

# Antrag zum Kreisparteitag der SPD Rhein-Neckar am 31. März 2007

---

## **Antrag (Nr. 1): Privatisierung der Bahn**

**Antragsteller:** SPD-Ortsverein Oftersheim

**Empfänger:** SPD-Bundestagsfraktion

### **Antrag:**

Die Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion werden aufgefordert, einem, wie auch immer gearteten Privatisierungsgesetz der Bahn nicht zuzustimmen.

### **Begründung:**

Die Beispiele bereits erfolgter Privatisierungen - ob Post, Telekom, Stadtwerke oder andere bisherige Einrichtungen der Daseinsfürsorge - zeigen volkswirtschaftlich negative Auswirkungen, wie hoher Arbeitsplatzabbau, Verschlechterung der Serviceleistungen oder Lohndrückerei.

In den Ländern USA, Neuseeland, in den meisten Staaten von Lateinamerika und insbesondere in Großbritannien wurde der Schienenverkehr privatisiert. Die destruktiven Folgen einer solchen Privatisierungspolitik können dort anschaulich studiert werden.

Deutschland:

Bereits 1994 wurden für die damalige Bahnreform im Wesentlichen drei Ziele genannt:

Kostensenkung und damit weniger Ausgaben beim Bund

Erhöhung der Servicefreundlichkeit der Bahn und  
verbesserte Marktposition der Schiene.

Nach 14 Jahren muss man feststellen, dass alle drei Ziele verfehlt wurden.

Die im Jahre 1994 schuldenfreie DB AG ist heute mit 21,5 Milliarden Euro verschuldet. Nach Angaben des Bundesrechnungshofs hat der Bund inzwischen mehr an staatlichen Geldern für die Schiene ausgegeben als vor 1994 (jährlich rd. 12 Mrd. Euro).

Seit der Bahnreform 1994 sind 5300 km des deutschen Schienennetzes verschwunden. Alle maßgeblichen Gutachten (Morgan Stanley 2002; Booz Allen Hamilton 2006) gehen davon aus, dass das Schienennetz im Falle einer Bahnprivatisierung erneut deutlich reduziert werden würde. Genannt wird ein Abbau von weiteren 5000 km. Die Ausrichtung an eine hohe Rendite der privaten Investoren mündet in eine Konzentration auf rentable Strecken und der Aufgabe von unrentablen Verbindungen.

Die von der Bundesregierung beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den Zeitraum 2006 - 2010 verstärken den Trend

zum Abbau des Anteils der Schiene am Verkehrsmarkt.

Bisher schon hat die Bahn AG bewiesen, was sie unter Service und Qualität ihrer Leistungen versteht: konfuse und ständig wechselndes Tarif- und Bonus-System (das nicht einmal mehr Bahnbedienstete durchschauen), Verspätungen (jeder vierte Schnellzug – ICE, IC, EC – kommt mit mehr als 5 Minuten Verspätung ans Ziel), Überfüllung von Zügen und Schließung von Fahrkartenschaltern. Durch den Börsengang unter Beteiligung von privaten Investoren würde auch diese Entwicklung, hin zu schlechterer Qualität, verstärkt werden.

Das gesamte Vermögen der Bahn (Infrastruktur und Züge) wird auf einen Wert von 100-150 Milliarden Euro geschätzt. Die Bundesregierung veranschlagt als mögliche Einnahmen im Fall eines „integrierten Börsengangs“ nur 10-15 Milliarden Euro. Selbst bei einem Verkauf nur des Bahnbetriebs kann der Wert des rollenden Materials auf 20-25 Milliarden Euro geschätzt werden. Bei einem Verkauf des reinen Bahnbetriebs rechnet die Bundesregierung lediglich mit Einnahmen von 4-7 Milliarden Euro.

Es kann festgehalten werden: die Bahnprivatisierung ist eine Verschleuderung von gesellschaftlichem Vermögen, das in 170 Jahren Eisenbahngeschichte aufgebaut wurde.

Wir fordern ein Schienenverkehrsmodell mit einer optimierten Bahn in öffentlichem Eigentum, wie es unsere Nachbarn in der Schweiz mit ihren Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vormachen.

In Zeiten, in denen der Ölpreis immer wieder neue Rekordhöhen erreicht, in denen die Klimaerwärmung unabsehbar ist, darf ein umweltfreundliches Schienenverkehrssystem nicht privaten Interessen zugänglich gemacht werden.

Wenn der Bund weiterhin 2,5 Milliarden Euro jährlich in die Schiene stecken soll, dann darf er den Einfluss weder über den Bahnbetrieb noch auf das Streckennetz aus der Hand geben. Fahrweg und Betrieb gehören zusammen und müssen in öffentlicher Hand bleiben. Es sei daran erinnert, dass es keinen SPD-Parteitagsbeschluss gibt, der die SPD-Bundestagsfraktion zur Mitwirkung an einer Bahnprivatisierung ermächtigt hätte.