

Antrag

Fraktion DIE LINKE

Hannover, den 25.06.2008

Zukunft der Bahn und der Bahnindustrie für die Menschen sichern

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Der Landtag stellt fest:

- I. Die Ziele, die mit der 1993 vom Deutschen Bundestag beschlossenen ersten, organisatorischen Stufe der Bahnreform angestrebt wurden, sind im Wesentlichen nicht erreicht worden. Der Privatisierungskurs der Deutschen Bahn hat sich als Irrweg erwiesen. Auf diese Weise wurde die Vorgabe des Grundgesetzartikels 87 e, wonach dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen werden muss, nicht erfüllt, sondern grob verletzt.

Eine - auch nur teilweise - Privatisierung des öffentlichen Eigentums, das zum unverzichtbaren Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge gehört, führt in der Konsequenz zur Sozialisierung von Verlusten sowie zur Privatisierung von Gewinnen, wie auch besonders nachhaltig die negativen Bahnprivatisierungen in Großbritannien und Neuseeland belegen.

- II. Trotz Kenntnis dieser negativen Bilanz der ersten Stufe der Bahnreform hat der Deutsche Bundestag auf Antrag der Bundesregierung in unverantwortlicher Weise am 30. Mai 2008 beschlossen, vorerst bis zu 24,9 % des Personen- und Güterverkehrs der Deutschen Bahn an private Investoren zu verkaufen. Mit dieser beschlossenen Kapitalprivatisierung ist gleichzeitig das Einfallstor für darüber hinausgehende Beteiligungen von Kapitaleignern geöffnet worden. Tatsächlich stehen die Signale auf grün, mittelfristig mindestens 49,9 % der Aktienanteile der Deutsche Bahn AG Holding an den Transportgesellschaften bzw. an der Logistiksparte zu veräußern.

Die Bundesregierung hat die Kapitalprivatisierung von Teilen der Deutsche Bahn AG im Deutschen Bundestag auf den Weg gebracht, obwohl die Verkehrsminister aller Bundesländer dieses Vorhaben vorher im Beschluss ihrer Tagung im April 2008 in Brüssel wegen der daraus resultierenden absehbar negativen Auswirkungen auf die Schieneninfrastruktur, auf das Fernverkehrsangebot und die rückläufige Bahnanbindung in der Fläche massiv kritisiert hatten.

Besonders nachhaltige negative Auswirkungen sind aus der Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG für das Land Niedersachsen als ausgeprägtes Flächenland und für die Mobilität der Menschen zu erwarten. Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, befürchtet, „dass ganze Landstriche oder Zentren von überregionaler Bedeutung einfach vom Fernverkehr abgekoppelt werden! Wir wehren uns dagegen, dass dies eventuell noch zu Lasten der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr erfolgt und wir die entfallenden Fahrzeuge durch die Bestellung zusätzlicher Nahverkehrszüge teuer bezahlen müssten“ (Antwort des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Walter Hirche, in der Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 06.Juni 2008, TOP 26, auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bode und König, FDP).

Alle Bundesländer befürchten aus der Kapitalprivatisierung von Teilen der Deutsche Bahn AG einerseits erhebliche Nachteile im Schienenpersonennahverkehr, weil ohne ergänzende gesetzliche Regelungen das Geld für Instandhaltung, Erhaltung und Ausbau des Bundesschiennetzes knapp werden könnte. Andererseits rechnen sie mit zusätzlichen Belastungen, sollte die Deutsche Bahn AG künftig noch mehr Städte vom Fernbahnnetz abkoppeln. Zur Abhilfe

hat der Bundesrat auf seiner 844. Sitzung am 23. Mai 2008 einen Gesetzentwurf des Landes Sachsen-Anhalt „zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“ (Bundratsdrucksache 315/08) beschlossen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine Richtungsentscheidung wie die Umstrukturierung und Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG keinesfalls ohne Beteiligung auch des Bundesrates zu treffen. Als Besteller des Nahverkehrs sind die Länder in jedem Fall betroffen und in die Entscheidung einzu beziehen.

Derzeit liegt der Gesetzentwurf des Bundesrates zur Stellungnahme bei der Bundesregierung. Es gibt Hinweise, wonach der Gesetzentwurf des Bundesrates, der darauf abzielt, die Landesinteressen bei der Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG abzusichern, von der Bundesregierung abgelehnt wird. Das hätte verheerende Konsequenzen, auch für das Land Niedersachsen.

