

Beschluss des SPD-Parteivorstandes: Für eine Bahn mit Zukunft

Der SPD-Parteivorstand hat in seiner Sitzung am 22. Oktober 2007 folgenden Initiativantrag für den ordentlichen SPD-Bundesparteitag in Hamburg beschlossen:

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. Das 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:
 - 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 die weitere Beteiligung privater Investoren entscheidet der Gesetzgeber nach einer Evaluierung.
 - 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.
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.

Begründung:

Die gute Infrastruktur in Deutschland macht unser Land wirtschaftlich stark. Dazu brauchen wir auch in Zukunft eine moderne Verkehrspolitik. Ein leistungsfähiger und umweltfreundlicher Schienenverkehr gehört dazu. Millionen von Pendlerinnen und Pendler sind ebenso auf eine zuverlässige und serviceorientierte Eisenbahn angewiesen wie die vielen Unternehmen, die das Schienennetz zum Transport ihrer Produkte nutzen. Die Eisenbahnen haben daher zu Recht ihren festen Platz im Nah-, Fern- und Güterverkehr.

Der Schienenverkehr ist der Schlüssel zu umweltverträglicher Mobilität. Im Personenfernverkehr gibt es keine energieschonenderen Verkehrsträger. Auch im Güterverkehr ist die Bahn - neben der Binnenschifffahrt - das ökologisch nachhaltigste Verkehrsmittel. Der Ausbau des Schienenverkehrs ist deshalb ein Gebot vernünftiger Verkehrspolitik.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) bleibt - trotz vieler erfolgreicher regionaler Eisenbahnbetreiber - das wichtigste Unternehmen im Eisenbahnbereich. Nach Jahren des Rückgangs und der Stagnation wächst die Deutsche Bahn inzwischen wieder. Dies gilt neben dem Personenverkehr vor allem für den Güterverkehr auf der Schiene. Teilweise zweistellige Wachstumsraten belegen dies eindrucksvoll. Deutschland ist das einzige Land in der Europäischen Union, in dem der Schienenverkehr stärker wächst als der Güterverkehr auf der Straße. Dieses Wachstum wollen wir unterstützen. Um den Zuwachs zu bewältigen, sind enorme Investitionen in das Schienennetz, in die Infrastruktur und in das "rollende Material" erforderlich. Damit stützt die Deutsche Bahn auch den wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland. Allein im Jahre 2006 investierte die DB AG über 6,5 Milliarden Euro in Infrastruktur und rollendes Material. Davon profitiert vor allem der einheimische Markt. Diese Investitionen sichern darüber hinaus die reibungslose Logistik, ohne die unsere Industrie nicht expandieren kann.

Die DB AG ist einer der größten und wichtigsten deutschen Arbeitgeber. 230.000 Frauen und Männer arbeiten im Unternehmen. Sie arbeiten in einer Branche, in der bislang meist auskömmliche Löhne bezahlt werden. Für die Beschäftigten der DB AG gilt bis 2010 ein Tarifvertrag zur Beschäftigungssicherung. Doch diese Arbeitsbedingungen geraten unter Druck. Denn der europäische Schienenverkehrsmarkt wird liberalisiert. Seit dem 1. Januar

2007 gibt es keine Beschränkungen mehr für den innereuropäischen Güterverkehr. Und in naher Zukunft, ab dem 1. Januar 2010, wird auch der Markt für den Personenverkehr auf Schienen allen Unternehmen aus der europäischen Union offen stehen. Schon heute verkehren mehr als 300 Wettbewerber auf dem deutschen Schienennetz, mehr als andernorts in Europa. Die Wettbewerber der DB AG sind gut aufgestellt und auf die vollständige Marktöffnung vorbereitet. Auch für die Deutsche Bahn AG ergeben sich neue Möglichkeiten. Andererseits birgt die Marktöffnung auch Risiken, insbesondere für die Beschäftigten der DB AG. Es droht ein Dumpingwettbewerb, ein Preiskampf auf den Rücken der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Vor allem mit einem konzernweiten Arbeitsmarkt für die Deutsche Bahn, der Fortführung der Beschäftigungssicherung und starken Tarifpartnern können diese Entwicklungen verhindert werden. Damit schaffen wir Sicherheit für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Die DB AG wächst nicht nur im Güter- und im Fernverkehr, sondern auch im Regionalverkehr. Vorbei sind damit die Zeiten, in denen die Regionalverkehre als Verlustbringer und als Ballast empfunden wurden. Die Deutsche Bahn zieht ihre Kraft mittlerweile auch aus den Regionen. Dabei werden die vom Bund über das Regionalisierungsgesetz für den regionalen Schienenverkehr bereitgestellten Mittel von den Ländern ausgeschrieben und im Wettbewerb vergeben. Neben der DB Regio tragen auch zahlreiche private Unternehmen zu einem attraktiven regionalen

Schienenverkehrsangebot bei. Der Schienenverkehr in der Fläche ist und bleibt gesichert. Dies ist für die Sozialdemokratische Partei ein wichtiges Kriterium für eine erfolgreiche Bahn. Denn ein Schienennetz, das neben dem Fernverkehr auch die Regionen erreicht, ist ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Deshalb erhalten die Länder vom Bund auch in Zukunft jährlich mehr als 6 Mrd. € zur Bestellung regionaler Schienenverkehrsleistungen.

