



## Siegmund Ehrmann

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“


Siegmund Ehrmann, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

**Platz der Republik 1  
11011 Berlin**

**Jakob-Kaiser-Haus  
Raum 1.446**


 (030) 227 – 77 654


 (030) 227 – 76 654


 siegmund.ehrmann@bundestag.de

### **Wahlkreis**

Hopfenstraße 4  
47441 Moers


 (02841) 99 805 99


 (02841) 99 805 88


 siegmund.ehrmann@wk.bundestag.de

### **Wahlkreis**

Südwall 38  
47798 Krefeld

 (02151) 31 96 50

 (02151) 82 07 611

 siegmund.ehrmann@wk2.bundestag.de

Berlin, 18. September 2006

## **Bericht aus Berlin 14/2007**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Genossinnen und Genossen,

Wir wollen die Menschen vor unfairen Arbeitsbedingungen schützen und ihnen ermöglichen, von ihrem Einkommen ohne staatliche Zuschüsse leben zu können.

Konkret streben wir deshalb an, den Postsektor in das Arbeitnehmer-Entsendegesetz aufzunehmen. Ver.di und der Post-Arbeitgeberverband haben sich in einem Tarifvertrag auf Mindestlöhne zwischen 8,00 und 9,80 Euro geeinigt. Die jetzt vereinbarten Mindestlöhne und die Aufnahme in das Entsendegesetz sind ein wichtiger Schritt, um die Postbediensteten nach der Marktliberalisierung zum 1. Januar 2008 vor Billiglöhnen zu schützen. Nur so können wir Billiganbieter in Zugzwang bringen, denn auch deren Mitarbeiter haben ein Recht auf einen fairen Lohn.



**Siegmond Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

Seite 2 von 20 Seiten des Schreibens vom 18. September 2006

---

Kurt Beck hat angekündigt, dass Rheinland-Pfalz in dieser Woche einen Gesetzentwurf zur Einführung von flächendeckenden, gesetzlichen Mindestlöhnen in den Bundesrat einbringen wird. Auch das Land Berlin will den Bundesrat auffordern eine entsprechende EntschlieÙung zu fassen.

Unser Koalitionspartner scheint eine neue „Offensive Innere Sicherheit“ zu starten, um uns zu weiteren Gesetzesänderungen zu treiben, uns im Bereich der Inneren Sicherheit als unzuverlässig darzustellen und in die Ecke zu drängen.

Die Interviews von einigen Kabinettsmitgliedern der Union an diesem Wochenende sind nicht akzeptabel. Der Bundesinnenminister verbreitet mit seinen Äußerungen unnötig Panik und Unsicherheit. Als Bundesminister zuständig für die Innere Sicherheit erzeugt er eine Weltuntergangsstimmung. Wenn er detailliertes Wissen über mögliche Bedrohungen und Anschläge hat, so muss er das den entsprechenden Gremien in Bundesregierung und Bundestag mitteilen. Sein Verhalten allerdings ist verantwortungslos und trägt nicht dazu bei, das Vertrauen der Bevölkerung in die Politik zu stärken oder auch nur zu erhalten. Solange es keine konkreten Hinweise auf bestimmte Gefahren gibt, verbieten sich derartige Äußerungen.

Natürlich müssen wir die Sicherheitslage ernst nehmen. Aber wir stehen auch aufgrund unserer Sicherheitspolitik in den letzten Jahren gut da und sind gut gerüstet. Wir haben unsere Vorschläge vorgelegt. Den Einsatz der Bundeswehr im Inneren lehnen wir entschieden ab.

Gleiches gilt auch für die öffentliche Äußerung des Bundesverteidigungsministers, der bei einer entsprechenden Gefahr Passagierflugzeuge auch ohne gesetzliche Grundlage abschießen lassen würde. Dies ist ein angekündigter Verfassungsbruch und einem Verstoß gegen höchstrichterliche Rechtsprechung. Wir haben für den Abschuss eines mit unschuldigen Menschen besetzten Flugzeuges keine gesetzliche Grundlage. Das Bundesverfassungsgericht hat eine entsprechende Befugnis im Luftsicherheitsgesetz für verfassungswidrig erklärt. Die in der Verfassung verankerte Würde des Menschen verbietet eine solche Handlung. Das ist unabänderlich!



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

Seite 3 von 20 Seiten des Schreibens vom 18. September 2006

---

Mit unserem Koalitionspartner konnten wir uns seit dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts nicht auf eine an die Gerichtsentscheidung angelehnte gesetzliche Grundlage einigen. Möglich wäre nach der Entscheidung des Gerichts lediglich der Abschuss eines nur mit Terroristen besetzten Flugzeuges.

Wir werden in dieser Woche in 1. Lesung über das ISAF-Mandat der Bundeswehr und den Einsatz der Tornados in Afghanistan beraten. ISAF hat nach wie vor zum Ziel, Afghanistan bei der Aufrechterhaltung der Sicherheit beim Wiederaufbau des Landes zu unterstützen. Der Einsatz der Tornados ist für den Erfolg von ISAF erforderlich und dient dem Schutz der ISAF-Soldaten, aber auch den im Land eingesetzten zivilen Helfern und der afghanischen Bevölkerung. Der Tornado-Einsatz wird nun in das ISAF-Mandat integriert. Dies trägt dazu bei, dass die ISAF-Soldaten flexibler eingesetzt werden können. Über das zusammengelegte Mandat werden wir Anfang Oktober im Bundestag abstimmen. Nach acht Monaten des Einsatzes ist nun auch in der Praxis deutlich geworden, dass die Tornados tatsächlich keine militärische Luftbodenunterstützung leisten.

