



Lothar Binding
Mitglied des Deutschen Bundestages

Lothar Binding, MdB * Platz der Republik 1 * 11011 Berlin

Berliner Büro
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel: (030) 227 -73144
Fax: (030) 227 -76435
eMail Berlin:
lothar.binding@bundestag.de

Bürgerbüro Heidelberg/Weinheim
Bergheimer Straße 88
69115 Heidelberg
Tel: (06221) 18 29 28
Fax: (06221) 61 60 40

eMail Heidelberg und Weinheim:
lothar.binding@wk.bundestag.de
Homepage: www.lothar-binding.de

Berlin, den 28. Mai 2008

Bahnreform

Sehr geehrter Herr Müller,

vielen Dank für Ihren Brief zum Thema Deutsche Bahn AG. In den letzten Tagen und Wochen habe ich vereinzelt vorgefertigte inhaltsgleiche Schreiben erhalten. Deshalb sende ich Ihnen ebenfalls ein „standardisiertes“ Antwortschreiben. Dafür bitte ich um Verständnis. Dieses Schreiben ist auch auf meiner Internetseite www.Lothar-Binding.de zu finden.

Die für mich überraschend geringe Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der organisierten Massenpostaktion macht deutlich, dass die ganz überwiegende Mehrheit der Menschen den Kompromiss akzeptiert.

Gelegentlich werden auch Befürchtungen für die Zukunft formuliert. Dabei kann man auch nichts falsch machen. Treten sie ein, hat man es ja schon immer gewusst, treten sie nicht ein werden sie vergessen sein. Aber über die Zukunft wissen wir nur wenig. Über die Vergangenheit wissen wir mehr. Und wenn wir zurück schauen? Wir müssen erkennen, dass es einen dramatischen Personalabbau gab, von über 600 Tausend auf unter 250 Tausend Mitarbeiter. Wir müssen feststellen, dass die vielen „Langsamfahrstellen“ bisher nicht zu beseitigen waren, dass Kapazitätsengpässe stetig zunahmen, dass viele notwendigen Investitionen in Lärm- und Bahnhofssanierungen sowie neues Fahrzeugmaterial der Unterkapitalisierung zum Opfer fielen. Deshalb hatte ich einen eigenen Vorschlag zur Stärkung der Bahn gemacht (Staatsanleihe), der aber keine Mehrheit fand. Und ohne Mehrheiten hilft der beste Vorschlag nicht weiter. Deshalb haben alle Wählerinnen und Wähler großen Einfluss auf die künftige Entwicklung der Bahn. Ich bin z.B. gegen den Börsengang von Teilen der Bahn. Die CDU/CSU und noch aggressiver die FDP wollen mehr Privatisierung – und nicht nur bei der Bahn. In solchen Spannungsverhältnissen bleibt in der Demokratie nur der Kompromiss, sofern sich die Bürgerinnen und Bürger für Koalitionen entscheiden.

Die Bahn ist als Verkehrsträger für Personen und Güter in Deutschland unverzichtbar. Das gilt auch für Abgeordnete. Als Bahnfahrer legen viele meiner Kolleginnen und Kollegen genauso wie ich, jährlich viele Tausend Kilometer zurück. Und uns ist sehr bewusst, dass die Bahn im Gegensatz zum Auto in den meisten Fällen neben der Schonung der Umwelt auch viele weitere Vorteile bringt. Dies soll und muss auch in Zukunft so sein. Außerdem haben wir auch die Entwicklungen in anderen Ländern im Blick.

Die aktuelle Diskussion über die „Privatisierung“ der Deutschen Bahn AG macht vergessen, dass der eigentliche Schritt zur Privatisierung der Bahn bereits im Jahr 1993 beschlossen wurde. Ich war und bin ein scharfer Kritiker der damaligen Entscheidung, weil damit weitere Schritte vorbereitet wurden, die schon absehbar waren. In der aktuellen Diskussion verwende ich deshalb den Begriff „Kapitalisierung“ – denn in der nun geplanten Form ist diese Kapitalisierung nur möglich, weil es vor etwa 15 Jahren bestimmte Entscheidungen gab.

Es geht im gegenwärtigen Gesetzgebungsverfahren also nicht um Privatisierung, sondern darum, die notwendigen Investitionsmittel für die oben beschriebenen Aufgaben zur Verbesserung der „Mobilitätsinfrastruktur“ zu beschaffen.

Heute geht es also darum, im Rahmen dieser Vorentscheidungen Lösungen zu erarbeiten, die dem im Grundgesetz verankerten Staatsauftrag, den Interessen der Bürgerinnen und Bürger und den notwendigen betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Bahn AG, Rechnung trägt. Es geht darum, die Bahn zukunftsfähig zu machen, allerdings ohne sie in die Hand von Spekulanten zu geben, die einzig und allein auf die Rendite ihrer Anteile schauen.

In diesem Sinne werden im Rahmen des Kompromisses mit dem Koalitionspartner CDU/CSU eine ganze Reihe an Zielen verfolgt, die eine klare sozialdemokratische Handschrift tragen.

Wir wollen und müssen die Eigenkapitalbasis und damit die Investitionskraft der DB AG stärken, um einerseits das Unternehmen entsprechend den Herausforderungen des europäischen Schienenverkehrsmarktes aufzustellen, andererseits die technisch notwendigen Sanierungen (Schienennetz und rollendes Material) zu ermöglichen. Das Ziel dabei muss auch sein, weiteres Wachstum des Schienenverkehrs zu ermöglichen und weitere Investitionen in den umweltschonenden Verkehr zu tätigen.

Die Gewinnung von zusätzlichem Kapital ist notwendig, um das Schienennetz auszubauen, die vielen „Langsamfahrstellen“ zu beseitigen, bestehende Kapazitätsengpässe zu beseitigen und Investitionen in Lärm- und Bahnhofssanierungen sowie neues Fahrzeugmaterial zu beschaffen.

Bisher wurde vereinbart, dass die Beteiligung privaten Kapitals an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG unter folgenden Voraussetzungen erfolgen soll:

1. Der integrierte Konzern der DB AG bleibt erhalten und wird gesichert. Private Investoren erhalten keinen bestimmenden Einfluss auf den Kernbereich der Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG. Wir sagen, es gibt keine Sperrminorität.
2. Privates Kapital darf höchstens bis zu 24,9 % an den Bereichen Verkehr und Logistik der DB AG beteiligt werden. Dafür werden der Güter-, der Fern- und der Regionalverkehr sowie dazugehörige geeignete Dienstleistungen der DB AG zu einer Gesellschaft zusammengefasst. Die DB

3. Die Aktiengesellschaft (AG) bleibt zu 100 Prozent im Bundesbesitz und behält die Aktienmehrheit an dieser Gesellschaft.
4. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bleiben dauerhaft und vollständig bei der DB AG und damit zu 100 Prozent im Bundesbesitz.
5. In einem Beteiligungsvertrag des Bundes mit der DB AG wird die oben beschriebene Struktur einschließlich der Beteiligung Dritter geregelt. Hierbei soll Bezug genommen werden auf die im Grundgesetz festgelegte Infrastruktur- und Angebotsverantwortung. Hierzu gehört, dass der Bund dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz - als Ausdruck der Daseinsvorsorge für den Bürger - Rechnung trägt. Soweit die Verkehrsangebote auf dem Schienennetz den Schienenpersonennahverkehr betreffen, obliegen die Verpflichtungen zur Daseinsvorsorge nach geltendem Recht den Bundesländern. Der Bund wird die Länder weiterhin bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen mit Finanzmitteln unterstützen, wie sie derzeit im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vorgesehen sind. An der Dynamisierung wird festgehalten, eine Revision ist für 2014 vorgesehen. Entsprechend den gesetzlichen Aufgaben der Länder (Bestellorganisationen, Verkehrsverbände) soll eine Vernetzung und Vertaktung von Nah- und Fernverkehrsangeboten erfolgen. Vor Abschluss ist der Beteiligungsvertrag dem Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushaltsausschuss vorzulegen.
6. Der konzerninterne Arbeitsmarkt muss auch nach der Anteilsveräußerung langfristig gesichert bleiben. Die Gewerkschaften und die DB AG haben bereits die Fortsetzung der Beschäftigungssicherung bis 2023 verabredet. Die über 230.000 Beschäftigten der DB AG erhalten dadurch größtmögliche Sicherheit, womit eine der wichtigsten Forderungen der SPD erfüllt wird.
7. Der Veräußerungserlös wird zu etwa gleichen Teilen für ein Innovations- und Investitionsprogramm für den Schienenverkehr und für die Aufstockung des Eigenkapitals der DB AG und für den Bundeshaushalt verwandt. Der Bund erwartet, dass die der Bahn zur Verfügung gestellten Mittel für nationale Innovationen und Investitionen der Bahn verwandt werden.
8. Mit dem Programm werden insbesondere Lärm mindernde, Energieeffizienz steigernde und Netz verbessernde Maßnahmen sowie Investitionen in Bahnhöfe finanziert.
9. Aus wettbewerbs- wie aus europarechtlichen Gründen wird sichergestellt, dass der Bereich Verkehr und Logistik keine diskriminierenden Einflüsse auf die Infrastrukturunternehmen ausüben kann.
10. In einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sollen die Regelungen zu Qualitätsparametern und zu Berichtspflichten an das Parlament vertraglich vereinbart werden. Dazu ist vorher die Zustimmung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages einzuholen sowie das Benehmen mit den Ländern herzustellen. Der Abschluss der LuFV soll auf der Basis einer haushaltsgesetzlichen Ermächtigung stattfinden. Die Bundesregierung wird künftig jährlich dem Deutschen Bundestag über die Entwicklung und den Zustand der Infrastruktur sowie über die Umsetzung der LuFV berichten.

11. Die Gesetzgebungskompetenz des Deutschen Bundestages für die wesentlichen eisenbahnpolitischen Steuerungsinstrumente bleibt unberührt (z.B. Allgemeines Eisenbahngesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Regionalisierungsgesetz). Darüber hinaus wird der Einfluss des Bundes bzw. des Bundestages auf die Investitionsentscheidungen der Bahn durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sogar verstärkt, weil die 2,5 Milliarden Zuschuss an die Erwartung geknüpft ist, dass der Netzausbau im Fern-, Mittelstecken und Regionalverkehr verstärkt voran gebracht wird.

Der gegenwärtige Diskussionsstand ist der, dass der Koalitionsantrag von CDU/CSU und SPD, BT-Drucksache 16/9070, am 8. Mai 2008 in erster und am 30. Mai in zweiter und dritter Lesung im Bundestag beraten wurde. Geplant ist, dass noch im Jahr 2008 die Deutsche Bahn AG für eine Beteiligung Dritter im Verkehrs- und Logistikbereich unter den beschriebenen Bedingungen geöffnet werden soll.

Wie bei jedem Kompromiss gibt es extreme Positionen, die von den jeweiligen Partnern oder Kontrahenten aufgegeben werden müssen: Zwischen der einhundertprozentigen Kapitalisierung der Bahn und ihrem vollständigen Staatsbesitz gibt es naturgemäß viele Alternativen. Ich bin für den vollständigen Staatsbesitz und habe vorgeschlagen, den Kapitalbedarf der Bahn durch eine Staatsanleihe zu sichern. Der Bund würde ein Papier auflegen, die Bürgerinnen und Bürger können das z.B. festverzinsliche Papier kaufen, der Bund könnte die Kapitalverstärkung bei der Bahn zu ähnlichen Konditionen vornehmen zu der sich die Bahn nun ihrerseits am Kapitalmarkt bewegen will. Ein offenes Problem dieses Vorschlags ist die Anrechnung dieser zusätzlichen Staatsverschuldung auf die Schuldenquote nach den Maastrichtkriterien. Die Schuldenquote, hier die Staatsquote, also die Schulden aller Kommunen, aller Länder, des Bundes und der Sozialkassen, darf 60 Prozent des BIP nicht überschreiten. Dieser Wert ist bereits überschritten und es war fraglich, ob eine weitere Verschuldung im zweistelligen Milliardenbereich in Europa problemlos akzeptiert worden wäre. Ich wäre dieses Risiko eingegangen, viele Kolleginnen und Kollegen wollen hier auf der sicheren Seite bleiben.

Der Begriff „Kompromiss“ zwischen Null und 100% legt oft nahe, sich auf „die Hälfte“ zu einigen. Die „Hälfte“ der Bahn wird kapitalisiert. Das klingt nach einem guten Kompromiss. Allerdings spiegelt diese arithmetische Betrachtung nicht die aktienrechtliche und politische Wirklichkeit wider. Ich möchte diese Vorüberlegung hier abbrechen. Im Ergebnis geht es nun nicht um alle Teilunternehmen der Bahn. Es geht nur um bestimmte Teile der Bahn. Bei diesen Teilen der Bahn geht es wiederum nicht um die Hälfte, sondern nur um 24,9% die kapitalisiert werden sollen. Das ist ärgerlich und erfreulich zugleich. Das ist ärgerlich, weil es ein Einstieg in die Kapitalisierung ist, das ist erfreulich, weil mit diesem Anteil die Sperrminorität verhindert werden konnte. Für die Zukunft ist damit aber nicht mehr oder weniger festgelegt, als wenn heute nichts beschlossen würde, denn jede neue Regierung, genauer Regierungskoalition, könnte in der Zukunft erneut in die Kapitalisierung einsteigen – in jeder beliebigen Größenordnung. Meine Hoffnung ist auch, dass mit diesem Einstieg, der Kapitalbedarf der Bahn soweit hinreichend gedeckt werden kann, dass eine künftige weitergehende Kapitalisierung nicht begründet werden kann – außerdem, wenn Sie mir die politische Bemerkung erlauben möchten, liegt es in der Hand der Wählerinnen und Wähler sich für eine eher neoliberale Richtung von CDU/FDP/CSU oder eine eher sozialdemokratische Richtung zu entscheiden. Auf der Grundlage dieser Überlegungen und den Freiheitsgraden einer Fraktion in einer Koalition sind die Verhandlungsergebnisse, die Kurt Beck entwickelt hat, im Sinne einer sozial verantwortlichen Verkehrspolitik sehr gut.

Ich hoffe sehr, dass ich Ihre Einwände und Forderungen angemessen reflektiert habe und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Lothar Binding