



Klaus Barthel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Klaus Barthel, MdB · Platz der Republik 1 · 11011 Berlin

Deutscher Bundestag
Jakob-Kaiser-Haus 4.751

Tel: (030) 227 – 71314
Fax: (030) 227 – 76771
Email:klaus.barthel@bundestag.de

Wahlkreis

Klaus Barthel
Wallenburger Straße 12
83714 Miesbach
Tel: (08025) 4527
Fax: (08025) 1447
Email:klaus.barthel@wk.bundestag.de

Berlin, 06.05.08

—
Rundschreiben an alle Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion
zum gemeinsamem Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD vom 05.05.2008

—
„Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft - die Bahnreform weiterentwickeln

- **aus SPD-Sicht nicht zustimmungsfähig**
- **Vorgaben des Parteirates werden ausgehebelt**
- **wesentliche Entscheidungsgrundlagen werden dem Parlament vorenthalten**
- **verfassungsrechtlich höchst bedenklich**

Liebe Genossinnen und Genossen,

ungeachtet aller grundsätzlichen Kritik an der Kapitalprivatisierung mache ich Euch darauf aufmerksam, dass selbst die **Vorgaben des Parteirates nicht eingehalten werden**, obwohl bereits dieser vom Beschluss des Hamburger Parteitags (stimmrechtslose Vorzugsaktien usw.) abweicht:

1. Die „rote Linie“ einer maximalen Privatisierung von **24,9 %** steht schon von Anfang an zur **Disposition**.

Die Aussage des Parteirates, sie sei wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung nicht ver-

handelbar, wurde so missdeutet, dass über eine gesetzliche Absicherung einer maximalen Privatisierung von 24,9 % gleich gar nicht verhandelt wurde.

2. Der „**integrierte Konzern**“ ist ein **Trugbild**. Die Verkehrs- und Logistiksparte (VuL) ist de facto keine „Tochter“ der DB-Holding, sondern aufgrund ihrer Börsennotierung ein eigenständiges Unternehmen, das wiederum selbst aus relativ eigenständigen Untergesellschaften besteht.
3. Zukünftig bestimmen die Interessen privater Anteilseigner über den Gesamtkonzern. Da **kein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag** zwischen der Holding und der VuL bestehen soll, **dominieren aufgrund des Aktiengesetzes die Anlegerinteressen** die VuL direkt und den Infrastrukturbereich vermittelt.
4. Es gibt **keine** belastbaren **Beschäftigungsgarantien**. Der Tarifvertrag zwischen TRANSNET/GDBA und DB AG enthält nur Zusagen zu Verhandlungen.
5. **Steuerliche Lasten** sollen **auf die Beschäftigten abgewälzt** werden. Der Tarifvertrag sieht vor, dass die Beschäftigten herangezogen werden, um steuerliche Mehrbelastungen auszugleichen, die sich aus der neuen Konzernstruktur ergeben.
6. Die Ankündigungen über **Investitionen** sind **nicht materiell unterlegt**. Die zu erwartenden Erlöse werden derzeit auf ca. 5 Mrd. geschätzt, obwohl doch nur 24,9 % eines Teils des DB-Gesamtkonzerns veräußert werden sollen. Damit ist letztlich noch nicht einmal gewährleistet, dass ein relevanter Mindestbetrag für Investitionen im Inland wirklich zur Verfügung steht.
7. Der Bund übernimmt **zusätzliche und neue Haushaltsrisiken** großen Ausmaßes, auch weil die bestehenden Schulden der DB AG (17-18 Mrd. EUR) allein bei der Holding geparkt werden, für die der Bund zu 100 % geradesteht.
8. Das **Parlament** wird sowohl bei der Kapitalprivatisierung selbst als auch dauerhaft in die Zukunft, sowohl was die verkehrlichen als auch die finanziellen Fragen betrifft, **ausgeschaltet**.
Da es kein Gesetzgebungsverfahren gibt und nicht einmal die LuFV als Gesetz eingebracht wird, besteht die parlamentarische Begleitung der künftigen Bahnpolitik in rudimentären Beratungs- Mitwirkungsmöglichkeiten des Verkehrs- und des Haushaltsausschusses. BürgerInnen, KundInnen und Beschäftigte der Bahn werden zusammen mit ihren politischen RepräsentantInnen zu ohnmächtigen Zuschauern der Entwicklungen im Schienenverkehr degradiert.