In der letzten Woche hat die Föderalismuskommission zum Themenkomplex Finanzen eine zweitägige Klausurtagung durchgeführt. Ziel der Reform ist es, nachhaltig für strukturell ausgeglichene Haushalte zu sorgen. Wir brauchen dafür kein absolutes Verschuldungsverbot, sondern eine konjunkturgerechte Regel, die Ausnahmeregelungen für besondere Notfälle vorsieht, z. B. für Naturkatastrophen. Diese neue Schuldenregel bildet den Schwerpunkt der Diskussion, wobei es begrüßenswert wäre, wenn sie für den Gesamtstaat, d. h. für Bund und Länder gelten würde. Hier besteht allerdings ein Problem, denn die Haushaltsnotlagenländer fordern zunächst Altschuldenentlastung, z. B. durch einen Entschuldungsfonds. Hierüber wiederum wollen die Geberländer aber nur reden, wenn man ihnen im Gegenzug weitere Steuerautonomie einräumt.

In den nächsten Monaten wird sich die Kommission mit der Neuordnung der Finanzverwaltung, mit Bürokratieabbau und mit Aufgabenkritik beschäftigen. Es geht dabei auch um die Folgen des demographischen Wandels, d. h. um die Anpassung der Verwaltung und der Infrastruktur an ein Land, in dem immer weniger Menschen leben. Hierzu werden wir ebenfalls eine Sachverständigenanhörung und eine Klausurtagung durchführen.



**Siegmond Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

---

**Eurer besonderen Aufmerksamkeit empfehle ich das als Anlage der Planungsgruppe unserer Fraktion beigefügte Exposé zur „Teilprivatisierung der DB AG“.**

Mit freundlichen Grüßen,

Siegmond Ehrmann, MdB



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

## II. Zur Woche

Mit dem **Gesetzentwurf zur Modernisierung des GmbH-Rechts und zur Bekämpfung von Missbräuchen**, den wir in dieser Woche in 1. Lesung beraten, soll die weit über 100 Jahre alte Rechtsform der GmbH grundlegend modernisiert werden. Ziel ist es, diese Rechtsform im Wettbewerb mit ausländischen Unternehmensformen attraktiver zu gestalten und Unternehmensgründungen nachhaltig zu erleichtern und zu beschleunigen. Hierfür wird das zur Gründung notwendige Stammkapital von 25.000 auf 10.000 Euro abgesenkt. Zusätzlich ist eine haftungsbeschränkte Unternehmergeellschaft ohne ein bestimmtes Mindeststammkapital vorgesehen. Diese Variante der GmbH bietet besondere Erleichterungen für Firmengründer, ist aber wegen des höheren Haftungsrisikos zum Schutz des Rechtsverkehrs besonders zu kennzeichnen.

Die Unternehmensgründung soll zusätzlich durch die Abkopplung von verwaltungsrechtlichen Genehmigungen (bspw. gewerberechtlichen Erlaubnissen) erleichtert werden. Über den künftig nur noch elektronisch einzureichenden Gründungsantrag soll „unverzüglich“ entschieden werden. Geplant ist auch ein Mustergesellschaftsvertrag für einfache GmbH-Gründungen, bei denen die notarielle Beurkundung nicht mehr nötig sein wird.

Der Missbrauch der Rechtsform der GmbH im Zusammenhang mit Unternehmensinsolvenzen insbesondere durch sog. „Unternehmensbestatter“ soll durch entsprechende Änderungen im GmbH-Recht ebenfalls eingedämmt werden.

In dieser Woche werden wir im Bundestag das **Zensusvorbereitungsgesetz 2011** beschließen. Die letzte Volkszählung fand in der Bundesrepublik im Jahr 1987 statt, in der DDR bereits 1981. Da die fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen und die darauf aufbauenden Statistiken mit wachsendem Abstand zur letzten Volkszählung immer ungenauer werden, ist eine Neujustierung der statistischen Datenbasis durch eine neue Zählung erforderlich. In 2011 wird in Deutschland eine Volkszählung (Zensus) nach einem neuen, registergestützten System durchgeführt. Hierfür sind zahlreiche Vorbereitungen notwendig, die einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage bedürfen. Im Rahmen dieses Zensus wird es keine Befragung der gesamten Bevölkerung geben. Vielmehr wird



sowohl auf Melderegister, Daten der Bundesagentur für Arbeit sowie der Vermessungs- und Finanzbehörden als auch der für Grundsteuer, Führung der Grundbücher und Liegenschaftskataster zuständigen Stellen auf Landesebene zurückgegriffen. Zusätzlich werden sowohl rund 17,5 Millionen Gebäude- und Wohneigentümer als auch zehn Prozent der Bevölkerung stichprobenartig befragt. Der Aufbau dieses Anschriften- und Gebäuderegisters bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Unumgänglich wird der Zensus 2011 auch durch eine europäische Verpflichtung. Die EU wird gemeinschaftsweite Volks- und Wohnungszählungen für das Jahr 2011 durch eine entsprechende Verordnung, die voraussichtlich noch 2007 erlassen wird, vorschreiben.

