

Betreff:

Bundestagsentschließung zur Teilprivatisierung der DB AG

Beschlussvorschlag:

Für den Erhalt der Deutsche Bahn AG als integriertes und öffentlich geführtes Unternehmen, für mehr Verkehr auf der Schiene und die Sicherung der Arbeitsplätze bei den Bahnen, im ÖPNV, im Verkehrswegebau und in der Bahnindustrie

Im Interesse der Beschäftigten der DB AG und einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssektors fordert der DGB, dass die DB AG als integriertes Unternehmen vollständig in öffentlichem Eigentum verbleibt.

Die im Rahmen der Bahnreform von 1994 gesetzlich verankerten Regelungen zur Daseinsvorsorge – insbesondere im Grundgesetzartikel 87e und im Regionalisierungsgesetz

– müssen in vollem Umfang erhalten bleiben. Zur Gewährleistung eines leistungs- und zukunftsfähigen Schienenverkehrs in Deutschland fordert der DGB die Bundesregierung auf, unverzüglich folgende Schritte einzuleiten:

- Eine angemessene Erhöhung des Eigenkapitals, das die DB AG in die Lage versetzt, sich unter den veränderten Wettbewerbsbedingungen des europäischen Verkehrsmarktes erfolgreich weiter zu entwickeln.
- Den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit der DB AG zur langfristigen Sicherung ausreichender Investitionen in das Bestandsnetz. Im Rahmen dieser LuFV stellt der Bund der DB AG für die Dauer von 10 Jahren jährlich mindestens 2,5 Mrd. Euro an Investitionsmitteln zur Verfügung.
- Eine deutliche Aufstockung der Bundesmittel für den Aus- und Neubau von Schienenwegen, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen, zur Anbindung von See- und Flughäfen, für Gleisanschlüsse und Umschlagsanlagen sowie zur Förderung neuer Verkehrstechnologien. Ebenso sind die notwendigen Planungskosten in vollem Umfang vom Bund zu finanzieren.
- Die Beseitigung der gravierenden Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Schiene, insbesondere hinsichtlich der ungleichen Belastungen durch Steuern, Gebühren und Wegekosten.

Für den Fall, dass Bundestag und Bundesregierung, trotz gravierender Risiken und erheblicher Bedenken der DGB-Gewerkschaften, an dem Ziel einer Teilprivatisierung der DB AG festhalten, fordert der DGB - neben den bereits genannten Punkten, wie der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, der Bereitstellung ausreichender Investitionsmittel und der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen - die Erfüllung folgender zusätzlicher Mindestbedingungen:

- Die DB AG muss als integriertes und vom Bund geführtes und kontrolliertes Unternehmen erhalten bleiben.
- Es muss sicher gestellt werden, dass die Mehrheit der Anteile an der DB AG auf Dauer beim Bund verbleibt.
- Eine Minderheitsbeteiligung privater Investoren darf nur auf der Ebene des Gesamtkonzerns erfolgen. Eine Privatisierung von Teilbereichen oder einzelnen Unternehmen der DB AG muss definitiv ausgeschlossen werden.
- Eventuell anfallende Erlöse aus einer Teilprivatisierung müssen zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der DB AG verwendet werden.
- Der geltende Beschäftigungssicherungs-TV der TRANSNET, die Regelungen zum konzernweiten Arbeitsmarkt sowie die Rechtstellung der Beamtinnen und Beamten müssen in vollem Umfang erhalten bleiben.
- Es muss sicher gestellt werden, dass die Bundesmittel für Investitionen ausschließlich dem Ziel einer flächendeckenden und leistungsfähigen Infrastruktur dienen und nicht zur Absicherung von Dividenden privater Anleger.

Der DGB betrachtet die Realisierung der beiden zentralen Ziele der Bahnreform von

1994 – mehr Verkehr auf der Schiene und eine nachhaltige (d.h. langfristige) Entlastung des Bundeshaushalts – als politische Prämisse jeglicher weiterer Reformmaßnahmen im Eisenbahnsektor.

