

NRW muss Bahnland Nr. 1 bleiben

Der Landesparteirat stellt fest:

1. NRW ist das Bahnland Nr. 1 in Deutschland. Die deutsche Bahn hat aus NRW-Sicht eine entscheidende verkehrspolitische Bedeutung. Das umfangreiche Schienennetz sichert die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und den Wirtschaftsstandort NRW im Ballungsraum wie im ländlichen Raum.
2. Diese Schieneninfrastruktur gilt es für die Zukunft zu sichern und auszubauen. Nur so können die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes NRW und die umweltverträgliche Mobilität seiner Bürgerinnen und Bürger langfristig gesichert werden.
3. Mehr Menschen als je zuvor fahren heute Bahn und mehr Güter als je zuvor werden auf der Schiene transportiert. Dies ist ein Erfolg der Politik der SPD. Das tut unserer Wirtschaft gut und schont unser Klima.
4. Die SPD weiß, welche immense Bedeutung der integrierte Konzern DB AG für eine integrierte und ökologische Verkehrspolitik hat. Sie trägt dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsträger ihre Stärken ausspielen können und systematisch vernetzt und ausgebaut werden.
5. Die Hauptleistung im Schienenpersonenverkehr und im Schienengüterverkehr in NRW wird heute von der DB AG erbracht. Eine Teilprivatisierung der DB AG darf deshalb den Umfang und die Qualität des Schienennetzes nicht beeinträchtigen, sondern muss Umfang und Qualität sichern und ausbauen.
6. Die europäische Liberalisierung des Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs bedeutet eine neue Herausforderung für die DB AG, die diese nur mit einer gesunden Eigenkapitalbasis und finanziellen Spielräumen meistern kann. Eine Teilprivatisierung der DB AG muss daher finanziell vor allem der Bahn zugute kommen, das europaweite Engagement der Bahn den gewerblichen und privaten Nutzern in Deutschland, im Sinne einer "Bürgerbahn".

Der Landesparteirat beschließt:

1. Kernaufgabe der DB AG ist es, eine breite, flächendeckende Verkehrsversorgung mit öffentlicher Mobilität sicherzustellen. Die Bahn erfüllt damit einen originär öffentlichen Dienstleistungsauftrag.
2. Die Bundesrepublik Deutschland hat nach dem Grundgesetz zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sowie den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die verfassungsrechtlichen Bedenken zahlreicher Gutachter an dem vorliegenden Gesetzentwurf sind ernst zu nehmen und zu berücksichtigen.
3. Voraussetzung für die Privatisierung ist, dass diese nur durch die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien oder vinkulierten Namensaktien realisiert wird.
4. In jedem Fall müssen die Zugriffsmöglichkeiten des Bundes auf die Eisenbahninfrastruktur verbessert werden. Die SPD hält weder den heutigen Zustand noch die im

Gesetzentwurf angedachten Zugriffsmöglichkeiten (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Netzzustandsbericht etc.) in ihrer vorgesehenen Ausgestaltung für ausreichend.

5. Klimawandel und demografischer Wandel stellen die Verkehrspolitik in Deutschland zukünftig vor immense Herausforderungen. Mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und die Anbindung der Bevölkerung in der Fläche zu garantieren und zu verbessern, ist vor diesem Hintergrund eine unverzichtbare Aufgabe. Bahnhofsschließungen und Streckenstilllegungen sind Signale in die falsche Richtung.
6. Die SPD erwartet, dass eine Teilprivatisierung der Bahn nicht nur kurzfristige Einmalgewinne generiert sondern auch langfristig finanzielle Nachteile für den Bund und die Länder ausschließt. Eine Reversibilität der Eignungsübertragung muss möglich und finanzierbar sein.
7. Eine Teilprivatisierung der Bahn darf nicht dazu führen, dass der Verkehrsträger Schiene benachteiligt wird. Hierfür ist es wichtig, dass die DB AG weiterhin in der Lage bleibt, logistische Prozessketten, die verschiedene Verkehrsträger umfassen, zu bedienen. Das Ziel ist, mehr Verkehr auf das ökologischste Verkehrsmittel, die Schiene, zu holen.
8. Das Schienennetz, Bahnhöfe und Stellwerke sowie die Energieversorgung, also die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG, dürfen nicht privatisiert werden. Sie sollen in das direkte Eigentum des Bundes zurückgenommen werden, so dass Investoren kein Eigentum an der Infrastruktur erwerben können und negative Einflüsse auf die Weiterentwicklung dieser Infrastruktur ausgeschlossen sind.
9. Die Teilprivatisierung der DB AG darf keine negativen Auswirkungen für die Länder haben, weder in finanzieller Hinsicht noch bezüglich der Mitsprachemöglichkeiten.
10. Das Netz und die Bahnhöfe müssen vorher festgelegten Qualitätsstandards entsprechen. Dabei darf es keine Unterschiede geben. Die Nahverkehrsnetze müssen in der Qualität genauso gut unterhalten werden, wie das Fernverkehrsnetz. Dies beinhaltet auch eine deutliche Steigerung und Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen. Bahn, Bund und Länder müssen dafür Sorge tragen, dass diese Standards eingehalten werden. Gegenüber dem vorliegenden Gesetzentwurf müssen die Kontrollmechanismen verbessert werden. Insbesondere die Bahn muss zu mehr Transparenz verpflichtet werden.
11. Die Regionalisierungsmittel müssen bundesweit nach Bedarf verteilt werden. Der Verteilungsschlüssel muss die Personenkilometer deutlich mehr berücksichtigen, als dies bisher der Fall war, damit NRW in Zukunft nicht mehr benachteiligt wird.
12. Regulierte Trassenpreise und die Sicherung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz sind sicherzustellen, damit sich der Wettbewerb auf der Schiene gut entwickelt und damit den Kunden - Fahrgästen wie Unternehmen - zugute kommt. Wettbewerb muss transparent und unter fairen Bedingungen erfolgen. Dies bedeutet neben einem diskriminierungsfreien Zugang, dass bei Streckenausschreibungen auch die Ausbildungsbedingungen, die Arbeitsbedingungen sowie ökologische Aspekte berücksichtigt werden müssen.
13. Für die 230.000 Beschäftigten der DB AG sind langfristige Beschäftigungsgarantien zu gewährleisten. Der konzerninterne Arbeitsmarkt ist zu erhalten.