

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Zukunft der Bahn – Bürgerbahn statt Börsenbahn

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die im September 2005 gewählte Bundesregierung der großen Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD hatte in ihrem Koalitionsvertrag festgehalten, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Verlauf der damals beginnenden 16. Legislaturperiode privatisiert bzw. teilprivatisiert werden würde. Tatsächlich gab es in den Jahren 2005 bis 2009 eine rund vier Jahre währende gesellschaftspolitische Auseinandersetzung um die Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Die intensiv vorbereitete Bahnprivatisierung scheiterte am Ende an der Ablehnung des Projekts in der Bevölkerung, an innerparteilichem Widerstand in einer der Koalitionsparteien, aufgrund der im Sommer 2008 aufbrechenden Debatte um die Sicherheit im Schienenverkehr und nicht zuletzt an der Finanzmarktkrise. Im Oktober 2008 sagten das Bundesministerium der Finanzen und die Bundesregierung das Projekt einer Bahnprivatisierung ab.

Im Verlauf der 16. Legislaturperiode wurde von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD ein umfassendes Bahnprivatisierungsgesetz in den Deutschen Bundestag eingebracht und am 21. September 2007 in erster Lesung beraten (Bundestagsdrucksache 16/6383). Darüber hinaus beschloss der Deutsche Bundestag unter dem Titel „Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln“ am 30. Mai 2008 einen Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362). Der Gesetzentwurf wurde nach der ersten Lesung nicht weiter verfolgt. Er verfiel nach dem Grundsatz der Diskontinuität am Ende der 16. Legislaturperiode als nicht abgeschlossener parlamentarischer Vorgang und hat somit heute keine Wirkungskraft mehr. Demgegenüber handelt es sich bei dem verabschiedeten Antrag vom 30. Mai 2008 um einen abgeschlossenen parlamentarischen Vorgang, er hat weiterhin Gültigkeit, auch wenn er keine einklagbare Rechtswirkung entfaltet und die Bundesregierung nicht verpflichtet ist, entsprechend zu handeln. Die Bundesregierung wird mit dem Antrag dazu aufgefordert, ohne jede weitere parlamentarische Befassung privates Kapital mit 24,9 Prozent an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG zu beteiligen.

Nach der Absage des Bahnbörsengangs im Oktober 2008, mit dem Bundestagswahlkampf 2009, in dem CDU/CSU und SPD eine Bahnprivatisierung in absehbarer Zukunft ausgeschlossen hatten, und mit unterschiedlichen, einer

Bahnprivatisierung gegenüber kritischen Aussagen seitens prominenter Mitglieder der im Oktober 2009 gebildeten neuen Bundesregierung entstand in der Öffentlichkeit der Eindruck, dass das Thema Bahnprivatisierung auf absehbare Zeit nicht auf der Tagesordnung steht. In der Öffentlichkeit kaum bekannt und der Bevölkerung nicht bewusst, ist, dass es einen gültigen Bundestagsbeschluss gibt, der die Bundesregierung zu einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG auffordert, zu jedem beliebigen Zeitpunkt und ohne jegliche parlamentarische Befassung einen solchen einschneidenden Schritt vorzunehmen und eine Privatisierung beziehungsweise eine Teilprivatisierung der seit rund einem Jahrhundert in öffentlichem Eigentum befindlichen Eisenbahn durchzuführen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. keine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG, wie im Bundestagsbeschluss vom 30. Mai 2008 (Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362) gefordert, vorzunehmen;
2. dauerhaft Abstand von einem Verkauf von Anteilen am Konzern DB AG, an der DB ML zu nehmen und auch keinen Verkauf ganzer Unternehmensteile oder Anteile an DB-Gesellschaften vorzunehmen;
3. die durch die Deutsche Bahn AG im Vorgriff auf eine Teilprivatisierung bereits im Februar 2008 vorgenommene interne Umstrukturierung mit der Bildung der Subholding DB ML rückgängig zu machen und den Deutschen Bundestag dabei sowie im Fall anderer Veränderungen in der Unternehmensstruktur des Konzerns Deutsche Bahn AG grundsätzlich zu beteiligen;
4. eine Konzeption für einen Schienenverkehr im Allgemeinen und für die Deutsche Bahn AG als demokratisch kontrolliertes öffentliches Unternehmen im Besonderen zu entwickeln, die in der Lage ist, in relevantem Umfang den Marktanteil der Schiene auszuweiten und damit eine an Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit orientierte Politik zu realisieren.

