

# Sonderausgabe Bahnprivatisierung

## editorial

### Inhaltsverzeichnis bahn/2008

<b>editorial</b> .....	Seite 1
<b>gegenargumente!</b> .....	Seite 3
<b>linke!Positionen</b> .....	Seite 6
▪ <b>BJÖRN BÖHNING:</b> SWR2 - INTERVIEW	
▪ <b>PETER CONRADI/ MDB LOTHAR MARK:</b> OFFENER BRIEF .....	SEITE 8
▪ NICHT ZULETZT: <b>DIE FDP (!)</b> .....	SEITE 11
<b>landesverband berlin</b> .....	Seite 14
▪ <b>LV-BESCHLUSS</b> VOM 25.02.2008	
<b>impresum/ kontakt</b> .....	Seite 15

**Was tut sich bei Euch?**  
Beschlüsse & Anträge (auch anderer Landesverbände) bitte an [kontakt@spd-linke.de](mailto:kontakt@spd-linke.de)

INTERESSE AM NEWSLETTER UND/ODER DER BERLINER SPD-LINKEN? EINFACH MAIL AN:  
[KONTAKT@SPD-LINKE.DE](mailto:kontakt@spd-linke.de)

Liebe Genossinnen und Genossen,

wie im letzten Newsletter vor einigen Tagen angekündigt, bringt die Berliner SPD-Linke hiermit eine Sondernummer zur Bahnprivatisierung raus. Wir wollen damit einerseits eine politische Bewertung des von Beck vorgeschlagenen Privatisierungsmodells vornehmen und ein paar Argumente transportieren, die im allgemeinen Rausch des „Befreiungsschlags“ unterzugehen drohen.

Es ist ein erstaunliches Phänomen, dass die Parteiführung, die gerade eine Kampagne „Nah am Menschen“ ausgerufen hat, so fern der Mehrheitsposition in Bevölkerung und Parteibasis stehen und entscheiden kann. Erstaunlich auch die vermeintliche Geschlossenheit bei dem Entscheidungsvorschlag; eine Geschlossenheit, die zum großen Teil darauf beruht, dass eine ganze Menge Landes- und Bezirksvorsitzende das klare Votum ihrer Landesvorstände und Landesparteitage schlicht ignorieren (am aktuellsten im Landesverband Bremen, der am Sonnabend noch mit großer Mehrheit das Holdingmodell ablehnt, der Landesvorsitzende dies am Tag darauf aber schlicht ignoriert). Dass der Bundesparteitagsbeschluss ignoriert wird, hatte sich bereits angedeutet, als der stellvertretende Bundesvorsitzende Steinbrück direkt im Anschluss an den Parteitag in Hamburg sein Holdingmodell vorlegte und die Beratung des Volksaktienansatzes schlicht nicht mehr verfolgt wurde (trotz der klaren Vorgabe im Beschluss von Hamburg: „Eine andere Beteiligung privater Investoren lehnen wir ab“).

Für die Berliner SPD gilt weiterhin: wir lehnen das Holdingmodell ab, weil es einer den klaren Vorgaben aus Hamburg zum Erhalt des integrierten Konzerns nicht entspricht, weil es eine zentrale Leistung der öffentlichen Daseinsvorsorge den Renditeerwartungen von Finanzinvestoren öffnet und weil kein überzeugender Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger erkennbar ist.

In den nächsten Tagen bis zur entscheidenden Parteiratssitzung am kommenden Montag werden wir die Zeit nutzen und die Reaktion der anderen Landesverbände abwarten. Neben den Landesverbänden Berlin, Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern, die durch ihre Landesvorsitzenden am Sonntag bei Beck – entgegen öffentlicher Darstellung – das Privatisierungsmodell kritisch gesehen bzw. abgelehnt haben, gibt es mindestens in der SPD Bayern, Niedersachsen, Sachsen und Bremen starke kritische Stimmen, die sich zum Teil in Landesvorständen bzw. Landesparteitagen am Wochenende positionieren können. Auch vom afa-Bundeskongress am Wochenende sind klare Signale gegen die Bahnprivatisierung zu erwarten.

**SPD-Berlin:  
Sonder-Landesvorstand am  
Freitag, 18.04.2008**

Der Geschäftsführende Landesvorstand der Berliner SPD hat gestern auf unsere Anregung hin einen Sonder-Landesvorstand für Freitag einberufen, auf dem wir unsere Haltung bekräftigen und das Privatisierungsmodell von Beck bewerten wollen.