Mit der Erhaltung der DB AG als integriertes und öffentlich geführtes Unternehmen bei gleichzeitiger Stärkung der Eigenkapitalbasis, einer Aufstockung und Verstetigung der Infrastrukturinvestitionen und der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen, werden die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Abschluss der Bahnreform geschaffen. Der DGB fordert die politisch Verantwortlichen auf, den großen Beitrag der Bahnbeschäftigten zur Sanierung zum Ausgangspunkt für eine strategische Neuorientierung der DB AG zu nutzen: Als Herzstück eines weltweit einmalig dichten europäischen Schienennetzes, die neuen Herausforderungen der globalisierten Wirtschaft und der staatlichen Daseinsvorsorge durch attraktive Angebote auf der Schiene anzunehmen. Für den DGB ist nachhaltige Mobilität eine zentrale Gestaltungsaufgabe der Politik, sie muss den Zugang zu Menschen, Gütern und Dienstleistungen für alle mit möglichst geringem Transportaufwand und Ressourcenverbrauch gewährleisten. Der Verkehrsträger Schiene spielt dabei eine zentrale Rolle, er bildet das Rückgrat für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Nur eine DB AG unter öffentlicher Führung des Bundes kann hier als strategischer Partner nachhaltiger Verkehrspolitik notwendige Entwicklungen vorantreiben.

Aber die Zukunft der DB AG und des Verkehrsträgers Schiene insgesamt ist nicht nur für Verkehrs- und Haushaltspolitik von Bedeutung. Der DGB fordert alle politischen Entscheidungsträger dazu auf, angesichts der Lösungspotenziale der Schiene für die Herausforderungen der europäischen Einigung, der logistischen Bewältigung wachsender Handelsströme, des Klimawandels, der Ressourcenknappheit, der Energieeffizienz, des Umweltschutzes und des Flächenverbrauchs und nicht zuletzt des sozialen Zusammenhalts der Gesellschaften durch bezahlbare Mobilität, im Sinne staatlicher Verantwortung Einfluss zu nehmen.

Der DGB fordert, dass der Bahnwirtschaft insgesamt die industrie- und verkehrspolitische Bedeutung zugestanden wird, die sie für die Integration aller Verkehrsträger durch Schnittstellenkompetenz und Systeminnovationen hat. Innovationen in der Betriebsleit- und Signaltechnik oder der Telematik stehen dabei für die technische und wirtschaftliche Verzahnung von Netz und Transport. Das System Schiene sollte deshalb aus Sicht des DGB als strategischer Hebel für eine Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrssektors genutzt werden – nicht zuletzt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Notwendig ist die Fortentwicklung der Eisenbahnen und des Öffentlichen Personennahverkehrs als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr und eine deutliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Die steuerliche Gleichstellung der Schiene ist eine zentrale Voraussetzung für einen fairen intermodalen Wettbewerb. Sonst droht in Deutschland und in Europa die Einschränkung des Schienenverkehrs auf wenige Verbindungen zwischen Metropolen und auf zentrale Korridore. Gerade strukturschwache Regionen dürfen vom Schienenverkehr nicht abgehängt werden. **Nur eine in öffentlichem Eigentum stehende DB AG kann auf diese Aufgabe der Daseinsvorsorge verpflichtet werden.**

Der DGB fordert den Bund auf, seiner Rolle als Eigentümer des Unternehmens DB AG gerecht zu werden. Fehlendes Eigenkapital der DB AG muss durch Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. Die Konzentration der Investitionen auf die Sicherung und Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland ist notwendig.

Die Verstetigung der öffentlichen Investitionen für die Schieneninfrastruktur auf einem hohen Niveau im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist unverzichtbar und durchaus vereinbar mit einer nachhaltigen Finanzpolitik. **Eine langjährige Festlegung des Haushaltsgesetzgebers muss dem Ziel der Erhaltung einer flächendeckenden und leistungsfähigen Infrastruktur dienen und darf nicht zur Absicherung von Dividenden und Renditen für private Anteilseigner missbraucht werden.** Die im Rahmen der Bahnreform von 1994 zugesagte und für notwendig erachtete Investitionssumme von jährlich 10 Mrd. DM (5 Mrd. Euro) wurde in den Folgejahren deutlich unterschritten. Im Gesamtzeitraum zwischen 1994 und 2006 wurden dem Bahnsektor somit mehr als 12 Mrd. Euro an öffentlichen Investitionsmitteln vorenthalten.

