

## **Antrag**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Keine Re-Zentralisierung der Deutschen Bahn – Kurs der Bahnreform beibehalten**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Plänen des Vorstands der Deutsche Bahn AG zum „Umbau der Konzernstrukturen“ nicht zuzustimmen und dafür Sorge zu tragen, dass die organisatorische Entwicklung des DB Konzerns innerhalb der Ziele und Strukturen verbleibt, die durch die Bahnreform vorgegeben sind. Dies beinhaltet insbesondere:

1. Keine Re-Zentralisierung der operativen Unternehmenssteuerung beim Vorstand der Holding.
2. Einhaltung der durch die zweite Stufe der Bahnreform vorgegebenen Organisationsstruktur durch Wahrnehmung der operativen Aufgaben des Personennahverkehrs, des Personenfernverkehrs, des Güterverkehrs und der Infrastruktur durch die Vorstände der dafür zuständigen und verantwortlichen Aktiengesellschaften.
3. Konsequente Umsetzung der Vorgaben des neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes hinsichtlich der Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber.
4. Keine Maßnahmen zur Verstärkung der vertikalen Integration von Netz und Transport, bevor nicht über die zukünftige Struktur – nach Vorlage des „Ergänzungsgutachtens“ (gemäß Beschluss des Deutschen Bundestags vom 7. Juni 2004) politisch entschieden worden ist.

Berlin, den 16. März 2005

**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

## Begründung

Die wesentlichen konzeptionellen Merkmale der Bahnreform sind im Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 niedergelegt. Dieses „Artikelgesetz“ enthält in Artikel 2 das Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn Gründungsgesetz – DBGrG). Die organisatorische Entwicklung des DB Konzerns erfolgte tatsächlich bis Ende 1999 in einer Weise, die nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Sinn und Zweck des DBGrG entsprach. Entsprechend § 2 Abs. 1 DBGrG wurde die DB AG zunächst intern in die Bereiche für Personennahverkehr und Fernverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrwege gegliedert. Entsprechend § 25 DBGrG wurde eine strenge organisatorische und rechnerische Trennung voneinander eingeführt. Im Jahre 1999 folgte die zweite Stufe der Bahnreform. Dazu wurden die genannten Bereiche auf fünf Aktiengesellschaften („Führungsgesellschaften“) ausgegliedert, wobei die DB AG als Dachgesellschaft des Konzerns bestehen blieb.

Die genannten organisatorischen Vorgaben waren nach Konzept und Struktur der Bahnreform keinesfalls beliebiger Art. Vielmehr zielte die zweite Stufe der Bahnreform mit der rechtlichen Verständigung der „Führungsgesellschaften“ gleichermaßen auf Wettbewerb und Privatisierung der jeweiligen Teilgesellschaften des DB Konzerns. Die verselbständigten Verkehrsgesellschaften des DB Konzerns sollten darauf vorbereitet werden, in einer Wettbewerbsbranche Schienenverkehr ihren Platz zu finden.

Im Jahr 2000 stellte der – damals neue – Bahnvorstand folgende Analyse: „Die Deutsche Bahn steht vor der größten Herausforderung in ihrer Geschichte. Das komplexe Gebilde Deutsche Bahn muss von Grund auf neu gestaltet werden, um Kapitalmarktziele zu erreichen ... Die heutige Führungsstruktur ist bei weitem zu komplex und verschachtelt, sie lässt keine effiziente Führung der Bahn aus einem Guss zu.“ (Hartmut Mehdorn, Präsentation „Deutsche Bahn – Organisation“ Januar 2000). Seit Anfang 2000 wurde daraufhin unter dieser Losung „Die Bahn aus einem Guss“ mit großem Aufwand eine „Weiterentwicklung der Führungsstrukturen“ durchgesetzt, mit denen die bis dahin klar und einfach gegliederte Konzernstruktur (die voll und ganz den Vorgaben der zweiten Stufe der Bahnreform entsprach) aufgelöst wurde, wenn die Führungsgesellschaften auch formal weiter bestanden. Alle relevanten Entscheidungskompetenzen wurden auf die Ebene des Konzernvorstands und der „Unternehmensbereiche“ verlagert. Diese „Unternehmensbereiche“ sind eine Einrichtung, die im Konzept der Bahnreform und dementsprechend in den einschlägigen Gesetzen nicht vorgesehen sind.