Berlin, den 8. Februar 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Zur Geschichte der deutschen Bahnprivatisierung

Das Ziel einer Privatisierung der Eisenbahn in Deutschland wurde vor allem nach 1989/90 beschleunigt vorangetrieben. Ein Meilenstein war die sogenannte Bahnreform der Jahre 1993/94, als die (westdeutsche) Bundesbahn und die (DDR-)Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengefasst wurden.

Offiziell wurden damals drei Ziele für diese Bahnreform genannt: Erstens eine deutliche Zunahme der Servicequalität und größere Kundennähe. Zweitens deutlich gesteigerte Marktanteile. Drittens perspektivisch erheblich niedrigere Unterstützungszahlungen der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr. Die Bilanz nach eineinhalb Jahrzehnten lautet, dass zwei Ziele komplett verfehlt und ein drittes Ziel nur in Ansätzen erreicht werden konnte.

Servicequalität und Kundennähe der Bahn wurden nicht gesteigert. Allein die Tatsache, dass seit 1994 mehr als 7 000 km des Schienennetzes abgebaut, mehr als 1 500 Bahnhöfe und viele Tausend Schalter geschlossen wurden und die Bahnbelegschaft halbiert wurde, kommt einem massiven Abbau von Service gleich.

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Schienenverkehr in Deutschland liegen heute mit rund 14 Mrd. Euro im Jahr erheblich (um 30 bis 50 Prozent) über dem Niveau von vor 1993. Diese Gelder teilen sich auf wie folgt: 3,5 bis 4 Mrd. Euro Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Rund 7 Mrd. Euro Regionalisierungsgelder (Unterstützungszahlungen des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr der Länder). 3,5 Mrd. Euro für über das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) vermittelte Ausgleichszahlungen des Bundes für die Gehälter der noch rund 35 000 Beamten der DB AG. Nicht eingerechnet sind viele Hundert Millionen Euro, die in jedem Jahr die Länder und Kommunen für den Schienenverkehr einsetzen (um Bahnhöfe vor dem Verfall zu retten, um einzelne Strecken zu sanieren oder um regionalen Schienenpersonenverkehr ergänzend zu den Regionalisierungsmitteln zu kofinanzieren) und Zinskosten des Bundes für die Anfang 1994 komplett übernommenen Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn.

Der Marktanteil der Schiene lag 2007 mit 7,2 Prozent auf weitgehend dem gleichen Niveau wie 1993 (= 7 Prozent; Verkehr in Zahlen, 2008/2009, S. 215). Dabei hatte er sich – nicht zuletzt aufgrund der deutlich höheren öffentlichen Unterstützungszahlungen – im Schienenpersonennahverkehr deutlich erhöht, wohingegen er im eigenwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonenfernverkehr deutlich gesunken ist.

Im Güterverkehr bietet sich ein differenziertes Bild. Der Anteil der Schiene an der gesamten Güterverkehrsleistung lag 1993 bei 16,8 Prozent; 2007 bei 17,3 Prozent. Allerdings lag er im Jahr 1990 noch bei 20,6 Prozent (Verkehr in Zahlen 2008/2009, S. 239). Reichsbahn und Bundesbahn zusammen hatten auf deutschem Boden 1980 noch eine Transportleistung erzielt, die um rund 20 Prozent über dem aktuellen Niveau lag (EU Energy and Transport in Figures, 2008, S. 115).

Die DB AG war 1994 ohne Schulden gestartet. Bis 2009 hat sie wieder eine Schuldensumme von 15 Mrd. Euro angehäuft. Die Belegschaft der DB AG lag Anfang 1994 bei 380 000; sie liegt 2009 im Schienenbereich unter 180 000 bzw. bei 220 000 im Konzernbereich – einschließlich des neu erworbenen Logistikgeschäfts (Schenker) und der neuen ausländischen Tochtergesellschaften.

Nimmt man die strukturellen Daten als Ensemble, so kann die Bahnreform, die eine Strukturreform hin zur Bahnprivatisierung war, nicht als erfolgreich bezeichnet werden. Die Beschleunigung eines falschen Kurses, der Umschlag von einer formellen Privatisierung hin zur materiellen Privatisierung, kann somit leicht in der Beschleunigung negativer Ergebnisse münden.