9. Der **Deutsche Bundestag wird nicht** rechtzeitig über die Schritte und Wesensinhalte der Kapitalprivatisierung **informiert**.

So liegen ihm bis heute weder der o. g. Tarifvertrag noch der Beteiligungsvertrag zwischen DB AG und Bund noch Dokumente über die künftigen Rechtsverhältnisse innerhalb des Bahnkonzerns offiziell vor. Damit steht auch in Frage, ob dem Grundgesetz, Art. 87e GG genüge getan wird.

Erläuterungen

Zu 1 (Obergrenze 24,9% nicht gesichert):

Die vorgeschlagenen 24,9% sind nur der erste Schritt für weitere Anteilsverkäufe. Der Koalitionsausschuss hat am 28.04.08 erklärt: „Privates Kapital wird mit 24,9% an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt. ... Die DB AG bleibt zu 100 Prozent im Bundesbesitz und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft.“ Die Transportbereiche der DB AG sollen also nur im ersten Schritt unterhalb von 25 % kapitalprivatisiert werden. Führende Politiker der Union und die DB AG haben öffentlich weitere Privatisierungsschritte angekündigt. Damit wird die „rote Linie“ des SPD-Parteirats vom 21.04.08 schlicht ignoriert. Dieser hatte erklärt: „Wir lehnen eine über die 24,9% hinausgehende Beteiligung privater Investoren an der Betriebsgesellschaft VuL AG konsequent ab. Die Begrenzung privater Beteiligung auf 24,9 % hat für die SPD grundsätzliche Bedeutung und ist deshalb in Koalitionsgesprächen nicht verhandelbar.“ Im Entschließungsantrag Ziff. 2 Satz 3 ist hingegen nur noch von einer Aktienmehrheit die Rede.

Auch im „Struktursicherungstarifvertrag“ haben die Gewerkschaften TRANSNET und GDBA den Weg für eine Kapitalprivatisierung bis 49,9% freigemacht.

Zu 2 und 3 (Interessen privater Anteilseigner erhalten bestimmenden Einfluss):

Der SPD-Bundesparteitag hat im Oktober 2007 beschlossen: „Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben.“ Das Holdingmodell macht die privatisierte VuL-AG zum tatsächlichen Steuerungszentrum des Gesamtkonzerns. Die Gewinnerwartungen der Privaten werden zum Primat erhoben. Obwohl der Bund die Aktienmehrheit im Transportbereich und 100% der Aktien im Infrastrukturbereich behalten soll, ist er – entgegen allen SPD-Beschlüssen – in seinen Einflussmöglichkeiten stark eingeschränkt. Die bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der Oberholding DB AG und den Transportbereichen werden beendet. Bei öffentlichen Vorgaben für die Sicherung von Eisenbahnverkehren – z.B. von nicht renditeträchtigen IC-Verkehren – besteht die Gefahr von Nachteilsausgleichs- und Schadensersatzpflichten des Bundes an die privatisierte VuL AG. „In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Nachteilsausgleichs- und Schadensersatzpflichten bei nachteiligen Veranlassungen eines abhängigen Unternehmens (§ 311 AktG) zu berücksichtigen“ (vgl. Hölters&Elsing 2007 im Auftrag des BMVBS „Teilprivatisierung Deutsche Bahn AG, Kurzfassung, S. 3). § 311 AktG Absatz 1 führt unter dem Abschnitt „Verantwortlichkeit bei Fehlen eines Beherrschungsvertrags“ aus: „Besteht kein Beherrschungsvertrag, so darf ein herrschendes Unternehmen [also die DB AG] seinen Einfluss nicht dazu benutzen, eine abhängige Aktiengesellschaft [also die VuL AG] ... zu ver-

