

Keine Spekulation mit dem öffentlichen Eigentum an der DB-AG – für eine leistungsfähige Bürgerbahn und einen zukunftsorientierten Ausbau des Schienenverkehrs

Beschlusspunkte:

- a) Der Auftrag des Grundgesetzes für einen Schienenverkehr zum „Wohle der Allgemeinheit“, und zur Erfüllung der „Verkehrsbedürfnisse“ muss Richtschnur für jede Reform sein.
- b) Statt sich auf das WIE eines Börsenganges der DB AG zu fixieren, ist das OB wieder offen zu halten und müssen Lösungskonzepte auch ohne Börsengang möglich gemacht werden.
- c) Im Lichte klarer verkehrspolitischer Prioritäten und nach dem jetzigen Stand der Erkenntnis ist ein Börsengang der DB AG als nicht zielführend, risikoreich und kostenträchtig abzulehnen.
- d) Die Stärkung der Investitionskraft und Leistungsfähigkeit der DB-AG als integriertes Unternehmen ist durch innere Reform, Mobilisierung von Reserven, Konzentration auf die Kernaufgaben und durch die Sicherung der öffentlichen Mittel zu gewährleisten.
- e) Sollte sich für andere Modelle grundsätzlich eine Mehrheit finden, sind hierbei strengste Kriterien zu beachten.

Erläuterungen

Zu a)

In einer breit getragenen Entscheidung hat der Deutsche Bundestag im Jahr 1993 das Grundgesetz geändert und für die Eisenbahnen des Bundes im Grundgesetz Art. 87e Abs. 3 und 4 folgende Bedingungen beschlossen:

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesem Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Der folgende Absatz 4 stellt weiter fest: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Entsprechend wurden in der Folge Bundesgesetze zum Schienenwegeausbau und zum Nahverkehr, ergänzt um Ländergesetze zum Nahverkehr, beschlossen. Allerdings wurde die in dem Verfassungsartikel 87e enthaltene Verpflichtung, „zum Wohle der Allgemeinheit“ bei den „Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz“ den

„Verkehrsbedürfnissen Rechnung (zu) tragen“, bisher nicht durch ein Bundesgesetz konkretisiert. Das ändert allerdings nichts an der diesbezüglichen in der Verfassung verankerten Verpflichtung.

Die Umsetzung dieser Verpflichtung des Grundgesetzes muss vielmehr Maßstab und oberstes Ziel aller weitergehenden Überlegungen und Entscheidungen über die Zukunft der Eisenbahnen des Bundes und des Schienennetzes sein. Diese Orientierung muss nach Auffassung der Parlamentarischen Linken in der SPD-Bundestagsfraktion wieder in den Mittelpunkt der Bahnpolitik für die Zukunft gerückt werden.

Zu b)

Im Zuge der Koalitionsvereinbarungen mit der CDU/CSU ist dann beschlossen worden: „Der Bund unterstützt die DB-AG bei der Fortsetzung ihres Konsolidierungskurses, um deren Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit sowie deren Kundenfreundlichkeit stärken zu helfen. Dabei geht es besonders um Wachstum im Schienenverkehr. Der diskriminierungsfreie Netzzugang für die Wettbewerber der Bahn wird gewährleistet. Die Bahnreform wird fortgeführt. Die weiteren Schritte der Bahnreform und die Gestaltung des Börsengangs werden in Auswertung des dem Bundestag vorzulegenden Gutachtens unter Beteiligung der zuständigen Parlamentsausschüsse entschieden. Neben Kapitalmarktgesichtspunkten müssen in die Betrachtung verkehrs-, finanz-, haushaltspolitische, volkswirtschaftliche und auch ordnungspolitische Gesichtspunkte mit einfließen. Dabei sind auch europarechtliche Aspekte und der Infrastrukturauftrag des Bundes zu berücksichtigen.“

Nachdem die grundsätzliche Börsenfähigkeit per Gutachter festgestellt worden ist, hat die Bundesregierung sich dann in der Folge in einem Ergänzungsgutachten die Auswirkungen der unterschiedlichen Privatisierungsvarianten mit oder ohne Netz (PRIMON) untersucht. Dabei wurden fünf Modelle gegenüber gestellt (Integriertes Modell/Vertragsmodell, Eigentumsmodell, Eigentumsmodell-Gestaltungsvariante, Finanzholding-Modell, Getrenntes Modell) und in den intensiven und langwierigen Verhandlungen durch weitergehende Varianten differenziert.

Diese vielfältigen Überlegungen konzentrieren sich allerdings immer auf die Frage, WIE ein Börsengang im Detail nach bestimmten Kriterien ausgestaltet sein müsste. OB ein Börsengang tatsächlich der beste Weg ist, um dem Grundgesetz gerecht zu werden und die Bahn unter „verkehrs-, finanz-, haushaltspolitischen, volkswirtschaftlichen und auch ordnungspolitischen Gesichtspunkten“ optimal weiterzuentwickeln, wurde demgegenüber nicht mehr in Frage gestellt und entsprechend gibt es auch keine vergleichsweise intensive Diskussion und Erarbeitung von strategischen Reformen der Bahn ohne Börsengang und ohne Aufgabe des vollständigen Bundeseigentums.

