

Begründung zum Antrag an den SPD-Parteivorstand am 20.8.2007

Antragsteller/innen:

Björn Böhning, Hermann Scheer, Andrea Ypsilanti, Hilde Mattheis, Ottmar Schreiner, Niels Annen, Ute Vogt, Ursula Engelen-Kefer, Elke Ferner, Birgit Fischer, Gernot Grumbach, Edelgard Bulmahn, Bärbel Dieckmann, Ulla Burchardt, Detlev Albers, Ralf Stegner, Heiko Maas, Wolfgang Thierse

Kapitalprivatisierung der Bahn mit verkehrspolitischem Nutzen verbinden!

Für die SPD ist ein flächendeckender funktionierender Eisenbahnbetrieb im Nah-, Fern- und Güterverkehr ein unverzichtbarer Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge.

Der am 24.7. vorgelegte Gesetzentwurf für ein Eisenbahnneuordnungsgesetz enthält eine Reihe wichtiger Verbesserungen zur Sicherung dieser Aufgabe, indem er

- mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dem Bund bessere Lenkungsmöglichkeiten einräumt,
- mit dem verlangten Netzzustandsbericht eine präzisere Bestandsaufnahme über die Situation der Schieneninfrastruktur ermöglicht,
- mit dem Erhalt des internen Arbeitsmarktes und eines integrierten Konzerns die Interessen der Beschäftigten sichern hilft.

Alle diese Elemente des Gesetzentwurfs sind auch ohne Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG sinnvoll und ohne weiteres realisierbar.

Die grundlegenden Bedenken setzen an dem derzeit verfolgten Konzept der Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG an, demzufolge 49 % des Aktienkapitals in die Hände privater Großaktionäre gehen sollen. Dabei soll zwar die Infrastruktur im juristischen Eigentum des Bundes bleiben. Da jedoch vorgesehen ist, dass auch die kapitalprivatisierte Deutsche Bahn AG diese Infrastruktur bilanzieren darf, wird sie faktisch zum wirtschaftlichen Eigentümer, von dem gegebenenfalls die Bundesregierung ihr juristisches Eigentum zurückkaufen müsste. Auch eine indirekte Privatisierung der Infrastruktur ist nicht tragbar. Dies auch deshalb, weil erhebliche Zweifel bestehen, ob in diesem Fall der Verfassungsauftrag des Bundes (Artikel 87e Abs. 4) überhaupt erfüllbar ist. Dort ist klar ausgeführt, dass der Bund beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes, sowie bei den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz das „Wohl der Allgemeinheit, insbesondere [bei] den Verkehrsbedürfnissen“ zu gewährleisten hat. Aufgrund der Zweifel daran haben jetzt auch die Länderverkehrsminister ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Verfassungsfrage prüfen soll.

Die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG in der jetzt geplanten Form birgt die große Gefahr,

- dass der verkehrspolitische Auftrag der DB AG vernachlässigt statt gefördert wird, den Schienenverkehr als breites Flächenangebot und ökologisch tragfähige Verkehrsdienstleistung aufrechtzuerhalten und zu verbessern,

- und dass der Bund auf irreversible Weise seine wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gestaltungsmöglichkeiten verliert.

Das Bestreben privater Investoren, insbesondere sogenannter „strategischer Partner“ oder „institutioneller Anleger“, kollidiert mit dem im gesamtstaatlichen Interesse liegenden und im Grundgesetz verankerten Auftrag. Der originär öffentliche Dienstleistungsauftrag ist weder mit einer Ausrichtung der Deutschen Bahn AG als internationalem Logistikkonzern noch mit Renditeerwägungen des Kapitalmarkts in Einklang zu bringen. Die Bahn muss im Sinne ihrer Kernaufgabe neu ausgerichtet werden, ohne sie jedoch den renditeorientierten Prämissen der internationalen Kapitalmärkte auszusetzen.

Aus diesem Grunde fordert der SPD-Parteivorstand die Bundesregierung auf, ein Volksaktienmodell zur Grundlage der Kapitalprivatisierung zu verwirklichen, bei dem der Bund Eigentümer der Stammaktien (51 %) bleibt, während Bürgerinnen und Bürger zu maximal 49 % Inhaber von nicht stimmberechtigten Vorzugsaktien werden können, die überdies als vinkulierte Namensaktien ausgegeben werden. Kleinanleger können bei diesem Konzept besser vor den negativen Erfahrungen der Telekom-Aktie – die kein Volksaktien-Modell war – geschützt werden. Das Volksaktienkonzept kann so ausgestaltet werden, dass die Beschäftigten der Bahn ein erstrangiges Kaufrecht haben. Es liegt auf der politischen Linie der Vermögensbildung in Arbeitnehmerhand.

Eine solche Lösung verbindet die Vorteile der Kapitalprivatisierung mit der Vermeidung von Nachteilen durch einseitige Interessenspolitik großer Kapitalmarktinvestoren. Sie ist auf der Basis des Kabinettsbeschlusses realisierbar.