

Dr. Hermann Scheer Peter Friedrich Michael Roth Edelgard Bulmahn

An die Mitglieder der
SPD-Bundestagsfraktion

Berlin, den 11.02.2008

Bahnprivatisierung

Liebe Genossinnen und Genossen,

auf dem Hamburger Parteitag hat sich die SPD eindeutig festgelegt: „Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik der Bahn ausüben. Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar.... Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab.“ (siehe Anlage).

Seit Hamburg sind vor allem das Kanzleramt und der Bahnvorstand bemüht, nach Wegen zu suchen, wie dieser Beschluss umgangen werden kann. Herausgekommen ist dabei das sogenannte Holding-Modell. Es sieht vor, unterhalb der DB AG zwei neue Gesellschaften zu gründen. In einer von ihnen soll die Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe, Energie, Dienstleistungen) zusammengefasst werden, in der anderen der komplette Fahrbetrieb und die Logistik (Regional-, Stadt- und Fernverkehr, Güterverkehr, Speditionen). Von letzterer sollen dann bis zu 49 Prozent verkauft werden.

Im Zusammenhang mit diesem Modell wird seit zwei Monaten permanent kolportiert, eine Beteiligung des Parlaments sei nicht notwendig, eine Zustimmung des Aufsichtsrates reiche aus. Nachdem man beim ersten Privatisierungsanlauf letzten Herbst versucht hat, die Partei von der Entscheidung auszuschließen, wäre es fatal, versuchte man jetzt das Parlament zu umgehen. Das wäre nicht nur ein unsäglicher Vorgang, sondern auch unvernünftig, denn das Holding-Modell lässt so viele Fragen und Kritikpunkte offen, dass eine Befassung durch den Bundestag unverzichtbar ist. Zu diesen Fragen gehören:

- der Fortbestand des konzerninternen Arbeitsmarktes und der Beschäftigungssicherungsverträge. Die Gewerkschaften befürchten zurecht, dass das Holding-Modell eine Vorstufe zur Zerschlagung der Bahn ist
- welche Art von Aktien ausgegeben werden sollen

- wie ausgeschlossen werden kann, dass ein Teil des Personenverkehrs aus Renditegründen wegfällt bzw. wie der Versorgungsauftrag flächendeckend gewährleistet wird
- wie die Aufgabenverteilung zwischen den Subholdings und der Konzernholding aussehen soll
- wie die Aufteilung der Schulden und Gewinne erfolgen soll
- warum die wenig sinnvolle Zusammenlegung von Personenverkehr und Logistikbereich in eine AG überhaupt vollzogen werden soll. Nicht umsonst sind diese Bereich jetzt bei der DB AG getrennt und werden, gerade in diesen Tagen, durch klar getrennte Markenidentitäten profiliert (DB Schenker, DB Bahn).
- wie die Erlösaufteilung aus dem Verkauf aussehen soll. Dies ist noch nicht festgelegt, weshalb die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und die Bilanz der Bahn noch nicht abschätzbar sind.

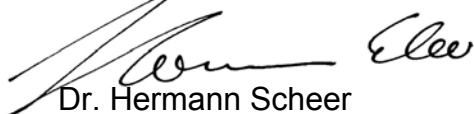
Zur Erinnerung: die DB AG ist das letzte große Volksvermögen, an dem Private beteiligt werden sollen. Wir glauben nicht, dass es mit unserem Selbstverständnis als Parlamentarier vereinbar ist, dass wir daran kein Mitspracherecht haben. Das gilt erst recht, wenn der Bahnvorstand, wie es die Agenturen melden, „Druck auf die Entscheidungsträger“ ausüben möchte – womit ja nur die Bundesregierung gemeint sein kann.

Deshalb möchten wir Euch bitten, gemeinsam mit uns darauf zu bestehen, dass jedwede Entscheidung für oder gegen die Privatisierung im Parlament getroffen wird.

Außerdem muss die Partei einbezogen sein. In Hamburg wurde beschlossen, dass vor allem Parteivorstand und Parteirat jedes Modell zu prüfen haben, das nicht dem der stimmrechtslosen Vorzugsaktien entspricht. Gegebenenfalls ist sogar ein Parteitag mit dem Thema zu befassen.