Zum Schluss noch ein Dank an Genossen wie **Klaus Wowerit**, **Michael Müller** und insbesondere auch **Björn Böhring** und **Franziska Drohsel**, die eine als richtig erkannte Sachposition konsequent auch dann gegen erhebliche Widerstände vertreten, wenn parteiinterne taktische und personalpolitische Fragen über die Sachfrage gelegt werden. Von vielen anderen – insbesondere auch linken – PV-Mitgliedern mussten wir uns in den letzten 48 Stunden leider zu oft das Argument anhören: „Ich bin ja aus politischen und fachlichen Gründen weiterhin gegen das Modell und für den Bundesparteitagsbeschluss, aber die übergeordneten Zwänge erfordern jetzt Geschlossenheit“.

**N24-EMNID-UMFRAGE:  
Bürger sehen Bahnprivatisierung skeptisch**

Berlin (15.04.2008) - Die Bundesbürger sind angesichts des Bahnbörsengangs überaus skeptisch: 71 Prozent sprechen sich dafür aus, auf jeden Fall das Schienennetz weiterhin in staatlicher Hand zu belassen. Das ergab eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Emnid für den Nachrichtensender N24. 65 Prozent der Befragten finden, dass der Fernverkehr weiter staatlich betrieben werden sollte. Über die Hälfte der Befragten sind der Meinung, dass auch der Nahverkehr (57 Prozent) und der Güterverkehr (52 Prozent) in staatlicher Hand bleiben sollen.

Unser Parteivorsitzender mag durch eine solche Entscheidung und durch solche Entscheidungsträger vorübergehend im Kleinkrieg mit seinen Stellvertretern Steinbrück und Steinmeier etwas Luft fassen können, die Partei gewinnt durch dieses Manöver weder gegenüber ihren Mitgliedern noch ihren WählerInnen. Als „Light-Privatisierer“ sind wir weder für die einen noch die anderen überzeugend. Zudem wird ein wesentliches Wahlkampffeld gegenüber der Union, das der Privatisierungsstrategie und der unterschiedlichen Definition von öffentlichen Gütern, aufgegeben. Aber 2009 ist noch eine Weile hin: jetzt sollten wir bis Montag alle Bemühungen auf den Parteirat ausrichten. ■ **Mark Rackles**

## gegenargumente

## Argumente gegen das Privatisierungsmodell

- Das SPD-[Privatisierungsmodell](#) von Beck/ Nahles/ Steinbrück/ Steinmeier vom 14. April 2008
- Zum Abgleich hierzu (und als bestes Gegenargument) hier der [Bundesparteitagsbeschluss](#) von Hamburg
- Weitere Gegenargumente finden sich in diesem Newsletter unter der folgenden Rubrik „linke!positionen“

**Behauptung: Es handelt sich um einen Kompromiss ...**

**Richtig ist:** Das Privatisierungsmodell entspricht 1:1 dem Steinbrück/ Tiefensee-Modell (Privatisierung aller Sparten bis auf den grundgesetzlich geschützten Infrastrukturbereich). Das Modell sieht jetzt die Trennung von Netz und Betrieb und die Privatisierung des Verkehrs- und Logistikbereichs vor. Das entspricht vollständig – bis auf die vorläufige Beschränkung auf 24,9%, die dauerhaft nicht haltbar ist – den CDU/FDP- sowie Steinbrück/ Tiefensee-Forderungen.

**Behauptung: Der „Kompromiss“ entspricht den „Intentionen des Parteitagsbeschlusses“ ...**

**Richtig ist:** Der Parteitagsbeschluss formuliert ausdrücklich, dass private Investoren ausschließlich durch stimmrechtslose Vorzugsaktien; der Einfluss privater Investoren auf die Unternehmenspolitik ist auszuschließen. Der „Kompromiss“ verzichtet auf jede Regelung zum Volksaktienmodell/ stimmrechtslosen Vorzugsaktien.

**Behauptung: Die Privatisierung wird auf ein Paket von 24,9% des Aktienkapitals dauerhaft beschränkt ...**

**Richtig ist:** die einfachvertraglichen Regelungen sind jederzeit änderbar. Dass dies den AutorInnen klar ist, wird durch die ergänzenden Absicherungsmaßnahmen bestätigt, die u.a. das etwas exotische Instrument der tarifvertraglichen Absicherung der Kapitalbeteiligung des Bundes vorsehen. Dies zudem in einem Konzern mit drei konkurrierenden Gewerkschaften.

