Der Landesparteitag der SPD Baden-Württemberg in Singen hat am 14.02.2009 einstimmig einen von Peter Conradi initiierten Antrag "Bahnreform statt Bahnverkauf" beschlossen und an den SPD-Bundesparteitag für das SPD-Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2009 gerichtet. Auch die anwesenden SPD- Mitglieder der Bundesregierung und des SPD-Parteivorstands stimmten zu. Offensichtlich beginnt die SPD-Parteiführung zu begreifen, dass die SPD-Basis eine Reform der Deutschen Bahn verlangt und dem geplanten Teilverkauf der DB AGF grundsätzlich ablehnt. Damit zeichnet sich ab, dass die von einigen SPD-Ministern gewünschte zeitliche Verschiebung des geplanten Börsengangs auf eine spätere Legislaturperiode auf dem SPD-Parteitag keine Mehrheit finden wird. Wolfgang Lieb

"Bahnreform statt Bahnverkauf"
Die SPD Baden-Württemberg bringt für das Wahlprogramm zur Bundestagswahl folgenden Antrag ein:

1. Die bundeseigene Deutsche Bahn AG
Die Eisenbahn ist für uns ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Aus ökologischen (Umwelt und Klimaschutz), aus ökonomischen (steigende Energiepreise) und aus sozialen Gründen (Mobilität für alle und Sicherung der Arbeitsplätze) muss der Anteil der Deutschen Bahn (DB AG) am Personen- und Güterverkehr in den Ballungsräumen und in der Fläche deutlich erhöht werden. Deshalb muss die DB AG ein wichtiges bundeseigenes Instrument der Klima-, Umwelt-, Energie- und Sozialpolitik Deutschlands bleiben. Die DB AG und ihre Tochterunternehmen des Schienenpersonenverkehrs und der Eisenbahninfrastruktur müssen zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes verbleiben, um die politische Gestaltungsmöglichkeit und die demokratische Verantwortlichkeit des Staates vollumfänglich sicherstellen zu können.

2. Die Ziele der Bahnreform
Die DB AG soll alle Mittelstädte stündlich/alle Grosstädte halbstündlich mit IC/ICE-Zügen bedienen und die Reisezeiten durch integrierte Taktfahrpläne verkürzen.
Die DB AG braucht ein transparentes, attraktives Preissystem, das die Bahnpreise mit der Benutzung anderer Verkehrsangebote verbindet.
Die DB AG muss ihren Anteil am Güterverkehr weiter steigern, zum Beispiel durch mit anderen Verkehrsunternehmen kombinierte Transportangebote, auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr und durch eine Wiederbelebung des regionalen Güterverkehrs.
Die DB AG muss ihre Politik der Streckenstilllegungen und Bahnhofsschließungen beenden. Die Ausdünnung des Bahnverkehrs in der Fläche und die Konzentration auf schnelle

Fernverkehrsstrecken widersprechen unseren Zielen der Bahnreform.

3. Die Organisationsform der DB AG
Die Organisationsform der DB AG muss in erster Linie einer optimalen Wahrnehmung der Kernaufgabe der DB AG als Erbringerin von schienengebundenen Nah- und Fernverkehrsleistungen in Deutschland gerecht werden. Der Bund muss durch einen integrierten Konzern in 100prozentigem Bundesbesitz die Sicherstellung eines breiten, flächendeckenden schienengebundenen Personennah- und -fernverkehrs als Kernaufgabe der Bahn vollumfänglich gewährleisten.
Der Bund muss über vollständige Informations-, Durchsetzungs- und Kontrollrechte gegenüber der DB AG hinsichtlich des Zustands und der Entwicklungsperspektiven der Infrastruktur mit abgestuften Sanktionsmöglichkeiten verfügen.
Die Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG und ihrer Tochterunternehmen müssen personell und institutionell so besetzt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit – die Interessen der Fahrgäste, des Güterverkehrs und der Umwelt – Maßstab für die Unternehmensführung sind. Der Bund besetzt alle Aufsichtsratsmandate, die ihm als alleiniger Kapitaleigner zustehen.
Die Unabhängigkeit und die Aufsichts- und Kontrollpflichten und -rechte des Eisenbahnbundesamts (EBA) müssen gestärkt werden, auch im Hinblick auf die Sicherheit des Bahnverkehrs.
Die Bundesregierung soll durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) sicherstellen, dass andere Anbieter von Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr nicht diskriminiert werden,

4. Die Finanzierung der Bahnreform
Die Verschuldung der DB AG muss durch den Verkauf ihrer Anteile an bahnfremden Tochterunternehmen und ausländischen Bahnunternehmen abgebaut werden. Nicht alle Glieder der Mobilitätskette muss die DB AG selbst vorhalten. Die DB AG soll nicht ausländische und bahnfremde Verkehrsunternehmen erwerben und beherrschen, sondern mit anderen Verkehrsunternehmen gemeinsame Angebote im Güter- und Personenverkehr machen.
Falls die Erlöse aus dem Verkauf von Tochterunternehmen und die für die Bahn vorgesehenen Bundesmittel nicht ausreichen, die oben genannten Ziele zu erreichen, sollen die erforderlichen Mittel durch eine Bahnanleihe des Bundes über die Bundesfinanzagentur GmbH zu marktgerechten Zinsen ergänzt werden.