Mehr Verkehr auf die Schiene - dieser Grundsatz ist also nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen richtig. Die SPD hat sich daher bereits bei der Bahnreform 1994 erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Deutsche Bahn modernisiert und konkurrenzfähig im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr wird. Denn dies war in der Vergangenheit nicht immer gewährleistet. Über viele Jahre war der Verkehrsträger Schiene vernachlässigt worden. Die Verkehrspolitik kümmerte sich hauptsächlich um den Straßenverkehr. Zurückgehende Anteile des Schienenverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, zunehmender Reparaturbedarf, ein erheblicher Investitionsstau und ein gewaltiger Anstieg der Bahnschulden waren die Folge. Erst mit der Bahnreform von 1994, die maßgeblich von Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten mit gestaltet wurde, gelang es, den Abwärtstrend bei der Deutschen Bahn zu stoppen und die Kehrtwende einzuleiten. Gleichzeitig wurden Deutsche Bahn und Deutsche Reichsbahn erfolgreich zusammengeführt.

Mit der damaligen Bahnreform wurden die Weichen für eine Modernisierung des Schienenverkehrs gestellt. Gleichzeitig wurde im Grundgesetz neben der Verpflichtung, die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen, der so genannte Gewährleistungsauftrag des Bundes im Grundgesetz festgeschrieben. Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes schreibt seitdem vor, dass "der Bund gewährleistet, 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." Diese staatliche Verantwortung für die Infrastruktur erfüllt der Bund durch die Finanzierung von milliardenschweren Investitionen in das Netz.

Die beginnende Öffnung des europäischen Eisenbahnnetzes und der damit einhergehende europäische Wettbewerb waren die zentralen Gründe dafür, dass die große Koalition im Koalitionsvertrag von 2005 vereinbart hat, die Bahnreform von 1994 fortzuführen. Durch die Beteiligung privater Investoren soll die DB AG die Möglichkeit erhalten, auf dem für den Wettbewerb geöffneten deutschen und europäischen Transportmarkt gegen ausländische Wettbewerber bestehen zu können. Damit wird das Unternehmen auch in die Lage versetzt, ein attraktives regionales Schienenverkehrsangebot aufrecht zu erhalten und Beschäftigungssicherung und den konzernweiten Arbeitsmarkt fortzuführen. Weiter wird vereinbart, dass mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz dessen Umfang, Qualität und Betriebsbereitschaft im Gegensatz zum heutigen Zustand verbindlich gewährleistet werden soll. Der Netzzustandsbericht, den die DB Netz AG zukünftig jährlich neu vorlegen muss, ist dafür die Basis. Schließlich enthält der Koalitionsvertrag den Auftrag, die Umsetzung des Infrastrukturauftrages des Bundes beim Neubau und der Erweiterung des Netzes verbindlicher als bisher mit der Bahn zu vereinbaren. Dazu gehören ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen.

Der Deutsche Bundestag und die betroffenen Parlamentsausschüsse haben sich in der Folgezeit intensiv mit der Fortsetzung der Bahnreform befasst. Mit einem gemeinsamen Antrag der Koalitionsfraktionen hat der Deutsche Bundestag am 24. November 2006 Eckpunkte für die Neuordnung der Eisenbahnen beschlossen. In diesen Eckpunkten sind viele Anregungen aus der SPD aufgegriffen worden.

Mit der Neuordnung der Eisenbahnen wollen wir das Erreichte sichern und die Basis dafür schaffen, dass sich der Schienenverkehr weiter positiv entwickeln kann. Wir wollen erreichen, dass der Anteil des Schienenverkehrs am Verkehrsaufkommen weiter steigen kann. Dies entlastet die Umwelt und ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit. Alle Beschäftigten der Deutschen Bahn AG sollen von dem zunehmenden Wettbewerb im Eisenbahnbereich durch sichere Arbeitsplätze und angemessene Einkommen profitieren. Das wirtschaftliche Wachstum der Deutschen Bahn darf nicht durch Engpässe in der Infrastruktur gebremst werden. Wir brauchen leistungsfähige Hinterlandverbindungen für die Häfen und mehr Kapazitäten auf den zentralen Verkehrsachsen. Wir wollen, dass die Deutsche Bahn AG bei der vollständigen Öffnung des Europäischen Eisenbahnmarktes als starker Anbieter eine zentrale Rolle spielen kann. Und dass sie zusätzliches Kapital einsetzen kann, um mit modernen Fahrzeugen und einem leistungsfähigen Schienennetz den Erfolgskurs der vergangenen Jahre fortsetzen zu können.