**Behauptung: Ein Anteil von unter 25% schließt den Einfluss Dritter (u.a. Aufsichtsrat) aus.**

**Richtig ist:** Das ist Illusion und praxisfern, da Beispiele wie die Privatisierung der Telekom und das Aktienpaket des US-Investors Blackstone, der deutlich weniger als 25% hält, belegen, dass Investoren über die Renditelogik und das Aktienrecht erheblichen Einfluss auf die Unternehmenspolitik nehmen können.

**Behauptung: Der Kompromiss und insb. die 24,9%-Marke sind bereits das Verhandlungsergebnis innerhalb der Koalition**

***Richtig ist:** Der „Kompromiss“ definiert die vorläufige Haltelinie innerhalb der SPD; die CDU hat glaubwürdig und sehr explizit auf höchster Ebene erklärt, dass dies lediglich der Einstieg in die Privatisierung der Bahn AG darstellt.*

**Behauptung: Die Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs und die Vertaktung mit dem Fernverkehr wird vertraglich sichergestellt ...**

***Richtig ist:** Verträge sind jederzeit änderbar und die eingeführte Renditeorientierung Dritter führt zwangsläufig dazu, dass es zu einer einseitigen Konzentration auf aufkommensstarke Fernverkehrsrelationen im ICE/IC-Bereich kommt. Die Ausdünnung auch der Fernverkehre ist die wahrscheinliche Folge des Holdingmodells gem. KCW-Gutachten vom 7.04.2008.*

**Behauptung: Der integrierte Konzern bleibt erhalten ...**

***Richtig ist:** Durch die Trennung der Verkehrsleistungen und der Infrastruktur in getrennte Unternehmen, die einer unterschiedlichen Verwertungslogik unterliegen (Erhöhung Netzentgelte vs. Senkung Netzentgelte) sowie die aktienrechtlichen Auflagen für den operativen Bereich werden die Sparten dauerhaft voneinander getrennt.*

**Behauptung: Die Privatisierung dient vor allem der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn ...**

***Richtig ist:** Die Erlöse der Privatisierung sollen zu einem Drittel dem Bundeshaushalt, zu einem Drittel dem Eigenkapital der DB AG sowie zu einem Drittel dem Investitionsprogramm der Bahn zugeführt werden. Angesichts eines vermeintlichen Investitionsbedarfs von über 10 Mrd. € ist ein voraussichtliches Investitionsbudget aus der Privatisierung von ca. 1,5 – 2 Mrd. € wenig überzeugend*

**Behauptung: Die Privatisierung bringt privates Kapital und frischen Wind in den Konzern ...**

***Richtig ist:** Die Privatisierung ist für Investoren eine relativ sichere Anlage, da die öffentliche Hand jährlich und noch auf viele Jahre auf Bundesebene mehrere Mrd. € für Leistungen/ Investitionen zahlt und die Länder Regionalisierungsmittel in Höhe von ca. 13,5 Mrd. € pro Jahr zahlen (davon gehen ca. 2/3 an die DB Regio). Da kauft man sich günstig eine „Cash Cow“ ...*

**Behauptung: Beck geht durch den „Kompromiss“ gestärkt aus der Debatte ...**

***Richtig ist:** Beck hatte vergangenen Dienstag einen Kompromiss vorgeschlagen (Trennung Nah- vom Fernverkehr), konnte sich aber gegenüber Steinbrück/ Tiefensee/ Struck nicht durchsetzen. Nachdem sich der engeren Parteivorstand seit Wochen wechselseitig mit Blutgrätschen beglückt und Beck in der internen und öf-*

*fentlichen Wahrnehmung geschwächt ist, wird die Forderung nach „Solidarität“ und „Geschlossenheit“ ausgerechnet von denen mit der Sachfrage Bahn verbunden, die selbst wochenlang das Gegenteil betrieben haben. Beck muss aus Schwäche heraus eine Position gegen die Partei (-basis) durchsetzen; dies dürfte längerfristig kaum seine Position stärken.*

**Behauptung: Die SPD geht durch den „Kompromiss“ gestärkt aus der Debatte ...**

***Richtig ist:** Die SPD verliert mit der vorläufigen Light-Privatisierung ein wichtiges Wahlkampfthema für 2009, um sich gegen die Union abzugrenzen: eine andere Privatisierungsstrategie und eine unterschiedliche Definition von öffentlichen Gütern. Die Union wird 2009 darauf verweisen können, dass jede weitere Privatisierung der Bahn nur eine konsequente Fortführung des durch die SPD eingeleiteten Verkaufs ist. Zudem wird die SPD mit dem Privatisierungsmodell weder für die bürgerliche noch für die linke Seite des Wählerspektrums reizvoller. Über die Mitgliederentwicklung im Anschluss an den Privatisierungsstrategie kann nur spekuliert werden ...*

**Behauptet wird: „Die Bahn ist für viele Menschen ein unverzichtbarer Teil ihres täglichen Lebens“**

***... und das ist richtig!***

■ Zusammengestellt von **Mark Rackles**.

## linke!positionen

## Kompromiss übergeht Bundesparteitagsbeschluss

### BJÖRN BÖHNING

SPRECHER DER PARTEILINKEN  
BL-MITGLIED

*Südwestrundfunk - SWR2 Tagesgespräch*

*Sendung: Montag, 14.04.2008, 7.31 bis 7.36 Uhr*

*Björn Böhning (SPD), Sprecher des linken Parteiflügels, im Gespräch mit Rudolf Geissler*

Wortlaut des Live-Gesprächs:

Baden-Baden:

Der Sprecher des linken SPD-Flügels, Björn Böhning, lehnt eine Beteiligung privater Investoren am Bahnverkehr nach wie vor strikt ab. Im Südwestrundfunk (SWR) sagte Böhning, auch wenn dieser Bereich der Daseinsfürsorge nur zu knapp einem Viertel verkauft werden sollte, sei die Gefahr der Einflussnahme auf die Unternehmenspolitik immer noch zu groß. Die Idee, fast 25 Prozent der Anteile am Bahnbetrieb zu veräußern, widerspreche damit dem Willen des Hamburger SPD-Parteitags vom Oktober vergangenen Jahres. Der Parteitagbeschluss zur Bahnreform gehöre zur „Grundüberzeugung“ von 70-80 Prozent der SPD-Mitglieder, die man „nicht einfach durch einen Kompromiss übergehen“ könne, sagte Böhning. Der Sprecher der SPD-Linken gab seinem Parteifreund Bundesfinanzminister Steinbrück die Schuld daran, dass „die Sachfrage Deutsche Bahn durch eine Machtfrage überlagert“ und beim „Parteivor-sitzenden abgeladen“ worden sei. Steinbrücks ursprüngliches Holding-Modell zur Bahnreform habe den Parteitagbeschluss völlig ignoriert, was ein „un-glaublicher Vorgang“ sei.

**Geissler: Der Streit um die geplante Teilprivatisierung der Bahn ist zumindest in Ihrer Partei in die entscheidende Runde gekommen. Kurt Beck hat offenbar gestern Abend mit den Landes- und Bezirkschefs der SPD einen Kompromiss gefunden, der heute Nachmittag von der Arbeitsgruppe Bahn der SPD abschließend formuliert werden soll, eine gemeinsame Parteilinie der Befürworter und Skeptiker der Privatisierung. Wie wird diese Linie aussehen, womit rechnen Sie?**

Böhning: Ich rechne schon damit, dass versucht wird, über eine Beteiligung privater Investoren an der Deutschen Bahn hier Geld in die Bahn und auch in den Haushalt hinein zu spülen, aber den Einfluss der privaten Investoren zu begrenzen. Ob das eine ausreichende Linie ist, das vermag ich zu bezweifeln.

**Die Nachrichtenagentur Reuters will erfahren haben, dass der Kompromiss praktisch in einer abgespeckten Version der Privatisierung besteht. Verkehr und Logistik der Bahn sollen danach nicht mehr zu knapp der Hälfte, sondern nur noch zu knapp einem Viertel an private Investoren verkauft werden. Könnten Sie dieses Modell mittragen?**

Das führt erst mal dazu, dass im Bereich der Aufsichtsratsmandate und auch im Bereich des Einflusses Privater eine deutliche Grenze eingezogen wird. Aber man muss sich vergegenwärtigen, was auf dem Parteitag der SPD beschlossen worden ist. Und da ist ganz klar: im Zentrum dieses Antrages, der beschlossen wurde, hieß es, dass Private keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn bekommen dürfen, und das sehe ich bei 24,9 % deutlich gegeben. Insofern deckt es sich nicht mit dem Parteitagabschluss.

**Der Beschluss des Hamburger Parteitags sagt ja aber im Grunde: OK, prüft mal, ob man das auch anders verhindern kann, ob man den schädlichen Einfluss von privaten Investoren auf diesen Bereich der Daseinsvorsorge auch anders abwehren kann als über das Volksaktienmodell. Wenn die Gefahr, die Sie beschwören nun zum größten Teil wenig-**

**tens eingedämmt werden kann, ist das nicht schon ein Wert an sich?**

Das wäre ein Wert an sich, aber es geht hier um den Personen- und Fernverkehr, insbesondere um den Personenverkehr, also Regional- und Fernverkehr, auf den 25% oder knapp 25% Private beteiligt werden sollen. Das ist der Kernbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge. Und hier müssen wir sehr große Obacht walten lassen, ob das möglich ist. Und ich sehe das hier, ähnlich wie bei der Telekom, wo es um 5 - 6 % Hedgefonds... ging, dass die Drohung privater Fonds oder anderer Beteiligter schon alleine ausreicht, um in der Deutschen Bahn zu einer andere Unternehmenspolitik zu führen. Und das ist das Problem.

**Das heißt, dieses Modell, von dem wir eben gesprochen haben, von dem die Nachrichtenagentur Reuters sagt, dass das die Konsenslinie sei, das ist für Sie nicht akzeptabel. Verstehe ich Sie richtig?**

Die Parteilinke wird sicherlich heute darüber beraten, wenn die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorliegen. Aber klar ist, dass innerhalb der Parteilinken sehr deutlich immer gestanden hat, dass die Deutsche Bahn den Verkehrsinteressen zu dienen hat und nicht den Renditeinteressen, und vor diesem Hintergrund werden wir die Ergebnisse bewerten.

**Der Hamburger Parteitag hat im Oktober beschlossen, dass falls sich die Gremien nicht einigen, ein Sonderparteitag beschließen muss, welches die entgeltliche Haltung zur Bahnreform ist. Halten Sie diesen Sonderparteitag jetzt für zwingend?**

Den halte ich noch nicht für zwingend. Ich glaube, dass jetzt in den Gremien darüber diskutiert werden soll. Klar ist, dass die SPD-Basis zu 70 80 % dafür steht, eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn abzulehnen. Das ist nicht einfach eine tagespolitische Ablehnung, sondern das eine Grundüberzeugung innerhalb der SPD und die kann man nicht einfach durch einen Kompromiss übergehen. Und ich denke, es wird jetzt entscheidend darauf ankommen, wie nächste Woche am Montag der Parteirat und der Parteivorstand sich zu dem Thema verhält und dann werden wir sehen, wie es mit dem Parteitag unter Umständen weiter geht.

**Aber so ein Sonderparteitag einberufen hieße natürlich auch, dass Kurt Beck es nicht geschafft hätte, die Partei in diesem Punkt zusammen zu führen. Ist in dieser Sache die Prinzipientreue, die Grundsatztreue wichtiger als das Risiko, den Parteivorsitzenden zu beschädigen?**

Es ist insgesamt ein unglaublicher Vorgang, dass auf einem Parteitag in Hamburg beschlossen wird, dass Private keinen Einfluss auf die Bahnpolitik bekommen dürfen und wenige Tage später ein Finanzminister ein Modell vorlegt, der genau dies vorsieht. Das ist eigentlich eine unglaubliche Situation. Und dadurch wurde die Sachfrage Deutsche Bahn durch eine Machtfrage überlagert, die

jetzt genau bei der Frage des Parteivorsitzenden abgeladen wird. Ich kann das nicht akzeptieren, sondern wir sollten die Bahn zu einer Sachfrage kommen lassen, weil: es geht hier um die Menschen, die mit der Bahn befördert werden sollen, und nicht darum, ob eine Parteispitze gut oder schlecht agiert.

**Sie haben gerade darauf angespielt, dass Steinbrück mit seinem Vorschlag nicht auf der Linie des Parteitags gelegen hat mit seinen sogenannten reinrassigen Holdingvarianten-Modell. Ist er denn eigentlich als Partei-Vize noch tragbar, wenn er sich als Spitzenrepräsentant der Partei so gegen die Parteitagslinie positioniert hat?**

Ich denke, dass müssen die Gremien entscheiden, ob das so akzeptiert werden kann, das Verhalten. Aus meiner Sicht ist das ein Verhalten, das deutlich auch den Kern der Partei getroffen hat und deswegen auch deutlicher Kritik bedarf.

