

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Brüderle, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/7624 –**

Wirtschaftspolitische Bewertung der Bestreikung der Deutschen Bahn AG durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GDL versteht sich als Tarifpartner der Deutschen Bahn (DB) AG und privater Eisenbahnverkehrsunternehmen. Als Interessenvertretung von derzeit rund 62 Prozent des Fahrpersonals der DB AG – darunter 15 550 Lokomotivführer (Stand 31. Mai 2007) – verfolgt die GDL das Ziel, einen eigenständigen Tarifvertrag für das Fahrpersonal zu vereinbaren. Neben der Erhöhung von Monatsentgelten fordert die GDL eine Verkürzung der vertraglichen Arbeitszeiten und eine Veränderung von Arbeitszeitbestimmungen. So sollen Ruhezeiträume ausgeweitet und die maximale Schichtlänge verkürzt werden.

Vor diesem Hintergrund erfolgten am 3. Juli und am 10. Juli flächendeckende Warnstreiks des in der GDL organisierten Fahrpersonals. Seitdem hat die Streikintensität auf Basis eines Urabstimmungsergebnisses von 95,8 Prozent per 6. August zugenommen. Bundesweite Streiks im Güter- und Personenverkehr zwischen dem 8. November und 10. November haben die deutsche Wirtschaft spürbar belastet.

Die DB AG ist ein Unternehmen im Bundesbesitz. Die Bundesregierung nimmt die Eigentümerinteressen wahr. Die Bundesrepublik Deutschland hat, solange sie mehrheitlich Aktionär ist, das Recht, die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats zu benennen. Gegenwärtig sind Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Jörg Hennerkes), des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (Dr. Bernd Pfaffenbach) und des Bundesministeriums der Finanzen (Dr. Axel Nawrath) im Aufsichtsrat vertreten.

1. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass private und gewerbliche Kunden der DB AG innerhalb der Streikphasen auf andere Mobilitätsträger wie Kraftfahrzeuge oder auf andere Eisenbahngesellschaften ausweichen?

Wenn nein, warum nicht, und wie erklärt die Bundesregierung dann die Äußerungen des Sixt-Konzerns „je länger der Streik dauern wird, desto mehr

Ertrag werden wir machen“ (Financial Times Deutschland, 16. November 2007, Seite 6)?

Ja

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ökobilanz eines solchen Ausweichverhaltens der Nutzer auf andere Verkehrsmedien wie beispielsweise private oder angemietete Kraftfahrzeuge?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass ein Ausweichen auf Verkehrsträger, die die Umwelt stärker belasten als der Schienenverkehr, negative Auswirkungen auf die Ökobilanz hat. Konkrete Daten über das Ausweichverhalten und dessen ökologische Folgen liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Wie hoch sind die kumulierten, streikbedingten Umsatzausfälle der DB AG im Personen- und Güterverkehr in diesem Jahr?
4. Wie hoch prognostiziert die Bundesregierung die Mehrwertsteuerausfälle als Folge eines streikbedingt geringeren Personen- und Güterverkehrs der DB AG bis zum Eingang dieser Kleinen Anfrage?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den streikbedingten Umsatzausfällen der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Personen- und Güterverkehr handelt es sich um unternehmensinterne Daten, die der Verschwiegenheitspflicht nach § 395 des Aktiengesetzes unterliegen. Eine Aussage zu den sich daraus ergebenden Mehrwertsteuerausfällen ist daher ebenfalls nicht möglich.

5. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, der bisher durch die Streiks entstanden ist?

Die Höhe des durch den Streik entstandenen volkswirtschaftlichen Schadens kann nicht abgeschätzt werden, da die hierfür notwendigen Angaben nicht zentral erfasst werden.

6. Konnte die Bundesregierung überdurchschnittlich hohe Mauteinnahmen für die Nutzung von Autobahnen an den Streiktagen vereinnahmen, wenn ja, wie hoch waren diese?

Die Bundesregierung hat an den in der Anfrage genannten Streiktagen (3. und 10. Juli 2007 sowie 8., 9. und 10. November 2007) keine überdurchschnittlich hohen Mauteinnahmen feststellen können. Näheres kann der beigefügten Übersicht entnommen werden.

Der Zuwachs der Mauteinnahmen am 3. und 10. Juli 2008 (jeweils ein Dienstag) mit 6,61 Prozent und 7,26 Prozent liegt im Rahmen des üblichen Einnahmestiegs an Werktagen im betreffenden Zeitraum, der bei ca. 5 Prozent bis 8 Prozent liegt.

Dasselbe gilt für die drei Tage vom 8. November bis 10. November 2007 (Donnerstag bis Samstag): Hier lag der prozentuale Zuwachs mit 9,46 Prozent, 11,06 Prozent und 11,16 Prozent im Rahmen des allgemeinen Anstiegs der Gebühreneinnahmen im betreffenden Zeitraum, der für das Ende einer Arbeitswoche einschließlich des Samstags zwischen ca. 9 Prozent und gut 11 Prozent liegt.