Im Zuge der Föderalismusreform ist die Kategorie der Rahmengesetzgebung des Bundes aufgegeben und sind die Zuständigkeiten von Bund und Ländern auch im Hochschulbereich neu geordnet worden. Neben der Erweiterung der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung von Wissenschaft und Forschung (Art. 91b GG) hat der Bund neue Zuständigkeiten in der konkurrierenden Gesetzgebung für die Hochschulzulassungen und Hochschulabschlüssen (Art. 74 Abs. 1 Nr. 33 GG) erhalten.

Mit dieser Neuordnung hat das Hochschulrahmengesetz des Bundes (HRG) seine grundgesetzliche Grundlage verloren.

Der **Gesetzentwurf zur Aufhebung des Hochschulrahmengesetzes** enthält im Wesentlichen eine Aufhebungsbestimmung zum HRG sowie in 25 Punkten Anpassungsvorschriften in anderen Gesetzen und Verordnungen. Die Aufhebung des HRG hat keine direkte Veränderung der Rechtslage zur Folge, da es sich als bisheriges Rahmenrecht an den Landesgesetzgeber wendet und die Vorschriften überwiegend bereits in Landeshochschulgesetzen übernommen worden sind. Diese gelten natürlich fort.

Das späte Außerkrafttreten erklärt sich auch aus dem Umstand, dass auch etwa 160-180 landesgesetzliche Regelungen überarbeitet werden und etwa Verweise auf das HRG ersetzt werden müssen.



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

Seite 7 von 20 Seiten des Schreibens vom 18. September 2006

---

In 1. Lesung beraten wir in dieser Woche das **Gesetz zur Modernisierung der Rahmenbedingungen für Kapitalbeteiligungen**.

Junge und mittelständische Unternehmen spielen eine wichtige Rolle für die deutsche Volkswirtschaft, da sie das Innovations- und Wachstumspotential der Volkswirtschaft erhöhen und ein hohes Beschäftigungsniveau fördern. Gerade diese Unternehmen haben allerdings häufig Probleme bei der Kapitalbeschaffung. Beteiligungskapital ist eine wichtige Finanzierungsquelle für junge und mittelständische Unternehmen, denen andere Finanzierungsmöglichkeiten nicht offen stehen. In Deutschland ist der Beteiligungskapitalmarkt ein immer wichtiger werdendes Marktsegment, das allerdings im internationalen Vergleich, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung junger und mittelständischer Unternehmen, noch ein erhebliches Entwicklungspotenzial hat. Ziel des vorliegenden Gesetzes ist es, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Wagniskapital- und Unternehmensbeteiligungsgesellschaften dahingehend zu verbessern, dass sie vermehrt Beteiligungskapital für junge Unternehmen und den Mittelstand zur Verfügung stellen.

Das Bundespolizeigesetz soll entsprechend einer europäischen Vorgabe geändert werden. Die entsprechende europäische Richtlinie sieht vor, dass Luftfahrtunternehmen auf Anfrage der Grenzschutzbehörden bei Flügen aus Drittstaaten in EU-Mitgliedstaaten bestimmte Passagierdaten elektronisch vorab an diese übermitteln müssen. Hierdurch soll eine gründlichere und zügigere Kontrolle der Passagiere möglich werden. Die Einreisekontrolle wird so verbessert und illegale Einwanderung soll so effektiver bekämpft werden. Zur Umsetzung dieser Richtlinie beraten wir in dieser Woche in 1. Lesung einen **Gesetzentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundespolizeigesetzes**.

Die Bundespolizei soll ebenfalls neu organisiert werden. Hierzu beraten wir in 1. Lesung den **Gesetzentwurf zur Änderung des Bundespolizeigesetzes**. Die Aufgaben oder Befugnisse der Bundespolizei werden durch diesen Gesetzentwurf nicht verändert. Vorgesehen ist, dass die bisherigen Mittelbehörden in einer einzigen Oberbehörde der Bundespolizei zusammengefasst werden. Die bisher 19 Bundespolizeiamter werden in



Bundespolizeidirektionen zusammengeführt. Die Flächenpräsenz soll weiterhin gewährt werden. Auch die Bezeichnungen einzelner Behörden werden geändert: statt mehrerer Bundespolizeipräsidien und einer Bundespolizeidirektion soll es ein Präsidium und mehrere Direktionen geben. Bundespolizeiämter wird es nicht mehr geben.

Wir beraten in dieser Woche in erster Lesung einen Gesetzentwurf der Bundesregierung zur **Änderung des Tierschutzgesetzes**. Durch dieses Gesetz sollen mobile Tierschauen und Zirkusbetriebe mit Tierhaltung durch das Tierschutzgesetz erfasst und zum Schutz der Tiere ein entsprechendes Register geschaffen werden.

Durch das Register soll erreicht werden, dass in jedem Bundesland von den Behörden die selben Daten erhoben und in allen Behörden automatisierte Verfahren angewendet werden, damit eine schnelle Datenübermittlung möglich wird.

Bei landesrechtlichen Einzelregelungen würde hingegen die Gefahr bestehen, dass sich Zirkusse durch den ständigen Wechsel zwischen den Bundesländern den jeweiligen Vorschriften entziehen. Mit einem bundesweiten Register ist es möglich, die generelle Einhaltung tierschutzrechtlicher Vorschriften auch bei den Betrieben sicherzustellen, die regelmäßig in verschiedenen Bundesländern auftreten.

