

Beschluss des SPD-Landesparteitages am 30. Juni 2007 in Cottbus

Antrag: Initiativantrag 1

Antragsteller: AfA Landesverband Brandenburg

Der aktuelle Tarifkonflikt bei der Deutschen Telekom AG hat gezeigt, welche Einflussmöglichkeiten der Bund als ein Eigentümer eines teilprivatisierten, ehemals im Bundesbesitz befindlichen Unternehmens noch hat. Wenn eine Sparte eines großen Konzerns wie im Fall der Telekom nicht so rentabel ist, wie vom Management erwartet, wird sofort mit einem Kahlschlag reagiert. Dieser kann durchaus auch in vollständigem Verkauf oder Einstellung aller Geschäftsaktivitäten in diesem Bereich bestehen. Dabei profitieren Aktionäre zu Lasten von Bürgerinnen und Bürgern.

Deshalb:

Der Landesparteitag möge beschließen:

1. Die brandenburgische SPD lehnt eine vollständige oder teilweise Privatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Sie beantragt deshalb die Aufnahme folgender Formulierung in das neue Grundsatzprogramm der SPD (im Anschluss an „.... Lebensqualität der Städte und Regionen.“ im Abschnitt „Mobilität und Lebensqualität“): „Eine privatisierte Bahn könnte und wollte das nicht leisten. Deshalb setzen wir uns für die vollständige Beibehaltung des öffentlichen Eigentums an der Deutschen Bahn AG ein.“
2. Mit einer vollständigen oder teilweisen Privatisierung der Deutschen Bahn AG würde der Bund auf irreversible Weise politische, wirtschaftliche und soziale Gestaltungsmöglichkeiten verlieren. Die Bahn muss im Sinne ihrer Kernaufgabe – einer breiten, flächendeckenden Verkehrsversorgung mit öffentlicher Mobilität in Deutschland - neu ausgerichtet werden, ohne sie den renditeorientierten Prämissen der internationalen Kapitalmärkte auszusetzen bzw. unterzuordnen.
3. Die Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn AG muss darauf konzentriert werden, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung in Deutschland zu fördern.

Begründung

1. Der in dem Entschließungsantrag vom 24. November 2006 erklärte Wille des Deutschen Bundestages ist es, zumindest die Infrastruktur – also Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung – weiterhin in staatlicher Hand zu belassen. Um dies zu erreichen, gibt es jedoch nur zwei gangbare Wege: entweder den Verzicht auf

die Privatisierung oder die konsequente unternehmerische Trennung der Infrastruktur vom Fahrbetrieb. Alle Zwischenlösungen kommen demgegenüber dem Versuch einer Quadratur des Kreises gleich. Da viel gegen die Zerschlagung der Deutschen Bahn AG spricht, ist der Verzicht auf den Börsengang die erstrangige politische Handlungsoption.

2. Der Verkauf der Deutschen Bahn AG wäre eine volkswirtschaftliche Fehlleistung ersten Ranges und droht zum politischen Debakel zu werden. Unerfindlich ist, wie der Bund künftig mit nur noch 51 Prozent der Anteile mehr als in der Vergangenheit, mit einem Anteil von 100 Prozent, in der Lage sein soll, den grundgesetzlichen Auftrag des Unternehmens zu sichern. Die privaten Anteilseigner werden kaum ein Interesse an der nachhaltigen Erfüllung des grundgesetzlichen Mobilitätsauftrages haben. Zudem wird es dem Bund ab der kleinsten denkbaren privaten Beteiligung unmöglich sein, gemeinwohlorientierte Entscheidungen durchzusetzen, da diese zwangsläufig renditeschädlich sind. Der breite Infrastrukturauftrag der Bahn mit ihrer Verantwortung für die Fläche würde Zug um Zug den Renditeerwägungen des Kapitalmarktes geopfert.
3. Die Weichen müssen neu gestellt werden: Die Deutschen Bahn AG muss im Personen- wie im Güterverkehr in der Fläche wachsen und dafür ihre Netzdichte verbessern und die Flexibilität im Netz erhalten sowie die Gesamtgeschwindigkeit im Netz erhöhen. Bahnhöfe, Anschlussgleise und Service in der Fläche müssen erhalten bleiben bzw. aufgebaut werden. Ein integraler Taktfahrplan muss landesweit eingerichtet werden, der für optimale Anschlüsse und ein zügiges Vorankommen sorgt. Die Schweiz hat sehr erfolgreich und kosteneffizient (!) vorgemacht, wie das realisiert werden kann.
4. Um sie für Investoren attraktiv zu machen, wurde die Deutschen Bahn AG systematisch billig gerechnet. Der Gesamtinvestitionswert des Unternehmens beträgt selbst bei vorsichtiger Schätzung weit über 100 Milliarden Euro. Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG jedoch gibt ihn mit nur 18 Milliarden Euro an. Entsprechend niedrig fallen auch die prognostizierten Verkaufserlöse aus, die nach neuesten Berechnungen der Commerzbank bei einem Verkauf von 49 % bei 6,2 Milliarden Euro liegen. Es wird erwartet, dass der Bund hiervon nur die Hälfte – 3,1 Milliarden Euro – erhält. Damit würde Volksvermögen in Milliardenhöhe an private Investoren schlicht verschenkt. Noch unsinniger wird dieser Verkauf, wenn man bedenkt, dass der Staat danach mitnichten von gemeinwohlorientierten Pflichten befreit sein wird. Im Gegenteil werden weiterhin hohe Zuschüsse gezahlt werden müssen – alleine für den Unterhalt des Bestandsschiennetzes 2,5 Milliarden Euro

pro Jahr. Hinzu kommen gravierende Haushaltsrisiken für den Bund, die nach der Privatisierung erst aufkommen würden, anstatt durch sie vermieden zu werden.

5. Die angebliche Alternativlosigkeit einer Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG, auf die in der Diskussion um die Wege eines Börsengangs des Unternehmens immer wieder abgestellt worden ist, liegt insbesondere darin begründet, dass Alternativen, also die Beibehaltung des einhundertprozentigen Staatsanteils, nie geprüft wurden. Es ist höchste Zeit, die Strategie der Deutschen Bahn AG zu wechseln, nicht ihre Besitzverhältnisse.
6. Fünf Generationen vor uns haben als Steuerzahler, Bahnkunden und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Deutsche Bahn AG geschaffen. Sie haben damit eine Zukunftsinvestition getätigt in den ökonomisch und ökologisch vernünftigsten Verkehrsträger. Dieses Investment war und ist so angelegt, dass es auch noch unseren Kindern in vollem Umfang zur Verfügung stehen soll. Das wird jedoch nur dann möglich sein, wenn die Bahn auch weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern gehört. Private Investoren haben private Interessen, das Gemeinwohl interessiert sie nicht. Deshalb darf die Deutschen Bahn AG nicht verkauft werden!