Als Fazit bleibt: auch für das Holding-Modell gilt, dass es nicht diskussionslos über die Bühne gehen kann. Das bezieht sich sowohl auf das Parlament wie auf die Partei. Es ist unser aller Aufgabe, darauf zu achten, dass die legitimen Mitspracherechte von beiden gewahrt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Hermann Scheer


Peter Friedrich


Michael Roth


Edelgard Bulmahn

Anlage: Beschluss des Parteitages

Hamburg, 27. Oktober 2007

SPD-Parteitag Hamburg 26. bis 28. Oktober 2007

Beschlussübersicht Nr. 45

Für eine Bahn mit Zukunft

1. Der Bund muss mittels der Deutschen Bahn AG auch in Zukunft einen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten. Eine zentrale Aufgabe ist dabei die Erreichbarkeit und Mobilität in der Fläche. Damit wird nicht nur dem grundgesetzlichen Auftrag Rechnung getragen, sondern auch dem politischen Willen der Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten im Bund und in den Ländern. Ein Gesetz muss den sich aus Artikel 87e Abs. 3 Satz 3 (Mehrheitseigentum) und Abs. 4 Satz 1 (Gemeinwohlverpflichtung) des Grundgesetzes ergebenden Vorgaben vollständig Rechnung tragen.
2. Es darf keine Zerschlagung der Bahn geben. Wir erhalten den integrierten Konzern Deutsche Bahn AG und damit auch den konzerninternen Arbeitsmarkt. Die 230.000 bei der Bahn beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer können sich auf die SPD verlassen.
3. Die jetzt erforderlichen Investitionen erfordern eine Erhöhung der Kapitalausstattung der Bahn. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass der Bund in der Wahrnehmung seiner Eigentumsrechte nicht eingeschränkt ist. Dazu sind folgende Schritte unverzichtbar, die zu einer Änderung des bisher vorliegenden Gesetzentwurfes führen.
 - Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben. Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar. Die Ausgabe erfolgt von zunächst mindestens 25,1 Prozent in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien. Über eine weitere Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien entscheidet der Gesetzgeber nach einer Evaluierung. Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab.
 - Das Aufleben des Stimmrechts ist mit geeigneten Maßnahmen auszuschließen.
 - Die im Gesetzentwurf enthaltene Übernahme von Schienennetz, Verkehrsstationen und der Energieversorgung in das Eigentum des Bundes.

- Die im Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen von Aufsichtsräten und die Neuausrichtung der Satzung, dass wesentliche Entscheidungen nur die 50 Prozent plus eine Stimme erfordern.
- Die noch nicht im Gesetzentwurf enthaltene Regelung, in der Satzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Grundsatz der Unternehmensführung die grundgesetzlich vorgegebenen Maßgaben festzuschreiben.
- Streuung der Aktien auch an Beschäftigte unter Prüfung von Anreizmöglichkeiten.

Hierdurch schließen wir den Einfluss Privater auf die Unternehmenspolitik aus.

Sollte dieses Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien nicht durchgesetzt werden können, dann beauftragt der Parteitag den neugewählten Parteivorstand nach Beteiligung des Parteirates, der Landes- und Bezirksvorsitzenden sowie der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitiker des Bundes und der Länder jedwede vorgeschlagene Lösung zu beurteilen.

Der Parteivorstand wird auch im Lichte der Debatten auf dem Hamburger Parteitag urteilen und diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung übertragen.

4. Die Kontroll- und Durchsetzungsmöglichkeiten für eine gute Schienenverkehrspolitik und mehr Qualität in Netz und Bahnhöfen müssen verbessert werden. Wir begrüßen die im Gesetzentwurf vorgesehene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die dazu eine bessere Ausgangsposition schafft. Bei der Vertragsgestaltung mit der Deutsche Bahn AG muss sichergestellt werden, dass
 - ein Netzzustands- und -entwicklungsbericht streckenbezogen und transparent Auskunft gibt über den Zustand des Schienennetzes,
 - genaue Qualitätsstandards für Netze und Bahnhöfe die Pflege und den Erhalt der Infrastruktur verbessern mit der Möglichkeit von Sanktionen bei Nichterfüllung und
 - die parlamentarische Mitwirkung bei Aus- und Neubau (Schienenwegeausbaugesetz) und Bestandserhaltung (Netzzustandsbericht, Mitwirkung gemäß den Eisenbahngesetzen u.a.m.) erhalten und verbessert wird.
5. Um die Belange der Länder zu sichern, muss folgendes gewährleistet werden:
 - Sicherstellung von Bestand und Leistungsfähigkeit des Netzes in der Fläche,
 - Vermeidung einer stärkeren Belastung der Länderhaushalte,
 - Sicherstellung der erforderlichen verkehrspolitischen Einflussnahmemöglichkeiten,
 - Einbeziehung der Länder in die Erstellung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und
 - Stärkung der Regulierungsbehörde, um den Wettbewerb auf der Schiene zu unterstützen und insbesondere auch Renditen aus der vorwiegend öffentlich finanzierten Infrastruktur auf ein angemessenes Maß zu begrenzen.

6. Dumpingwettbewerb im Schienenverkehr muss verhindert werden. Ein starker DB-Konzern und starke Tarifpartner sind hierfür Gewähr.