Gemäß einer entsprechenden Vereinbarung im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung einen **Entwurf zur Änderung des Personalanpassungsgesetzes** eingebracht, nach dem bis zu 1.200 Berufssoldaten in den Jahren 2007 bis 2011 in den vorzeitigen Ruhestand versetzt werden sollen. Wir beraten den Entwurf in dieser Woche in 1. Lesung im Bundestag. Die Vorruhestandsregelung soll für Berufssoldaten gelten, die das 50. Lebensjahr vollendet haben und für die keine adäquate Verwendungsmöglichkeit im Geschäftsbereich des Bundesverteidigungsministeriums oder einer anderen Bundesbehörde besteht. Der bestehende personelle Überhang von bis zu 4.200 Berufssoldaten in der Bundeswehr soll so verkleinert werden. Ein Abbau der personellen Überhänge durch die regulären Ruhestandsregelungen wäre erst in 15 Jahren erreichbar.



Wir beraten in dieser Woche einen **Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Bekämpfung von Preismissbrauch im Bereich der Energieversorgung und des Lebensmittelhandels**. Mit diesem Gesetzentwurf, durch den das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und das Energiewirtschaftsgesetz geändert wird, sollen den Kartellbehörden effektivere Möglichkeiten an die Hand gegeben werden, gegen Preismissbrauch vorzugehen.

Auch mehr als acht Jahre nach der Öffnung der Energiemärkte hat sich noch kein funktionierender Wettbewerb auf diesem Sektor entwickelt. Defizite sind vor allem bei der Stromerzeugung und im Haushaltskundengeschäft mit Gas festzustellen. Die Energiepreise sind auf ein volkswirtschaftlich bedenkliches Niveau gestiegen, das mit der Entwicklung der Energiekosten nicht mehr begründet werden kann und industrielle Abnehmer sowie Endverbraucher über Gebühr belastet.

Wir beraten in dieser Woche den Regierungsentwurf eines **Gesetzes zur Finanzierung der Beendigung des subventionierten Steinkohlebergbaus** zum Jahr 2018 (Steinkohlefinanzierungsgesetz).

Der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und das Saarland haben sich am 7. Februar 2007 darauf verständigt, die subventionierte Förderung der Steinkohle in Deutschland zum Ende des Jahres 2018 sozialverträglich zu beenden. Bis dahin werden Steinkohleförderung und Subventionierung weiter reduziert.

Es ist dem Einsatz der SPD auf Bundes- und Landesebene zu verdanken, dass Rüttgers ursprünglicher Plan eines Ausstiegs 2010 und die damit verbundenen negativen Folgen für Nordrhein-Westfalen und die Beschäftigten vereitelt wurde.

Der vorliegende Gesetzentwurf zielt darauf ab, ein sozialverträgliches Auslaufen des subventionierten deutschen Steinkohlebergbaus zu ermöglichen. Der vereinbarte Zeitraum für den Auslaufprozess bis 2018 stellt sicher, dass betriebsbedingte Kündigungen im Steinkohlebergbau vermieden werden können und für die Bergleute Planungssicherheit gewährleistet wird.

Der Bund beteiligt sich in bisheriger Weise anteilig an der Steinkohlefinanzierung. Die Vereinbarung zur Beendigung des subventionierten Steinkohlebergbaus wird im Jahre 2012 durch den Deutschen Bundestag unter Beachtung der Gesichtspunkte der



Wirtschaftlichkeit, der Sicherung der Energieversorgung und der übrigen energiepolitischen Ziele überprüft werden.

### **Teilprivatisierung der Bahn**

#### **Ausgangsposition - Verkehrsaufkommen heute und morgen**

Deutschland wird in Zukunft schon allein aufgrund seiner zentralen Lage in Europa besonders von der anhaltenden Expansion des Weltmarktes und des internationalen Handels profitieren. Der Handel mit den stark prosperierenden mittel- und osteuropäischen Staaten wird in Deutschland weiterhin deutlich zunehmen.

Diese zunächst allgemein positive wirtschaftliche Entwicklung wird z. B. auch eine hohe Güterverkehrsnachfrage zur Folge haben. Das Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Im Auftrag des BMVBS erstellten die Protrans AG und Prognos AG (Basel) unter Berücksichtigung des europäischen und globalen Rahmens erstmalig eine Abschätzung der Verkehrsentwicklung bis 2050.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass das Güterverkehrsaufkommen bis 2050 um knapp die Hälfte zunehmen (von gut 3,7 Milliarden Tonnen auf dann fast 5,5 Milliarden Tonnen) und die Güterverkehrsleistung sich mehr als verdoppeln wird (von heute etwas weniger als 600 Milliarden Tonnenkilometer auf dann mehr als 1.200 Milliarden Tonnenkilometer).

Auch bereits kurzfristig wird ein deutlicher Anstieg des Güterverkehrs prognostiziert. Laut einer Studie der BVU (Beratergruppe Verkehr und Umwelt) nimmt zwischen 2004 bis 2008 die Güterverkehrsleistung aller Landverkehrsträger um rund 22,4 % zu.