Andere EU-Staaten haben gemerkt, dass die Schiene ein Verkehrsträger der Zukunft ist und investieren kontinuierlich hohe Summen in den Erhalt und Ausbau ihrer Netze.

Gemessen an der Wirtschaftskraft und der Einwohnerzahl belegt Deutschland (laut einer Statistik der Allianz-pro-Schiene) in Sachen Schieneninvestitionen inzwischen einen Platz im letzten Drittel der EU-Statistik. Für eine europäische Drehscheibe im Zentrum der Verkehrsströme von Osten nach Westen und von Süden nach Norden reicht dies bei weitem nicht aus. Wenn der Verkehrskollaps auf den Straßen vermieden werden soll, müssen jetzt die Weichen umgestellt werden. Das heißt konkret: Es muss massiv und langfristig in den Ausbau der Schienenwege investiert werden. Davon werden nicht nur die Eisenbahnen profitieren, sondern auch die Bahnindustrie, der Verkehrswegbau und die gesamte Logistikbranche. Eine riesige Chance für den Wirtschaftsstandort Deutschland!

Die Frage der Privatisierung der Deutsche Bahn AG dreht sich aber seit geraumer Zeit ausschließlich um die Art und Weise der Privatisierung. Das „Ob“ stand bisher nicht zur Diskussion – obwohl die Bahnreform von 1994 keine Privatisierung der DB AG vorschreibt. Dies ist um so erstaunlicher, als keine der Privatisierungsvarianten, die das von der Bundesregierung und vom Deutschen Bundestag in Auftrag gegebene Gutachten, „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten) untersuchte, mehr Verkehr auf der Schiene erwarten lässt. Der Deutsche Bundestag hat am 24. November 2006 in einer Entschließung das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgefordert, bis Ende März 2007 einen Entwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen. Auch in dieser Entschließung wird die Notwendigkeit der Privatisierung nicht begründet. Die in der Entschließung genannten Zielsetzungen und Gesichtspunkte sind inhaltlich widersprüchlich und schwer vereinbar. Dies betrifft insbesondere die wichtige Frage der Eigentumsrechte an der Schieneninfrastruktur. Die anvisierte Aufteilung in juristisches und wirtschaftliches Eigentum birgt die Gefahr von Kompetenzstreitigkeiten zwischen Bund und DB AG über die strategische Entwicklung des Konzerns und der Schieneninfrastruktur. Der zwischenzeitlich bekannt gewordene Entwurf eines Privatisierungsgesetzes ist bereits in der Regierungskoalition auf deutlichen Widerspruch gestoßen.

Auch die Risiken einer Kapitalprivatisierung der DB AG für den Bundeshaushalt sind derzeit noch in hohem Maße ungeklärt. Durch den Erhalt der DB AG als integriertes und öffentlich geführtes Unternehmen lassen sich diese Risiken weitgehend vermeiden. Der DGB fordert die Bundesregierung, den Deutschen Bundestag und die Bundesländer auf, die Pläne zur Privatisierung der DB AG fallen zu lassen! Die Politik sollte hier keine einsame Entscheidung fällen. Notwendig ist vielmehr eine breite öffentliche Diskussion über die Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland und in Europa! Die negativen Folgen von Privatisierungen in zahlreichen Ländern für die Versorgung in der Fläche, die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen sowie die hohen Folgekosten für den Steuerzahler, sollten bei der Privatisierungsentscheidung besondere Berücksichtigung finden. Zudem sollten positive Beispiele öffentlicher und integrierter Bahnen wie insbesondere das Bahnsystem in der Schweiz, verstärkt Berücksichtigung in der politischen Debatte finden.

