

## 1 **Antrag A2: Nachhaltige Verkehrspolitik statt private** 2 **Renditeziele**

### 3 ***Gegen eine weitere Privatisierung öffentlicher Infrastruktur***

4 **Antragsteller:** Juso-Unterbezirksvorstand

5 **Die Juso Unterbezirkskonferenz möge beschließen:**

6 *Weiterleitung an Juso-Bezirkskonferenz, SPD-Unterbezirksparteitag*

7

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

### 15 **Nachhaltige, umweltfreundliche und zukunftsfähige Verkehrspolitik braucht die Bahn**

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

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

27 Eine nachhaltige Verkehrspolitik braucht einen leistungsfähigen Bahnverkehr. Deshalb ist  
28 es politisch unverantwortlich die Bahn zu privatisieren. Es ist an der Zeit,

29 Privatisierungsfehler der Vergangenheit nicht nochmals beim letzten in öffentlichem  
30 Besitz verbliebenen Großunternehmen zu wiederholen.

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

## 34 **Flächendeckender Schienenverkehr statt Globales Logistikunternehmen**

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

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

## 44 **Holdingmodell widerspricht Parteitagsbeschluss**

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

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

55 Das nun verfolgte Holding-Modell erfüllt fast alle dieser Bedingungen nicht. Die geplante  
56 Holding-Struktur ist eine Vorstufe der Trennung von Netz und Betrieb. Die  
57 Bundesregierung prüft derzeit, mit dem Holding-Modell Stammaktien mit Stimmrecht

58 auszugeben. Private Investoren erhalten so direkten Einfluss auf die Holding, die den  
59 gesamten Bahnverkehr betreiben soll. Einzig die Bedingung, dass die Infrastruktur zum  
60 Eigentum des Bundes werden soll, wird vom Holding-Modell erfüllt.

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

## 66 **Privatisierung führt zu schlechterer Arbeit**

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

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

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

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

79 Das Privatisierungsvorhaben bei der Bahn folgt dem Muster der meisten Privatisierung  
80 von öffentlichen Unternehmen: Die Unternehmensgewinne sollen privatisiert, die  
81 Schulden und 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  
85 Investitionen).

86 Bei den Gewinnen des Regionalverkehrs handelt es sich zum großen Teil um  
87 Steuergelder, die in Höhe von ca. 7 Mrd. Euro jährlich als Regionalisierungsmittel aus  
88 dem Bundeshaushalt über die Bundesländer vor allem an die Deutsche Bahn AG fließen.

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

## 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  
96 km 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  
98 über 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  
101 sind. Bei der Bahnprivatisierung handelt es sich um einen beispiellosen Ausverkauf  
102 öffentlichen Eigentums weit unter Wert.

## 103 **Die Alternative: Bürgerbahn nach Schweizer Vorbild**

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

108 Statt sich gescheiterte Bahnprivatisierungen zum Vorbild zu nehmen, sollte sich die  
109 deutsche Verkehrspolitik an den erfolgreichen staatlichen Bahnen in Europa orientieren. In  
110 der 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.

# Juso-Unterbezirk Göttingen

Nikolaistraße 30 – 37073 Göttingen

---

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  
117 der 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  
121 braucht eine leistungsfähige Bahn. Deshalb ist es unverantwortlich, gerade die Bahn zu  
122 privatisieren.

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  
126 meist nicht gehalten: Das Angebot wurde eingeschränkt, die Leistungen und ihre Qualität  
127 wurden schlechter, die Preise höher.