



## **Beschluss der 21. Landesmitgliederversammlung (LMV) in Straubing Oktober 2007**

### **Teilprivatisierung der Deutschen Bahn und die Ausgliederung des Schienennetzes in ein bundeseigenes Unternehmen**

Die GJ Bayern fordert den Verbleib des Schienennetzes beim Bund und die Privatisierung der verbleibenden Teile der Deutschen Bahn AG.

Die Deutsche Bahn AG ist als alleiniger Eigentümer des deutschen Schienennetzes Monopolist. Die Deutsche Bahn AG hat in der heutigen Struktur kein Interesse an mehr BahnfahrerInnen sondern lediglich an einer optimalen Preispolitik und Streckenpolitik, die ihre eigenen Gewinne optimiert und den Kunden schädigt. Die Öffnung des Marktes und die Etablierung privater Konkurrenten mit gleichen Chancen würde ähnlich wie auf dem Telefonmarkt zu einem Wettbewerb.

Im Interesse der KundInnen führen, der zu niedrigeren Preisen und besserem Service führt. Die Bundesländer schreiben, wie auch heute schon, ihre Strecken nach diversen Kriterien, wie Barrierefreiheit, Tariftreue, Qualität und Preis aus und vergibt die Strecken nach den üblichen Ausschreibungskriterien an den/die besteN AnbieterIn.

Fahrkarten, und auf den ausgeschriebenen Strecken auch Fahrpreise, sollen zentral bei einem Unternehmen erworben und abgefragt werden können. Somit entsteht für die KundInnen kein Nachteil. Bestehende Rabattmöglichkeiten wie Bahncards, etc. können weiterhin angeboten werden und zusätzlich neue Rabattmöglichkeiten durch die privaten Wettbewerber angeboten werden. Im nicht-subsidierten Fernverkehr sollen Strecken ausgeschrieben werden und an den, nach obigen Kriterien, besten Anbieter vergeben werden. KundInnen profitieren durch die verschiedenen Wettbewerber, die um beste Qualität und niedrigste Preise konkurrieren.

Die Qualität der Transportmittel ist durch die bislang üblichen Kontrollen durch TÜV und ähnliches weiterhin gewährleistet.

Zur Förderung strukturschwacher Gebiete, die für Private wirtschaftlich nicht interessant sind, sollen die Gewinne aus dem Betrieb des Schienennetzes, der Dienstleistung Fahrplan- und Fahrpreiskoordinierung und die Erlöse aus dem Verkauf der Deutschen Bahn AG verwendet werden.

Das Schienennetz mit einem Wert von geschätzten 183 Mrd. Euro, das größte Einzelvermögen der Bundesrepublik, verbleibt weiterhin Eigentum des Bundes. Instandhaltung und Streckenplanung verbleiben außerdem in Staatshand. Der Staat ist dabei durch das Grundgesetz verpflichtet, wie auch beim öffentlichen Straßennetz, für eine entsprechende Qualität zu sorgen, die durch die Gewinne aus Effizienzsteigerung und die damit verbundenen niedrigeren Kosten für den Staatshaushalt gegenfinanziert wird.

Die vollständige Verstaatlichung der Deutschen Bahn macht Qualität vom Schienennetz und die Preisgestaltung von haushaltspolitischen Entscheidungen in den Landesparlamenten oder dem Bundestag abhängig. Seitens der Politik besteht im Gegensatz zu privaten Wettbewerbern kein Interesse an mehr KundInnen sondern lediglich an möglichst niedrigen Ausgaben. Weiter wäre man



gezwungen jedeN AngestellteN der Deutschen Bahn zu verbeamten bzw. als AngestellteN im öffentlichen Dienst mit Rechten auszustatten, die jegliche Flexibilität hemmt und die Angestellten bzw. BeamtInnen nicht motiviert dem/r KundIn bestmögliche Leistung zu liefern.

Eine ökologische Verkehrspolitik ist nur mit einem effizienten Schienennetz möglich, die privaten Wettbewerb besser gewährleistet als bisher und bei einer verstaatlichten Bahn nicht vorhanden ist. Ähnlich verhält es sich heute schon im Straßen- und Flugverkehr. Busse, LKWs und Flugzeuge sind durch verschiedene AnbieterInnen heute so effizient wie möglich, da der private Wettbewerber/die private Wettbewerberin möglichst ressourcenschonend, und als Nebeneffekt damit ökologischer handelt. Während z.B. bei ICEs, die keine Konkurrenz haben, wesentliche Effizienzsteigerungen, und somit eine höhere Umweltverträglichkeit möglich wäre, die aufgrund der Monopolstellung der Deutschen Bahn und ihren ProduzentInnen nicht stattfindet.