Nicht nur in der kritischen Öffentlichkeit und bei vielen Bürgern, bei den Beschäftigten der DB-AG, in der Partei und in allen Kreisen der Fraktion wird allerdings gerade wegen der bei vielen Abgeordneten intensiven Auseinandersetzung mit den zahlreichen und schwerwiegenden Bedenken zum WIE eines Börsengangs oder einer anderen Form der Privatisierung die Grundfrage nach dem OB und besseren Alternativen immer deutlicher gestellt. Die Parlamentarische Linke in der SPD-Bundestagsfraktion nimmt diese Bedenken auf und fordert alle Beteiligten dazu auf, sich von der einseitigen Fixierung auf einen Börsengang zu lösen und wieder eine breite Entwicklung von Lösungsansätzen auch ohne Börsengang zuzulassen und intensiver zu betreiben.

Zu c)

In Übereinstimmung mit dem Grundgesetz ist die Errichtung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowie die Aufrechterhaltung eines adäquaten öffentlichen Verkehrsangebots als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge zu begreifen. Auch wenn die ehemalige Erfüllungsverantwortlichkeit des Bundes in eine Gewährleistungs- und Kontrollverantwortlichkeit umgewandelt wurde, wurde der Bund trotz Trennung der unternehmerischen und der hoheitlichen Aufgaben zur Beachtung des Allgemeinwohls verpflichtet. Dieses Allgemeinwohl bestimmt sich für die Zukunft der DB-AG und des Schienenverkehrs in Deutschland vorrangig darin:

- 1) Ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Bahn-Angebot für den Güter- und Personenverkehr in Deutschland anzubieten und vorzuhalten.
- 2) Die Einbindung und Vernetzung des Schienenverkehrs in Europa zu optimieren und den Schienenverkehr in die nationale, europäische und globale Verkehrspolitik effizient einzubinden.
- 3) Umwelt-, verkehrs- und wirtschaftliche Gesamtverantwortung nachhaltig wahrzunehmen und die Interessen und die sozialen Belange der Mitarbeiter der DB-AG zu wahren.
- 4) Das Unternehmen DB-AG derart zu führen, dass die Substanz dieses Bundesunternehmens in der Infrastruktur und im Betrieb erhalten und ausgebaut wird und der Bund von finanziellen Risiken, die nicht unmittelbar mit der gemeinwohlorientierten Kernaufgabe des Unternehmens begründet sind, möglichst weitgehend freigehalten wird.
- 5) Die Zugänglichkeit des Netzes und der Infrastruktur derart zu organisieren, dass es zu einer Ausweitung ihrer Nutzung und eines Wettbewerbs um das bessere Angebot für die Nutzer in Personen- und Güterverkehr beitragen kann.

Diese zentralen Ziele sind nach den Erfahrungen mit der Privatisierung in anderen Ländern, nach dem Stand der Probleme, die mit einem Börsengang rechtlich, finanziell und verkehrspolitisch verbunden sind, und nach den strategischen Erfordernissen für eine Politik pro Bahn nach dem Urteil der Parlamentarischen Linken in der SPD-Bundestagsfraktion immer noch am besten und am sichersten mit der Fortführung der DB-AG als integriertes Gesamtunternehmen und als Unternehmen des Bundes ohne Börsengang oder Veräußerung von relevanten Unternehmensteilen im Kernbereich des Unternehmensauftrags zu erreichen.

Zu d)

Zentrale Kritikpunkte zu den heutigen Überlegungen über einen Börsengang oder andere Formen der Teilprivatisierung richten sich auf:

- Den Gegensatz von Grundgesetzauftrag des öffentlichen Unternehmens Bahn und von Shareholder-Orientierung von Aktionären und anderen Teilhabern auf Rendite (im Widerstreit zu Flächenbedienung, Kundenorientierung, Arbeitsplatzsicherheit und Reinvestition).

PARLAMENTARISCHE LINKE IN DER SPD-BUNDESTAGSFRAKTION – 7. NOVEMBER 2006

- Die Diskrepanz von Wert der DB-AG in Netz, Infrastruktur und Betrieb und dem angestrebten und erwarteten Verkaufspreis.
- Das Mißverhältnis von weiterer öffentlicher Bezuschussung in beträchtlicher Höhe und dem gleichwohl abnehmenden öffentlichen Einfluß auf Zielsetzung, Geschäftspolitik und Kontrolle des Unternehmens und der Mittelverwendung.
- Die Unsicherheit über den Verbleib von Netz und Infrastruktur in öffentlichem Eigentum und die Rentabilität und die Reversibilität bei einem Rückfall oder Rückkauf bzw. der Gewährleistung von Werterhalt und Pflege des Bundesbesitzes

Statt dessen muss mit der DB-AG ein anderes Konzept verfolgt werden, das auf eine Konzentration und Neuausrichtung der Aufgaben hin orientiert: Die steuerliche Benachteiligung der DB-AG im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln soll beseitigt werden.

