

Hamburg, 27. Oktober 2007

SPD-Parteitag Hamburg 26. bis 28. Oktober 2007

Beschlussübersicht Nr. 45

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. Ein 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, die zu einer Änderung des bisher vorliegenden Gesetzentwurfes führen.
 - 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 eine weitere Ausgabe stimmrechtsloser Vorzugsaktien entscheidet der Gesetzgeber nach einer Evaluierung. Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab.
 - 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.

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 vorgeschlagene Lösung zu beurteilen.

Der Parteivorstand wird auch im Lichte der Debatten auf dem Hamburger Parteitag urteilen und diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung übertragen.

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.