

# Landesparteitag 14./15. Juli 2007 Würzburg

**Antrag Nr.:**

**Antragsteller:** AfA-Landeskonferenz

**Betreff:** **Moratorium und Prüfung vor einer  
Teilprivatisierung der Bahn**

**Adressat:** SPD-Landesparteitag mit dem Ziel SPD-Bundesparteitag

## **Der Landesparteitag möge beschließen:**

Die SPD-Bundestagsfraktion wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass im Bundestag die Teilprivatisierung der Bahn abgelehnt wird. Die Zeit eines Moratoriums bis zum Jahr 2010 wird wie folgt genutzt:

1. Erstellung eines Gutachtens „Die bessere Bahn – Status quo Plus“:  
Ziel ist ein optimiertes Bahnmodell in öffentlichem Eigentum, das sich an der schweizerischen SBB orientiert.
  
2. Ein einfaches und attraktives Preissystem mit Ausbau der BahnCard sowie der Zeit- und Regionalnetzfahrkarten bringt neue Kunden.
  - - Im Jahre 2010 erfolgt eine Bedarfserhebung für Angebot und Nachfrage im Schienenverkehr. Bis dahin ist mit deutlich steigenden Treibstoffpreisen ebenso zu rechnen wie mit einem verstärkten Zurückdrängen des Individualverkehrs, das durch die Erfordernisse im Kampf gegen den Klimawandel begründet ist.
  - - Im Interesse der Beschäftigten der DB AG und einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssektors fordert die AfA, dass die DB AG als integriertes Unternehmen vollständig in öffentlichem Eigentum verbleibt.
  - - Die im Rahmen der Bahnreform von 1994 gesetzlich verankerten Regelungen zur Daseinsvorsorge - insbesondere im Grundgesetzartikel 87e und im Regionalisierungsgesetz - müssen in vollem Umfang erhalten bleiben.
  - - Zur Gewährleistung eines leistungs- und zukunftsfähigen Schienenverkehrs in Deutschland fordert die AfA die Bundesregierung auf, unverzüglich folgende Schritte einzuleiten:
    - - -- Eine angemessene Erhöhung des Eigenkapitals, das die DB AG in die Lage versetzt, sich unter den veränderten Wettbewerbsbedingungen des europäischen Verkehrsmarktes erfolgreich weiter zu entwickeln.
    - - -- Den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit der DB AG zur langfristigen Sicherung ausreichender Investitionen in das Bestandsnetz. Im Rahmen dieser LuFV stellt der Bund der DB AG für die Dauer von 10 Jahren jährlich mindestens 2,5 Mrd. Euro an Investitionsmitteln zur Verfügung.

- - --Eine deutliche Aufstockung der Bundesmittel für den Aus- und Neubau von Schienenwegen, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen, zur Anbindung von See- und Flughäfen, für Gleisanschlüsse und Umschlagsanlagen sowie zur Förderung neuer Verkehrstechnologien. Ebenso sind die notwendigen Planungskosten in vollem Umfang vom Bund zu finanzieren.
- - --Die Beseitigung der gravierenden Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Schiene, insbesondere hinsichtlich der ungleichen Belastungen durch Steuern, Gebühren und Wegekosten.

Für den Fall, dass Bundestag und Bundesregierung, trotz gravierender Risiken und erheblicher Bedenken der AfA, an dem Ziel einer Teilprivatisierung der DB AG festhalten, fordert die AfA - neben den bereits genannten Punkten, wie der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, der Bereitstellung ausreichender Investitionsmittel und der Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen - die Erfüllung folgender zusätzlicher Mindestbedingungen:

- ➤ Die DB AG muss als integriertes und vom Bund geführtes und kontrolliertes Unternehmen erhalten bleiben.
- ➤ Es muss sichergestellt werden, dass die Mehrheit der Anteile an der DB AG auf Dauer beim Bund verbleibt.
- ➤ Eine Minderheitsbeteiligung privater Investoren darf nur auf der Ebene des Gesamtkonzerns erfolgen. Eine Privatisierung von Teilbereichen oder einzelnen Unternehmen der DB AG muss definitiv ausgeschlossen werden.
- ➤ Eventuell anfallende Erlöse aus einer Teilprivatisierung müssen zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der DB AG verwendet werden.
- ➤ Der geltende Beschäftigungssicherungs-TV der TRANSNET, die Regelungen zum konzernweiten Arbeitsmarkt sowie die Rechtstellung der Beamtinnen und Beamten müssen in vollem Umfang erhalten bleiben.
- ➤ Es muss sichergestellt werden, dass die Bundesmittel für Investitionen ausschließlich dem Ziel einer flächendeckenden und leistungsfähigen Infrastruktur dienen und nicht zur Absicherung von Dividenden privater Anleger.

