

1 Sozialdemokratische Partei Deutschlands  
2 Landesorganisation Hamburg

5 a.o. Landesparteitag  
6 15.09.2007

Drucksache: E 5  
Kreis Eimsbüttel

11 Der Landesparteitag möge zur Weiterleitung an Bundesparteitag beschließen:

## 14 **Keine Privatisierung der Deutschen Bahn**

17 **Die SPD-Bundestagsfraktion und die sozialdemokratischen Mitglieder von Bundes- und Landesregierungen werden aufgefordert, alles dafür zu tun, dass die Deutsche Bahn im bisherigen Umfang in Bundeseigentum verbleibt und nach Schweizer Vorbild zu einer die gesamte Fläche des Landes erschließenden Bürgerbahn mit deutlich steigenden Anteilen am Personen- und Güterverkehr weiterentwickelt wird.**

### 24 **Begründung:**

26 **Das Verscherneln unseres Eigentums muss verhindert werden.**

28 **Der Wert der Bahn wird inklusive 34.000 km Schienen, 5.500 Bahnhöfen und weiterem Eigentum auf über 100 Milliarden Euro geschätzt. Würde man das deutsche Schienennetz, so wie es heute ist, neu bauen müssen, dann müsste man dafür 220 Milliarden Euro investieren. Für maximal 15 Milliarden Euro soll all dies an Großinvestoren verscherebelt werden.**

34 **Statt Aktiengewinne für Wenige: Gute Leistungen und faire Preise für alle!**

36 **Die Investitionen bei der Bahn konzentrieren sich auf Hochgeschwindigkeitsstrecken, Prestigeprojekte und den Ausbau von wenigen großen Bahnhöfen. Unbesetzte Schalter, geschlossene Bahnhöfe und gestresste Bahnbeschäftigte – für die meisten Bahnkunden ist der Service schlechter geworden. Schon jetzt ist abzusehen, dass mit dem Börsengang die Bahnkunden mit teureren Fahrkarten private Gewinne finanzieren sollen. In Großbritannien ist die vollständig privatisierte Bahn die teuerste in Europa. Es gibt keine positiven Beispiele einer Privatisierung für die Kunden.**

44 **Gegen die Zerstörung unseres Schienennetzes - die flächendeckende Verkehrsversorgung muss öffentliche Aufgabe bleiben!**

47 **Die Privatisierung der Bahn würde die Zerschlagung des bundesweit einheitlichen Schienennetzes bedeuten: Keine abgestimmten Fahrpläne, keine flächendeckende Versorgung und keine einheitlichen Tarife. Bahnfahren würde zu einem noch größeren Abenteuer, ganze Regionen würden vom Bahnnetz abgehängt.**

52 Die Privatisierungsbefürworter streiten sich, ob die Bahn mit oder ohne Schienennetz privatisiert werden soll. Behält eine privatisierte Bahn das Schienennetz, dann kann sie die Preise auf dem Netz diktieren. Wird die Bahn ohne Schienennetz privatisiert und wird die Bahn zerschlagen, dann verwandelt sich das einheitliche Preissystem und Verkehrsnetz zum undurchschaubaren Chaos. Das zeigen Erfahrungen im Ausland. In Japan und Großbritannien haben Privatbetrei-

1 ber einzelne Streckenteile übernommen und bestimmen nun Preis und Service - von Wettbe-  
2 werb keine Spur.

3  
4 Und das deutsche Netz? Wo weder die Bahn AG noch private Anbieter Gewinne wittern, wer-  
5 den Strecken stillgelegt, tausende Kilometer Bahnstrecke werden nicht mehr bedient.

