

Antrag

der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, Klaus Ernst, Susanne Ferschl, Christian Görke, Ates Gürpınar, Susanne Hennig-Wellsow, Jan Korte, Ina Latendorf, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Pascal Meiser, Sören Pellmann, Victor Perli, Heidi Reichinnek, Jessica Tatti, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Bahn zukunftsfähig aufstellen – Zerschlagung der Deutschen Bahn AG eine Absage erteilen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Es braucht einen massiven Ausbau der Kapazitäten der Schiene. Dazu muss die Digitalisierung der Schiene, die Sanierung und der Ausbau des Bahnnetzes vorangetrieben werden. Die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene sind schnellstmöglich umzusetzen.

Ausreichend Personal muss durch gute Ausbildung und attraktive Beschäftigungsbedingungen geworben werden. Dazu braucht es auch die Deutsche Bahn als weiterhin integrierten Konzern mit seinem konzerninternen Arbeitsmarkt, der den Beschäftigten eine große Sicherheit bietet.

Die Erfahrungen anderer Länder zeigen, dass die Trennung von Netz und Betrieb ein fataler Fehler ist. Bahnmusterländer wie die Schweiz zeigen, dass sowohl ein reibungsloser Betrieb als auch der Ausbau des Systems Schiene am besten mit einem integrierten Bahnmodell funktioniert.

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP allerdings darauf verständigt, die „Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG (...) innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ zusammenzulegen. Diese neue Gesellschaft soll nach wiederholter Aussage von Bundesverkehrsminister Wissing – u. a. am 19. April 2023 im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages – zum 1. Januar 2024 gegründet werden. In der politischen Diskussion sind darüber hinaus auch noch andere, weitergehende Vorschläge für eine direkte vollständige Trennung von Netz und Betrieb.

Mit dieser in Vorbereitung befindlichen neuen Gesellschaft steht zu befürchten, dass unter dem Deckmantel der Gemeinwohlorientierung eine Trennung von Netz und Betrieb unter einem Dach vollzogen wird. Eine spätere Zerschlagung des Konzerns in die Teilbereiche wird so erleichtert. Fortschritte oder Verbesserungen sind durch diese

neue Gesellschaft weder für den Bahnverkehr insgesamt noch die Deutsche Bahn erkennbar. Durch die Abtrennung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte wird kein Euro mehr in das System Schiene fließen, so dass diese Debatte von der eigentlichen Aufgabe der Bundesregierung ablenkt, für eine auskömmliche Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus der Schieneninfrastruktur zu sorgen. Die Gemeinwohlorientierung der Infrastruktursparte des Konzerns ließe sich zudem besser durch eine Gemeinwohlorientierung des ganzen DB Konzerns erreichen. Als erster und wichtiger Schritt hierzu sollten endlich die Bonuszahlungen für die Vorstände der DB AG, Konzern wie Tochterunternehmen, an das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung gekoppelt werden. Weiterhin sollten die Gesamtbezüge eines Vorstandsmitglieds nicht mehr als das Zwanzigfache eines sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in der untersten Lohn- und Gehaltsgruppe des jeweiligen Unternehmens betragen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Deutsche Bahn als integrierten Konzern in öffentlicher Hand zu erhalten und diesen an gemeinwirtschaftlichen und ökologischen Kriterien nachhaltig und barrierefrei auszurichten;
2. in den Entwürfen der Haushaltspläne und der Mittelfristigen Finanzplanung die Mittel für den Erhalt, den Neu- und Ausbau des Schienennetzes deutlich aufzustocken, um mindestens den Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln. Dem Deutschen Bundestag wird mit dem Haushaltsplan für das Jahr 2024 ein Stufenplan vorgelegt, wie dies zu realisieren ist. Darin ist darzulegen, wie die im Koalitionsbeschluss vom 28. März 2023 vereinbarte „Stärkung Investitionshochlauf(es) Schiene“ mit „zur Deckung des Investitionsbedarfs bis zum Jahre 2027 rund 45 Milliarden Euro“ zusätzliche Mittel hierzu verwendet werden sollen und ob diese ausreichend für die Zielerreichung sind. Ab 2024 ist dem Deutschen Bundestag jährlich ein Fortschrittsbericht vorzulegen.

Berlin, den 23. Mai 2023

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion