

## **Resolution**

---

*Der Landesvorstand möge beschließen:*

**Die Berliner SPD fordert – wie bereits vom Landesvorstand am 25. Februar beschlossen – ein Modell für die Bahn, das den Grundlagen des Parteitagsbeschlusses entspricht.**

Das heißt:

- keine Trennung von Netz und Betrieb und damit Erhalt des integrierten Konzerns
- eine Teilprivatisierung ausschließlich über stimmrechtslose Vorzugsaktien
- kein Einfluss von Privaten auf die Unternehmenspolitik der Bahn

Diese Punkte werden durch das Holding-Modell nicht erfüllt. Deshalb fordert die Berliner SPD den Parteirat und den Parteivorstand auf, das vorgelegte Holding-Modell abzulehnen und im Lichte der Parteitagsberatungen und –vorgaben einem Modell zuzustimmen, das im Kern auf stimmrechtslose Vorzugsaktien aufbaut. In jedem Fall ist die Begrenzung der Privatisierung auf 24,9 % des Kapitals und damit die Vermeidung des Einflusses Dritter grundgesetzlich abzusichern [Artikel 87.e GG]. Die SPD Berlin wird ihr weiteres Vorgehen nach den Sitzungen von Parteirat und Parteivorstand beraten.

### **Begründung:**

Der Bundesparteitag der SPD in Hamburg hat am 27.10.2007 u.a. beschlossen, dass

- der Bund die Deutsche Bahn AG als ein wichtiges Mittel der Daseinsvorsorge weiterführt,
- keine Zerschlagung der Bahn erfolgen darf,
- eine Kapitalaufstockung so erfolgen muss, dass private Investoren keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik gewinnen dürfen. Insbesondere dürfen zur Kapitalaufstockung nur stimmrechtslose Vorzugsaktien ausgegeben werden. Ein Aufleben des Stimmrechts ist auszuschließen.
- der Bestand des Netzes in der Fläche sichergestellt wird,
- die Vorschläge unter Einbeziehung des Parteirates, der Landes- und Bezirksvorsitzenden sowie der Verkehrs-, Wirtschafts- und Finanzpolitiker des Bundes diskutiert werden, wobei die Entscheidung einem nächsten Bundesparteitag obliegt.

Das in der AG Bahn der SPD ausgehandelte Holding-Modell, das im Übrigen dem vom Parteitag verworfenen Tiefensee/Steinbrück-Modell sehr ähnelt, ist nicht dazu geeignet, den Forderungen des Bundesparteitages Rechnung zu tragen und wird daher von der SPD Berlin abgelehnt.

Es sieht zwar vor, dass der Bund weiterhin 100 % am Dach der Deutsche Bahn Holding hält. Durch das Holding-Modell wird jedoch faktisch eine Zerschlagung des Konzerns eingeleitet. Die Ausgründung einer Dienstleistungssparte sowie einer Infrastruktursparte, die zu 100 % in Bundeshand bleibt, kann dieses nicht verhindern, da die Verkehrs- und Logistikbereiche sowie die dazugehörigen Dienstleistungen in einer Betriebsgesellschaft VuL (Verkehr und Logistik) zusammengefasst werden, an der sich private Investoren mit bis zu 24,9 % beteiligen sollen.

Damit bleibt das Netz zu 100 % in Bundeshand und der Verkehr wird (anteilig) privatisiert. Das einzige, was mit dem Holding-Modell erreicht wird, ist die Trennung von Netz und Betrieb. Diese wird mit dem Beschluss zementiert.

Der Nah- und Fernverkehr könnte zu einem späteren Zeitpunkt immer noch weiter privatisiert werden. Dies ließe sich weder über eine Festschreibung im Tarifvertrag noch über ein Gesetz regeln, da die Entscheidung ob weitere Anteile verkauft werden sollen, allein dem Bund obliegt.

Die Mehrheit des Bundes ist zwar zunächst gesichert, da nur 24,9 % an der VuL an private Investoren abgegeben werden sollen. Es ist jedoch nicht gesichert, dass dieses auch nach Verhandlungen mit dem Koalitionspartner bzw. in künftigen Legislaturperioden Bestand haben wird. Wenn z.B. eine Kapitalaufstockung nötig wird, ist es unwahrscheinlich, dass der Bund mitziehen oder weitere Anteile an der VuL privatisieren wird.

Investoren können dabei jederzeit über die Renditelogik und das Aktienrecht erheblichen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben. Der Bestand eines angemessenen Nah- und Fernverkehrs obliegt dann den renditeorientierten privaten Investoren. (Dadurch könnten gerade auch im Umland nicht rentable Strecken stillgelegt werden.)

Die Logik der Bahn, die in ihrem Jahresbericht immer wieder große Gewinne offen legt, verschweigt, dass diese Gewinne zu einem Großteil aus der staatsfinanzierten Infrastruktur sowie den Bestellgeldern kommen und die Sparten Fernverkehr und Güterverkehr erheblich subventioniert werden. Will man diese Bereiche gewinnorientiert betreiben, wird es strukturelle Umbrüche insbesondere im Bereich Fernverkehr erfordern.

Weiterer Grund für die Ablehnung ist, dass das durch die Privatisierung eingenommene Kapital nur zu einem Drittel in das Eigenkapital des Unternehmens fließen soll. Ein weiteres Drittel wird für Investitionen bereitgestellt, der Rest fließt in den Bundeshaushalt.