Beispiel Personenverkehr: Bis zum Jahre 2030 wird im südwestdeutschen Raum bis zu 75 % mehr grenzüberschreitender Personenverkehr erwartet. Beim Güterverkehr wird fast eine Verdoppelung im gleichen Zeitraum für diese Region erwartet. Zu diesem Schluss kommt der Bericht einer Expertengruppe (Lenkungsausschuss zur Trinationalen Langfristplanung der Länder Deutschland, Schweiz, Frankreich), der u. a. Vertreter der Verkehrsministerien der drei Staaten sowie Verkehrsexperten der betroffenen Regionen Elsass, Baden-Württemberg und Nordwestschweiz angehören.

Fest steht: Die Bereitstellung einer bedarfsgerechten Transportinfrastruktur wird in Zukunft eine noch stärkere Rolle spielen. Wir wollen, dass der Schienenverkehr eine große und entscheidende Rolle an der Übernahme dieser Zukunftsaufgabe einnimmt. Durch eine Teilprivatisierung der Bahn wird die notwendige Kapitalausstattung des Unternehmens wesentlich gestärkt, ihr Mobilitätsangebot verbessert und erweitert und sie wird wettbewerbsfähig für die Anforderungen von morgen.

Es müssen jetzt die entscheidenden Weichen auch im Sinne der Beschäftigten gestellt werden. Die Bahn darf im Wettbewerb mit ihren europäischen Konkurrenten nicht ins Hintertreffen geraten. Dies zeigt das Beispiel China: Der Handel mit China wird weiterhin stark zunehmen. Der überwiegende Teil des Handels, der über die Seeschifffahrt abgewickelt wird, geht über den Suez-Kanal. Davon profitieren z. B. die Häfen im italienischen Triest und im slowenischen Koper. Aufgrund dieser zunehmenden Entwicklung ist der früher weniger bedeutende Hafen Koper in den letzten Jahren zum größten Port in Ex-Jugoslawien avanciert. Der Hafen ist mit dem europäischen Straßen- und Eisenbahnsystem verflochten. Eine Reihe von europäischen Eisenbahngesellschaften möchten hier verstärkt einsteigen. Aber nur diejenigen, die über eine aussichtsreiche Kapitalausstattung verfügen, sind überhaupt in der Lage den Bieterwettkampf um diesen lukrativen Zukunftsmarkt für sich zu entscheiden.

### **Zusammenstellung der wichtigsten Gründe für eine Teilprivatisierung**



### **Die Infrastruktur verbleibt beim Bund**

Der Gesetzentwurf eines „Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ ist, so testiert es die Bundesjustizministerin in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 19. Juni 2007, „verfassungsrechtlich einwandfrei“. Das Innenministerium kam bei seiner Prüfung zu dem selben Ergebnis. Die Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87e Abs. 4 GG ist gesichert.

Die Eisenbahninfrastruktur - also Schienennetz, Bahnhöfe, Energieversorgung etc. - wird vor einer Kapitalprivatisierung in das Eigentum des Bundes überführt werden. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes werden damit ausgeschlossen, und es ist sichergestellt, dass kein privater Investor Zugriff auf das Schienennetz erhält und die in Jahrzehnten aus Steuermitteln finanzierte Eisenbahninfrastruktur als Volksvermögen erhalten bleibt.

### **Der Bund bleibt Mehrheitsanteilseigner**

Die DB AG bleibt auch nach der Teilprivatisierung der DB AG im Mehrheitseigentum des Bundes, der mindestens 51 % der Anteile behält. Das Eigentum an der Schieneninfrastruktur (DB Netz AG), an der DB Station und Service AG und der DB Energie GmbH geht jetzt zu 100 % an den Bund. Bisher hatte dieser nur indirekt - also als Anteilseigner der DB AG - eine Eigentümerfunktion inne. Damit ist künftig sichergestellt, dass kein privater Investor Zugriff auf auch nur einen einzigen Meter Schiene erhält.

Um den politisch gewollten und verfassungsrechtlich gebotenen Einfluss des Bundes zu sichern, ist außerdem geregelt, dass der Bund auch bei der Beteiligung Dritter die Besetzungsrechte von Aufsichtsratspositionen behält. Das heißt: Der Bund bestimmt über die Mehrheit im Aufsichtsrat.

Um den vom Bundestag gewünschten Betrieb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Deutsche Bahn AG zu gewährleisten und so die Wettbewerbsfähigkeit des integrierten Unternehmens zu sichern, erhält die DB AG vom Bund für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Stimmrechtsvollmacht. Diese Vollmacht ist aber gesetzlich ein-



geschränkt. Der Bund entscheidet auch künftig über alle tiefgreifenden Veränderungen wie beispielsweise Änderungen der Satzung oder des Gesellschaftervertrags, Entscheidungen im Zusammenhang mit Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen, Auflösung einzelner Unternehmen und die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern.

### **Der Gesetzentwurf ist bilanzrechtlich einwandfrei**

Verfassungs- und Bilanzrecht stehen in einem gewissen Spannungsverhältnis. Dies war eines der Ergebnisse der Anhörung im Verkehrsausschuss.

