

mofair e.V.
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin

Telefon +49 (0) 30 25 899 137
Telefax +49 (0) 30 25 899 440

E-Mail: info@mofair.de
Internet www.mofair.de

15. April 2008

mofair e. V. nimmt in 10 Thesen zum Beschluss der SPD-Arbeitsgruppe Bahnreform Stellung

1. **Mehr Verkehr auf die Schiene.** Mit dem 24,9%igen Holdingmodell wird es nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene kommen. Dazu müssten erst die Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene sowohl im Nahverkehr wie im Fernverkehr geschaffen werden. Dazu findet sich aber kein Wort.
2. **Die Bahn muss kundenfreundlicher werden.** Bereits die jetzige dem Bund zu 100% gehörende Bahn hat die Fernverkehrsverbindungen stark ausgedünnt, Schienenstrecken und Bahnhöfe still gelegt. Dieser Prozess wird sich auch bei einer Privatisierung von nur 24,9 % fortsetzen. Die Fahrpreise werden weiter steigen.
3. **Das Netz muss besser werden.** Das ist nicht möglich, wenn das nicht kostendeckende Netz wie bisher große Beiträge zum Gewinn der DB-Holding erbringen muss. Diese Beiträge steigen bei einer Privatisierung und kommen indirekt aus dem Bundeshaushalt, der für die Schieneninfrastruktur bis 2,5 Mrd. € jährlich bereitstellen soll.
4. **Daseinsvorsorge sicherstellen.** Daseinsvorsorge muss im Fernverkehr wie schon im Nahverkehr nach dem Besteller- und Erstellerprinzip im Wettbewerb organisiert werden. Dann wird das Angebot besser. Mit gesellschaftsrechtlichen Konstruktionen sind die verkehrspolitischen Ziele der Daseinsvorsorge nicht zu erreichen. Die Politik muss ihre Verantwortung wahrnehmen.
5. **Gewinne sind Voraussetzung einer Privatisierung.** Die Einbeziehung der DB Regio in die Teilprivatisierung steht wegen des EU-Beihilfeverfahrens gegen die Verkehrsverträge Berlin/Brandenburg unter einem Damoklesschwert. Die von den Ländern direkt vergebenen Verkehrsverträge an die DB Regio enthalten in großem Umfang beihilfewidrige Zahlungen.
6. **Die Bahn muss sich europäisch aufstellen können.** Mit diesem Beschluss wird das ungeeignete Holdingmodell weiter verfolgt, an dessen Ende ein integrierter weltweit operierender Transport- und Logistikkonzern auf Schiene, Straße und Wasser stehen soll. Weltweite Transport und Logistikaktivitäten sind sehr risikoreich und nicht Aufgaben einer Bundesbahn, selbst wenn diese zu 24,9 % privatisiert ist.

7. **Begrenzung der Privatisierung.** Eine Aufstockung des Privatisierungsanteils auf eine Quote bis zu 100 % ist jederzeit möglich. Sie könnte sogar von der DB AG Holding im Alleingang bewerkstelligt werden. Vertragliche Privatisierungsgrenzen bieten keine Sicherheit.
8. **Sicherung des konzerninternen Arbeitsmarktes.** Der konzerninterne Arbeitsmarkt lässt sich durch entsprechende vertragliche Gestaltungen sichern. Dazu braucht es keinen integrierten Staatskonzern. Ansonsten gilt, dass nur der Wettbewerb einen Wachstumsmarkt Eisenbahnverkehr schafft, der zu sicheren und gut bezahlten Arbeitsplätzen führt.
9. **Integrierten Konzern erhalten.** Die Steuerung der teilprivatisierten Transportholding und der Muttergesellschaft DB Holding soll in der Hand des Vorstandsvorsitzenden der DB Holding bleiben. Damit gibt die Politik ihren Gestaltungswillen an den Vorstand der DB Holding ab. Notwendig ist zumindest, dass die teilprivatisierte Verkehrssparte nicht in die DB Holding integriert wird.
10. **Verwendung der Privatisierungserlöse.** Darüber entscheiden der Bundesfinanzminister und der Vorstandsvorsitzende. Der eine will Mittel für den Bundeshaushalt, der andere für den Aufbau eines weltweit agierenden Transport- und Logistikkonzerns. Verbesserungen des Netzes, der Bahnhöfe und des Lärmschutzes stehen nur auf dem Papier.