- III. Die Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG birgt erhebliche Gefahren für die Arbeitsplatzsicherheit und die Entlohnung im Bahnkonzern und bei den Konzerntöchtern. Das Land Niedersachsen ist davon wegen der Vielzahl der Bahnstandorte und des bedeutenden Arbeitskräftepotentials bei der Bahn in besonderer Weise betroffen.

Es gibt Hinweise, wonach bundesweit bis zu 30 Tochtergesellschaften der Deutsche Bahn AG gegründet werden sollen, die mit Lohndumping helfen sollen, Nahverkehrsausschreibungen im Wettbewerb mit anderen Anbietern zu gewinnen. Die Deutsche Bahn AG will sich künftig auf diese Weise auch als Billiganbieter „profilieren“. Lohndumping in Verbindung mit dem Abbau von tarifvertraglich gesicherten Arbeitsplätzen bzw. Ausbildungsplätzen aber dürfen nicht hingenommen werden.

Demgegenüber könnten Angebote der Deutsche Bahn AG schon jetzt deutlich preisgünstiger aussehen, wenn Tochtergesellschaften der Deutsche Bahn AG von ihren teilweise immensen Abgaben an die Konzernleitung befreit würden. Es gibt Hinweise, wonach Abgaben im Umfang von bis zu 24 % des Umsatzes abzuführen sind.

- IV. Angesichts der Tatsache, dass die Deutsche Bahn AG der größte Auftraggeber der in Niedersachsen ansässigen Bahnindustrie ist, wird deren Leistungs-, Effektivitäts- und Arbeitsplatzentwicklung maßgeblich von der Teilprivatisierung der Bahn AG beeinflusst. Die Bahnindustrie ist in Niedersachsen mit insgesamt rund 6 000 Beschäftigten an den Standorten Braunschweig und Salzgitter einer der größten Arbeitgeber und ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. In den Belegschaften der Bahnindustrie wächst angesichts unklarer Auftragsperspektive seitens der Bahn AG in Verbindung mit mangelnder Finanzierungssicherheit im Zusammenwirken von Bund und Deutsche Bahn AG infolge der Kapitalprivatisierung von Teilen der Deutsche Bahn AG die Sorge hinsichtlich der Sicherheit ihrer Arbeits- und Ausbildungsplätze.

Der Landtag fordert die Landesregierung daher auf,

1. auf die Bundesregierung Einfluss zu nehmen, dass der Gesetzentwurf des Bundesrates „zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“ (Bundratsdrucksache 315/08) durchgängig befürwortet wird, um auf diese Weise die rechtsverbindliche Wahrung der Interessen der Bundesländer, darunter des Landes Niedersachsen, bei der Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG abzusichern. Um die Mobilität zu gewährleisten und auszubauen sowie um Verkehr in sozialer und umweltverträglicher Weise von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist die Bahnanbindung in der Fläche unbedingt zu garantieren.
2. auf die Bundesregierung einzuwirken, dass in der Deutsche Bahn AG in Niedersachsen in allen Sparten und Tochtergesellschaften die tarifvertraglich gebundenen Arbeits- und Ausbildungsplätze erhalten und ausgebaut werden. Nirgendwo darf Lohndumping zugelassen werden.
3. auf die Bundesregierung Einfluss zu nehmen, dass die Bahnindustrie im Land Niedersachsen von der Deutsche Bahn AG für die Wahrung ihrer Leistungs- und Beschäftigtenentwicklung eine langfristig gesicherte Auftragsperspektive erhält und die offenen Finanzierungsfragen zwischen der Bundesregierung und der Deutsche Bahn AG umgehend geklärt werden.