**Glauben Sie überhaupt noch an die Bahnreform?**

Ich habe nach dem Hamburger Parteitag gesagt, das ist vermutlich der erste Sargnagel an der Privatisierung der Deutschen Bahn. Ich bin der Meinung, dass dieser Parteitagbeschluss weiter gelten sollte. Und ich bin für eine Bahnreform, die dafür dient, dass mehr Verkehr auf die Schiene kommt und nicht, dass mehr Geld an die Börse kommt.

**Glauben Sie an diese Reform noch?**

Ich glaube persönlich an diese Reform in dieser Legislaturperiode nicht mehr. Ich glaube, es wäre sinnvoll, einen neuen Anlauf zu wagen. ■

## linke!positionen

# Offener Brief an Gremien von Conradi & MdB Mark

**PETER CONRADI**

Ex-MdB

**LOTHAR MARK**

MdB

Der Brief datiert vom 15.04.2008 und richtet sich an die Mitglieder des PV, Parteirat, AG Bahnreform und der SPD-Landesvorstände

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 vor 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 Augenwischerei, 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

**Kontakt** ▶ [Peter Conradi](#) ▶ [MdB Lothar Mark](#)

## linke!positionen

## SPD einigt sich auf Vorschlag der FDP

**LOTHAR NEUHOFF**  
FDP-BUNDESTAGSFRAKTION

Leider stützt die Reaktion/ Analyse der FDP-Fraktion die Argumente der Holding-Kritiker bzw. Privatisierungsskeptiker stärker als alles andere ... daher mal zur Abwechslung die FDP unter der Rubrik „linke!positionen“ ...

(Hervorhebungen im Text durch die Redaktion)

die SPD hat sich auf ein Privatisierungsmodell verständigt - witzigerweise genau auf den Vorschlag, den wir als FDP am Samstag ins Spiel gebracht hatten. Rainer Brüderle und Horst Friedrich hatten am Samstag vorgeschlagen, die Privatisierung zunächst auf 24,9% zu begrenzen, den Nahverkehr jedoch nicht auszunehmen. Dies soll aus unserer Sicht selbstverständlich nur der Einstieg, nicht der Endzustand sein.

Nach unserer Einschätzung werden sich SPD und Union jetzt schnell verständigen. Die Union wird die Bedingungen der SPD und der Transnet akzeptieren, also langfristige Zusagen für den Erhalt des integrierten Konzerns und die Mehrheitsbeteiligung des Bundes machen. Grund zur Beunruhigung besteht trotzdem nicht. Mit dem Einstieg in die Privatisierung wird ein Pfad eingeschlagen, der mittelfristig unweigerlich zu der Aufstellung führt, die von uns und den anderen Wettbewerbsbefürwortern schon immer propagiert worden ist: die schrittweise Privatisierung der Verkehrsbereiche des DB-Konzerns ohne Netz bis hin zur Vollprivatisierung und damit der endgültigen Trennung von Netz und Betrieb. **Die vertraglichen "Sicherungsmaßnahmen" gegen diese Entwicklung sind nur "weiße Salbe" für SPD-Linke und Transnet. Sobald beispielsweise Kapitalerhöhungen notwendig werden, wird der Bund nicht mitziehen können und deswegen weitere Anteile veräußern.**

**Die vorläufige Beschränkung der Investoren auf 24,9 % ist unschädlich, weil die Spielregeln des Kapitalmarktes sofort greifen. Der Bund kann angesichts des Risikos von Gewinnwarnungen und Kursverlusten keine kapitalmarktwidrigen Entscheidungen durchsetzen.** Damit steht der mit einer Privatisierung gewollten Stärkung von Effizienz, Kostensenkung und Innovation nichts im Wege.

Auch wenn manche das schon wieder vergessen haben: die jahrelange Streitfrage zwischen Bahnvorstand, Transnet und ihren Helfern im BMVBS einerseits und dem "Wettbewerbslager" andererseits war immer, ob die Privatisierung mit oder ohne Netz erfolgen soll. Das große Gutachten im Auftrag der Bundesregierung hatte nicht umsonst den Titel: PRIMON = Privatisierung mit und ohne Netz. Hinter dem Börsengang mit Netz stand der Plan, die Integration des Netzes unumkehrbar zu machen. Dieses Vorhaben ist gescheitert und das ist ein Riesenerfolg, wenn man bedenkt, welcher mächtiger Apparat dieses Vorhaben betrieben hat. Die Bahn wird jetzt also ohne Netz privatisiert. Das hätten wir schon vor 5 Jahren haben können, wenn Bahnvorstand und Transnet diesen Weg nicht jahrelang blockiert hätten.