Mit dem Referentenentwurf ist es gelungen, beiden Anforderungen gerecht zu werden. Der Entwurf ist verfassungsfest und bilanzrechtlich in Ordnung. Das Institut der Wirtschaftsprüfer - der „Wirtschaftsprüfer - TÜV“ - war in die Erarbeitung der entsprechenden Formulierungen eingebunden. Wichtig war mit Blick auf die Bilanzierbarkeit die Übertragung der Stimmrechtsvollmacht und die Regelung zum Wertausgleich beim Rückfall des Netzes an den Bund. Das Institut der Wirtschaftsprüfer bestätigt, dass mit den gefundenen Regelungen die Bilanzierbarkeit der Infrastruktur bei der Deutschen Bahn AG gewährleistet ist.

### **Entscheidet der Bundestag nicht anders, fällt das Netz automatisch an den Bund**

Um den Automatismus zu vermeiden, dass die Infrastruktur endgültig bei der Bahn verbleibt, wenn der Gesetzgeber nicht anders entscheidet, wurde das Verfahren umgedreht. Die Bewirtschaftung der Infrastruktur wird für 15 Jahre an die Deutsche Bahn übertragen. Wenn der Gesetzgeber nicht (mit Zustimmung des Bundesrates) Anderes beschließt, fällt die gesamte Infrastruktur dann an den Bund zurück. Für diesen Fall bleiben der DB AG noch drei Jahre für die Abwicklung. Alternativ kann der Gesetzgeber aber auch die Sicherungsübereignung an die DB AG verlängern. Heftig diskutiert wurde in den vergangenen Wochen über den bei Rückfall der Infrastruktur fälligen Wertausgleich. Dieser soll nun auf Basis des sogenannten Netto-Reinvermögens erfolgen. Damit ist ausgeschlossen, dass der Bund die gewährten Zuschüsse und die mit Steuermitteln geschaffene Infrastruktur ein zweites Mal bezahlt.



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

Seite 14 von 20 Seiten des Schreibens vom 18. September 2006

---

### **Die Qualität des Netzes ist gesichert**

Juristischer Eigentümer der Schieneninfrastruktur wird der Bund. Die DB AG darf das Schienennetz aber bewirtschaften, und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) werden im DB-Konzern wirtschaftlich geführt. In der so genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sind klare Vorgaben zur Qualität des Netzzustandes formuliert.

Sollten die EIU sich daran nicht halten und das Schienennetz vernachlässigen, müssen sie mit empfindlichen Sanktionen rechnen. Schließlich liegt es in der Entscheidung des Bundes, im Rahmen des Bedarfsplans neue Projekte mit den EIU im DB-Konzern zu realisieren. Denn wie bisher wird das Parlament diesen Bedarfsplan per Gesetz festlegen, der Bundesrat muss zustimmen.

Den Zustand der Schienenwege wird ein jährlicher Bericht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht) dokumentieren. Der Bund hat seinerseits die Möglichkeit durch Messfahrten auf dem Schienennetz und mit Hilfe unabhängiger Sachverständiger die Angaben im Bericht zu überprüfen. Dieses Modell hat sich bereits in den Niederlanden bewährt.

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat der Bund endlich ein taugliches Instrument in der Hand, um einen klar definierten Zustand des Fern- wie des Regionalverkehrsnetzes und der übrigen Infrastruktur (Bahnhöfe, Energieversorgung etc.) einzufordern.

### **Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene**

Mit dem Gesetz zur Teilprivatisierung der DB AG wird der Wettbewerb auf der Schiene gestärkt. Davon profitieren auch die Bahnkunden, durch faire Preise und bedarfsgerechte Angebote. Zugleich geht es darum, das Unternehmen DB AG zu stärken: Indem wir die Bahn für eine Teilkapitalprivatisierung öffnen, steht ihr mehr Kapital zur Verfügung, um moderne Züge zu beschaffen, Bahnhöfe zu renovieren und einen attraktiven Personenverkehr anzubieten.



Klar geregelt werden die Bereiche, die der Regulierung unterliegen. Außerdem wird die DB AG ausdrücklich verpflichtet, bestimmte Informationsströme und damit Einflussmöglichkeiten zu unterbrechen. Durch die räumliche, die informationstechnische und administrative Entflechtung (keine EDV-Verbindung, keine gemeinsamen Fahrplankonferenzen etc.) wird der diskriminierungsfreie Zugang für Wettbewerber zur Schieneninfrastruktur sichergestellt.

### **Sicherung konzerninterne Arbeitsplätze**

Durch die integrierte Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG werden die Arbeitsplätze erhalten. Gerade mit dem vorgeschlagenen Weg der Teilprivatisierung wird verhindert, dass der Konzernverbund zerschlagen wird. Damit bleibt der konzerninterne Arbeitsmarkt und der Beschäftigungssicherungstarifvertrag bestehen. Den rund 230.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DB AG geben wir die Sicherheit, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt und das Beschäftigungsbündnis weitergeführt werden können. Die enge Sozialpartnerschaft zwischen dem Konzern und der Gewerkschaft Transnet soll auch nach der Teilprivatisierung erhalten bleiben - also auch über das Auslaufen des Beschäftigungspaktes im Jahr 2010 hinaus.

Man sollte auch im Hinterkopf behalten, was andere politische Kräfte in Deutschland wollen. Die Konservativen verfolgen eine Aufspaltung und Privatisierung jeder einzelnen Bahngesellschaft. Die Folge wäre eine Vernichtung des konzerninternen Arbeitsmarktes und ein damit einhergehender massiver Verlust an Arbeitsplätzen. Vor diesem Hintergrund besteht jetzt die Möglichkeit, den Konzern mit der von uns vorgeschlagenen Teilprivatisierung zu erhalten. Und wir geben dem Konzern die Möglichkeit, sich frisches Kapital zu besorgen. Wir handeln im Sinne der Beschäftigten und wissen die Gewerkschaft an unserer Seite.