Im Dezember 2004 hat der Vorstandsvorsitzende der DB AG nun einen erneuten „Konzernumbau“ angekündigt. Die Ebene der Unternehmensbereichsführungen, die erst im Jahr 2000 geschaffen wurden, soll nun abgeschafft werden mit der gleichen Begründung, mit der sie damals eingeführt wurde: „Durch Wegfall gesellschaftsrechtlich ausgeprägter Unternehmensbereiche werden Entscheidungen beschleunigt, da sich die Entscheidungswege verkürzen.“ (Erläuterungen zur Weiterentwicklung der Konzernstruktur der Deutsche Bahn AG, S. 5). Gegen diese Korrektur wäre nichts einzuwenden, wenn nunmehr die richtige, von der Bahnreformgesetzgebung vorgegebene Struktur implementiert würde. Das Gegenteil ist jedoch der Fall: Das Rad soll noch weiter zurückgedreht werden. Der Bahnvorstand hat in einem im Dezember 2004 verbreiteten Mitarbeiter Rundschreiben dazu erklärt: „... wollen wir mit Personenverkehr, Transport und Logistik sowie mit Infrastruktur drei Bereiche bilden, die künftig direkt von den zuständigen Kollegen aus dem Holdingvorstand heraus gesteuert werden.“ Die direkte Steuerung aus dem Holdingvorstand heraus steht in klarem Widerspruch zur Konzeption der zweiten Stufe der Bahnreform, wonach die Vorstände der zu bildenden Aktiengesellschaften die entsprechenden Bereiche führen.

Bei der Diskussion um den geplanten Konzernumbau geht es keineswegs um ein vorrangig juristisch zu beurteilendes Thema, wie der Bahnvorstand unter Hinweis auf ein von ihm bestelltes Gutachten Glauben machen will. Es geht um den strategischen Grundansatz der Bahnreform: die marktnahe Dezentralisierung der vormaligen Bundesbahn, die Privatisierung der daraus entstandenen Transportgesellschaften und deren Integration in eine Wettbewerbslandschaft auf einem mehrheitlich weiterhin bundeseigenen Schienennetz. Weil dieser strategische Grundansatz vom Vorstand der Deutschen Bahn permanent bestritten wird, muss auf die gesetzlichen Grundlagen aufmerksam gemacht werden. Dies jedoch nicht, um auf Rechtspositionen zu beharren, sondern um das Leugnen der strategischen Marschrichtung der Bahnreform zu widerlegen. Schlimmer noch als ein möglicher Rechtsverstoß ist der falsche Weg, der mit einer Re-Zentralisierung eingeschlagen wird. Insgesamt steht nach zehn Jahren Bahnreform fest, dass die Ziele bei weitem nicht erreicht wurden. Die Bundestagsanhörung in diesem Jahr hat ergeben, dass dies vor allem auf das Steckenbleiben der Bahnreform zurückzuführen ist. Es ist erforderlich, den ursprünglichen Kurs wieder aufzunehmen, statt die Bahnreform wieder zurückzudrehen.

Die direkte Führung der operativen Bereiche aus dem Holdingvorstand heraus konterkariert auch die Intention des neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das eine stärkere Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber bezweckt. Die Europäische Kommission wird bei der Prüfung der Frage, ob das deutsche AEG in rechtskonformer Weise die Vorgaben aus den Richtlinien 91/440, 2001/12 und 2001/14 umsetzt, besonders darauf richten, ob die geforderte Unabhängigkeit nur auf dem Papier oder auch in der Realität existiert.

Der Bundesregierung obliegt es, im Rahmen ihrer Eigentümerfunktion auf eine Beibehaltung der strategischen Grundausrichtung der Bahnreform zu achten. Es gehört nicht zu den unternehmerischen Freiheiten der Deutsche Bahn AG, wesentliche Strukturentscheidungen der Bahnreform und der ausführenden Gesetze zu unterlaufen. Es handelt sich mitnichten um eine unternehmensinterne Frage, sondern um eine für das gesamte Eisenbahnwesen in Deutschland richtungsgebende Entwicklung.

