

1 Nachhaltige Verkehrspolitik statt private 2 Renditeziele



3 Gegen eine weitere Privatisierung öffentlicher Infrastruktur

4

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

11

12 Nachhaltige, umweltfreundliche und zukunftsfähige Verkehrspolitik braucht die Bahn

13 Die Bahn ist einer der sichersten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger, sie ist in dieser
14 Hinsicht Flugzeug und Automobil weit überlegen. Um die Bahn als Verkehrsträger auch
15 zukünftig attraktiv zu halten, ist ein preisgünstiger, attraktiver und flächendeckender
16 Schienenverkehr notwendig. Die Voraussetzung für eine solche Bahn für alle in Deutschland
17 ist eine Bahn in vollständigem öffentlichem Eigentum. Wir brauchen den Ausbau des
18 Schienenverkehrs – und nicht dessen Verkauf!

19 Das Transportmittel Bahn ist umweltschonend. Ein Umsteuern in der Verkehrspolitik zu
20 Gunsten der Schiene ist notwendig und längst überfällig. Dafür ist politische Steuerung und
21 parlamentarische Kontrolle notwendig. Es ist für uns unverständlich, warum nicht mehr in
22 den Schienenverkehr investiert wird, während an andere – deutlich umweltschädlichere –
23 Verkehrsträger Milliarden an Steuermitteln fließen.

24 Eine nachhaltige Verkehrspolitik braucht einen leistungsfähigen Bahnverkehr. Deshalb ist es
25 politisch unverantwortlich die Bahn zu privatisieren. Es ist an der Zeit, Privatisierungsfehler
26 der Vergangenheit nicht nochmals beim letzten in öffentlichem Besitz verbliebenen
27 Großunternehmen zu wiederholen.

28 Eine ähnliche Entwicklung ist nach einer Privatisierung auch in Deutschland zu befürchten,
29 wenn die Rentabilität in der Unternehmenspolitik wichtiger wird, als die Qualität des
30 Angebots.

31

32 **Flächendeckender Schienenverkehr statt Globales Logistikunternehmen**

33 Die Bahn möchte die Privatisierungserlöse auch dazu nutzen, weltweit zu expandieren. Dazu
34 werden Logistikunternehmen und Bahngesellschaften gekauft.

35 Wir halten das für eine falsche Schwerpunktsetzung in der Unternehmensstrategie. Die Bahn
36 ist für uns Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, sie muss in erster Linie das Ziel haben, die
37 Mobilität der Menschen umweltfreundlich, sicher, preisgünstig und flächendeckend zu
38 gewährleisten. Dies ist eine Aufgabe, für die auch öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt
39 werden müssen. Wir brauchen eine Bahn, die auch in der Fläche Bahnverkehr anbietet und
40 keine Bahn, die private Bahngesellschaften in Großbritannien aufkauft oder sich um den U-
41 Bahn-Betrieb in Stockholm bewirbt!

42

43 **Holdingmodell widerspricht Parteitagsbeschluss**

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

- 47 - Erhalt des integrierten Konzerns (also keine Trennung von Netz und Betrieb),
48 - Eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG ausschließlich mit
49 stimmrechtlosen Vorzugsaktien (sog. „Volksaktien“),
50 - Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik der
51 Deutschen Bahn AG gewinnen sowie
52 - die Infrastruktur muss das Eigentum des Bundes überführt werden.

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

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

64

65 **Privatisierung führt zu schlechterer Arbeit**

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

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

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

77

78 **Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Verluste**

79 Das Privatisierungsvorhaben bei der Bahn folgt dem Muster der meisten Privatisierung von
80 öffentlichen Unternehmen: Die Unternehmensgewinne sollen privatisiert, die Schulden und
81 die verlustbringenden Sparten sollen in öffentlichem Eigentum bleiben.

82 Die gewinnbringenden Unternehmenszweige der Deutschen Bahn AG sind vor allem DB
83 Regio (+725 Mio. Euro bei 329 Mio. Euro Investitionen), DB Railion (+145 Mio. Euro / 144
84 Mio. Euro Investitionen und DB Fernverkehr (+84 Mio. Euro / 329 Mio. Euro Investitionen).
85 Bei den Gewinnen des Regionalverkehrs handelt es sich zum großen Teil um Steuergelder,
86 die in Höhe von ca. 7 Mrd. Euro jährlich als Regionalisierungsmittel aus dem
87 Bundeshaushalt über die Bundesländer vor allem an die Deutsche Bahn AG fließen.

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

92

93 **Ausverkauf öffentlichen Eigentums**

94 Die Deutsche Bahn ist ein öffentliches Eigentum, das zum größten Teil mit staatlichen
95 Geldern, mit Steuermitteln aufgebaut wurde. Der Wert der Bahn wird inklusive der 34.000 km
96 Schienen, 5.500 Bahnhöfen und weiterem Eigentum auf über 100 Mrd. Euro geschätzt –
97 wenn man das Schienennetz auf dem heutigen Stand neu bauen wollte, so würde das über
98 220 Mrd. Euro kosten.

99 Egal nach welchem Modell: Eine (Teil-) Privatisierung der Deutschen Bahn wird wesentlich
100 weniger Privatisierungserlöse bringen, als die dazu verkauften Unternehmensteile wert sind.
101 Bei der Bahnprivatisierung handelt es sich um einen beispiellosen Ausverkauf öffentlichen
102 Eigentums weit unter Wert.

103

104 **Die Alternative: Bürgerbahn nach Schweizer Vorbild**

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

108 Statt sich gescheiterte Bahnprivatisierungen zum Vorbild zu nehmen, sollte sich die deutsche
109 Verkehrspolitik an den erfolgreichen staatlichen Bahnen in Europa orientieren. In der
110 Schweiz fährt ein Mensch im Jahr zweieinhalb Mal so viel Kilometer mit der Bahn wie
111 hierzulande. Dabei ist Deutschland neun Mal größer als die Schweiz. Die Bahnen kommen
112 mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss in ganz Europa aus – und das bei weit
113 ungünstigeren Bedingungen: Trotz enormer Höhenunterschiede und weit höherer
114 Minusgrade im Winter ist die Schweizer Bahn deutlich pünktlicher als die Deutsche Bahn.

115 Die Voraussetzung für eine solche Bahn für alle in Deutschland ist eine Deutsche Bahn in
116 vollständigem öffentlichem Eigentum. Ein Umsteuern in der Verkehrspolitik zu Gunsten der
117 Schiene ist notwendig und längst überfällig. Dafür ist politische Steuerung und
118 parlamentarische Kontrolle notwendig. Es ist für uns unverständlich, warum nicht mehr in
119 den Schienenverkehr investiert wird, während an andere – deutlich umweltschädlichere –
120 Verkehrsträger Milliarden an Steuermitteln fließen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik braucht
121 eine leistungsfähige Bahn. Deshalb ist es unverantwortlich, gerade die Bahn zu privatisieren.

122

123 Der neoliberale Trend der Privatisierung öffentlicher Daseinsvorsorge muss gebrochen
124 werden. Einrichtungen der Daseinsvorsorge müssen in öffentlicher Hand bleiben. Die
125 bisherigen Privatisierungen in Deutschland haben ihre im Vorfeld versprochen Vorteile meist
126 nicht gehalten: Das Angebot wurde eingeschränkt, die Leistungen und ihre Qualität wurden
127 schlechter, die Preise höher.