

14.04.2008

Die Arbeitsgruppe Bahnreform des SPD-Parteivorstandes legt das folgende Modell für eine Bahnreform vor:

Unsere Reformziele

Mobilität bildet eine Grundbedingung unserer persönlichen und ökonomischen Freiheit, indem sie den Menschen und Gütern Bewegungsfreiheit verschafft. Mobilität ermöglicht zugleich gesellschaftliche Teilhabe, denn sie ist Voraussetzung für die volle Teilnahme am Arbeitsleben, an Bildung und Kultur sowie am gesellschaftlichen Leben insgesamt. Auch der Transport von Gütern bildet eine wichtige Grundlage für Wohlstand und Beschäftigung. Das Grundgesetz verpflichtet den Bund daher in Artikel 87e Absatz 4 auch zu gewährleisten, "dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird."

Die Bahn ist für viele Menschen unverzichtbarer Teil ihres täglichen Lebens. Eine zukunftsorientierte Bahnpolitik baut darauf auf. Ziel ist es, den Menschen ein verlässliches, bezahlbares, attraktives und umweltfreundliches Verkehrsangebot zu bieten.

Die hierfür notwendigen Ziele sind:

- Der Schienenverkehr muss für Personen und Güter gesichert bleiben: Ohne attraktiven Schienenpersonennahverkehr gibt es keinen erfolgreichen Fernverkehr.
- Die Bahn muss kundenfreundlicher werden: Nur so gelingt es, mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen auf die Bahn zu gewinnen.
- Das Netz muss besser werden: Auch wenn in den letzten Jahren erhebliche Summen in das Schienennetz investiert worden sind, zeigen die bestehenden Langsamfahrstellen, dass noch erheblicher Investitionsbedarf besteht.
- Die Bahn muss leiser und energieeffizienter werden: Mehr Schienenverkehr ist nur zumutbar, wenn die Züge leiser werden und energieeffiziente Technologie eingesetzt wird. Wir brauchen mehr Lärmschutz.
- Die Verkehrsstationen und Bahnhöfe müssen zum Bahnfahren einladen: Sie müssen mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern optimal vernetzt werden und noch besser zugänglich sein - auch für ältere Menschen.
- Die Bahn muss sich europäisch aufstellen können: Mobilität macht nicht vor den Landesgrenzen halt und der Wettbewerb findet innerhalb der EU bereits statt. Wir müssen daher der Bahn die Mittel geben, sich europäisch aufzustellen, damit sie nicht dauerhaft Marktanteile verliert. Wir wollen auf europäischer Ebene allgemeine Umwelt- und Sicherheitsstandards für den Bahnverkehr verankern.
- Die Bahn muss sichere Arbeitsplätze anbieten können: Wir haben eine Verantwortung für die über 230.000 Menschen, die heute bei der DB AG arbeiten. Deshalb sind wir für den Erhalt des konzerninternen Arbeitsmarktes und gegen eine Zerschlagung der DB AG.

Unsere Kriterien

Für uns gelten zur Umsetzung dieser Ziele klare Kriterien:

1. Mit uns wird es keine Zerschlagung der DB AG geben. Wir halten am integrierten Konzern und damit auch am konzerninternen Arbeitsmarkt fest. Eine Privatisierung der DB AG (Holding) oder eine Vollprivatisierung einzelner ihrer Teilbereiche lehnen wir ab.
2. Der Bund darf in der Wahrnehmung seiner Eigentumsrechte nicht eingeschränkt werden. Er muss die Verantwortung für die Ausgestaltung der Daseinsvorsorge behalten, um seinem im Grundgesetz fixierten Auftrag gerecht zu werden.
3. Private Investoren dürfen keinen Zugriff auf die Kernaufgaben der DB AG ausüben. Hierzu gehört nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Sicherstellung eines Personennah- und Fernverkehrs mit vernünftiger Vertaktung.

Unser Strukturmodell

Unsere Reformziele und Kriterien können am besten mit einem Strukturmodell umgesetzt werden, das wie folgt ausgestaltet ist:

- Die DB AG bleibt zu 100 % im Eigentum des Bundes. In einem Beteiligungsvertrag zwischen Bund und DB AG werden die Strukturen des Unternehmens festgelegt.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Netz, Station und Service, Energie) bleiben weiterhin der DB AG zu 100 % in öffentlichem Eigentum untergeordnet.
- Die DB AG fasst sämtliche Verkehrs- und Logistikaktivitäten unter dem Dach einer Tochter zusammen (VuL AG). Nah- und Fernverkehr werden gleich behandelt.
- An dieser Tochter können sich Investoren über freie Stammaktien und vinkulierte Namensaktien bis zu einem Anteil von maximal 24,9 % beteiligen. Es wird durch einen Tarifvertrag sichergestellt, dass dieser Anteil nicht erhöht werden kann. Ein Anteil von unter 25 % garantiert das alleinige Besetzungsrecht für die Sitze der Anteilseigner im Aufsichtsrat dem Bund.
- Zur Sicherung der grundgesetzlichen Daseinsvorsorge werden die Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs und die Vertaktung mit dem Fernverkehr vertraglich sichergestellt.