**Der integrierte Konzern ist bald schon nur noch eine Fiktion. Neben der DB AG entsteht mit der Verkehrs- und Logistik AG ("VuL AG") das eigentliche Kraft- und Finanzzentrum im Bahnkonzern.** Zwischen DB AG und VuL AG wird es keinen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geben, Doppelmandate im Vorstand müssen aus aktienrechtlichen Gründen starkt begrenzt werden. In der Bahn entstehen zwei Lager: auf der einen Seite die DB AG mit den Infrastrukturtöchtern, die per Beherrschungsvertrag angebunden sind. Auf der anderen Seite die VuL AG. Sie trennt nicht nur das Aktienrecht, sondern vor allem die unterschiedlichen Interessenslagen. Anders als bisher wird es zwischen Infrastruktur- und Verkehrssparten der Bahn nicht mehr das "linke-Tasche-rechte-Tasche-Prinzip" geben.

Die daraus folgenden Konsequenzen dürften die SPD-Funktionäre, die parteipolitisch über eine hochkomplizierte Sachfrage entscheiden mussten, nicht im Ansatz verstanden haben. Bisher war es so, dass es der DB auf die Rechnung unter dem letzten Strich (= dem Konzernabschluss) ankam. Was die Transportsparten ihr eigenes Ergebnis mindernd als Aufwand an die Netz AG für die Trassennutzung gezahlt haben, war beim Netz ergebniswirksamer Ertrag. Da alle Töchter mit Ergebnisabführungsverträgen an die DB AG gebunden sind, war der Interessensgegensatz zwischen Netz (= Interesse an hohen Trassenpreisen) und Verkehrssparten (= Interesse an niedrigen Trassenpreisen) leicht aufzulösen. Genau das wird sich ändern.

**Die privaten Investoren werden darauf drängen, das Ergebnis der VuL AG, an der sie beteiligt sind, zu optimieren. Am Ergebnis der DB AG hingegen haben mangels Beteiligung kein Interesse. Der Interessensgegensatz wird vor allem für die Vorstandsmitglieder unauflösbar, die gleichzeitig im Vorstand der bundeseigenen DB AG und der teilprivatisierten VuL AG sitzen. Die Folge ist, dass die Zentrifugalkräfte immer stärker werden und zwar auf jeder Ebene: sowohl zwischen DB AG und VuL AG als auch zwischen den einzelnen Spartengesellschaften der VuL AG, wo der Druck steigen wird, die Infrastrukturkosten verursachungsgerecht anzulasten. Die Fliehkräfte werden immer stärker auf die Sollbruchstelle drücken: die Mehrheitsbeteiligung der DB AG an der VuL AG.** Obendrein wird der Kapitalbedarf vor allem des Logistikbereichs dazu führen, dass die VuL AG weiteres Eigenkapital benötigt. Da die bundeseigene DB AG Kapitalerhöhungen nicht wird finanzieren können, wird es zur Veräußerung weiterer Anteile kommen.

**Am Ende des Tages knackt die Sollbruchstelle: Private werden die Mehrheit an der VuL AG übernehmen (und deren Beteiligungsportfolio bereinigen), wodurch endgültig die Trennung von Netz und Betrieb erfolgt.** Das ist gut, denn dann kann sich die bundeseigene DB AG mit ihren Infrastrukturtöchtern auf das konzentrieren, was ihre Aufgabe ist: die Infrastruktur optimal und neutral zu vermarkten und so im Interesse des Bundes den Kostendeckungsanteil, der im System Schiene

selsbt generiert wird (über Trassengebühren) zu zu erhöhen, damit der Bund seinen Zuschuss zum Netz senken kann.

**An die politischen Absichtserklärungen einer früheren Regierung und eines früheren SPD-Parteichefs wird sich niemand mehr gebunden fühlen. Entgegenstehende Gesetze werden geändert, ebenso Satzungen und Verträge (der Bund sitzt auf beiden Seiten der Verträge).**

Eine zusammenfassende Bewertung zeigt daher: der jetzige Einstieg in die Privatisierung führt in die richtige Richtung. Entwicklungen im Eisenbahnwesen muss man immer in längeren Zeiträumen betrachten. Auch die Bahnreform liegt jetzt schon 15 Jahre zurück. Solange werden wir jetzt nach dem Einstieg nicht mehr warten müssen. ■

## landesvorstand

# LV-Beschluss gegen Bahn-Holdingmodell

Auf Antrag der JUSOs und der BL hat der Landesvorstand am 25. Februar 2008 beschlossen:

