



## Bahn-Fakten 9

### Der Bahnchef behauptet:

Die USA und Japan demonstrieren:  
Private Bahnen sind ein Erfolgsmodell. “

### Bahn für Alle stellt fest:

Gerade die G8-Staaten sind beispielhaft für  
das Scheitern der Bahnprivatisierungen. “

## G8, Heiligendamm und Bahnprivatisierungen

Im Juni 2007 werden die Regierungs- und Staatschefs mit klimaschädigenden Jets, die mit unversteuertem Kerosin betrieben werden, in Rostock einfliegen. Vor Ort in Heiligendamm werden selbst Distanzen von 300 Metern mit Luxuskarossen zurückgelegt, deren klimaschädigender Schadstoffausstoß beim Doppelten der EU-Limits liegt. Das Abschlusskommuniqué wird sich zu einer “nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik” bekennen. Alle G8-Regierungen schwören auf die Privatisierung von öffentlichen Diensten und die Privatisierung von Eisenbahn. Bahnchef Mehdorn behauptet, die privaten Bahnen in wichtigen G8-Staaten seien “ein Erfolgsmodell”.

### Bahn für Alle kennt andere Tatsachen:

In den USA gab es bis Mitte des 20. Jahrhunderts das größte Schienennetz der Welt (400.000 Kilometer). Öl-, Auto- und Reifenkonzerne haben die privaten Eisenbahnen ruiniert. Das Netz im Personenverkehr umfasst heute nur noch ein Zehntel; der Marktanteil der Schiene liegt bei 0,4 Prozent. Nur im Schienengüterverkehr gibt es eine – sehr spezifische – Renaissance.\*

In Japan wurden 1987 die lukrativsten Teile der ehemaligen Staatsbahn JNR privatisiert. Das Kerngeschäft der Schiene ist defizitär. Gewinne werden nur beim Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den Ballungszentren gemacht. Die Bahn in der Fläche wird abgebaut. Die Schiene verliert weiter Marktanteile.

Bei der britischen Bahnprivatisierung wurden 1995 Betrieb und Netz privatisiert. 2001 ging die Netzgesellschaft pleite. Sie hinterließ eine marode Infrastruktur. Seither ist der Betrieb privat und das Netz öffentlich. Das Modell ist ineffizient und extrem teuer. Eine große Mehrheit fordert eine wieder integrierte Bahn in öffentlichem Eigentum.

In Russland als G8-Staat gilt der Energieriese Gazprom als potentieller Investor bei einer teilprivatisierten Deutschen Bahn. Hartmut Mehdorn, Gerhard Schröder und Wladimir Putin verfolgen Macho-Träume von einer aggressiven Expansionspolitik auf dem Weltmarkt und einer Schienenverbindung China-Russland-Deutschland. Der Ausbau der internationalen Schienenwege wäre mit dem Abbau der Schiene im Inland verbunden. Ergebnis: Das angekündigte Bahnhofssterben ist eine Vorwegnahme dessen, was die Bahnprivatisierung bringt: den Rückzug der Schiene aus der Fläche.

Unsere Alternative ist eine optimierte Bahn in öffentlichem Eigentum – und damit eine Bahn, die auf Expansion und flächendeckende Präsenz setzt. Bahn für Alle fordert Hunderte neue Bahnhöfe. Vor allem müssen bereits geschlossene Bahnhöfe wieder eröffnet werden. Dies ist auch die Praxis bei erfolgreichen Bahnen.

**Fazit:** Die G8-Staaten sind auch auf dem Gebiet der Verkehrspolitik beispielhaft für den zerstörerischen Charakter der vorherrschenden Wirtschaftsweise. Sie sind verantwortlich für zwei Drittel der verkehrsbedingten klimaschädigenden Emissionen. Ihre Privatisierungspolitik im Bahnbereich wird diese negative Bilanz noch verstärken.

\*) In der BDI-Studie zur Bahnprivatisierung (2004) heißt es: “Der eindrucksvolle Erfolg der privaten Güterbahnen (in den USA) basiert primär darauf, dass sie ihr Geschäft auf einer technisch anspruchslosen ‘Low-Cost-Infrastruktur’ über lange Distanzen betreiben.”