

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Marc Bernhard, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Joana Cotar, Siegbert Droese, Peter Felser, Dietmar Friedhoff, Franziska Gminder, Kay Gottschalk, Armin-Paulus Hampel, Dr. Heiko Heßenkemper, Karsten Hilse, Nicole Höchst, Martin Hohmann, Johannes Huber, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Jens Maier, Volker Münz, Sebastian Münzenmaier, Christoph Neumann, Tobias Matthias Peterka, Paul Viktor Podolay, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Deutscher Automobilindustrie zeitnah helfen, Bahnrettung statt Konzernrettung, Berichte des Bundesrechnungshofs auch in der Krise beachten und umsetzen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Unterstützung der deutschen Automobilindustrie und insbesondere auch der Zulieferindustrie ist mangelhaft. Es droht der Kollaps eines gesamten Industriezweigs. Diesem muss durch eine zeitlich begrenzte Förderung umgehend entgegen gewirkt werden.
2. Statt der Bahn-Branche in ihrer schweren Krise insgesamt zu helfen, wird nur einseitig dem DB-Konzern geholfen. Logistik-Aktivitäten in aller Welt gehören jedoch nicht zum systemrelevanten Kerngeschäft der DB.
3. Die Vorbehalte des Bundesrechnungshofs bezüglich der Finanzierung des DB-Konzerns sind endlich zu beachten und das Ignorieren dieses wichtigen Organs in dieser Angelegenheit zu beenden.

II. Der Bundestag wolle beschließen:

1. Für den Kauf neu zugelassener Kraftfahrzeuge wird ab dem 01.07.2020 dauerhaft der ermäßigte Umsatzsteuersatz erhoben.
2. Die Abschaffung aller Förderprämien für den Autokauf, die einem technologie-neutralen Vorgehen widersprechen, insbesondere bei der Förderung von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen.
3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf europäischer Ebene für eine Aussetzung der unerfüllbaren EU-Festlegungen für den Flottenverbrauch einzusetzen. Gleichzeitig müssen auch die CO₂-Grenzwerte für PKW auf realistische 130 Gramm CO₂ pro Kilometer festgelegt werden.

4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich dem Gesamtsystem Eisenbahn verpflichtet zu fühlen, nicht jedoch allein einem staatseigenen Konzern, der sich weltweiten wirtschaftlichen Risiken aussetzt.
5. Die Konstruktion eines „weltumspannenden Logistik-Kombinats“ ist durch Verkauf der Auslandsaktivitäten der DB AG zu beenden. Nur die der deutschen Volkswirtschaft dienenden Unternehmensteile dürfen durch deutsches Steuergeld gerettet werden.
6. Sollten die durch die deutschen Steuerzahler aufzubringenden Mittel zur Stützung der DB-Tochter Arriva Plc. höher sein als der zu erwartende Verkaufserlös des Unternehmens, ist eine geordnete Abwicklung der Arriva als einzig richtiger Weg anzustreben.
7. Der durch die Corona-Krise ausgelöste zusätzliche Kapitalbedarf für die systemrelevanten Bereiche der DB AG ist als Gesellschafterdarlehen statt als Kapitalerhöhung aufzubringen.
8. Voraussetzung für neue staatliche Hilfen ist die Aufhebung der Gewinn- und Beherrschungsverträge zwischen Infrastrukturgesellschaften bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB AG.
9. Wie auch bei Großbanken, die durch Steuergeld gerettet wurden, sind die Vorstandsgehälter der DB AG und deren Tochtergesellschaften auf max. 500.000 Euro p. a. zu deckeln.
10. Die Berichte des Bundesrechnungshofs zur Deutschen Bahn AG dürfen seitens des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht länger ignoriert werden, sondern müssen im Gegenteil zum Rahmen einer überfälligen Unternehmenssanierung der DB AG werden.

Berlin, den 16. Juni 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Zu 1 bis 3

Eine Kaufprämie oder Anreize für alle Kraftwagen ist gescheitert. Auch eine nachgeschobene Förderung von durch Verbrenner-Motoren angetriebene Fahrzeuge durch eine Ermäßigung der Kfz-Steuer um 30 Euro pro Jahr, wenn sie unter 95g Gramm CO₂/km ausstoßen, bleibt unzureichend. Damit werden bevorzugt Kleinfahrzeuge gefördert. Angesichts der dramatischen Entwicklung der deutschen Automobil- und vor allem -zulieferindustrie sind beherzte Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahme einer Reduktion des Bruttoverkaufspreises wird insbesondere private Endkunden entlasten und kann diese zu einer Kaufentscheidung im zweiten Halbjahr 2020 bewegen. Gerade der private Konsum muss wieder zur Antriebsfeder einer wirtschaftlichen Erholung werden.

Der Vorteil eines ermäßigten Steuersatzes soll für alle Fahrzeuge gelten, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie. Die einseitig geförderte Elektromobilität ist insbesondere wegen fehlender Ladeinfrastruktur derzeit nicht in der Lage, die Produktionsstätten der deutschen Automobilindustrie auszulasten. Ohne ein Gegensteuern wird es weiterhin Kurzarbeit und Unternehmens-Insolvenzen geben, angefangen in der Zulieferindustrie bis möglicherweise zu einem oder mehreren Fahrzeugherstellern.