### **„Nachhaltige Verkehrspolitik statt private Renditeziele Holdingmodell widerspricht BPT-Beschluss**

„Die Bahn hat eine herausragende Bedeutung. Sie muss in öffentlichem Eigentum bleiben! Eine moderne Bahn in öffentlichem Eigentum muss dabei finanziell deutlich besser ausgestattet werden als bisher. Um die Bahn als Verkehrsträger auch zukünftig attraktiv zu halten, ist ein preisgünstiger, attraktiver und flächendeckender Schienenverkehr notwendig. Dies muss ein Schwerpunkt sozialdemokratischer Verkehrspolitik sein. Eine teilweise oder vollständig privatisierte Bahn gefährdet die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland: Sie würde ihre Unternehmenspolitik an den Renditezielen der privaten Investoren statt an einer nachhaltigen Verkehrspolitik ausrichten. Der Hamburger Bundesparteitag hat deshalb mit guten Gründen eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG kritisch beurteilt. Der Parteitag hat deshalb klare Bedingungen gestellt:

- Erhalt des integrierten Konzerns (also keine Trennung von Netz und Betrieb),
- Eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG ausschließlich mit stimmrechtlosen Vorzugsaktien (sog. „Volksaktien“),
- Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG gewinnen sowie
- die Infrastruktur muss das Eigentum des Bundes überführt werden.

Das nun von der Bundesregierung verfolgte Holdingmodell lässt sich nicht mit dem Beschluss des Hamburger Bundesparteitags vom 27. Oktober 2007 vereinbaren. Die geplante Holding-Struktur ist eine Vorstufe der Trennung von Netz und Betrieb. Die Bundesregierung prüft derzeit, mit dem Holding-Modell Stammaktien mit Stimmrecht auszugeben. Private Investoren erhalten so direkten Einfluss auf die Holding, die den gesamten Bahnverkehr betreiben soll. Einzig die Bedingung, dass die Infrastruktur zum Eigentum des Bundes werden soll, wird vom Holding-Modell erfüllt. Das Holding-Modell widerspricht also eindeutig den Kriterien des Parteitagbeschlusses. Für diesen Fall wurde beim Hamburger Parteitag festgelegt, dass die Entscheidung dem nächsten Bundesparteitag übertragen wird. Deshalb fordern wir die Bundesregierung auf, die teilweise Privatisierung der Bahn nach dem Holdingmodell zu stoppen.

**Wenn Bundesregierung und Parteiführung dieses Modell weiter verfolgen wollen, dann muss vorher ein Bundesparteitag dieses Modell beurteilen.“ ■**

## kontakt

---

### Impressum

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die Meinung der Autoren/ Autorinnen wieder. Herausgegeben wird der Newsletter vom SprecherInnen-Rat der Berliner Linken: ViSdP: **Mark Rackles** (Kontakt: [Mark.Rackles@spd.de](mailto:Mark.Rackles@spd.de))  
Redaktionelle Zuschriften/ Anregungen/ LeserInnen-Briefe bitte an: [kontakt@SPD-Linke.de](mailto:kontakt@SPD-Linke.de)

### SprecherInnenrat der BL

- **Mark Rackles** (Sprecher); Landeskassierer
- **Franziska Drohsel**, JUSO-Bundesvorsitzende, LV-Mitglied
- **Alexander Goetz**, LV-Mitglied, Kreisvorsitzender
- **Barbara Loth**, stellv. Landesvorsitzende, BzStR'in
- **Dilek Kolat**, MdA; LV-Mitglied; Kreisvorsitzende
- **Mechthild Rawert**, MdB
- **Marc Schulte**, stellv. Landesvorsitzender, BzStR

Die vollständige Liste aller Mitglieder des Ko-Kreises der Berliner SPD-Linken findet sich auf unserer [Homepage](#).

### SprecherInnenrat der PL

- **Dilek Kolat** (Sprecherin), MdA; stellv. Fraktionsvorsitzende
- **Christian Gaebler**, MdA; Fraktionsgeschäftsführer
- **Frank Jahnke**, MdA
- **Jutta Leder**, MdA; stellv. Fraktionsvorsitzende
- **Sandra Scheeres**, MdA
- **Stefan Zackenfels**, MdA

Die Parlamentarische Linke (PL) stellt mit 27 Mitgliedern der Fraktion (53 Abgeordnete) die Mehrheit der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus. Die Übersicht der MdAs der PL findet sich auf unserer [Homepage](#).