

An die  
Mitglieder der  
AG Bahnreform

Berlin, den 9. April 2008

Liebe Genossinnen und Genossen,

in der Anlage erhaltet Ihr zur Ergebnissicherung die Zusammenfassung unseres bisherigen Beratungsstandes.

Ich habe diesen Zwischenbericht Kurt Beck, den stellvertretenden Vorsitzenden, Peter Struck und Wolfgang Tiefensee übermittelt, die darüber im Vorfeld des Treffens mit den Landes- und Bezirksvorsitzenden beraten werden.

Uns allen muss klar sein, dass wir zum jetzigen Zeitpunkt noch kein endgültiges Ergebnis haben. Ich bin aber der festen Überzeugung, dass unsere Arbeitsgruppe in der vergangenen Sitzung große Schritte hin zu einer politisch sinnvollen und einvernehmlichen Lösung gemacht hat. Die abschließende Sitzung der AG findet am kommenden Montag statt. Erst in dieser Sitzung werden wir unter Leitung von Kurt Beck zu einem endgültigen Ergebnis kommen.

Ich benutze die Gelegenheit, um mich bei Euch für die bisher geleistete Arbeit im Sinne einer zukunftsfähigen Bahn und als Dienst an der Einheit der Partei zu bedanken.

Mit kollegialen Grüßen



Hubertus Heil

# Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe Bahnreform

## Unsere Reformziele

Wir sind uns einig in den sieben wichtigsten Zielen einer Bahnreform:

- 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.
- Die Bahn muss sichere Arbeitsplätze anbieten können: Wir haben eine Verantwortung für die 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.

Für uns gelten zur Umsetzung dieser Ziele klare Kriterien. Hierzu gehört, dass es mit uns keine Zerschlagung der DB AG geben wird. Wir halten am integrierten Konzern und damit auch am konzerninternen Arbeitsmarkt fest. Der Bund darf in der Wahrnehmung seiner Eigentumsrechte nicht eingeschränkt werden und private Investoren dürfen keinen Zugriff auf die Kernaufgaben der DB AG ausüben.

Unsere Reformziele und Kriterien können am besten mit einem **Struktur-Modell** umgesetzt werden, das wie folgt ausgestaltet ist:

- Die DB AG bleibt zu 100 % im Besitz des Bundes.

- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Netz, Station und Service, Energie) bleiben weiterhin der DB AG zu 100 % in öffentlichem Eigentum untergeordnet.
- Die DB AG fasst die Verkehrs- und Logistikaktivitäten unter einem Dach zusammen (VuL AG). Strittig ist in unserer Arbeitsgruppe allein, ob DB Regio und/oder Fernverkehr hier zugeordnet werden soll.
- An dieser AG können sich Investoren über freie Stammaktien und vinkulierte Namensaktien bis zu einem Anteil von insgesamt 49,9 % beteiligen. Bei diesen ist sicherzustellen, dass kein einzelner Aktionär mehr als 25 % der Stimmrechte auf sich vereinigen kann.

Im Einzelnen bedeutet dies:

1. **Integrierter Konzern:** Der Gesamtkonzern DB AG wird nicht zerschlagen. Die DB AG bleibt Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen. Es gibt keinen Rechtsanspruch aus der Kapitalbeteiligung der VuL AG an der Besetzung der Aufsichtsgremien der DB AG. Durch entsprechende Satzungsregelungen und Regelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates wird der Einfluss der DB AG gesichert. Hinzu sollen einzelne personelle Verflechtung 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 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 an der VuL AG zu behalten.
2. **Konzerninterner Arbeitsmarkt:** Der konzerninterne Arbeitsmarkt wird tarifvertraglich abgesichert.
3. **Wahrnehmung der Eigentumsrechte des Bundes:** Der Bund behält seine 100 %-ige Beteiligung an der DB AG. Die DB AG hält mindestens 50,1 % der Aktien an der VuL AG und sichert damit den beherrschenden Einfluss des Bundes.
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)

- Zuführung an den Bundeshaushalt.

## **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
  - CO<sub>2</sub> arme Motoren
  - Rückgewinnung Bremsenergie
  - Innovative Lösungen in Fahrzeugen (Verkehrsflussregelung)
  - Forschung leichte/umweltfreundliche Materialien (Erschütterungsschall)
  - Forschung Abgasbehandlung anderer Emissionen (außer CO<sub>2</sub>)
  - Satellitengestützte Güterwagenidentifikation/-disposition
  - Wasserstoffantrieb
  - Alternative Materialien Verkehrsbauwerke