Bei den Trassenpreisen für Personenverkehre steht Deutschland an der Spitze, bei den Trassenpreisen für Güterverkehre bei den alten EU-Mitgliedern in der Spitzengruppe. Deshalb muss die DB-AG ihre Stellung im intermodalen Wettbewerb aus eigener Anstrengung verbessern. Dies kann durch eine bessere Vermarktung der Trassenkapazitäten (auch an konzernfremde Unternehmen) sowie durch eine effizientere Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur geschehen.

Die Verschuldung der DB-AG darf nicht weiter steigen. Nachdem die damalige Bundesbahn im Zuge der Bahnreform seitens des Bundes nahezu komplett entschuldet worden ist, muss festgestellt werden, dass die DB-AG neue Verbindlichkeiten von rd. 25 Mrd. Euro aufgebaut hat. Die Eigenkapitalquote ist auf den erschreckenden Wert von unter 15 Prozent gesunken. Das bedeutet, dass der Bundeshaushalt für die Risiken der Expansionspolitik des DB-Konzern haftet.

Deshalb muss sichergestellt werden, dass für den Bund keine zusätzlichen Haushaltsrisiken entstehen. Die DB-AG muss vielmehr sicherstellen, dass sie durch die Mobilisierung von Reserven und Verkäufe von Beteiligungen, die nicht zum Kernauftrag als Bahn-AG gehören, ihre Investitions- und Leistungsfähigkeit in den zentralen Aufgaben wieder zurückgewinnt. Die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat werden aufgefordert, auf den Bahnvorstand entsprechend einzuwirken und zu votieren. Seiner eigenen öffentlichen Verantwortung für das Gemeinwohl muss der Bund unter anderem durch eine ausreichende Bereitstellung öffentlicher Mittel weiterhin gerecht werden.

Kurzfristig werden konkrete Schritte unternommen, um die DB-AG zu einem zentralen Bestandteil für die Entwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik umzugestalten. Dazu zählen die Etablierung einer wirksamen Einflussnahme auf die strategische Ausrichtung der Deutschen Bahn als einer Gesellschaft, die sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindet und die detaillierte Kontrolle des Einsatzes derjenigen Mittel für die Schiene, die direkt aus dem Bundeshaushalt finanziert werden.

Ein wesentlicher Teil jeder Reform muss im Übrigen die Sicherung der Arbeitnehmerrechte sein. Mit der Bahnreform wurde vielen Mitarbeitern, insbesondere der ehemaligen Reichsbahn, erhebliches zugemutet. Der Transfer von zwei Staatsbahnen zu einer Privatbahn konnte im Großen und Ganzen sozialverträglich gestaltet werden.

Der bestehende Beschäftigungssicherungstarifvertrag muss deshalb auch bei einer möglichen materiellen Privatisierung von Teilen der DB-AG Bestand haben. Beschäftigungsgarantien und das Instrumentarium eines internen Arbeitsmarkts sind auch bei unternehmensrechtlichen Trennungen beizubehalten. Die DEVK-Versicherung soll auch weiterhin als betriebliche Sozialeinrichtung anerkannt bleiben. Alterszeitzeit und Frühpensionierungen sind unter den gemachten Erfahrungen bei Ausgliederungen und Privatisierungen wie bei der Deutschen Post AG kritisch zu betrachten, da die Kosten hierfür auf die Steuer- und Beitragszahler der Sozialversicherungen abgewälzt werden.

Zu e)

Sollte auf diesen Grundlagen keine Mehrheit im Bundestag möglich sein, müssen für jedes andere Modell strengste Kriterien erfüllt werden. Eine Trennung von Netz und Betrieb für eine Teilprivatisierung kommt dabei grundsätzlich nicht in Frage. Vielmehr muss gelten:

- Der Bund bleibt Eigentümer der Infrastruktur.
- Die DB-AG kann keine Kredite ohne Zustimmung des Bundes aufnehmen.
- Die DB-AG kann keine Grundstücke ohne Zustimmung des Bundes verkaufen.
- Es gibt weiterhin keine Streckenstilllegungen ohne die Zustimmung des Bundes; das Verfahren ist noch transparenter zu gestalten.
- Das Netz wird regelmäßig begutachtet; über den Zustand gibt es einen regelmäßigen Bericht an das Parlament.
- Die Haushaltsrisiken sind vor einer Teilprivatisierung festzustellen.
- Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird entsprechend ausgestaltet.
- Es ist ein Privatisierungsgesetz notwendig.
- Die Interessen der DB-AG-Beschäftigten bleiben in vollem Umfang gewahrt.