2. Politik der großen Koalition 2005 bis 2009

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der im September 2005 gebildeten Regierung wurde erstmals in der 100-jährigen Geschichte der Eisenbahn in öffentlichem Eigentum eine Privatisierung der Eisenbahn für die neue Legislaturperiode festgelegt. Bereits im Januar 2006 wurde dem Deutschen Bundestag mit dem PRIMON-Gutachten („Privatisierung mit und ohne Netz“) ein Dokument präsentiert, in dem fünf unterschiedliche Privatisierungsvarianten untersucht wurden. Die Möglichkeit, die Bahn in öffentlicher Hand zu optimieren, wurde nicht untersucht.

Im Juli 2007 beschloss die Bundesregierung den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeiteten Gesetzentwurf für die Bahnprivatisierung. Er sah weitgehend eine (Teil-)Privatisierung des integrierten Bahnkonzerns vor. Kurz darauf brachten die Fraktionen der CDU/CSU und SPD diesen Gesetzentwurf der Bundesregierung ohne jegliche Änderungen als eigenen Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 16/6383) in den Deutschen Bundestag ein. Damit sollte das Verfahren beschleunigt und den zu erwartenden

den Einwänden im Bundesrat besser begegnet werden können. Aus den Reihen der SPD heraus gab es aber Kritik an dem Gesetz und am Verfahren. Ende Oktober 2007 lehnten die Delegierten des SPD-Parteitag in Hamburg die Bahnprivatisierung in der aktuellen Form ab; sie sprachen sich für ein „Volksaktienmodell“ einer Bahnprivatisierung aus.

Im Frühjahr 2008 nahm die Deutsche Bahn AG eine weitreichende Umstrukturierung vor; die bisher als Töchter-Aktiengesellschaften der Holding geführten Bereiche Nahverkehr (DB Regio AG), Fernverkehr (DB Fernverkehr AG) und Güterverkehr/Logistik (Schenker AG mit Railion) wurden in einer neuen Subholding mit der Bezeichnung DB ML AG (Mobility & Logistics) gebündelt. Die Bereiche Infrastruktur (DB Netz AG) und Bahnhöfe (DB Station & Service AG) und der Energiesektor (DB Energie) wurden in einer neuen Infrastrukturgesellschaft zusammengefasst. Diese Umstrukturierung erfolgte ohne parlamentarische Befassung und im Vorgriff auf das neue Privatisierungsmodell.

Am 7. Mai 2008 wurde der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – die Bahnreform weiterentwickeln“ in das parlamentarische Verfahren eingebracht. In ihm wird die Bahnreform positiv bilanziert: „Dank der Bahnreform ist es gelungen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen [...] und die Belastungen der öffentlichen Hand zu verringern“. Es wird konstatiert, es gehe nun darum, „die Bahnreform konsequent weiterzuentwickeln“. Während bisher die Bundesregierung und die Koalitionsparteien davon ausgingen, dass die Veränderung der Eigentümerstruktur der Deutschen Bahn AG nur auf Grundlage eines Gesetzes erfolgen könne – wie dies auch im PRIMON-Gutachten festgehalten ist und wie das seit 2006 eingeschlagene parlamentarische Verfahren dokumentierte – hieß es nun im Antrag auf Bundesdrucksache 16/9070: „Die DB AG bleibt vollständig im Eigentum des Bundes. An den zusammengefassten Verkehrs- und Logistikunternehmen werden Dritte beteiligt. Dafür bedarf es keiner gesetzlichen Änderung. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Organisationsstruktur umzusetzen und dabei die folgenden Punkte zu gewährleisten:

1. Der integrierte Konzern der DB AG bleibt erhalten und wird gesichert. Private Investoren erhalten keinen unternehmensbestimmenden Einfluss auf den Kernbereich der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG.
2. Privates Kapital wird mit 24,9 Prozent an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt. Dafür werden der Güter-, der Fern- und der Regionalverkehr sowie die dazugehörigen geeigneten Dienstleistungen der DB AG zu einer Gesellschaft zusammengefasst. Die DB AG bleibt zu 100 Prozent im Bundeseigentum und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft.
3. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben dauerhaft und vollständig bei der DB AG und damit zu 100 Prozent beim Bund.“

Nach Verabschiedung dieses Antrags legten Bundesregierung und Deutsche Bahn AG den Börsengang der Bahn auf den 28. Oktober 2008 fest. Dazu wurde für interessierte Investoren bereits im Juni 2008 ein umfangreicher Börsenprospekt erarbeitet.

Zwei Ereignisse führten dann zur endgültigen Absage des Börsengangs: Am 8. Juli 2008 entgleiste ein ICE in Köln im Schrittempo; Ursache war der Bruch einer Radsatzwelle (Achse). Das Eisenbahn-Bundesamt ordnete bis heute geltende, sehr kurze Intervalle zur regelmäßigen Überprüfung aller ICE-Radsatzwellen an. Schließlich verschärfte sich im September 2008 die Finanzmarktkrise.