### **Für den Regionalverkehr sind nach wie vor die Länder zuständig**

Der Bund stellt den Ländern für die Bestellung des Regionalverkehrs Mittel in Höhe von rund sieben Milliarden Euro zur Verfügung. Die Länder sind für die Ausgestaltung und das



Angebot des regionalen schienengebundenen Personenverkehrs verantwortlich. Daran wird sich auch durch das Gesetz über die Teilprivatisierung nichts ändern.

Der jährlich veröffentlichte Infrastruktur- und Entwicklungsbericht der DB AG gibt den Ländern mehr Spielraum, um die erforderlichen Konsequenzen bei der Planung und Organisation des Nahverkehrs zu ziehen. Die Qualität der Infrastruktur wird künftig durch eine Reihe von gesetzlichen und vertraglichen Regelungen genau festgeschrieben, und zwar in der Fläche wie in Ballungsräumen.

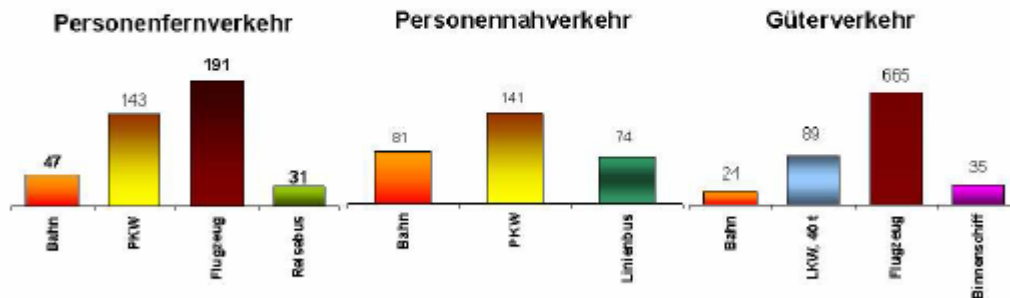
### **Ökologischer Verkehrsträger Bahn**

Die Deutsche Bahn AG engagiert sich seit Beginn der 90er Jahre für den Klimaschutz und hat den spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß seitdem kontinuierlich gesenkt. In seiner Umweltfreundlichkeit ist der Verkehrsträger Schiene nahezu konkurrenzlos. Aber nur mit einer starken Bahn können wir die Strategie einer nachhaltigen Verkehrspolitik verwirklichen. Die Bilanz zu Gunsten des Verkehrsträgers Bahn ist eindeutig. Beim Güterverkehr weist die Bahn bei einer durchschnittlichen Auslastung die niedrigsten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf.

Beim Personenfernverkehr und beim Personennahverkehr liegt die Bahn knapp an zweiter Stelle (siehe Grafik).



**Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei durchschnittlicher Auslastung  
nach Verkehrsträger 2006**  
(in Gramm CO<sub>2</sub> pro Personen-/Tonnenkilometer)



Bei allen weiteren Schadstoffemissionen wie Kohlenmonoxid, Flüchtige Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Partikel hat die Bahn z. B. im Personenverkehr die niedrigsten Werte zu verzeichnen.

### **Keine Gefahr von Streckenstilllegungen**

Es gibt für Streckenstilllegungen ein ganz klar festgelegtes Verfahren, dem am Ende die zuständige Aufsichtsbehörde des Bundes in Absprache mit den Ländern zustimmen muss. Die Gefahr, dass verstärkt Stilllegungen drohen, besteht also nicht. Eine Zahl mag dies verdeutlichen: Die meisten Stilllegungen von unrentablen Strecken sind in der Zeit vor und unmittelbar nach der Wende erfolgt - mit rückläufiger Tendenz: In 2006 wurden im gesamten Bundesgebiet nur noch 100 km nach diesem Verfahren aufgegeben, also weniger als 0,3 % des Gesamtnetzes.

### **Stärkung der Bundesnetzagentur**

Die Bundesnetzagentur, zuständig für die Überwachung der Preisgestaltung, erhält künftig mehr Rechte. Entscheidend ist für uns, dass im Mittelpunkt der Bahnreform die Bahnkunden stehen: neben den Unternehmen, die auf der Schiene Güter transportieren, sind dies in erster Linie die Bürgerinnen und Bürger, die die Eisenbahnen als leistungsfähiges, kostengünstiges Verkehrsmittel nutzen wollen.



