

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine, Ulrich Maurer, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Ulla Lötzer, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 16/2300, 16/2302, 16/3112, 16/3123, 16/3124, 16/3125 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2007
(Haushaltsgesetz 2007)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Eisenbahnen wurden in Deutschland in mehr als 170 Jahren aufgebaut. Eine Bahnprivatisierung ist mit dem Risiko verbunden, dass diese historische, ganze Stadtzentren und Landschaften prägende gesellschaftliche Aufbauleistung gefährdet wird.
2. Europa ist der letzte Kontinent mit einem fast flächendeckenden (200 000 km langen) Schienennetz. Eine Verkehrspolitik zur Stärkung der Schiene ist bereits aus Gründen der Klimaentwicklung erforderlich und resultiert logisch aus den Verpflichtungen, die auf den Konferenzen in Kyoto und Nairobi eingegangen wurden.
3. Bisher wurden in Europa die britische und die estländische Bahn privatisiert mit desaströsen Folgen. Deswegen musste der Staat in Großbritannien vor 4 Jahren das marode Netz teuer zurückkaufen. In Estland wurde 2006 die privatisierte Bahn erneut verstaatlicht. Die Privatisierung der Deutsche Bahn AG als größter europäischer Bahn droht, einen umfassenden Prozess von Bahnprivatisierungen einzuleiten – mit weitreichenden negativen Folgen für Mensch und Umwelt.
4. Die Deutsche Bahn AG befindet sich zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Der Bundestag, der dies 1993 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN so gesetzlich verankert hat, hat zu keinem Zeitpunkt eine andere Entscheidung getroffen.

5. Alle Privatisierungsmodelle gehen laut dem Bundestagsgutachten von Booz Allen Hamilton (PRIMON-Gutachten) davon aus, dass die Marktanteile der Schiene im Fernverkehr weiter deutlich sinken, im Nahverkehr knapp stabil bleiben und im Güterverkehr nur unter sehr spezifischen Bedingungen steigen werden. Die in jüngerer Zeit beschlossenen (im Gutachten nicht berücksichtigten) Kürzungen der Regionalisierungsmittel werden auch im Nahverkehr zu Einbrüchen führen. Ein Grund für den prognostizierten weiteren Rückgang der Schiene liegt in der beabsichtigten neuerlichen Kappung des Schienennetzes.
6. Der massive Belegschaftsabbau um jährlich tausende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist eine Konstante der Deutsche Bahn AG. Nach allen bisherigen Erfahrungen mit Privatisierungen wird dieser beschleunigt, wenn private Investoren einsteigen. Bei Arbeitslosigkeit sind neben dem Schicksal der Betroffenen auch die zusätzlichen Kosten für den Bund zu sehen.
7. Jeder Verkauf von Teilen des Bundeseigentums an der Deutschen Bahn AG (24,9 Prozent oder 49,9 Prozent) verändert rechtlich den Charakter eines öffentlichen Unternehmens in ein privates. Dies ist vor allem hinsichtlich des EU-Rechts zu Beihilfen entscheidend. Im Übrigen hat noch jede vollständige Privatisierung von Bundesunternehmen (Post, Telekom etc.) mit Teilprivatisierungen begonnen.
8. Die Privatisierung der Deutsche Bahn AG als integriertes Unternehmen ist mit unabsehbaren Folgen verbunden, da private Investoren auch einen Zugriff auf 34 000 km Trassen und 5 500 Bahnhöfe erhielten.
9. Beim „Eigentumsmodell“ bleibt zwar das formelle Eigentum an der Infrastruktur beim Bund. Die weitgehend privatisierte Deutsche Bahn AG wird jedoch über einen auf lange Frist ausgelegten Bewirtschaftungsvertrag verantwortlich für das Netz bleiben. Die negativen Folgen einer Privatisierung des Transports (Gefahr des Fahrens auf Verschleiß; Entwicklung eines „Flickenteppichs“ bei Tarifen und Fahrplan) kombinieren sich teilweise mit den negativen Folgen des integrierten Modells.
10. Laut aktueller repräsentativer Umfrage wünschen 71 Prozent der Bevölkerung eine Bahn in öffentlichem Eigentum, 25 Prozent votieren für eine Privatisierung und nur 5 Prozent haben keine Meinung (Emnid, November 2006). Der Vergleich mit einer vorausgegangenen Umfrage zeigt, dass die jüngere Debatte zur Bahnprivatisierung den Anteil derjenigen, die einen Verbleib der Bahn in öffentlichem Eigentum wünschen deutlich gestiegen ist und insbesondere der Anteil derjenigen mit „keiner Meinung“ drastisch reduziert wurde (Forsa Mai 2006).
11. Langfristig orientiert sich die Verkehrspolitik auf ein Modell eines „status quo plus“, auf eine Bahn in öffentlichem Eigentum, die den Bedürfnissen der Fahrgäste und den Anforderungen an eine nachhaltige und klimaverträgliche Verkehrspolitik gerecht wird. Dabei sind erfolgreiche ausländische Bahnen in öffentlichem Eigentum und insbesondere die Erfahrungen in der Schweiz mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in die Untersuchungen einzubeziehen. Eine enge Einbeziehung von Gewerkschaften, Umweltorganisationen und Fahrgastverbänden ist erforderlich. Eine solche Orientierung erfordert nicht zuletzt eine Neuausrichtung der allgemeinen Verkehrspolitik.
12. Arbeitsplätze im Schienenverkehr und in der Bahntechnik (in den Branchen zur Herstellung von Schieneninfrastruktur und Schienenfahrzeugen) sind gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze, für deren Erhalt und Ausbau der Bund eine besondere Verantwortung trägt. Den Sektoren der Bahntechnik kommt eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung einer Politik der Verkehrswende zu.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Das hundertprozentige Bundeseigentum an der Deutsche Bahn AG zu sichern. Einen Verkauf des Eigentums an der Schieneninfrastruktur oder von Teilen der Deutsche Bahn AG an private Investoren ist abzulehnen.
2. Die nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes bestehende Verantwortung des Bundes für Infrastruktur und ausreichende Verkehrsangebote auf dem Schienennetz insbesondere für den Schienenpersonenfernverkehr wie in diesem Artikel vorgesehen zu konkretisieren.
3. Kurzfristig konkrete Schritte zu unternehmen, um die Deutsche Bahn 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 Deutsche Bahn AG, die detaillierte Kontrolle des Einsatzes derjenigen Mittel für die Schiene, die direkt aus dem Bundeshaushalt finanziert werden, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der finanziellen Situation der Deutsche Bahn AG gegebenenfalls durch Verkauf von Beteiligungen, die nicht zum Kerngeschäft Schiene zählen und die Einsetzung eines Managements, das sich durch Kompetenz und durch Leidenschaft für die Bahn auszeichnet.

Berlin, den 23. November 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