7. Wurden bei der Bundesagentur für Arbeit Anträge auf Kurzarbeitergeld durch betroffene Unternehmen als Folge der Streiks gestellt, wenn ja, welches Volumen umfassen die Anträge?

Bisher wurden bei der Bundesagentur für Arbeit keine Anträge auf Kurzarbeitergeld durch betroffene Unternehmen gestellt.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung aus ordnungs- und versorgungssicherheitspolitischer Sicht den Vorschlag der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 16/6435), den Parallelverkehr als Ablehnungsgrund im Personenbeförderungsgesetz abzuschaffen?

Stimmt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Auffassung zu, dass ein Parallelverkehr von Bussen und Bahn die negativen externen Effekte der Bestreikung der DB AG zumindest teilweise kompensieren würde?

Die auch von anderer Seite erhobene Forderung nach einer Abschaffung des Konkurrenzschutzes im Busfernverkehr wird zurzeit in Bund-Länder-Gremien geprüft.

9. Wurden Erneuerungs-, Erweiterungs-, Verbesserungs-, Sanierungs- oder Prüfungsarbeiten seitens der DB Netz AG innerhalb oder kurz vor (eine Woche) Streikphasen an Gleis- oder Bahnanlagen neu aufgenommen, welche auch durch Konkurrenzunternehmen der DB AG genutzt werden?

Nach Angaben der DB AG wurden die langfristig geplanten Baumaßnahmen auch während der Streikphase durchgeführt. Neue, ungeplante Maßnahmen wurden weder kurz vor noch während des Streiks realisiert. Aufgetretene Mängel wurden standardmäßig abgearbeitet.

10. Hat die DB AG ausländisches Zugpersonal als Ersatzarbeitskräfte (Beispiel Leiharbeit) innerhalb von Streikphasen eingesetzt?

Wenn ja, wurden alle rechtlichen Anmelde- und Prüfvorschriften durch die DB AG eingehalten?

Die DB AG hat nach eigenen Angaben keine ausländischen Arbeitskräfte als Ersatzarbeitskräfte während der Streikphasen eingesetzt.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung in ihrer Eigentümerfunktion der DB AG die tarifliche Verhandlungsführung des Vorstandes der DB AG?

Ist diese angemessen?

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass die Tarifverhandlungen der Tarifautonomie unterliegen. Daher nimmt die Bundesregierung keine Bewertung über die Art und Weise der Verhandlungen sowie das Verhalten der Tarifpartner vor. In seiner Eigentümerfunktion wirkt der Bund darauf ein, dass Verhandlungen zwischen den beiden Tarifpartnern geführt werden. Auf das Ergebnis nimmt der Bund allerdings keinen Einfluss.

12. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Kommunikation zwischen den Tarifvertragspartnern zu stark über die Medien und zu wenig im direkten Gespräch erfolgt ist?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Vorgehensweise des Bahnvorstandes, der das „fünfte Verhandlungsangebot“ Mitte Oktober zuerst der Presse übermittelt und erst danach der GDL zur Verfügung gestellt hat?

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anzeigenkampagnen des Bahnvorstandes, mit denen die DB AG in ganzseitigen Tageszeitungsanzeigen die GDL zum Einlenken aufgefordert hat?

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG bzw. ihre Konzerngesellschaften und ihr Arbeitgeberverband im Verlaufe des diesjährigen Tarifstreits mit der GDL insgesamt 18 Verfahren auf Erlass einer einstweiligen Verfügung betrieben haben und zwar bei 8 unterschiedlichen örtlichen Gerichten (Mainz, Frankfurt, Hagen, Flensburg, Nürnberg, Stuttgart, Düsseldorf und Chemnitz)?

Die Fragen 12, 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung respektiert den Grundsatz der Tarifautonomie. Die Führung der Tarifverhandlungen liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB AG. Die Bundesregierung kann daher dazu keine Angaben machen. Bundesminister Wolfgang Tiefensee setzt sich jedoch intensiv dafür ein, dass Verhandlungen mit dem Ziel der Einigung geführt werden.

15. Waren die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat über die prozessuale Vorgehensweise der DB AG informiert?

Haben sie diese gebilligt?

16. In welcher Form sind die Vertreter der Bundesregierung in ihrer Funktion als Aufsichtsräte über die Verhandlungsangebote der DB AG und über begleitende Maßnahmen im Tarifstreit (Beispiel Notfallpläne, Einsatz von Leiharbeit, Beantragung einstweiliger Verfügungen etc.) informiert worden?

Haben die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat diese Maßnahmen gebilligt?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat wurden seitens des Vorstandes der DB AG über die aktuellen Entwicklungen bei den Tarifverhandlungen und über die seitens der DB AG vorgelegten Angebote informiert.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung den Tarifkonflikt generell unter dem Gesichtspunkt ihrer Eigentümerfunktion?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.