anlassen, ein für sie nachteiliges Rechtsgeschäft vorzunehmen oder Maßnahmen zu ihrem Nachteil zu treffen oder zu unterlassen, es sei denn, dass die Nachteile ausgeglichen werden.“ Die Unternehmensberatung KCW hat im April 2008 insbesondere vor der Privatisierung des Fernverkehrs gewarnt und konkret das Abhängen zahlreicher Oberzentren aufgezeigt. Sinngemäß gilt dies auch für die Arbeitsplätze und den Personalaufwand: Renditeschwämmernde Arbeitskosten müssen abgebaut werden, sei dies zu Lasten der Beschäftigten oder der staatlichen Konzernteile. Die bisher bekannt gewordenen Pläne zur Organisationsstruktur lassen aufgrund der vorgesehenen Bildung weiterer Untergesellschaften sowohl im Infrastruktur – wie im VuL-Bereich erwarten, dass betriebswirtschaftliche Eigeninteressen der Sparten künftig noch stärker dominieren.

Zu 4 (Beschäftigungssicherung nicht dauerhaft gesichert, weiterer Verzicht der Beschäftigten absehbar):

Was die Beschäftigungssicherung und den Erhalt des konzernweiten Arbeitsmarkts betrifft, so enthält der Tarifvertrag zwischen TRANSNET/GDBA und DB AG in § 3 nur Zusicherungen über Verhandlungen: „Die DB AG ist grundsätzlich bereit, die Beschäftigungssicherung ... auch über den 31. Dezember 2010 hinaus zu vereinbaren.“ Verhandlungen sollen bis spätestens September 2010 aufgenommen werden. Eine feste Zusage zur Verlängerung der Beschäftigungssicherung enthält diese Regelung nicht. Damit bestätigt sich der Verdacht, dass die Beschäftigten der DB AG und ihre Gewerkschaften hinsichtlich der Sicherheit ihrer Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen dauerhaft erpressbar sind (sh. auch Punkt 5). Das Vertragswerk sieht auch keine Mechanismen vor, die den integrierten Arbeitsmarkt über die zersplitterten Gesellschaften hinweg wirksam sichern.

Zu 5 (Steuerliche Lasten):

Der Tarifvertrag enthält die Zusicherung der beteiligten Gewerkschaften, in Verhandlungen einzutreten, um die sich für die VuL AG ergebenden steuerlichen Belastungen von jährlich rund 270 Mio Euro durch die Anlastung von Ertragssteuern und die Nichtnutzung von Verlustvorträgen auszugleichen (§ 4 Absatz 5 Struktursicherungs-Tarifvertrag).

Zu 6 (Investitionen nicht gesichert):

Eine der Hauptbegründungen für die Kapitalprivatisierung der Bahn sind mehr Investitionsmittel. Die DB AG hat in Vorbereitung des Börsengangs ihre eigenen Nettoinvestitionen auf das inzwischen niedrigste Niveau seit der Bahnreform reduziert. Wurden 2002 noch 5,4 Mrd. Euro von der DB AG selbst investiert, wurden bis 2007 die Mittel auf nur noch 2,1 Mrd. Euro gekürzt. Die mit der Kapitalprivatisierung erhofften Privatisierungserlöse werden in Finanz-

kreisen auf ca. 5 Mrd. Euro geschätzt, obwohl nur ein Achtel des Unternehmens verkauft wird. Damit liegen diese Schätzungen weit oberhalb der Angaben im PRIMON-Gutachten und weit oberhalb der Schätzungen der Commerzbank vom März 2007, die für den integrierten Verkauf von 49,9% für die Transport- und Infrastrukturbereiche einen Börsenerlös von im Durchschnitt 6,2 Mrd. Euro geschätzt hat. Die derzeit kritische Lage an den internationalen Finanzmärkten lässt hohe Privatisierungserlöse nicht erwarten. Damit fehlen jedoch auch ausreichende Mittel für das vorgesehene Innovations- und Investitionsprogramm, das aus den Privatisierungserlösen bezahlt werden soll. Realistischerweise stehen hierfür 1-2 Mrd. Euro zur Verfügung. Das ist rund ein Zehntel der Mittel, die jährlich vom Bund für die Infrastruktur und den Nahverkehr der Schiene ausgegeben werden.