Die AfA betrachtet die Realisierung der beiden zentralen Ziele der Bahnreform von 1994 – mehr Verkehr auf der Schiene und eine nachhaltige (d.h. langfristige) Entlastung des Bundeshaushalts – als politische Prämisse jeglicher weiterer Reformmaßnahmen im Eisenbahnsektor.

### **Begründung:**

Seit März 2007 liegt dem Bundestag der Gesetzentwurf zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG vor, nach dem bis zu 49 Prozent der Bahn an private Investoren verkauft werden. Auch wenn Gleise und Bahnhöfe formal in öffentlichem Eigentum bleiben sollten, kann der Bund faktisch 15 Jahre nicht mehr darüber bestimmen, weil er alle Rechte an die teilprivatisierte Bahn abgibt. Die darf nämlich in einer einmaligen Konstruktion die Infrastruktur betreiben und bilanzieren. Erst nach 15 Jahren wäre es dem Bund, wenn überhaupt, möglich, diese Rechte wieder zu erlangen.

Folgende Nachteile sind Tatsachen:

- ➤ Mit der Teilprivatisierung der Bahn ist ein massiver Abbau der Gestaltungsmöglichkeiten zu Gunsten der Mobilität unserer Gesellschaft und zu Gunsten der Umwelt, des Klimaschutzes und der volkswirtschaftlichen Zielsetzungen zu erwarten. An die Stelle gesamtgesellschaftlicher Verantwortung würden die Entscheidungen ausschließlich auf die Renditeerwartungen der privaten Investoren ausgerichtet.
- ➤ Auch nach der Teilprivatisierung wird der Bund weiterhin 12 Milliarden Euro für das System Schiene, für Erhalt, Neubau, Nahverkehrsfinanzierung, Beamtenausgleichszahlungen, bezahlen – ohne Chance zu verhindern, dass solche Gelder zur Absicherung der Renditen benutzt werden. In den nächsten 15 Jahren würde ein dreistelliger Milliardenbetrag des Bundes in die Bahn fließen, ohne dass der Bund Einflussmöglichkeiten hat.
- ➤ Um Geld für Renditen ausgeben zu können, würden Instandhaltungen und Neubauten an der Infrastruktur hintangestellt: Eine massive Verschlechterung der Attraktivität – mehr Verspätungen, Verlust von Taktverkehr und Anschlüssen, Langsam-Fahrstrecken – wären die Folge. Die Infrastruktur wäre in 15 Jahren in einem erbärmlichen Zustand.
- ➤ Wenn private Investoren bei der Bahn frei schalten können, drohen auch den Arbeitnehmern massive Verschlechterungen. Die jetzigen Vorgänge bei der Telekom müssen ein warnendes Beispiel sein.
- ➤ Die Bahnkunden leiden mehrfach:
  - • Die schon bisher überdurchschnittlich steigenden Fahrkartenpreise würden noch stärker steigen, um die Renditeerwartungen erfüllen zu können.
  - • Die Börsenbahn betreibt vor allem die lukrativen Fernverkehrsstrecken, während der Regionalverkehr ausgedünnt wird. Vorhersehbar werden weitere 5.000 Kilometer Bahnstrecken geschlossen, Taktverkehre aufgebrochen, weitere Städte und Regionen buchstäblich abgehängt.

Die seit 1994 bereits auf 180.000 Beschäftigte mehr als halbierte Zahl der Bahnarbeitsplätze wird deutlich absinken. Das bedeutet mehr Rendite. Beschäftigte und Fahrgäste zahlen drauf: mehr Stress, weniger Service, gefährdete Sicherheitsstandards. Es gibt bereits ablehnende Stellungnahmen von ver.di, IG Metall und DGB.

Die AfA ist für den Erhalt der Deutsche Bahn AG als integriertes und öffentlich geführtes Unternehmen, für mehr Verkehr auf der Schiene und die Sicherung der Arbeitsplätze bei den Bahnen, im ÖPNV, im Verkehrswegebau und in der Bahnindustrie.