

Peter Conradi
Gänsheidestrasse 69
70184 Stuttgart
tel 0711-242675
e-mail PeterConradi@t-online.de

Lothar Mark MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
tel 030-227-777 23
e-mail Lothar.Mark@bundestag.de

An die Mitglieder des SPD-Parteirats

nachrichtlich an:

- die Mitglieder des SPD-Parteivorstands
- die Mitglieder der SPD-Kontrollkommission
- die Vorstände der 20 SPD-Landesverbände/-Bezirke.
- die Mitglieder der SPD AG Bahnreform

15.04.08.

SPD + Bahnreform

Liebe Genossinnen und Genossen -

im Herbst 2007 vereitelte der SPD-Parteirat den Plan, den Gesetzentwurf der Bundesregierung und der Koalitionsfraktionen zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes ("Eigentumssicherungsmodell") noch v o r dem Hamburger SPD-Parteitag im Bundestag zu verabschieden. Dafür allen Beteiligten Lob und Dank!

Der SPD-Parteitag in Hamburg beschloss am 27.10.2007 mit überwältigender Mehrheit:

- **"Kernbereiche öffentlicher Daseinsvorsorge wollen wir nicht den Renditeerwägungen globaler Kapitalmärkte aussetzen."** (SPD-Grundsatzprogramm S. 32)
- **"Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmensführung ausüben. Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar ... eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab."** (SPD-Parteitag 2007, Initiativantrag 6: "Für eine Bahn mit Zukunft", Beschlussübersicht Nr. 45 Ziff. 3)
- **"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."** (aaO Ziff. 2)

Auf Vorschlag des SPD-Vorsitzenden Kurt Beck beschloss der Parteitag zum Verfahren:

- **"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 Lösung zu beurteilen. Der Parteivorstand wird auch im Licht der Debatten auf dem Hamburger Parteitag urteilen und diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung übertragen."** (aaO Ziff. 3)

Nun liegt die Empfehlung der SPD-Arbeitsgruppe "Bahnreform" vor: In einer Holding AG sollen eine zu 100 Prozent bundeseigene Tochtergesellschaft für die Bahn-Infrastruktur (Netz, Station) und eine zu 24,9 Prozent an private Investoren verkaufte Tochtergesellschaft VuL AG (Verkehr und Logistik) zusammengefasst werden. Die grundgesetzliche Pflicht zur Daseinsvorsorge und die Struktur der Holding AG sollen in einem Beteiligungsvertrag zwischen Bund und DB AG verankert werden, der Bundesanteil von 75,1 Prozent der VuL AG-Aktien ausserdem in einem Tarifvertrag.

Dieses Holding-Modell widerspricht den Forderungen des SPD-Parteitags:

- Das Holding-Modell sieht die Ausgabe stimmberechtigter Aktien an private Investoren vor und würde diesen damit Einfluss nicht nur auf die Unternehmensführung der Tochtergesellschaft VuL

AG, sondern auch der geplanten Gesamt-Holding einräumen. Der Bund könnte als Mehrheitsaktionär seiner Pflicht nicht nachkommen, dem Wohl der Allgemeinheit und ihren Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verkehrsangebote zu gewährleisten (Art 87e Abs 4 GG). Eine ökologisch und energiepolitisch orientierte Verkehrspolitik lässt sich im Personen- und Güterverkehr der Bahn angesichts des Risikos von Gewinnwarnungen und Kursverlusten nicht gegen eine Minderheit privater Investoren durchsetzen. Fachleute sagen voraus, dass mit der Teilprivatisierung der Tochtergesellschaft VuL AG massive Streichungen im ICE-/IC-Verkehr der DB AG zu erwarten seien; zahlreiche Städte hätten dann keinen ICE-/IC-Anschluss mehr (fr-online.de 10.04.2008).

- Die vorgeschlagenen Beteiligungs- und Tarifverträge geben keine Sicherheit, weil sie von der Bundesregierung und der DB AG jederzeit geändert werden können. Eine tarifvertragliche (?) Beschränkung privater Investoren auf 24,9 Prozent der Aktien der VuL AG ist Augenschwermerei, weil dieser Anteil später durch Vertragsänderung auf 49,9 oder 100 Prozent erhöht werden könnte.
- Damit ist das Holding-Modell der Einstieg in die Privatisierung des Eisenbahnverkehrs und die Zerschlagung des integrierten Bahnkonzerns. Bei einer Anhörung im Bundestag am 09.04.2008 erklärte eine Mehrheit der Wirtschaftsverbände, das Holding-Modell sei der "geeignete Einstieg in die Vollprivatisierung und die Trennung von Netz und Betrieb" (PM FDP- Bundestagsfraktion vom 09.04.2008).

Aus diesen Gründen sollte der Parteirat

- dieses Modell einer DB-AG Holding mit einer teilveräusserten Tochtergesellschaft VuL AG an private Investoren ablehnen,
- und wenn eine Mehrheit im Parteivorstand für ein derartiges Holding-Modell stimmt, darauf bestehen, dass der SPD-Parteivorstand die Entscheidung gemäss der Zusage des Parteivorsitzenden Kurt Beck und dem Parteitagsbeschluss in Hamburg, einem Sonderparteitag überträgt. (Nach § 21 des Organisationsstatuts der SPD ist ein ausserordentlicher Parteitag einzuberufen:
 - 1. auf Beschluss des Parteitags (siehe Beschlussübersicht Hamburg Nr. 45 Ziff. 3);
 - 2. auf mit Dreiviertelmehrheit gefassten Beschluss des Parteivorstands;
 - 3. auf einstimmigen Beschluss der Kontrollkommission;
 - 4. auf Antrag von mindestens zwei Fünfteln der Bezirksvorstände (das sind zZ acht von 20 Landes-/Bezirksvorständen).

