

Eine Ablehnung jeder Form der Privatisierung bedeutet nicht, den Status quo zu erhalten. Im Gegenteil: Zentrale Vorhaben einer "Bahnreform II" sind im Vorstandsantrag und im Gesetzentwurf enthalten und sollten unverzüglich umgesetzt werden – ohne eine Kapitalprivatisierung der Bahn.

Wir fragen **„Wozu soll unsere Bahn verkauft werden?“**

Um Arbeitsplätze zu erhalten: Auf ihrem Privatisierungskurs hat die Bahn 185.000 gute Arbeitsplätze im Schienenbereich verloren. Die Beschäftigungsgarantien laufen aus, wenn die Privatisierung beginnen soll. **Wenn wir gute Arbeit haben und behalten wollen, müssen wir die Bahn behalten.** Nur so kann eine Zerschlagung der Bahn verhindert und der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten werden.

Für mehr Verkehr auf der Schiene: Der Bund muss mit Hilfe der DB AG auch in Zukunft einen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie für Umwelt- und Klimaschutz leisten. Die Hoffnungen nach mehr Verkehr auf der Schiene im Zuge der Bahnreform wurden außer im Schienenpersonennahverkehr nicht erfüllt. **Wenn wir mehr Verkehr auf der Schiene wollen, müssen wir die Bahn ausbauen!** Für die Verbesserung der Kontroll- und Durchsetzungsmöglichkeiten für eine gute Schienenverkehrspolitik und für mehr Qualität muss eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Geld in die Staatskasse: Die Erlöse werden laut dem Commerzbank-Gutachten für den Staat ca. 3 Milliarden Euro betragen (Annahme: DB AG bekommt auch 3 Milliarden Euro). Gleichzeitig zahlen wir jährlich für das System Bahn 16,5 Milliarden Euro, in den letzten 13 Jahren insgesamt 200 Milliarden Euro. Das Risiko für durch Misswirtschaft zerstörte Infrastruktur und Züge bemisst sich am Wiederbeschaffungswert: der beträgt laut Verkehrsministerium 180 Milliarden Euro. Beides, jährliche Ausgaben und Wert der Bahn stehen in keinem Verhältnis zum Erlös. **Wenn die Staatskasse Geld nicht verschleudern will, müssen wir die Bahn behalten!**

Um den Wettbewerb in Deutschland zu stärken: Die Schiene stellt ein natürliches Monopol dar. Nach einer Privatisierung wird dieses Monopol privat. Die Bahn soll nach dem grundgesetzlichen Auftrag des Artikels 87e dem Gemeinwohl dienen. Dafür bezahlen wir jetzt und in Zukunft jährlich ein Mehrfaches des möglichen Einmalerlöses aus dem Verkauf. **Es ist widersinnig, die Bahn mit öffentlichen Zuwendungen zu einem Spielplatz für Rendite und Wettbewerb zu machen.**

Die DB AG zum Global Player zu machen: Die DB AG fliegt Luftfracht in den USA und fährt LKWs in China. In Osteuropa kauft sie andere Bahnen auf. Gleichzeitig weckt sie Ängste davor, dass Bahnen anderer Länder in Deutschland Züge fahren lassen könnten. **Wer für Umwelt- und Klimaschutz eine Kooperation der Schienenverkehre in Europa möchte, der muss Sorge tragen, dass wir unsere Bahnen in öffentlichem Eigentum behalten!**

**Bündnis
Bahn für Alle**

Liebe Parteitagsdelegierte der SPD,

Sie werden während dieses Parteitages über die Zukunft der Deutschen Bahn AG und des Verkehrssystems Schiene in Deutschland entscheiden.

Die Bahn in Deutschland wurde in 170 Jahren geschaffen, sie ist das größte zusammenhängende Bundesvermögen.

Die Bahn ist ein wichtiger klimaschonender Verkehrsträger – und der einzige, der vollständig mit regenerativen Energien betrieben werden kann.

Die Deutsche Bahn ist nicht dazu da, in erster Linie höhere Renditen zu erwirtschaften – sei es für private Investoren, sei es für die Eigner stimmrechtsloser Vorzugsaktien („Volksaktien“). Die Bahn muss weiterhin vollständig in öffentlicher Hand bleiben und dem Allgemeinwohl dienen.

- durch Erreichbarkeit und Mobilität für alle, auch im ländlichen Raum und jenseits der Verbindungen zwischen Großstädten,
- durch tragfähige und dauerhafte Arbeitsverhältnisse, die gut sind für die Beschäftigten und gut für die Gesellschaft: "gute Arbeit"
- durch mehr Verkehr auf der Schiene und somit einen angemessenen Beitrag der Schiene für den Umwelt- und Klimaschutz.

Wir sind der festen Überzeugung: Die Erreichung dieser Ziele und die Kapitalprivatisierung schließen sich aus.

Stimmen Sie daher für Anträge, die sich gegen jede Privatisierung wenden oder die ein Moratorium fordern.

Stimmen Sie gegen den Antrag des Parteivorstands (Nr. 598/07).

Stellen Sie Änderungsanträge, die die unter Punkt 3 dieses Antrags geforderte Privatisierung ausschließen.