Der Bund sollte deshalb seine Verantwortung für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland wahrnehmen. Dieser Verantwortung wird er am besten gerecht, wenn er die Trennungs- und Privatisierungspläne aufgibt und die notwendigen Maßnahmen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der DB AG zu einem integrierten europäischen Mobilitätsdienstleister unverzüglich einleitet.

Für den Fall, dass sich Bundestag und Bundesregierung nicht von dem Ziel einer Teilprivatisierung der DB AG abbringen lassen, muss für die Beschäftigten das höchste Maß an Sicherheit in einem dann teilprivatisierten Unternehmen erreicht werden. Nur durch eine Fortführung der bisherigen strategischen Entwicklung der DB AG hin zu einem integrierten europäischen Verkehrsdienstleister lässt sich die notwendige wirtschaftliche Basis zur Sicherung möglichst vieler Arbeitsplätze erreichen. Alle im PRIMON-Gutachten aufgezeigten Trennungsmodelle wären ein Einstieg bzw. ein erster Schritt zur völligen Zerschlagung des DB-Konzerns.

Eine institutionelle Trennung zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen wäre vor allem die größte denkbare Katastrophe für die Arbeitsplätze und die Arbeitsbedingungen der Bahnbeschäftigten. Tausende von Arbeitsplätzen wären unmittelbar von einer Streichung bedroht, mehrere Zehntausend Arbeitsplätze würden einer Spirale des

Lohn- und Sozialdumpings unterworfen. Dies wird deshalb vom DGB entschieden abgelehnt.

Weder die deutsche Bahnreform, noch das europäische Recht, schreiben eine Trennung von Netz und Transport oder eine Kapitalprivatisierung der DB AG vor. Mit der Verabschiedung des 1. EU-Eisenbahnpakets in 1990 wurde der Rahmen für die Reformen in Deutschland gesetzt. Die Ende 1993 durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) auf den Weg gebrachte Bahnreform orientiert sich an den EU-Vorgaben und gibt die Strukturen für die DB AG und die anderen Eisenbahnunternehmen vor. Danach ist die Führung der DB AG als Managementholding möglich. Nach § 25 DB Gründungsgesetz (DBGrG) müssen innerhalb der DB AG lediglich die Bereiche Personennahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg organisatorisch und rechnerisch voneinander getrennt werden. Dies ist in die Praxis umgesetzt worden, zusätzlich wurde die DB Station&Service AG geschaffen.

Auch die EU-Kommission gibt in ihrem Bericht vom 3. Mai 2006 über die Durchführung des 1. Eisenbahnpakets politisch zu verstehen, dass die hierfür maßgeblichen EURichtlinien 2001/12/EG und 2001/14/EG keine institutionelle Trennung zwischen Infrastruktur und Transport erfordern. Mit dem 3. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurden alle Anforderungen an integrierte Systeme zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Trassenzugangs in Deutschland umgesetzt. Die Gefahr für die Beschäftigten der DB AG, insbesondere in den Infrastruktur- und Dienstleistungsbereichen, besteht vor allem darin, dass nach einer Trennung wesentliche Aufgabenfelder nicht mehr unmittelbar durch DB-Unternehmen erledigt würden, sondern aus Kostengründen an Drittunternehmen vergeben würden. Damit würde die geltende Privatisierungsbeschränkung des Grundgesetzartikels 87e nach und nach ausgehöhlt, indem immer mehr Funktions- und Aufgabenbereiche in private Subunternehmen verlagert würden.

Die Bahnreform war von Beginn an mit erheblichen Arbeitsplatzverlusten und Zumutungen für die Beschäftigten verbunden. Eine weitere Gefährdung von Arbeitsplätzen und eine weitere Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten der DB AG wird vom DGB entschieden abgelehnt. Der geltende Beschäftigungssicherungs-TV der TRANSNET sowie die Vereinbarungen zum konzernweiten Arbeitsmarkt müssen deshalb in vollem Umfang erhalten bleiben. Zur Wahrung der Rechtstellung der Beamtinnen und Beamten und deren berufliche Entwicklung müssen die bestehenden gesetzlichen Regelungen fortgelten.