Mit freundlichen Grüßen

Peter Conradi + Lothar Mark

PS

Die Befürworter des Holding-Modells wollen durch die Teilprivatisierung der DB deren Kapitalausstattung für die notwendigen Investitionen verbessern. Dazu in der Anlage drei Fragen und drei Vorschläge.

Wer unsere Initiative unterstützen will, soll dies dem Berliner Abgeordnetenbüro von Lothar Mark mitteilen:

e-mail Lothar.Mark@bundestag.de

Peter Conradi
 Gänsheidestrasse 69
 70184 Stuttgart
 tel 0711-242675
 e-mail PeterConradi@t-online.de

Lothar Mark MdB
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin
 tel 030-227-777 23
 e-mail Lothar.Mark@bundestag.de

Anlage zum Brief vom 15.04.2008
 an die Mitglieder des SPD-Parteirats und andere

"Die jetzt erforderlichen Investitionen der DB AG erfordern eine Erhöhung der Kapitalausstattung der Bahn" (SPD-Parteitag 2007, Initiativantrag 6: "Für eine Bahn mit Zukunft" Beschlussübersicht Nr. 45 Ziff. 3)

Drei Fragen:

1. Für welche Investitionen (Erwerbungen) und in welcher Höhe braucht die DB AG Mittel?
2. Wie hoch ist heute die Verschuldung der bei ihrer Gründung 1994 durch den Bund schuldenfrei gestellten DB AG? Bei welchen Tochtergesellschaften sind die Schulden der DB AG angelaufen? Welche Schulden muss der Bund beim Holding-Modell übernehmen?
3. Welche in- und ausländischen Verkehrs- und Logistikunternehmen hat die DB AG in den vergangenen fünf Jahren (ganz oder teilweise) erworben und wie hoch waren die Aufwendungen für diese Erwerbungen?

Diese Fragen haben bisher die DB AG, der SPD-Bundesverkehrsminister Tiefensee und die SPD-Arbeitsgruppe "Bahnreform" nicht beantwortet!

Drei Vorschläge:

1. Die DB AG soll ihre ausländische Tochterunternehmen und ihr Logistikunternehmen Schenker nach Heraustrennung des Schienengüterverkehrs (Railion) und dessen Integration in den Schienenkonzern verkaufen, das heisst sie soll keine Aktien (weder normale Aktien noch stimmrechtslose Vorzugsaktien) an ihrem Tochterunternehmen VuL AG (Güterverkehr, Personennah-, Regional- und Fernverkehr, Logistik) verkaufen. Dabei kann die DB AG Minderheitsbeteiligungen an den verkauften Unternehmen behalten, denn es ist gut, wenn die DB AG an anderen Verkehrsunternehmen beteiligt ist, es ist jedoch nicht gut, wenn andere Verkehrsunternehmen und private Investoren an der DB AG beteiligt sind! Auch der Güterverkehr, der 50 Prozent des Umsatzes im Schienenbereich erwirtschaftet, muss aus ökologischen und energiepolitischen Gründen voll in der Verfügung der öffentlichen Hand bleiben.
2. Die DB AG soll festverzinsliche Bahnanleihen auflegen. Die Erklärung des Bundesfinanzministers Peer Steinbrück, Anleihen seien teurer als Aktien, weil für sie auch in schlechten Zeiten Zinsen bezahlt werden müssten, ist erstaunlich. Der Bund legt jedes Jahr für viele Milliarden Euro Anleihen (Bundesschätze u.a.) auf, deren Zinsen er in guten wie in schlechten Zeiten bezahlen muss. Will Steinbrück die Bundesrepublik Deutschland in eine Aktiengesellschaft umwandeln und deren Aktien verkaufen, damit der Bund künftig weniger Zinsen für Anleihen bezahlen muss? Im Übrigen stellt sich die Frage, warum Steinbrück partout für ein paar Mrd Euro Teile der DB AG an die Börse bringen möchte? Für die Rettung öffentlicher Zockerbanken hat die öffentliche Hand gerade ohne Probleme Milliarden Euro aus Steuergeldern aufgebracht – für die Sozialisierung von Verlusten ist offenbar immer Geld da.
3. DB AG und Bund sollen die anstehenden Grossprojekte der Bahn auf kostengünstigere Alternativen und Finanzierungsreserven prüfen. Nach Angaben von Fachleuten werden die von der DB AG mit 9,9 Mrd Euro veranschlagten Kosten von fünf Grossprojekten auf real 19,6 Mrd Euro steigen, während alternative Planungen nur 5,2 Mrd Euro kosten würden (Vieregg-Rößler GmbH: "Einsparpotenziale durch eine Modifikation der Planung", Juli 2006 u.a. Gutachten). Diese Einsparpotenziale bei DB-Grossprojekten sollten für andere Investitionen genutzt werden.