Wer wir sind: „Bahn für Alle“ ist ein Bündnis von 15 Organisationen aus Gewerkschaften, Umweltverbänden, Globalisierungskritikern und politischen Jugendverbänden und setzt sich ein für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand. Träger des Bündnisses sind IG Metall, ver.di, Attac, Bahn von unten, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Eurosolar, Grüne Jugend, Grüne Liga, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, Umkehr e.V. und der VCD Brandenburg.



Bürgerbahn
statt Börsenbahn



Der SPD-Parteivorstand hat einen Antrag „Für eine Bahn mit Zukunft“ (598/07) vorgelegt. Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob Argumente von PrivatisierungskritikerInnen darin aufgenommen wären. Tatsächlich beharrt der Antrag aber auf der Notwendigkeit eines Aktienverkaufs in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien in Punkt 3 des Vorstandsantrags. Deshalb rät „Bahn für Alle“, diesen Antrag abzulehnen.

Das Volksaktienmodell hebt die zentralen Prämissen der Privatisierung nicht auf, sondern zementiert sie:

- ein Gemeinvermögen von mehr als 180 Milliarden Euro wird für wenige Milliarden Euro Einnahmen verschleudert,
- das Schienennetz würde faktisch endgültig in den Besitz der teilprivatisierten Bahn übergehen,
- die Unterwerfung der Bahn unter das Renditeprinzip.

Stimmrechtslose Vorzugsaktien würden zwar die direkte Einflussnahme von Privatinvestoren auf die DB AG zunächst verhindern. Die höhere Rendite für die Volksaktionäre, die dafür erforderlichen Gewinnrückstellungen und das Interesse der privaten Aktionäre an einem hohen Aktienkurs würden dennoch einen enormen Renditedruck auslösen. Jede Form der Privatisierung, auch das Volksaktienmodell, würde daher zu massiven Nachteilen führen:

- **Als Folge der Renditeorientierung würde sich die Bahn auf gewinnträchtige Verkehre konzentrieren und das Fernverkehrsangebot einschränken. Dafür müssten die Bundesländer mit Regionalverkehrs-Bestellungen einspringen – mit einhergehenden Service- und Leistungseinschränkungen.**
- **Um Gewinn zu erzielen, würden die Preise für die BahnkundInnen und die Infrastrukturpreise erhöht, die Netzerhaltungsinvestitionen und die Mittel für die Netzinstandhaltung würden zurückgefahren.**
- **Der erhöhte Renditedruck würde zu einer Prekarisierung der Arbeitsverhältnisse und zum Dumpingwettbewerb im Schienenverkehr führen.**
- **Durch ein schlechteres Angebot würde Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert - zum Nachteil von Umwelt- und Klimaschutz.**

DeineBahn.de

Das Volksaktienmodell enthält weitere nicht hinnehmbare Nachteile:

Der Bund müsste die Gewinne aus öffentlichen Mitteln finanzieren. Zudem können aus den stimmrechtslosen Aktien durch Gesetzänderung oder ausbleibende Gewinne doch Aktien mit vollem Stimmrecht werden.

Wozu der ganze Verkauf?

Als einzig verbliebenes Argument wird im Vorstandsantrag angeführt: „Die jetzt erforderlichen Investitionen erfordern eine Erhöhung der Kapitalausstattung der Bahn.“

Richtig ist, dass:

- die Investitionen seit dem verschärften Privatisierungskurs mittlerweile auf dem niedrigsten Niveau seit der Bahnreform liegen. Die Investitionsmittel wurden zudem für den Aufkauf vor allem bahntieferer Unternehmen in der ganzen Welt verwendet. **Privatisierung heißt deshalb weniger, nicht mehr Investitionen.**
- Infrastrukturinvestitionen für den Schienenverkehr mittlerweile zum weitaus größten Teil aus staatlichen Haushaltsmitteln stammen. Durch die Realisierung von sinnvollen Alternativen zu überbewerteten Neubauprojekten wie Nürnberg – Erfurt und Stuttgart 21 kann das Geld wesentlich effizienter zur Beschleunigung des gesamten Netzes statt nur einzelner Verbindungen verwendet werden.
- der Einsatz der staatlichen Mittel für Ersatzinvestitionen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro pro Jahr künftig durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung besser kontrolliert werden muss. 2000 Langsamfahrstellen müssen beseitigt und auffällige Brücken müssen saniert werden.
- neues rollendes Material aus den Gewinnen der DB AG – derzeit 1,6 Milliarden Euro – finanziert werden kann; die Bahn muss sich allerdings auch entschulden.
- das von der Bundesregierung auf 100 Millionen Euro pro Jahr verdoppelte Schienenlärm-Sanierungsprogramm für Lärmschutz direkt an den Fahrzeugen geöffnet werden muss. Dadurch werden Arbeitsplätze in der Bahnindustrie nachhaltig gesichert.
- Wenn tatsächlich zusätzliches Kapital für mehr Verkehr auf der Schiene gebraucht wird, ist eine Staatsanleihe die weitaus bessere Lösung.

Besuchen Sie uns am Infostand im CongressCentrum!