Zu 7 (Haushaltsrisiken für den Bund):

Der Bund muss im Gegenzug für mindestens zehn Jahre insgesamt rund 25 Mrd. Euro an Verpflichtungsermächtigungen für die Absicherung der Infrastruktur im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) leisten. Hinzu kommen finanzielle Risiken für die Leistung von Nachteilsausgleichen bei öffentlichen Vorgaben für die Aufrechterhaltung von Schienenfernverkehren und die finanzielle Absicherung der Beschäftigungssicherung, da laut Tarifvertrag Nachteilsausgleichsansprüche gegenüber Konzerntochtergesellschaften – also der privatisierten VuL AG – ausgeschlossen werden (§ 1 letzter Satz). Die Schulden der DB AG werden bei der 100 %-bundeseigenen Holding abgeladen. Insgesamt entsteht so ein dauerhafter Lastentransfer auf den Bund zugunsten der privatisierten Konzernteile.

Die EU-Kommission hat ein Prüfungsverfahren eingeleitet, ob ein Bundesland der DB für Nahverkehrsleistungen zuviel Geld erstattet hat. Sollten die Landeszuschüsse reduziert werden, entgingen der DB 1 Mrd. EUR, die sie an die Länder zurück überweisen muss. Die Nahverkehrssparte bestimmt ganz entscheidend den Börsenwert der VuL-AG.

Zu 8 und 9 (Parlament ausgeschaltet):

Es bleiben zahlreiche Unklarheiten über die genaue Ausgestaltung der Kapitalprivatisierung. Die Abgeordneten können nur im Lichte genauerer Informationen abschätzen, ob der Schienenverkehr auf das richtige Gleis gestellt wird. Nicht bekannt ist der Entwurf der LuFV, womit nicht bekannt ist, wie die Qualität im Schienennetz wirklich sicher gestellt werden kann. Den Abgeordneten nicht bekannt ist der Beteiligungsvertrag zwischen Bund und DB AG. Dieser soll – offensichtlich ohne jedes Mitwirkungsrecht – laut Entschließungsantrag dem Verkehrs- und dem Haushaltsausschuss **nur vorgelegt** werden. Unklar ist, wie die Vernetzung und Vertaktung von Nah- und Fernverkehr in der Praxis erfolgen soll. Eine Vorlage vor den Bundestagsausschüssen für Verkehr sowie Haushalt reicht nicht aus. Der Bundestag hat im November 2006 die Bundesregierung aufgefordert, ein Privatisierungsgesetz vorzulegen. Nun-

mehr soll auf ein formales Gesetz verzichtet werden. Damit würden die Regierungsfractionen auf die Umsetzung ihrer eigenen Vorgaben verzichten.

Der Beschluss des Bundestages aufgrund des Entschließungsantrags von CDU/CSU und SPD vom 21.11.2006 (BT-Drs. 16/3493) enthält den Auftrag, ein Privatisierungsgesetz zu erarbeiten. Den Vorgaben des Art. 87e Abs. 3, 4 und 5 GG wird wohl ebenfalls nur genüge getan, wenn die Bahnreform auf gesetzliche Beine gestellt wird.

Art. 87e GG:

(3) ¹Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. ²Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. ³Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. ⁴Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(4) ¹Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. ²Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(5) ¹Gesetze auf Grund der Absätze 1 bis 4 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. ²Der Zustimmung des Bundesrates bedürfen ferner Gesetze, die die Auflösung, die Verschmelzung und die Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen des Bundes, die Übertragung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes an Dritte sowie die Stilllegung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes regeln oder Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben.

Mit freundlichen Grüßen

