

2188 **Antrag Nr. 17**

2189

2190 **Antragsteller: Jusos Niedersachsen**

2191

2192 Der ordentliche Landesparteitag möge beschließen:

2193

2194

2195

2196

2197 **Resolution:**

2198 **Nachhaltige Verkehrspolitik statt private Renditeziele**

2199 ***Gegen eine weitere Privatisierung öffentlicher Infrastruktur***

2200

2201 Wir lehnen eine (Teil-) Privatisierung der Deutschen Bahn AG ab. Die Bahn hat eine
2202 herausragende Bedeutung. Sie muss in öffentlichem Eigentum bleiben! Eine moderne
2203 Bahn in öffentlichem Eigentum muss dabei finanziell deutlich besser ausgestattet
2204 werden als bisher. Eine teilweise oder vollständig privatisierte Bahn gefährdet die
2205 Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland: Sie würde ihre Unternehmenspolitik an
2206 den Renditezielen der privaten Investoren statt an einer nachhaltigen Verkehrspolitik
2207 ausrichten.

2208

2209 **Nachhaltige, umweltfreundliche und zukunftsfähige Verkehrspolitik braucht die**
2210 **Bahn**

2211 Die Bahn ist einer der sichersten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger, sie ist in
2212 dieser Hinsicht Flugzeug und Automobil weit überlegen. Um die Bahn als
2213 Verkehrsträger auch zukünftig attraktiv zu halten, ist ein preisgünstiger, attraktiver und
2214 flächendeckender Schienenverkehr notwendig. Die Voraussetzung für eine solche Bahn
2215 für alle in Deutschland ist eine Bahn in vollständigem öffentlichem Eigentum. Wir
2216 brauchen den Ausbau des Schienenverkehrs – und nicht dessen Verkauf!
2217 Das Transportmittel Bahn ist umweltschonend. Ein Umsteuern in der Verkehrspolitik zu
2218 Gunsten der Schiene ist notwendig und längst überfällig. Dafür ist politische Steuerung
2219 und parlamentarische Kontrolle notwendig. Es ist für uns unverständlich, warum nicht
2220 mehr in den Schienenverkehr investiert wird, während an andere – deutlich
2221 umweltschädlichere – Verkehrsträger Milliarden an Steuermitteln fließen.
2222 Eine nachhaltige Verkehrspolitik braucht einen leistungsfähigen Bahnverkehr. Deshalb
2223 ist es politisch unverantwortlich die Bahn zu privatisieren. Es ist an der Zeit,
2224 Privatisierungsfehler der Vergangenheit nicht nochmals beim letzten in öffentlichem
2225 Besitz verbliebenen Großunternehmen zu wiederholen.
2226 Eine ähnliche Entwicklung ist nach einer Privatisierung auch in Deutschland zu
2227 befürchten, wenn die Rentabilität in der Unternehmenspolitik wichtiger wird, als die
2228 Qualität des Angebots.

2229

2230 **Flächendeckender Schienenverkehr statt Globales Logistikunternehmen**

2231 Die Bahn möchte die Privatisierungserlöse auch dazu nutzen, weltweit zu expandieren.
2232 Dazu werden Logistikunternehmen und Bahngesellschaften gekauft.
2233 Wir halten das für eine falsche Schwerpunktsetzung in der Unternehmensstrategie. Die
2234 Bahn ist für uns Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, sie muss in erster Linie das Ziel
2235 haben, die Mobilität der Menschen umweltfreundlich, sicher, preisgünstig und
2236 flächendeckend zu gewährleisten. Dies ist eine Aufgabe, für die auch öffentliche Mittel
2237 zur Verfügung gestellt werden müssen. Wir brauchen eine Bahn, die auch in der Fläche
2238 Bahnverkehr anbietet und keine Bahn, die private Bahngesellschaften in Großbritannien
2239 aufkauft oder sich um den U-Bahn-Betrieb in Stockholm bewirbt!

2240

2241 **Holdingmodell widerspricht Parteitagsbeschluss**

2242 Das nun von der Bundesregierung verfolgte Holdingmodell lässt sich nicht mit dem
 2243 Beschluss des Hamburger Parteitag vom 27. Oktober 2007 vereinbaren. Der
 2244 Parteitag hat für eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG klare Bedingungen
 2245 gestellt:

- 2246 - Erhalt des integrierten Konzerns (also keine Trennung von Netz und Betrieb),
- 2247 - Eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG ausschließlich mit
- 2248 stimmrechtlosen Vorzugsaktien (sog. „Volksaktien“),
- 2249 - Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik der
- 2250 Deutschen Bahn AG gewinnen sowie
- 2251 - die Infrastruktur muss das Eigentum des Bundes überführt werden.
- 2252 -

2253 Das nun verfolgte Holding-Modell erfüllt fast alle dieser Bedingungen nicht. Die geplante
 2254 Holding-Struktur ist eine Vorstufe der Trennung von Netz und Betrieb. Die
 2255 Bundesregierung prüft derzeit, mit dem Holding-Modell Stammaktien mit Stimmrecht
 2256 auszugeben. Private Investoren erhalten so direkten Einfluss auf die Holding, die den
 2257 gesamten Bahnverkehr betreiben soll. Einzig die Bedingung, dass die Infrastruktur zum
 2258 Eigentum des Bundes werden soll, wird vom Holding-Modell erfüllt.

2259 Das Holding-Modell widerspricht also eindeutig den Kriterien des Parteitagbeschluss.
 2260 Für diesen Fall wurde beim Hamburger Parteitag festgelegt, dass die Entscheidung
 2261 dem nächsten Parteitag übertragen wird. Wir erwarten von allen
 2262 sozialdemokratischen Entscheidungsträger/innen, dass sie sich an die in Hamburg auf
 2263 dem Parteitag getroffene Vereinbarung halten.

2264

2265 **Privatisierung führt zu schlechterer Arbeit**

2266 Privatisierung von staatlichen Unternehmen führen immer zu Beschäftigungsabbau und
 2267 Verschlechterung der Arbeitsbedingungen – Gute Arbeit sieht anders aus!

2268 Mit rund 200.000 Mitarbeitern gehört die Deutsche Bahn AG zu den größten
 2269 Arbeitgebern in Deutschland. Eine Privatisierung birgt immer die Gefahr einer
 2270 Zerschlagung des integrierten Konzerns Bahn. Eine solche Zerschlagung hätte
 2271 gravierende Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit und vor allem auf den
 2272 internen Arbeitsmarkt der Bahn. Das ist sicherlich einer der Gründe, warum auch der
 2273 Deutsche Gewerkschaftsbund die Bahnprivatisierung ablehnt.

2274 Eine öffentliche Bahn ist auch ein Garant für gute Arbeit und anständige Bezahlung –
 2275 bei einer öffentlichen Bahn können öffentliche Interessen zur Geltung gebracht werden,
 2276 statt der privaten Renditeinteressen der Investoren. Das

2277

2278 **Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Verluste**

2279 Das Privatisierungsvorhaben bei der Bahn folgt dem Muster der meisten Privatisierung
 2280 von öffentlichen Unternehmen: Die Unternehmensgewinne sollen privatisiert, die
 2281 Schulden und die verlustbringenden Sparten sollen in öffentlichem Eigentum bleiben.
 2282 Die gewinnbringenden Unternehmenszweige der Deutschen Bahn AG sind vor allem
 2283 DB Regio (+725 Mio. Euro bei 329 Mio. Euro Investitionen), DB Railion (+145 Mio. Euro
 2284 / 144 Mio. Euro Investitionen und DB Fernverkehr (+84 Mio. Euro / 329 Mio. Euro
 2285 Investitionen). Bei den Gewinnen des Regionalverkehrs handelt es sich zum großen
 2286 Teil um Steuergelder, die in Höhe von ca. 7 Mrd. Euro jährlich als
 2287 Regionalisierungsmittel aus dem Bundeshaushalt über die Bundesländer vor allem an
 2288 die Deutsche Bahn AG fließen.

2289 Verluste erwirtschaftet vor allem die DB Netz mit -212 Mio. Euro bei Investitionen von
 2290 4,4 Mrd. Euro. Das heißt: Staatlich sollen die Unternehmensteile bleiben, die hohe
 2291 Investitionen erfordern und Verluste einfahren, teilprivatisiert werden sollen die
 2292 Bereiche, die Gewinne erwirtschaften und relativ wenige Investitionen erfordern.

2293

2294 Ausverkauf öffentlichen Eigentums

2295 Die Deutsche Bahn ist ein öffentliches Eigentum, das zum größten Teil mit staatlichen
 2296 Geldern, mit Steuermitteln aufgebaut wurde. Der Wert der Bahn wird inklusive der
 2297 34.000 km Schienen, 5.500 Bahnhöfen und weiterem Eigentum auf über 100 Mrd. Euro
 2298 geschätzt – wenn man das Schienennetz auf dem heutigen Stand neu bauen wollte, so
 2299 würde das über 220 Mrd. Euro kosten.

2300 Egal nach welchem Modell: Eine (Teil-) Privatisierung der Deutschen Bahn wird

2301 wesentlich weniger Privatisierungserlöse bringen, als die dazu verkauften

2302 Unternehmensteile wert sind. Bei der Bahnprivatisierung handelt es sich um einen

2303 beispiellosen Ausverkauf öffentlichen Eigentums weit unter Wert.

2304

2305 Die Alternative: Bürgerbahn nach Schweizer Vorbild

2306 Faktisch führt die Umsetzung des Holdingmodells dazu, dass der Schienenverkehr
 2307 nach Britischen Vorbild organisiert wird: Der Netzbetrieb – und die dazu notwendigen
 2308 Investitionen bleiben in staatlicher Hand, der Bahnbetrieb wird privaten
 2309 Finanzinvestoren überlassen.

2310 Statt sich gescheiterte Bahnprivatisierungen zum Vorbild zu nehmen, sollte sich die

2311 deutsche Verkehrspolitik an den erfolgreichen staatlichen Bahnen in Europa orientieren.

2312 In der Schweiz fährt ein Mensch im Jahr zweieinhalb Mal so viel Kilometer mit der Bahn

2313 wie hierzulande. Dabei ist Deutschland neun Mal größer als die Schweiz. Die Bahnen

2314 kommen mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss in ganz Europa aus – und das bei

2315 weit ungünstigeren Bedingungen: Trotz enormer Höhenunterschiede und weit höherer

2316 Minusgrade im Winter ist die Schweizer Bahn deutlich pünktlicher als die Deutsche

2317 Bahn.

2318 Die Voraussetzung für eine solche Bahn für alle in Deutschland ist eine Deutsche Bahn

2319 in vollständigem öffentlichem Eigentum. Ein Umsteuern in der Verkehrspolitik zu

2320 Gunsten der Schiene ist notwendig und längst überfällig. Dafür ist politische Steuerung

2321 und parlamentarische Kontrolle notwendig. Es ist für uns unverständlich, warum nicht

2322 mehr in den Schienenverkehr investiert wird, während an andere – deutlich

2323 umweltschädlichere – Verkehrsträger Milliarden an Steuermitteln fließen. Eine

2324 nachhaltige Verkehrspolitik braucht eine leistungsfähige Bahn. Deshalb ist es

2325 unverantwortlich, gerade die Bahn zu privatisieren.

2326

2327 Der neoliberale Trend der Privatisierung öffentlicher Daseinsvorsorge muss gebrochen

2328 werden. Einrichtungen der Daseinsvorsorge müssen in öffentlicher Hand bleiben. Die

2329 bisherigen Privatisierungen in Deutschland haben ihre im Vorfeld versprochen Vorteile

2330 meist nicht gehalten: Das Angebot wurde eingeschränkt, die Leistungen und ihre

2331 Qualität wurden schlechter, die Preise höher.

2332

2333

2334 Beschlussempfehlung der Antragskommission:

2335

2336 Erledigt