Am 7. Oktober 2008 sagte die Bundesregierung den Bahnbörsengang ab. Die bald darauf einbrechende Krise im Transportsektor, die Bspitzelungsaffäre bei

der Deutschen Bahn AG Anfang 2009 und der Rücktritt des langjährigen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG verstärkten die Grundstimmung gegen eine Bahnprivatisierung in absehbarer Zeit.

3. Neue Bundesregierung

Die im September 2009 gebildete neue Bundesregierung hielt im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP an der Zielsetzung der Bahnprivatisierung u. a. mit der Formulierung fest: „Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten“ der Deutschen Bahn AG „einleiten“. Die Formulierung greift offensichtlich, ohne dies ausdrücklich festzustellen, auf den am 30. Mai 2008 vom Deutschen Bundestag beschlossenen Antrag zurück. Die Formulierung deutet auch darauf hin, dass die Bundesregierung nicht beabsichtigt, mit dem Thema Bahnprivatisierung den Deutschen Bundestag zu befassen.

Allerdings gab es nach Bildung der neuen Bundesregierung eine Reihe von Aussagen von Regierungsvertretern, die den Anschein erwecken, als sei das Thema Bahnprivatisierung nicht aktuell. So äußerte sich der neue Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, wie folgt: „Einen Börsengang oder einen Verkauf (der Bahn) unter Preis wird es mit mir nicht geben. Privatisierung ist weder ein Selbstzweck noch ein politisches Heilmittel. Sorgfalt muss vor Schnelligkeit gehen. Die Bahn ist keine x-beliebige Staatsbeteiligung, sondern im Bewusstsein der Deutschen etwas ganz Besonderes.“ (Passauer Neue Presse vom 5. November 2009). An anderer Stelle äußerte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: „Im Bereich der Daseinsvorsorge hat die öffentliche Hand bestimmte Dienstleistungen für die Bürger bereitzustellen und zu garantieren. (...) Jedenfalls sieht man am Beispiel der Berliner S-Bahn, wohin es führt, wenn ein Staatsunternehmen zur kurzfristigen Gewinnmaximierung ausgepresst wird. Wer Bremsen und Achsen auf Verschleiß fährt, verliert den gemeinwirtschaftlichen Auftrag aus dem Auge.“ (SUPERillu 49/2009).

Die Aussagen des verantwortlichen Bundesministers lassen sich nicht in Übereinstimmung bringen mit der aktuellen Entwicklung der Deutschen Bahn AG. Hier droht eine Fortsetzung des Kurses, bei dem die Gewinnmaximierung, die Orientierung auf einen Börsengang und eine Global-Player-Strategie an erster Stelle stehen. Im Dezember 2009 wurde ein weiterer Abbau der Bahnbelegschaft um rund 13 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angekündigt. Bereits in den vorausgegangenen Wochen wurde ein nochmals verschärfter Sparkurs verordnet. Die Problematik mit zu wenig gewarteten und unzureichend ausgelegten Radsatzwellen hat sich inzwischen von den ICE-Achsen auf die Radsatzwellen der Berliner S-Bahn und auf die Radsatzwellen der Güterwaggons ausgeweitet, was bereits weitreichende Anordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Folge hatte. Während im Inland die Schließung weiterer Bahnhöfe und der Rückzug der Bahn in der Fläche auf der Tagesordnung steht, verkündete der Vorstand der DB AG im November 2009 ein weitreichendes neues Engagement des Unternehmens in Katar.

Der Hinweis des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darauf, dass die Eisenbahn für die Deutschen „etwas Besonderes“ sei, wurde in jüngerer Zeit durch mehrere repräsentative Umfragen untersetzt. Die jüngste, breit angelegte Umfrage, durchgeführt von Emnid im Oktober 2008, ergab: 78 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung wollen eine „Bahn in öffentlichem Eigentum“. Nur 20 Prozent unterstützen die Position, wonach die Bahn „teilweise an private Investoren verkauft wird“. In ergänzenden Fragen forderten 72 Prozent der CDU/CSU- und 73 Prozent der FDP-Wählerinnen und -Wähler eine Bahn in öffentlichem Eigentum; bei der SPD-Wählerschaft lag dieser Anteil bei 83 Prozent, bei der Linken-Wählerschaft bei 91 Prozent und bei der Grünen-Wählerschaft bei 68 Prozent.