Begründung

– Grundgesetz

“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 Rechnung getragen wird.” (GG Art 87e Abs 4)

– SPD-Grundsatzprogramm 2007
In einer teilprivatisierten DB AG haben die Renditeerwartungen der Investoren Vorrang vor dem Wohl der Allgemeinheit. Deshalb haben wir im Hamburger SPD-Grundsatzprogramm (S.32) beschlossen: “Kernbereiche öffentlicher Daseinsvorsorge wollen wir nicht den Renditeerwägungen globaler Kapitalmärkte aussetzen.”

– Bundestag und Bundesregierung, DB-Vorstand und -Aufsichtsrat
Bundestag und Bundesregierung nehmen ihre verfassungsmäßigen Rechte und Pflichten gegenüber der bundeseigenen DB AG bisher nicht ausreichend wahr. Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG verhalten sich so, als gehöre die DB AG ihnen, nicht dem Bund.

– DB-Fahrpreise
Die DB AG hat die Fahrpreise im Personenverkehr seit 2004 um rd. 22 Prozent erhöht mit dem Ziel, ihre Bilanz für einen Börsengang zu verbessern. Im gleichen Zeitraum betrug die addierte Inflationsrate elf Prozent. Wir wollen dagegen eine Preispolitik, die die Verlagerung von Strassen- und Luftverkehr auf die Schiene fördert.

– Teilverkauf nach dem “Holding-Modell”
Der SPD-Parteivorstand, die SPD-Bundesminister und die SPD-Bundestagsfraktion haben 2008 eine Teilprivatisierung der DB AG (“Holding-Modell”) beschlossen, die den Forderungen des Hamburger SPD-Parteitags 2007 in keiner Weise entsprach. Das hat viele Mitglieder und WählerInnen der SPD enttäuscht und verärgert. Damit sich solches nicht wiederholt, soll der SPD-Parteitag einen eindeutigen, die SPD-Führung und -Bundestagsfraktion verpflichtenden Beschluss für das SPD-Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2009 fassen.

– Aussetzung des geplanten Börsengangs
Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung angesichts der Krise der Finanzmärkte und der drohenden Weltwirtschaftskrise die geplante Teilprivatisierung der DB AG vorerst abgesagt hat. Damit ist die Gefahr erneuter Vorstöße zur Teilprivatisierung der DB AG nach der Bundestagswahl jedoch nicht ausgeräumt. Der Klimawandel und die Verknappung der fossilen Energieressourcen erfordern jetzt eine gründliche Reform der bundeseigenen DB AG. Dazu gehören klare Zielvorgaben von Bundestag und Bundesregierung.

– Finanzierung der Bahnreform durch Anleihen statt durch Teilverkauf der DB AG

Wenn wir es mit den Aufgaben der DB AG und den Zielen der Bahnreform ernst meinen, muss die DB AG im Eigentum und Besitz des Bundes bleiben. Deshalb sollen die für die Bahnreform erforderlichen Mittel nicht durch Teilverkäufe der DB AG, sondern durch Verkäufe bahnfremder und ausländischer Tochterunternehmen der DB AG und mit öffentlichen Anleihen finanziert werden. Statt weiter auf einen Börsengang (nach Ende der Wirtschaftskrise?) zu hoffen, sollte die Bundesregierung auch aus konjunkturpolitischen Gründen jetzt eine Bahnanleihe auflegen und damit die notwendigen Investitionen der DB AG auf den Weg bringen.

Anmerkung Peter Conradi:

Ich finde den Umgang der Koalition mit der causa Mehdorn skandalös. Statt Mehdorn zu entlassen und sich gemeinsam um einen Nachfolger zu bemühen, der die Bahn im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik führt, machen beide Parteien ihre personalpolitischen Spielchen.
Mit der notwendigen Bahnreform wird wieder einmal eine wichtige politische Frage nicht unter sachlichen, sondern nach machtpolitischen Kriterien behandelt. Die Öffentlichkeit will einen Mehdorn-Nachfolger, der nicht danach strebt, der größte Logistiker aller Zeiten zu werden, sondern die DB AG als ein Instrument der öffentlichen Daseinsvorsorge so zu führen, dass sie ökonomischen, ökologischen, energiepolitischen und sozialen Forderungen einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik entspricht.