Im Einzelnen bedeutet dies:

1. Integrierter Konzern: Der Gesamtkonzern DB AG wird nicht zerschlagen. Die DB AG bleibt Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen. Durch entsprechende Satzungsregelungen und Regelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates wird der Einfluss der DB AG gesichert. Hinzu sollen einzelne personelle Verflechtungen der Vorstände der DB AG und ihrer Töchter treten. Der integrierte Konzern wird durch ein Netz vertraglicher Verpflichtungen abgesichert. Dazu werden in einem Beteiligungsvertrag zwischen Bund und DB AG die wesentlichen Bausteine des Struktur-Modells zusammengefasst:

- In den Beteiligungsvertrag wird eine Verpflichtung der DB AG aufgenommen, die Mehrheit von 75,1 % an der VuL AG zu behalten.

- Die Kontroll- und Einflussmöglichkeiten des Bundes und des Parlamentes werden durch eine Fixierung der in § 65 Abs. 3 BHO geregelten Zustimmungsvorbehalte im Beteiligungsvertrag gestärkt. Dadurch wäre nicht nur der Bund, sondern, anders als heute, auch die DB AG auf die Einhaltung des BHO-Verfahrens verpflichtet.

- Der DB AG wird auferlegt, den Gewerkschaften ein tarifvertragliches Angebot zu machen, in dem sie sich verpflichtet, die Mehrheit von 75,1 % an der VuL AG zu behalten.

2. Konzerninterner Arbeitsmarkt: Der konzerninterne Arbeitsmarkt wird tarifvertraglich abgesichert. Die über 230.000 Beschäftigten der DB AG erhalten auf diese Weise eine größtmögliche Sicherheit. Sämtliche betroffenen Gesellschaften sollten an dem Tarifvertrag beteiligt sein und damit unmittelbar verpflichtet werden, damit die Gewerkschaften einen unmittelbaren Durchführungsanspruch gegenüber den einzelnen Gesellschaften haben.

3. Wahrnehmung der Eigentumsrechte des Bundes: Der Bund behält seine 100 %-ige Beteiligung an der DB AG. Die Infrastruktur verbleibt zu 100 % im Besitz der DB AG und damit im alleinigen Besitz des Bundes. Die DB AG hält mindestens 75,1 % der Aktien an der VuL AG und sichert damit den alleinigen Einfluss des Bundes für die Besetzung des Aufsichtsrates.

4. Festlegung der Verwendung der Erlöse: Die Erlöse aus der Teilprivatisierung/dem Börsengang sollen wie folgt verteilt werden:

- Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG.

- Finanzierung des Investitionsprogramms "Zukunft der Bahn - Bahn der Zukunft" (siehe Anlage), wobei besondere Prioritäten auf dem Lärmschutz-, dem Streckenausbau- und dem Bahnhofsprogramm gelegt werden. Als Größenordnung streben wir etwa ein Drittel der Gesamterlöse der Teilprivatisierung an.

- Zuführung an den Bundeshaushalt.

5. Beteiligung des Deutschen Bundestages: Der Deutsche Bundestag entscheidet durch eine Entschließung über das Gesamtkonzept. In dieser Entschließung wird auch die Beteiligung des Parlaments über seine zuständigen Ausschüsse an der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und dem Beteiligungsvertrag geregelt.

Anlage

Zukunft der Bahn - Bahn der Zukunft

Innovations- und Investitionsprogramm Bahn

Ein Teil der Erlöse aus der Beteiligung Privater an der VuL AG sollte in folgende Bereiche investiert werden:

1. Nahverkehr/Regionalverkehr

- Sonderprogramm innerhalb des GVFG Bundesprogramms; Bau von Strecken, die dem Regionalverkehr Vorteile bringen und durch die damit erzielten Kapazitätserweiterungen auch dem Personenfern- und Schienengüterverkehr zu Gute kommen

2. Verstärkung Umsetzung Bundesverkehrswegeplan

- Schnellere Planung, zügigerer Bau; Verstärkung Mittel Logistik (Seehafenhinterland, Umsetzung Masterplan)

3. Lärmschutzprogramm

- Verstärkung bzw. Hinzunahme weiterer Lärmschutzinvestitionen an den Quellen (K/LL Sohle, leisere Loks, leisere Waggons, Oberbau, Brücken); Siehe auch Innovationsprogramm

4. Bahnhofsprogramm

- Sanierung Empfangsgebäude; Sanierung Bahnsteighallen; Bahnsteigdächer/Wetterschutz;

Fahrtreppen/Aufzüge/Rampen; Bahnsteigbeleuchtung; Optische Fahrgastinformationen/Beschallung; Verbesserung Sicherheit (Investitionen in Sicherheitsanlagen)

5. Innovationsprogramm/Forschung und Entwicklung

- CO2 arme Motoren; Rückgewinnung Bremsenergie; Innovative Lösungen in Fahrzeugen (Verkehrsflussregelung);

Forschung leichte/umweltfreundliche Materialien (Erschütterungsschall); Forschung Abgasbehandlung anderer Emissionen (außer CO2); Satellitengestützte Güterwagenidentifikation/-disposition; Wasserstoffantrieb; Alternative Materialien Verkehrsbauwerke