beteiligung Dritter lediglich mit stimmrechtslosen Vorzugsaktien beherrscht der Bund als allein stimmberechtigter Mehrheitsgesellschafter die Deutsche Bahn AG und damit mittelbar die Infrastrukturgesellschaften umfassend. Daher ist es nicht mehr erforderlich, die Schieneninfrastruktur durch Übertragung der Anteile an den Infrastrukturgesellschaften auf den Bund aus der Bahn herauszulösen und der Deutsche Bahn AG im Gegenzug bestimmte Rechte („wirtschaftliches Eigentum“) einzuräumen.

Sämtliche Vorschriften des Artikels 2 setzen die genannte Konstruktion von Sicherungsübertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften auf den Bund und Einräumung des wirtschaftlichen Eigentums an die Deutsche Bahn voraus und können daher entfallen:

- § 1 Übertragung von Anteilen
- § 2 Stimmrechtsvollmacht
- § 3 Zustimmungspflichtige Maßnahmen
- § 4 Aufsichtsrat
- § 5 Ende der Sicherungsübertragung
- § 6 Ende der Sicherungsübertragung in besonderen Fällen
- § 7 Wertausgleich
- § 8 Befreiung von der Grunderwerbsteuer.

**Artikel 3 (Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes – Bundesschienenwegegesetz) wird wie folgt geändert:**

§§ 1 und 2 (unverändert)

§ 3 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes tragen die Kosten der nach Absatz 1 notwendigen Maßnahmen. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund bis zu 2,5 Mrd. € jährlich nach der Preistaxe von 2007. Der Höchstbetrag ist alle fünf Jahre anzupassen.“

Begründung:

Die Regelung stellt sicher, dass die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften auch bei steigenden Kosten den in Absatz 1 beschriebenen Zustand herstellen können.

§ 4 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden das Wort „sollen“ durch das Wort „schließen“ und das Wort „abschließen“ durch das Wort „ab“ ersetzt.

Begründung:

Redaktionelle Änderung.

Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Hinter Satz 3 wird folgender Satz 4 angefügt:

„Weitere Überprüfungen erfolgen alle fünf Jahre.“

Begründung:

Die Regelung stellt sicher, dass die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften auch bei steigenden Kosten die Erlangung und die Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege erreichen können.

Hinter Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in der jeweiligen Fassung bedarf der Zustimmung des Bundestages.“

Begründung:

Da die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in ihrer jeweiligen Fassung den Kern der dem Bund obliegenden Verpflichtung nach Artikel 87 e Grundgesetz abbildet, wird sie der parlamentarischen Kontrolle unterstellt.

Die Absätze 4 und 5 werden Absätze 5 und 6.

Begründung:

Redaktionelle Folgewirkung.

§ 5 wird wie folgt geändert:

Für Absatz 1 entfällt die Nummerierung;  
Absatz 2 wird gestrichen.

Begründung:

Absatz 2 muss entfallen, weil eine Sicherungsübertragung nicht mehr vorgesehen ist.

§§ 6 und 7 (unverändert)

§ 8 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 werden die Worte „während der Laufzeit der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes“ gestrichen.

Begründung:

Folgewirkung des Wegfalls der Sicherungsübertragung.

Absatz 6 wird gestrichen.

Begründung:

Für den Ausschluss weitergehender Ansprüche besteht kein Grund.

§§ 9 und 10 (unverändert)

§ 11 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Worte „für die Dauer der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes“ gestrichen.

Begründung:

Redaktionelle Folgeänderung aus dem Wegfall der Sicherungsübertragung.

§ 11 muss im Übrigen bestehen bleiben: Bei Wegfall der Sicherungsübertragung hat die DB aus dem Konzernverbund mit den Eisenbahnstrukturgesellschaften erst recht Mitverantwortung für deren Pflichterfüllung.

§§ 12 bis 23 (unverändert)

**Artikel 4 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes),  
Artikel 5 (Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes),  
Artikel 6 (Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes),  
Artikel 7 (Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) und  
Artikel 8 (Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)**  
(unverändert)

**Artikel 9 (Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung)** wird wie folgt geändert:

In der vorgesehenen Ergänzung des § 50 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung

durch eine Nr. 7 werden die Worte „den Bescheid über den Wertausgleich nach § 7 Absatz 2 Satz 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes und“ gestrichen.

Begründung:

Folgeänderung aus dem Wegfall der Sicherungsübertragung (s.o. zu Artikel 2).

Dr. Hermann Scheer

Peter Friedrich

Dr. Wolfgang Wodarg

Ottmar Schreiner

Dr. Ernst-Dieter Rossmann

Swen Schulz

Hilde Mattheis

Prof. Dr. Dr. Karl Lauterbach

Rainer Arnold

Dr. Marlies Volkmer

Lothar Binding

Dr. Peter Danckert

Edelgard Bulmahn

Christine Lambrecht

Dr. h.c. Wolfgang Thierse

Michael Roth

Jörn Thießen

Reinhold Hemker

Jella Teuchner

Petra Merkel

Dr. Rainer Tabillion

Josip Juratovic

Renate Gradistanac

Gerold Reichenbach

Christoph Strässer

Gabriele Hiller-Ohm

Uta Zapf

Rüdiger Veit

Gabriele Groneberg

Niels Annen

Dr. Axel Berg

Helga Lopez

Michael Hartmann

Monika Griefahn

Axel Schäfer

Lothar Ibrügger

Rene Röspel

Christel Riemann-Hanewinckel

Dr. Matthias Miersch

Rolf Kramer

Dr. Rolf Mützenich

Andreas Steppuhn

Petra Bierwirth

Lothar Mark

Jörg Tauss