

Antrag

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Vertrag über die Beteiligung von Kapitalanlegern an den Verkehrs-, Logistik- und zugehörigen Dienstleistungsgesellschaften der Deutschen Bahn AG durch externen Sachverstand prüfen lassen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben in ihrem Antrag auf Bundestagsdrucksache 16/9070 in Nummer 4 festgelegt, dass der Beteiligungsvertrag des Bundes mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) vor Abschluss dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vorzulegen ist.

Ein Entwurf des Beteiligungsvertrags wurde am Freitag, dem 30. Mai 2008 durch das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Sekretariat des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugeleitet. Der Ausschuss wollte sich im Rahmen einer Selbstbefassung mit dem Entwurf des Beteiligungsvertrags beschäftigen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hatte zwischenzeitlich Änderungen des Vertragsentwurfs vorgeschlagen, über die sich die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD uneins zeigten. Die Änderungen betreffen die §§ 7, 8 und 10 des vorliegenden Vertragsentwurfs, wonach die DB Mobility Logistics AG nicht nur eine Mehrheitsbeteiligung an den ihr zugeordneten Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern eine 100-prozentige Beteiligung halten soll.

Zudem sind von verschiedener Seite schwerwiegende Einwände gegen den Beteiligungsvertrag erhoben worden:

Die §§ 2 und 3 enthalten nach Einschätzung von Kritikern Passagen, die dafür sorgen könnten, dass die vollständig beim Bund bleibende DB AG im Grunde für sämtliche Risiken der teilprivatisierten DB Mobility Logistics AG geradestehen müsste. Die fraglichen Sätze betonen die weiterhin starke Rolle der DB AG, ihre Führungsverantwortung im Gesamtkonzern und die Bündelung strategischer Konzernleitungsfunktionen dort.

§ 5 regelt die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge. Hier sehen Kritiker die Gefahr, dass Gewinne des beim Bund verbleibenden Infrastrukturbereichs an die DB AG hochgereicht und dann für die teilprivatisierte DB Mobility Logistics AG ausgegeben werden könnten. Umgekehrt sei dies nicht der Fall. Hier besteht die Sorge, dass der Vertrag ein Gewinnabführungssystem zulasten der öffentlichen Hand zementiert.

Die §§ 7 und 8 beschreiben die Satzung der DB AG und der DB Mobility Logistics AG. Hier sind noch einmal die vorgesehenen Beteiligungsverhältnisse festgeschrieben. Kritiker betonen, dass hier nur die Bereiche Verkehr und Logistik, nicht aber Serviceeinrichtungen wie Betriebswerkstätten genannt sind. Die Frage sei, ob diese Einrichtungen dadurch vollständig privatisiert werden dürfen.

§ 13 legt fest, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten bleiben muss. Hier gibt es Befürchtungen, dass die teilprivatisierte DB Mobility Logistics AG Arbeitskräfte in Bereiche verschiebt, die voll beim Bund bleiben. Davon würde auch der private Investor profitieren, während auf den Bund zusätzliche Lasten zukommen könnten. Gewerkschafter begrüßen den einheitlichen Arbeitsmarkt. Sie betonen, dass in einem Bereich freigesetzte Mitarbeiter dadurch leichter in anderen Teilen des Konzerns untergebracht werden können.

§ 18 regelt das Verfahren zur Weiterleitung des Privatisierungserlöses. Hier ist keine konkrete Festlegung hinsichtlich der Aufteilung des Privatisierungserlöses erfolgt, wie sie der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Bundestagsdrucksache 16/9070 fordert. Es ist nicht ersichtlich, warum in diesem Vertragswerk nicht die prozentuale Aufteilung der Privatisierungserlöse detailliert aufgelistet ist.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass der Entwurf es der teilprivatisierten DB Mobility Logistics AG erlauben würde, Vermögenswerte zu verkaufen. So wäre es danach theoretisch möglich, die Lokomotiven, Triebwagen und Waggons für mehrere Milliarden Euro zu verkaufen und dann zurückzuleasen. Dann wäre viel Geld in der Kasse, aber der Konzern stünde ohne eigene Flotte da. Der Aufwand für das Leasing könnte mit höheren Ticketpreisen auf die Kunden abgewälzt werden. Abhilfe schaffen könnte hier ein Passus, nach dem der Aufsichtsrat dem Verkauf wesentlicher Vermögenswerte zustimmen muss.

Diese Kritikpunkte zeigen, dass der Beteiligungsvertrag erhebliche Risiken für den Bund beinhaltet. Vor einer formellen Kenntnisnahme des Beteiligungsvertrags durch die Ausschüsse ist daher zwingend eine Sachverständigenanhörung erforderlich.

Vor der formalen Behandlung des Beteiligungsvertrags im Ausschuss soll eine Sachverständigenanhörung durchgeführt werden, die auf die genannten Kritikpunkte eingeht und in der insbesondere die Frage von Haftungs- und Haushaltsrisiken für den Bund aufgegriffen wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
den Beteiligungsvertrag in seiner endgültigen Fassung vorzulegen.

III. Der Deutsche Bundestag unterstreicht,
dass vor der formalen Behandlung des Beteiligungsvertrags im Ausschuss die Durchführung einer Sachverständigenanhörung notwendig ist, die auf die genannten Kritikpunkte eingeht und in der insbesondere die Frage von Haftungs- und Haushaltsrisiken für den Bund aufgegriffen wird.

Berlin, den 4. Juni 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion