

Große Anfrage

der Fraktion der Linkspartei.PDS

Zukunft des Schienenverkehrs in Thüringen - Gutachten zu Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG "mit und ohne Netz"

Die von der Bundesregierung beabsichtigte Gestaltung des Börsengangs der Deutschen Bahn (DB) AG läuft auf einen tief greifenden Wechsel in der bundesdeutschen Verkehrspolitik hinaus. Im Januar 2006 legte ein Gutachterteam der Bundesregierung ein Ergänzungsgutachten "PRIMON" zu Privatisierungsvarianten der DB AG vor. Darin werden alternative Strukturmodelle für die Bahn in verschiedenen Bewertungsdimensionen untersucht. Die Ergebnisse sollen eine Entscheidungsgrundlage für die politische Diskussion über den Börsengang der DB AG bilden, der bereits im Sommer 2006 auf der Tagesordnung des Bundestages stehen kann. Nach Meinung der Fragestellerin müssen sich die Thüringer Landesregierung und der Landtag frühzeitig in die auf Bundesebene laufende politische Debatte zur weiteren Profilierung der DB AG einschalten. Thüringen hat aufgrund seiner verkehrspolitischen Zielstellungen, der Bedeutung als Teil des transeuropäischen Schienennetzes sowie seiner zentralen Lage in Europa ein großes Interesse an der richtigen Weichenstellung für den Bahnkonzern. Je nach Privatisierungsmodell werden unterschiedliche Auswirkungen auf die Entwicklung von Verkehrswachstum, Marktanteile der Wettbewerber und den Modal Split erwartet. Ausschlaggebend für die Entscheidung zu einem Privatisierungsmodell wird unter anderem sein, welche Interessen und Ziele für die Entscheidungsträger im Vordergrund stehen: Kapitalmarktinteressen oder Kundeninteressen und stärkerer Wettbewerb.

Eine wesentliche Erkenntnis des Gutachtens ist, dass die Wahl des Privatisierungsmodells keinen Einfluss auf eines der grundlegenden Ziele der Bahnreform hat, nämlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Landesregierung ist gefordert, auf Landesebene sowie über den Bundesrat die Voraussetzungen für die angestrebte Verkehrsverlagerung zu schaffen.

Wir fragen die Landesregierung:

I. Umstände der neuerlichen Begutachtung der Privatisierungsfähigkeit der DB AG

1. Welche Möglichkeiten erhielt die Landesregierung bzw. nahm sie wahr, um sich gegenüber der Bundesregierung zur Aufgaben- und Zielstellung für das neuerliche Gutachten zu äußern?
2. Wann und mit welcher Zielstellung stand bisher bzw. steht die Beurteilung des Gutachtens auf der Tagesordnung der Fachministerkonferenzen?

3. Welche gemeinsamen Standpunkte und Bewertungen der Fachministerkonferenzen zu Kernaussagen des neuerlichen Gutachtens liegen vor?
4. Inwieweit ist vorgesehen, dass die Landesregierungen im Bundesrat bzw. in den Fachministerkonferenzen eine Stellungnahme zum Gutachten an die Bundesregierung und den Deutschen Bundestag abgeben?
5. Aus welchen Gründen wurde die Zukunftsfähigkeit der DB AG in der gegenwärtigen Struktur und Eigentümerschaft als mögliche Variante der Fortführung des Unternehmens ausgeschlossen? Setzt sich die Landesregierung für die Prüfung dieser Variante ein? Wenn nein, warum nicht?
6. Erhielt die Landesregierung Kenntnis über das gesamte Gutachten, auch über die geschwärzten Teile?
7. Welche Bedeutung haben die Aussagen im geschwärzten Teil des Gutachtens für die Meinungs- und Urteilsfindung über die Marktattraktivität, Kapitalmarktfähigkeit und Haushaltseffekte (Synergieeffekte und Trennungskosten) der fünf Strukturmodellvarianten?

II. Standpunkte zu wesentlichen Ergebnissen des Gutachtens

1. Wie bewertet die Landesregierung die fünf Strukturmodellvarianten und welche entspricht den politischen Vorstellungen der Landesregierung?
2. In welchem Maße stehen die fünf Strukturmodellvarianten im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der Landesregierung?
3. Von welcher Modellvariante werden die günstigsten Wirkungen in den Räumen mit besonderem landesplanerischem Handlungsbedarf erwartet?
4. Inwieweit werden die Eckwerte der DB AG Mittelfristplanung vom Dezember 2004 für plausibel und belastbar gehalten?
5. Welche Auswirkungen auf das Angebot an Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr können sich aus der Sicherung der Dividendenzahlungsfähigkeit und Dividendenrendite des börsennotierten Bahnunternehmens von ca. vier Prozent pro Jahr ergeben?
6. Welche Chancen werden der Entwicklung des Bahnkonzerns als 100-prozentiger Tochter des Bundes und damit als Unternehmen in öffentlicher Hand für mindestens ein weiteres Jahrzehnt eingeräumt, zumal laut Gutachten die Eigentumsverhältnisse für eine positive Entwicklung des Schienenverkehrs weit weniger entscheidend seien als die übrigen Rahmenbedingungen?
7. Inwieweit wird die Meinung des Bahnvorstands geteilt, dass mit dem Verzicht auf den Börsengang die mit Hochdruck betriebene Konsolidierung der DB AG zum Erliegen käme?

8. Wie bewertet die Landesregierung die Kernforderung der Gewerkschaft Transnet, im Falle des Börsengangs unbedingt einen integrierten Bahnkonzern zu erhalten? Inwieweit besteht dieses Erfordernis (keine Trennung von Netz und Betrieb) aus technischen, industriepolitischen und beschäftigungspolitischen Gründen?
9. Wie wird die Befürchtung der Gewerkschaft bewertet, dass sich das privatisierte Transportunternehmen bei der Umsetzung des Getrennten Modells sehr wahrscheinlich umgehend von Nebengeschäften (wie beispielsweise Stationsservice, Sicherheitsdienst) trennen wird und damit umfänglich Bahn-Arbeitsplätze abgebaut werden?
10. Wird mit Blick auf das Branchenkompetenzfeld Logistik die Entwicklung der Bahn zu einem internationalen Logistik- und Mobilitätsdienstleister als für die Landesentwicklung zweckdienlich erachtet; welche Vor- und Nachteile für den Freistaat Thüringen werden gesehen?
11. Welche Folgen könnten sich nach Ansicht der Landesregierung für den Schienenverkehr im Freistaat Thüringen aus der verstärkten Konkurrenz zwischen dem Schienen- und Straßenverkehr im Bahnkonzern selbst ergeben?
12. Inwieweit wird die Landesregierung auf die DB AG hinsichtlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene Einfluss nehmen?
13. Werden die Prognosen des PRIMON-Gutachtens der langfristigen Entwicklung der Verkehrsleistung der Schiene und des Modal Splits in Deutschland als realistisch bewertet? Werden die den Prognosen zugrunde gelegten Prämissen und Modelle als realistisch bewertet? Welche Abweichungen vom Deutschland-Trend können für Thüringen erwartet werden?

III. Chancen und Risiken für Thüringen im Rahmen der Fortführung der Bahnreform und des Börsengangs der DB AG

1. Welche grundsätzlichen Erwartungen verbindet die Landesregierung mit den Plänen der Bundesregierung zur weiteren Bahnreform und zum Börsengang der DB AG?
2. Wie werden die Auswirkungen eines Börsengangs auf die Angebotsqualität des Schienenverkehrs für Thüringen bewertet; darunter die Chancen für die Revitalisierung stillgelegter Bahnstrecken, -flächen und leer stehender Bahnhofsgebäude?
3. In welchem Ausmaß werden sich die in den fünf Strukturmodellvarianten ermittelten finanziellen Folgen einer wettbewerbsverstärkenden Ausschreibungsintensität, der entstehenden Trennungskosten und Synergieeffekte in Thüringen zeigen?
4. Welche weiteren Chancen und Risiken in den einzelnen Varianten werden neben den im Gutachten dargestellten Risiken aufgrund der regionalspezifischen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse in Thüringen noch gesehen?
5. Welche Folgen ergeben sich für die Landesentwicklung Thüringens aus den Plänen der DB AG, zukünftig das meiste Geld auf der Straße, in der Luft oder auf dem Wasser verdienen zu wollen?

6. Inwieweit sieht die Landesregierung in Zukäufen der DB AG von Logistikunternehmen im Ausland Potenziale für die Verbesserung des Schienengüterverkehrs in Thüringen?
7. Inwieweit muss im Falle eines Börsenganges der Bahn mit weiteren Abbestellungen von Schienenpersonennahverkehrsleistungen vor allem im ländlichen Raum Thüringens gerechnet werden?
8. Wie werden die "Simulationsrechnungen" der bahninternen Projektgruppe "Blue Chip" bewertet, nach denen der Börsengang deutschlandweit die Stilllegung von bis zu 6 000 Streckenkilometern zur Folge haben kann? Auf welchen Schienenstrecken in Thüringen ist beim Börsengang der DB AG im ungünstigsten Fall mit der Einstellung des Personenverkehrs zu rechnen?
9. Welches Gewicht hat nach Ansicht der Landesregierung die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs durch die Besteuerung von Kerosin und von Auslandsflügen sowie die Harmonisierung der dem Straßen-, Schienen- und Luftverkehr anzulastenden Infrastrukturkosten und Steuern im Vergleich zum Börsengang der DB AG? Inwieweit wird sich die Landesregierung für die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs einsetzen?
10. In welchem Maße können die einzelnen Strukturmodellvarianten Einnahmeausfälle bzw. Ausgabenersparnisse für den Landeshaushalt bewirken?
11. Sind die umfangreichen Baukostenzuschüsse des Landes an die DB AG für den Ausbau ganzer Regionalnetze bzw. einzelner Regionalstrecken, für die Beschaffung von rollendem Material usw. in den Bewertungsdimensionen des Gutachtens gebührend berücksichtigt? Welche Schlussfolgerungen werden daraus gezogen?
12. Wird im Falle des Börsengangs der DB AG und einer Trennung von Netz und Betrieb eine Übertragung von Regionalnetzen in Landeseigentum für vorteilhaft erachtet und wie begründet die Landesregierung ihre Überlegungen? Welche Chancen bestehen für die Durchsetzung derartiger Ansprüche gegenüber der Bundesregierung?

IV. Schieneninfrastruktur

1. Wie hat sich der Netzzustand in Thüringen in den letzten Jahren entwickelt?
2. Auf welchen Regionalstrecken in Thüringen, für die Baukostenzuschüsse an die DB AG gezahlt wurden, bestehen infolge unterlassener Instandhaltung inzwischen wieder Beschränkungen der zulässigen Fahrtgeschwindigkeit (Langsamfahrstrecken)?
3. Welche Erwartungen hat die Landesregierung an die vom Bahnvorstand geforderte und von der Bundesregierung zugesagte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz?
4. Welchen Standpunkt vertritt die Landesregierung zu Beschwerden von Verbänden, Kammern und Kommunen über Praktiken der DB AG, höhere Trasseneinnahmen zu Lasten der Ausgaben für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zu realisieren? Was gedenkt die Landesregierung dagegen zu unternehmen?

5. Was wurde in letzter Zeit von Seiten der Landesregierung unternommen, um für Unternehmen in Thüringen eine anforderungsgerechte Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur im Gütertransport sowie die zeitnahe Beseitigung erkannter Infrastrukturmängel zu erreichen?
 6. Welche der in der Umfrage des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vom November 2004 "Investitionsbedarf für das Bundesschiennetz aus der Sicht der Nutzer" dargestellten Probleme/Konflikte/Mängel für den Güterverkehr im Thüringer Bahnnetz (zwei wurden benannt) sind beseitigt; für welche Vorschläge aus der Sicht des VDV bestehen keine Lösungsmöglichkeiten?
 7. Über welche Sanktionsmöglichkeiten verfügt der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS), bzw. die Landesregierung zurzeit für den Fall der Unterlassung der Instandhaltung von Schienenstrecken durch die DB AG? Welche Sanktionsmechanismen werden für notwendig erachtet? Welche Sanktionsmöglichkeiten wurden bisher wann, in welchem Umfang und mit welchem Erfolg genutzt?
 8. Welche Regionen und Zentren in Thüringen sind nach Auffassung der Landesregierung unzureichend an die Bahn angeschlossen? Wo ist der Lückenschluss zwischen Thüringen und den angrenzenden Bundesländern noch nicht im erforderlichen Umfang erfolgt? Auf welchen Strecken wird es aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit und Perspektiven keinen länderübergreifenden Lückenschluss geben?
- V. Umsetzung politischer Interessen im Zusammenhang mit der Zukunft der DB AG
1. Ein entscheidendes Kriterium bei der künftigen Ausrichtung der DB AG (Struktur) sollte im größtmöglichen Beitrag zur Umkehr des Modal Splits (von der Verringerung zur Vergrößerung des Anteils des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehr) bestehen. Welche Gestaltungsinstrumente sind zur Umsetzung dieser Forderung aus Sicht der Landesregierung geeignet?
 2. Inwieweit könnte nach Auffassung der Landesregierung eine mit dem Börsengang der DB AG einhergehende Vernichtung von öffentlichem Eigentum, Zurückdrängung von Mitbestimmung der Öffentlichkeit und Verschlechterung der Daseinsvorsorge eintreten? Was wird die Landesregierung dagegen tun?
 3. Wie schätzt die Landesregierung die bisherige Bereitschaft der DB AG zur Gewährleistung und Umsetzung von Barrierefreiheit in möglichst allen Bahnhöfen und Verkehrsmitteln ein?
 4. Besteht aus Sicht der Landesregierung die Gefahr, dass die Interessen der Menschen mit Behinderung nach dem Börsengang der DB AG nur noch unzureichend Beachtung finden? Inwieweit kann sichergestellt werden, dass diese Interessen auch nach der Privatisierung der DB AG berücksichtigt werden und wie wird die Landesregierung gegebenenfalls darauf Einfluss nehmen?

5. Was muss getan werden, damit anstelle der fiskalischen Interessen des Bundes die Anforderungen der Fahrgäste sowie der Aufgabenträger des SPNV an das "System Bahn" bei der Bahnreform den Vorrang erhalten?
6. Zu welchen Fragen der Bahnreform und des Börsengangs der DB AG gedenkt die Landesregierung eigene Vorschläge in die weitere Debatte und in anstehende Entscheidungen einzubringen?
7. Mit welchen Maßnahmen kann die Landesregierung zu einer leistungsfähigen modernen Schieneninfrastruktur sowie zu Wachstum im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr beitragen?
8. Wie kann aus Sicht der Landesregierung dem bisher vorausgesagten Schrumpfen des Schienenpersonenfernverkehrs Einhalt geboten werden?
9. Welche Rahmenbedingungen sind aus Sicht der Landesregierung nötig, dass ein florierendes Bahnunternehmen in öffentlicher Hand die gleichen oder gar bessere Wirkungen auf die Haushaltslage des Bundes und der Länder entfalten kann wie sie vom Börsengang der DB AG erwartet werden? Welche Rahmenbedingungen für eine wirtschaftlich gesunde DB AG sind nach Meinung der Landesregierung nur von einem börsennotiertem Unternehmen in privatwirtschaftlicher Hand zu gewährleisten und warum?
10. Wird der Börsengang der DB AG aus Sicht der Landesregierung Auswirkungen auf die Tarifentwicklung haben? Wenn ja, welche und wie will die Landesregierung gegebenenfalls darauf Einfluss nehmen?
11. Welche Erfordernisse bei der weiteren Gestaltung der Bahnreform sieht die Landesregierung in Bezug auf die Sicherung der Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Thüringer Bahnindustrie?
12. Wie sind nach Auffassung der Landesregierung die Ziele des Landesentwicklungsplans 2004 zur Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur, sowohl hinsichtlich des überregionalen als auch des regional bedeutsamen Verkehrsnetzes, nach erfolgtem Börsengang erreichbar?

Für die Fraktion:

Hausold