

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Bahnprivatisierung zügig und konsequent beschließen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG befindet sich seit rund fünf Jahren in der politischen Diskussion. Ob und in welcher Weise die Deutsche Bahn AG teilprivatisiert wird, ist keine rein unternehmensbezogene Entscheidung, sondern besitzt vielfältige Auswirkungen auf die gesamte Schienenverkehrsbranche in Deutschland.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass am Ende der langjährigen Diskussion alle Varianten eines „integrierten Börsengangs“, also einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG mit Schienennetz, nicht mehr weiter verfolgt werden. Zur Diskussion steht jetzt nur noch eine Teilprivatisierung der Verkehrs-, Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn AG – ohne Schienennetz und sonstiger Infrastruktur. Auch der Bahnvorstand und die Bahngewerkschaften Transnet und GdBA haben ihren langjährigen Standpunkt, ein Börsengang dürfe nur mit integriertem Schienennetz erfolgen, aufgegeben und damit den Weg für eine von einem breiten Konsens getragene Privatisierungsentscheidung frei gemacht.

Die Privatisierung der Transport- und Logistiksparten liegt – anders als eine Privatisierung mit integriertem Netz – in der Konsequenz der Bahnreform. Artikel 87e des Grundgesetzes und das Deutsche Bahn Gründungsgesetz, beide aus dem Jahr 1993, zeichnen diesen Weg vor. Danach ist eine Privatisierung der Eisenbahnverkehrsgesellschaften möglich, ohne dass eine Privatisierungssperre

vorgegeben ist. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen hingegen können nur bis zu 49,9 Prozent teilprivatisiert werden. Diese Unterscheidung bei Umfang und Voraussetzung einer Privatisierung ist sinnvoll. Das Schienennetz ist der Kern der Eisenbahn und bleibt langfristig auf Zuschüsse des Bundes angewiesen und muss zur Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene schrittweise von den Verkehrssparten der DB getrennt werden. Die Verkehrssparten (auf der Schiene) sind hingegen weitaus weniger „staatsnah“. Sie können und sollen privatwirtschaftlich organisiert werden. Der Vorteil der Privatwirtschaftlichkeit und somit der anstehenden Privatisierung liegt nicht alleine in der Kapitalzufuhr. Diese wäre theoretisch auch anders organisierbar. Der entscheidende Vorteil liegt in der privatwirtschaftlichen Ausrichtung der Handlungs- und Entscheidungsrationalität des Unternehmens. Private Investoren stellen sicher, dass Effizienz, Kostensenkung und Innovation permanente Zielsetzung im Unternehmen bleiben. Solange der Staat und damit die Politik im Unternehmen das Sagen hat, werden anstelle von betriebswirtschaftlicher Effizienz politische Wünsche und Begehrlichkeiten das Handeln beeinflussen.

Die jetzt anstehende Teilprivatisierung bietet deshalb die Chance eines sinnvollen Einstiegs in die Vollprivatisierung der Verkehrssparten. Ein schrittweises und behutsames Vorgehen ist dabei durchaus sinnvoll. Langfristige Beschränkungen des Eigentümers im Hinblick auf eine Vollprivatisierung sind juristisch und politisch nicht möglich. Es entspräche ohnehin einem fragwürdigen Demokratieverständnis, wenn man versuchen wollte, zukünftige Regierungs- und Parlamentsmehrheiten an ihren Gestaltungsmöglichkeiten als Eigentümer der Deutschen Bahn AG zu hindern. Wer das will, muss mit zweidrittel Mehrheit im Bundstag das Grundgesetz ändern, um damit die Gestaltungsmöglichkeiten zukünftiger Mehrheiten zu begrenzen – wie dies 1993 im Zuge der Bahnreform geschehen ist.

Das Holding-Modell bietet nach alledem eine große Chance für eine privatwirtschaftliche Ausrichtung der Verkehrssparten der Deutschen Bahn AG.

Angesichts der Vorgeschichte zur Bahnprivatisierung und angesichts der weitreichenden Bedeutung der anstehenden Entscheidung dürfen die maßgeblichen Beschlüsse nicht alleine auf der Ebene des Unternehmens oder auf der Ebene der Bundesregierung getroffen werden. Eine Beteiligung des Deutschen Bundestages ist im Koalitionsvertrag und im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD ausdrücklich vorgesehen und unverzichtbar. Unter „Beteiligung“ ist dabei zu verstehen, dass der Bundestag nicht nur angehört oder informiert wird, sondern die letztliche Entscheidung trifft.

Neben der eigentlichen Privatisierung sind zeitgleich eine Reihe weiterer Entscheidungen zu treffen, für die ein Gesetzgebungsverfahren unverzichtbar ist. Aus genau diesem Grunde hat die Bundesregierung im letzten Sommer einen Gesetzentwurf zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes vorgelegt (Bundestagsdrucksache 16/6294), der außer der eigentlichen Privatisierung insbesondere auch eine gesetzliche Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung und eine gesetzliche Weiterentwicklung des Regulierungsrechtes vorsah. Das im seinerzeitigen Gesetzentwurf vorgesehene Privatisierungsmodell ist zwar obsolet, nicht jedoch die übrigen Regelungsgegenstände. Es bedarf daher eines neuen Gesetzentwurfes, der einerseits das nunmehr zu beschließende Privatisierungsmodell beinhaltet und andererseits die notwendigen Begleitregelungen trifft. Notwendige Begleitregelungen betreffen die Erhaltung der Schienenwege, den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, einen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht, den weiteren Ausbau von Schienenwegen (Bedarfsplan), eine Weiterentwicklung der Regulierungsinstrumentarien bei der Bundesnetzagentur, die Weiterentwicklung einer Anreizregulierung und die Einrichtung von Beschlusskammern bei der Bundesnetzagentur.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag unverzüglich einen neuen Gesetzentwurf zur Privatisierung der Verkehrs-, Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn AG vorzulegen;
2. in diesem Gesetzentwurf auch die notwendigen Begleitregelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz, im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz zu treffen.

Berlin, den 8. April 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