Strafzahlungen auf Grund von Emissionsüberschreitungen schaden insbesondere den deutschen Fahrzeugherstellern von Premiumfahrzeugen. Da Strafzahlungen in die EU-Kasse fließen, wird hier eine vor allem von der deutschen Automobilindustrie zu leistende EU-Sondersteuer eingeführt.

Zu 4 bis 9

Die DB AG war auch vor der Corona-Krise insbesondere durch ein anhaltendes defizitäres Kerngeschäft (Cargo, Regio) und weltweite Aktivitäten in eine finanzielle Schieflage geraten, die nur durch weitere Kapitalerhöhungen und Begebung weiterer Anleihen abgewendet werden konnte. Die DB AG hat nun einen „Corona-bedingten“ zusätzlichen Kapitalbedarf von 11 bis 13 Mrd. Euro angemeldet. Dieser Finanzbedarf soll ohne nähere Prüfung erfüllt werden. Das Milliarden-Programm dient aber der Rettung eines Konzerns, nicht einer Branche. Systemrelevant für Deutschland ist ausschließlich der Eisenbahninfrastrukturbetrieb. Keinesfalls systemrelevant ist der Betrieb von fernöstlichen Hafenanlagen (DB Schenker) oder Buslinien in Großbritannien oder Malta (Arriva Plc.) Der deutsche Steuerzahler kann nicht Containerverkehre in Asien retten oder die Pensionskasse der britischen Arriva auffüllen, während zugleich die Wettbewerber der DB im Schienengüterverkehr oder Schienenpersonennahverkehr aus dem Markt gedrängt werden könnten und Arbeitsplätze dort verloren gehen.

Arriva ist für den deutschen Steuerzahler nicht systemrelevant. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass der Arriva Rail UK bereits vor Ausbruch der Corona-Krise seitens des britischen Transportministeriums Personen-transportleistungen wegen anhaltender Schlechtleistung entzogen worden sind. Der deutsche Steuerzahler kann nicht für Schlechtleistungen des DB-Managements im europäischen Ausland in die Haftung genommen werden.

Das vom Bahnvorstand eingeforderte finanzielle Maßnahmenpaket für die DB AG droht seitens der Bundesregierung ohne nähere Gegenprüfung und insbesondere aufgrund kaum überprüfbarer Prognosen für die Geschäftsentwicklung der DB AG in den kommenden Jahren erfüllt zu werden. Der Verzicht auf die Variante, den corona-bedingten zusätzlichen Kapitalbedarf für die systemrelevanten Bereiche der DB AG als Gesellschafterdarlehen statt Kapitalerhöhung aufzubringen, ist seitens der Bundesregierung noch nicht einmal begründet worden. Das würde bedeuten, dass die DB AG prinzipiell in der Pflicht bliebe, die Mittel zurückzuzahlen, wenn es ihr durch eine Besserung der Lage möglich ist.

Der Eindruck verfestigt sich, dass in Sachen Eisenbahn der DB-Vorstand die Politik der Bundesrepublik Deutschland bestimmt und nicht der Bundesverkehrsminister, insbesondere wenn ein beamteter Staatssekretär des Bundesfinanzministeriums an die Spitze der DB Station&Service AG wechselt, um nach wenigen Wochen wieder in die Spitze des Bundesfinanzministeriums zurück zu kehren, oder eine aus dem Bundeskanzleramt in den DB-Vorstand gewechselte Person parallel offiziöse Koordinierungsfunktionen für die Bundesregierung wahrnimmt.

Wenn ein staatliches Unternehmen staatliche Unterstützung benötigt, um eine Insolvenz abzuwenden, müssen die Gehaltsstrukturen des Vorstands für den Unterstützungszeitraum angepasst werden. Wenn bei Großbanken, die durch Steuergeld gerettet wurden, die Vorstandsgehälter auf max. 500.000 Euro durch Gesetz gedeckelt worden sind, kann für die DB AG nichts anderes gelten.

Voraussetzung für staatliche Hilfen muss eine Aufhebung der Gewinn- und Beherrschungsverträge zwischen Infrastrukturgesellschaften bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB AG sein. Ansonsten bleibt das Risiko bestehen, dass staatliche Hilfen umgelenkt werden in internationale Risikogeschäfte. Der deutsche Schienenverkehr muss Nutznießer aller Hilfen werden, nicht die Aktivitäten einer kaum kontrollierbaren Aktiengesellschaft namens Deutsche Bahn, die die deutsche Schieneninfrastruktur als Rückversicherung ihres weltweiten Engagements nutzt.

Zu 10

Es wird ein respektvoller Umgang der Bundesregierung mit den Ergebnissen der Arbeit des Bundesrechnungshofs angemahnt. Es gibt keine Bundesregierung, die die Berichte des Bundesrechnungshofs so eklatant ignoriert wie die amtierende.