6 - 2 - zu Drucksache E 5

### 7 8 9 **Bahnfahren darf nicht zum Risiko für Leib und Leben werden!**

10  
11 **Die Bahn gehört bisher zu den sichersten Verkehrsmitteln der Welt. Doch wo Kontrolle**  
12 **und Betrieb privaten Interessen überlassen werden, kann sich das schnell ändern. Pro-**  
13 **fitgier geht oft auf Kosten der Sicherheit!** Wieder zeigt das Beispiel der Bahnprivatisierung in  
14 Großbritannien, welche Folgen das haben kann. Instandhaltung und selbst notwendige Repa-  
15 raturen wurden vernachlässigt. Profit ging vor Sicherheit. Erst nach fast 100 Toten gab die Re-  
16 gierung "große Probleme im Sicherheitsbereich" zu. Die Privatisierung des Streckennetzes  
17 wurde rückgängig gemacht!

### 18 19 **Wir brauchen einen Ausbau des Schienenverkehrs, nicht dessen Verkauf.**

20  
21 **Die Klimadiskussion zeigt, dass dringender Handlungsbedarf in der Verkehrspolitik be-**  
22 **steht. Das Transportmittel Bahn ist umweltschonend. Bei den Privatisierungsplänen**  
23 **spielt die Umweltdiskussion jedoch keine Rolle. Mit dem Verkauf der Bahn gibt die Re-**  
24 **gierung ein wichtiges Instrument des Umweltschutzes aus der Hand. Dabei blickt der**  
25 **europäische Verkehrssektor insgesamt auf eine negative Klimabilanz.**

26  
27 Statt mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nahm seit der Bahnreform der Kfz-Verkehr auf  
28 der Straße zu. Die Verkehrsleistung im Fernverkehr der Bahn AG ist geringer als vor der Bil-  
29 dung der DB AG 1994. Mit der weiteren Privatisierung wird diese Entwicklungen fortgesetzt.  
30 Zudem ist zu befürchten, dass Investoren aus konkurrierenden Verkehrsbereichen bei der Bahn  
31 noch mehr das Sagen haben werden!

32  
33 Der Güterverkehr auf deutschen Straßen ist von 1991 bis 2002 um fast 45 Prozent gestiegen.  
34 Gleichzeitig hat die Deutsche Bahn einen Großteil ihrer Gleisanschlüsse geschlossen. Im er-  
35 sten Jahrzehnt der Bahnreform wurden Dutzende mittelgroße und große Städte vom Schie-  
36 nenfernverkehr abgehängt. Viele Sachverständige rechnen mit einem Abbau von weiteren  
37 5.000 km Schienennetz nach der Privatisierung.

### 38 39 **Sichere Arbeitsplätze zu anständigen Bedingungen, statt Entlassungen für steigende** 40 **Aktienkurse!**

41  
42 **Massenhafter Personalabbau, Lohnverzicht, schlechtere Arbeitsbedingungen. Die Priva-**  
43 **tisierung der Bahn wird auch diese Folgen haben – wie bei allen anderen bisher privati-**  
44 **sierten Unternehmen in Deutschland. Wasser, Energie, Telekom, Post, Verwaltung, jetzt**  
45 **die Bahn: Wo private Investoren zum Zug kommen, sind unsere Arbeitsplätze gefährdet.**

46  
47 Mit rund 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist der DB-Konzern einer der größten Ar-  
48 beitgeber in Deutschland. 180.000 beträgt aber auch die Zahl des Abbaus von Beschäftigten  
49 seit der Bahnreform 1994. Mit der geplanten Privatisierung der Bahn sind entscheidende Ver-  
50 schlechterungen für alle Beschäftigten vorprogrammiert. Beschäftigungssicherung und  
51 Kündigungsschutz werden weiter ausgehebelt werden. Bisherige Tarifverträge, die vor Lohn-  
52 und Sozialdumping schützen, werden aufgelöst – auch dies ist ein Ziel der Bahnprivatisierer.  
53 Der Schutz der Arbeitsplätze durch den Beschäftigungssicherungstarifvertrag reicht nur bis  
54 2010! Schon in den vergangenen zwölf Jahren wurde die Zahl der Auszubildenden massiv  
55 zurückgefahren. Seit Beginn der Bahnreform 1994 wurden allein bis 2004 über 180.000 Ar-  
56 beitsplätze abgebaut; weitere 30.000 wurden in der Bahnindustrie zerstört.