Begründung

- I. Die erste, organisatorische Stufe der Bahnreform hat im Wesentlichen nicht die angestrebten Ziele erreicht. So hat sich die Deutsche Bahn AG zusehends aus der Anbindung in der Fläche zurückgezogen. Das Schienennetz schrumpfte bundesweit um mehr als 5 000 Kilometer. Gleichzeitig wurden die Fahrpreise mehrfach teilweise deutlich angehoben. Die Beschäftigtenzahl verringerte sich von 380 000 Personen, die im Jahr 1994 bei der neugegründeten Deutsche Bahn AG tätig waren, auf rund 180 000 Personen zum Jahresende 2007. Rund 1 000 Bahnhöfe wurden seit 1994 geschlossen. Statt sich darauf zu konzentrieren, Verkehr in sozialer und umweltverträglicher Weise von der Straße auf die Schiene zu verlagern, verwendete die Deutsche Bahn AG bedeutende Ressourcen darauf, sich zum internationalen Logistikkonzern zu entwickeln. Auf diese Weise sollte gleichzeitig die Marktfähigkeit für den anvisierten Börsengang erreicht werden.
- II. Die Bundesregierung hat einen üblen Trick zur Ausschaltung des Bundesrates und aller Bundesländer bei der Entscheidung am 30. Mai 2008 über die Kapitalprivatisierung von Teilen der Deutsche Bahn AG angewandt: Sie hat diese wichtige gesellschaftspolitische Entscheidung lediglich in die Form eines Regierungsantrages „gekleidet“ anstatt, wie es notwendig gewesen wäre, in Form eines Gesetzentwurfes. Damit wiederum wurde das Votum des Bundesrates und aller Landesregierungen bei der Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG verhindert, obwohl die Bundesländer in besonderer Weise davon betroffen sind.

Es besteht die nachhaltige Sorge der Bundesländer, dass nach einer Teilprivatisierung der Deutschen Bahn Entscheidungen im Konzern Deutsche Bahn AG verstärkt im Interesse der teilprivatisierten Konzerntöchter getroffen werden. Das betrifft vor allem Entscheidungen, die das Netz betreffen. Hintergrund ist, dass die Deutsche Bahn AG der Bundesregierung zugesichert habe, den Gewinn im Fernverkehr in den nächsten vier Jahren zu verfünffachen. Das kann, wie auch Minister Walter Hirche ausdrücklich einschätzte, nur gelingen, wenn die Bahn ihr Angebot im Fernverkehr verringere und die Länder als Ausgleich mit zusätzlichen Leistungen und Finanzmitteln im Nahverkehr dafür zahlen sollen.

- III. In der Deutsche Bahn AG sind derzeit in Niedersachsen rund 13 700 Arbeiter und Angestellte sowie 540 Auszubildende tätig. Das bedeutet an den Arbeitern und Angestellten insgesamt, die in der Deutsche Bahn AG tätig sind, einen Anteil von 5,3 %. Bei den Auszubildenden der Deutsche Bahn AG beträgt der Anteil der im Land Niedersachsen tätigen 6,3 %.
- IV. Die mit Abstand größten Unternehmen der Bahnindustrie in Niedersachsen sind Siemens I. MO RA Braunschweig als führender Anbieter von elektronischen Stellwerken, von Zugbeeinflussungssystemen und Betriebsleittechnik mit insgesamt rund 3 000 Beschäftigten sowie die Alstom LHB GmbH Salzgitter als bedeutender Hersteller von Elektro- und Dieseltriebwagen sowie von Güter- und Kesselwagen mit einer Belegschaftsstärke von rund 2 200 Personen. Darüber hinaus erbringt die Bombardier Transportation (Signal) GmbH Braunschweig vorwiegend Ingenieurleistungen mit einer Belegschaftsstärke von rund 350 Personen.
- V. Die Sicherung der Zukunft der Bahn und der Bahnindustrie in Niedersachsen verlangt, dass die Niedersächsische Landesregierung unverzüglich auf die Bundesregierung Einfluss nimmt, um die rechtsverbindliche Wahrung der Landesinteressen bei der Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG abzusichern. Die Bahnanbindung in der Fläche ist unbedingt zu garantieren. Gleichzeitig soll die Landesregierung bei der Bundesregierung vorstellig werden, dass die tarifvertraglich gebundenen Arbeits- und Ausbildungsplätze bei der Deutsche Bahn AG in Niedersachsen erhalten und ausgebaut werden. Gleichzeitig ist seitens der Landesregierung bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die in Niedersachsen ansässige Bahnindustrie eine langfristig gesicherte Auftragsperspektive erhält.

Christa Reichwaldt

Parlamentarische Geschäftsführerin