

Antrag

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

Zukunft der Bahn für die Menschen sichern – Bahnprivatisierung stoppen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Ziele, die mit der 1993 beschlossenen ersten Stufe der Bahnreform angestrebt wurden, sind im Wesentlichen nicht erreicht worden. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich seitdem aus der Fläche zurückgezogen, das Schienennetz schrumpfte um mehr als 5 000 Kilometer, die Fahrpreise wurden mehrfach deutlich angehoben und etwa 1 000 Bahnhöfe geschlossen. Die Service- und Beratungsqualität für die Reisenden hat sich verschlechtert. Die Beschäftigtenzahl verringerte sich von 380 000, die im Jahre 1994 bei der neugegründeten Deutschen Bahn AG tätig waren, auf 180 000, die Ende 2007 im Schienenbereich der DB AG arbeiteten. Statt sich darauf zu konzentrieren, Verkehr in sozialer und umweltverträglicher Weise von der Straße auf die Schiene zu verlagern, verwendete die DB AG einen Teil ihrer Ressourcen darauf, sich zum internationalen Logistikkonzern zu entwickeln und Marktfähigkeit an der Börse zu erreichen. Trotz einer vollständigen Entschuldung häufte die DB AG auf diese Weise erneut Verbindlichkeiten von rund 20 Milliarden Euro an. Die mit der ersten Stufe der Bahnreform versprochene Entlastung öffentlicher Haushalte trat nicht ein. Alles in allem hat diese Politik neue Lasten für künftige Generationen erzeugt.

Der Privatisierungskurs der aus Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn hervorgegangenen DB AG hat sich als Fehlschlag und Irrweg erwiesen. Auf diese Weise wurde die Vorgabe des Grundgesetzartikels 87e, dass dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen wird, nicht erfüllt, sondern gröblich verletzt. Eine – auch nur teilweise – Privatisierung öffentlichen Eigentums, das zum unverzichtbaren Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge gehört, führt in der Konsequenz zur Sozialisierung von Verlusten und der Privatisierung von Gewinnen. Dies zeigen bei der Bahn internationale Erfahrungen aus Großbritannien und Neuseeland sowie in der Bundesrepublik selbst die Auswirkungen des Verkaufs des so genannten „Tafelsilbers“ von Bund, Ländern und Kommunen an private Investoren.

Die Verkehrsminister der Bundesländer haben die geplante Kapitalprivatisierung von Teilen der DB AG im Beschluss ihrer Tagung im April 2008 in Brüssel kritisiert. Sie befürchten einerseits erhebliche Nachteile im Schienenpersonennahverkehr, weil ohne ergänzende gesetzliche Festlegungen das Geld für Instandhaltung, Erhalt und Ausbau des Bundesschienennetzes knapp werden könnte. Andererseits rechnen sie mit zusätzlichen Belastungen, sollte die DB AG künftig noch mehr Städte vom Fernbahnnetz abkoppeln. Zur Abhilfe hat das Land Sachsen-Anhalt auf Bundesrats-Drucksache 315/08 vom 7. Mai 2008 den Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot vorgelegt, dem der Bundestag Rechnung tragen sollte, statt ihn durch eine voreilige Entscheidung zu umgehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die künftige Bahnpolitik in Deutschland in folgenden Schritten neu zu bestimmen:

1. Der geplante Verkauf von zunächst 24,9 Prozent des Bahnbetriebs an der Börse wird sofort gestoppt. Alle Gespräche mit potenziellen Kaufinteressenten werden eingestellt. Die Bundesregierung sorgt dafür, dass die auf den Börsengang gerichteten Beschlüsse des Aufsichtsrates und des Vorstandes der DB AG aufgehoben werden.
2. Die DB AG bleibt als integriertes Schienenverkehrsunternehmen erhalten und zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes.
3. Entscheidungen zu Richtlinien der Bahnpolitik werden im Benehmen mit dem Bundesrat auf gesetzlicher Grundlage und daher nicht eher getroffen, als der Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot im Deutschen Bundestag behandelt worden ist.
4. Jährlich wird dem Bundestag ein Schienenverkehrsbericht vorgelegt.
5. In der Europäischen Union ist auf eine abgestimmte Schienenverkehrs- und Bahnpolitik hinzuwirken, die nicht den Dumping-Wettbewerb unter den Bahnunternehmen, sondern Zusammenarbeit und Kooperation zum gegenseitigen Nutzen ins Zentrum rückt.
6. Die Bundesregierung stellt sicher, dass mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dazu erarbeitet sie bis zum Jahr 2013 eine Planung für die künftige Netzbeschaffenheit und legt dem Bundestag darüber hinaus weitere Vorschläge zur sozial und ökologisch zukunftsweisenden Weiterentwicklung des Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs in der Bundesrepublik als Kernbereich öffentlichen Eigentums und öffentlicher Daseinsvorsorge vor.

Berlin, den 29. Mai 2008

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion