

**Antrag 99/I/2021****KDV Friedrichshain-Kreuzberg****Der Landesparteitag möge beschließen:****Für eine vollwertige Landesanstalt Schienenverkehr**

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus  
2 von Berlin setzen sich dafür ein, dass im Entwurf für  
3 das AöR-Errichtungsgesetz der Landesanstalt Schienen-  
4 verkehr (AGH-Drucksache 18/3190) folgender Passus er-  
5 satzlos gestrichen wird:

6  
7 „Dabei beschränkt sich die Betätigung der Landesanstalt  
8 auf die Verwaltung und Nutzungsüberlassung des erwor-  
9 benen Vermögens an Dritte als Betreiber; eine eigene ak-  
10 tive Betätigung im Schienenpersonennahverkehr oder in  
11 der Durchführung von Service- oder Werkstatteleistungen  
12 für die Fahrzeuge findet nicht statt.“

13

**14 Begründung**

15 Eine Anstalt des öffentlichen Rechts schützt nicht per se  
16 vor Privatisierung, es kommt entscheidend auf die Ausge-  
17 staltung im Errichtungsgesetz an. Die Berliner Wasserbe-  
18 triebe (BWB) wurden 1999 teilprivatisiert, die Geschäfts-  
19 führung wurde im Anschluss einem Konsortium aus RWE  
20 und Veolia übergeben. Erst 2013 und nach einem gewon-  
21 nenen Volksentscheid konnte die Rekommunalisierung  
22 erreicht werden. Dazwischen lagen Jahre mit enorm stei-  
23 genden Wassergebühren und stark gesunkenen Investi-  
24 tionen. Während des gesamten Abenteuers, dessen Ver-  
25 luste für die Allgemeinheit in die Milliarden gingen, waren  
26 und blieben die BWB eine Anstalt des öffentlichen Rechts.

27

28 Generell kann eine AöR für ein Nahverkehrsunternehmen  
29 sinnvoll sein. Die BVG ist als AöR verfasst, und sie erfüllt  
30 viele ihre Aufgaben gut. Die neue Landesanstalt Schienen-  
31 fahrzeuge soll aber keinesfalls wie die BVG arbeiten. Ihre  
32 Fahrzeuge und die zugehörigen Werkstätten übernimmt  
33 sie – anders als die BVG – nur formell, nicht tatsächlich.  
34 Zudem überlässt sie Wagen und Werkstätten Dritten im  
35 Zuge einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP).

36

37 Der zur Streichung empfohlene Passus würde aus der  
38 AöR eine Verwaltungsstelle für die Privatisierung der S-  
39 Bahn machen und ihr eine eigene Tätigkeit verbieten.  
40 Die Landesanstalt würde eine staatlich errichtete Brief-  
41 kastenfirma, die einzig dazu dient, ein gigantisches ÖPP-  
42 Projekt umzusetzen. Solche ÖPPs sind enorm teuer, lie-  
43 fern schlechte Leistungen und behindern durch ihre star-  
44 ren Verträge jegliche Weiterentwicklung. Das ist Planwirt-  
45 schaft zugunsten von Kapitalanlegern. Es werden 30 Jahre  
46 lang erhebliche Steuergelder an die Finanzwirtschaft ge-  
47 zahlt, statt die Mittel der Daseinsvorsorge und dem Klima-  
48 schutz zuzuführen.

**Empfehlung der Antragskommission****Überweisen an: AH Fraktion (Konsens)**

49

50 Die Folgen wären: Die KundInnen bleiben auf der Strecke.

51 Die heute Beschäftigten haben dauerhaft keine sichere

52 Perspektive mehr. Die bestehende Tarifbindung sowie al-

53 le in den letzten Jahren von den Beschäftigten erkämpften

54 Arbeitsbedingungen sind enorm gefährdet.

55

56 Das Land sollte eine echte anstelle einer vorgetäuschten

57 Kommunalisierung vornehmen. Am schnellsten ginge das

58 durch den Aufkauf der S-Bahn Berlin GmbH. Es geht auch

59 mit einer voll funktionsfähigen Landesanstalt Schienen-

60 fahrzeuge – dazu muss das Verbot einer eigenen Tätigkeit

61 aber aus dem Errichtungsgesetz entfernt werden.