**Fazit: Die Teilprivatisierung ist ohne Alternative**

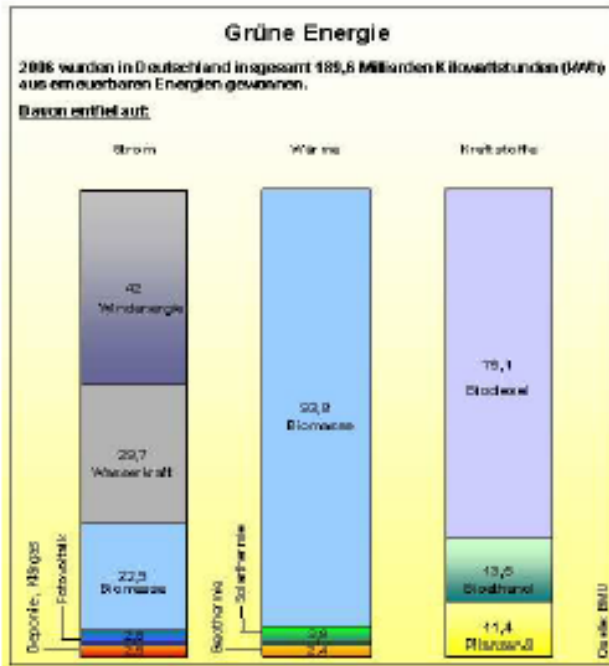
Der Verzicht auf eine Teilprivatisierung der DB AG ist aus unserer Sicht keine Alternative. Denn das Unternehmen hat Verbindlichkeiten von fast 20 Milliarden Euro, und sie muss diese abbauen. Wir wollen weitere Investitionen finanzieren und so Arbeitsplätze langfristig sichern bzw. neue schaffen. Zum Vergleich: In den letzten 24 Jahren des Bestehens der Bundesbahn bis 1994 wurden lediglich 50 Milliarden Euro investiert; dagegen wurde das System Schiene allein im Zeitraum von 1994 bis 2005 mit rund 92 Milliarden Euro im Rekordtempo modernisiert. Eine Fortsetzung dieser Investitionsoffensive ist ohne privates Kapital nicht möglich.



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

## 1. Grüne Energie



Erneuerbare Energien sind in Deutschland in den letzten 10 Jahren ein entscheidender wirtschaftlicher Faktor geworden. Insbesondere der Boom der Windenergie, aber auch die weit verbreitete Nutzung von Solaranlagen führte in den vergangenen Jahren zu einem rasanten Anstieg der Energiegewinnung durch natürliche Ressourcen. Insgesamt wurden in Deutschland im Jahr 2006 rund 190 Milliarden Kilowattstunden Energie aus regenerativen Quellen gewonnen. Wichtigster Zweig ist mit 89,4 Milliarden

Kilowattstunden nach wie vor die Erzeugung von Wärme, bei der hauptsächlich Biomasse zum Einsatz kommt.

## 2. Wie lange noch?



Noch trägt die Kernkraft einen Anteil von 12,6 % zu unserer Energieversorgung bei. Nach dem Atomgesetz 2002 ist dieser risikoreiche Energieträger jedoch ein Auslaufmodell. Als Erste wurden die Atomkraftwerke Stade und Obrigheim in den Jahren 2003 und 2005 abgeschaltet. Für die anderen Kraftwerke, die noch in Betrieb sind, wurden so genannte Reststrommengen festgelegt, die sie bis zur Stilllegung noch produzieren dürfen. Für das Kernkraftwerk Brunsbüttel käme demnach 2009

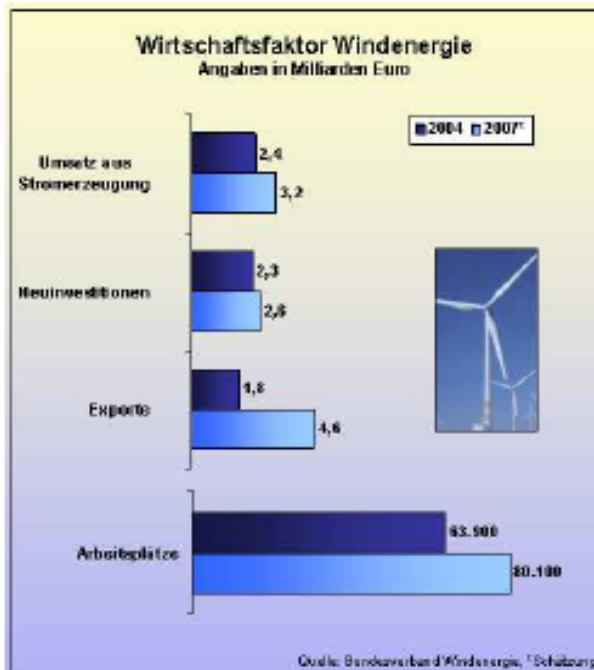
das Aus; Krümmel würde im Jahr 2017 vom Netz gehen.



**Siegmund Ehrmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages  
Sprecher der SPD-Arbeitsgruppe in der  
Enquête-Kommission „Kultur in Deutschland“

### 3. Wirtschaftsfaktor Windenergie



Der weltweite Wirtschaftsboom in der Windenergiebranche setzt sich fort. Nach einer Berechnung des Bundesverbandes Windenergie (BWE) wird die deutsche Wirtschaft auch in diesem Jahr vom wachsenden Windenergiemarkt profitieren. Die starke Nachfrage nach Windenergieanlagen aus dem Ausland sorgt dafür, dass Hersteller und Zulieferer ihre Kapazitäten in Deutschland ausweiten und neue Arbeitsplätze schaffen. Für dieses Jahr rechnet der Verband mit Exporten in Höhe von 4,6 Milliarden Euro. Nachgefragt werden Windenergieanlagen

nicht nur von benachbarten EU-Ländern, sondern auch von den USA, Kanada, Indien und China. Die Windenergie-Industrie konnte innerhalb von wenigen Jahren ihr Exportvolumen mehr als verdoppeln.