

Prof. Heiner Monheim
Stellungnahme im Auftrag von
Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)
zur Anhörung der Oppositionsparteien zur Bahn(Teil)Privatisierung am 9.4.2008 in Berlin

BsB/UMKEHR, e.V., Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, e-mail: buergerbahn@umkehr.de;
www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de; 030-492 74 73 Fax: 030-492 79 72

Vorbemerkung

Bei BsB arbeiten 20 Bahnexperten mit interdisziplinärem Hintergrund (1). Zusammengeführt hat diese Experten das Engagement für eine bessere Bahn, die aus ökonomischen und ökologischen Gründen einen viel höheren Marktanteil am deutschen Verkehrsmarkt erreichen soll. Es gibt Kooperationen mit den umweltorientierten Verkehrs- und Bahnverbänden und mit zahlreichen internationalen Bahnexperten, insbesondere aus den Niederlanden, der Schweiz, Dänemark und Großbritannien. BSB fordert eine Flächenbahn als Bürgerbahn als Alternative zur Schrumpfbahn als Börsenbahn. Die Grundpositionen von BsB sind dargestellt in "Die Zukunft der Bahn - Zwischen Bürgernähe und Börsengang", 2004, Karlsruhe, und "Deutsche Bahngeschichte: Vom Aufbruch zum Abbruch", 2004 Berlin. BsB wurde Ende 2000 gegründet und wurde besonders bekannt wegen des Kampfes für den Erhalt und der Weiterentwicklung des IR, gegen den Kahlschlag bei der Güterbahn durch MORA C, für ein dezentrales Güterbahnsystem, für attraktive Regionalbahnen, für den Erhalt und Ausbau eines dezentralen Systems von personalbesetzten Bahnhöfen und Haltepunkten, gegen die Verschleuderung von Bahnvermögen und Bahnimmobilien, gegen einen massiven Personalabbau, für einen modernen, personalbasierten Mobilitätsservice, gegen riskante finanzielle Engagements der Bahn in globalen, bahnfremden Geschäftsfeldern und gegen völlig überdimensionierte Großprojekte der Hochgeschwindigkeit wie Nürnberg- Erfurt und 21er Bahnhofsprojekte wie insbesondere Stuttgart 21. BSB hat zu solchen gigantischen Großprojekten regelmäßig sinnvolle, kostensparende Alternativen entwickelt. BSB hat mehrere bahnpolitische Kongresse organisiert bzw. mitgetragen, so z.B. 2002 in Kassel, 2003 in Bad Herrenal, 2004 in Lindau, und 2007 in Berlin (zur Premiere des preisgekrönten Films „Bahn unterm Hammer“, der in Kooperation mit BSB entstanden ist).

Zusammenfassung

BSB lehnt jede Art von (Teil)Privatisierung ab, weil sie die ökonomischen Zwänge zur Rationalisierung und Konzentration auf ein Rumpfnetz verstärken würde. Der ohnehin schon jahrzehntelange Bahnabbau mit Stilllegungen in der Fläche, Schließung von Hunderten Bahnhöfen und Tausenden Schaltern und dem Kappen vieler Gütergleise würde verschärft. Damit werden die ökologischen und klimapolitischen Aufgabenstellungen verfehlt. Bund und Länder geben zu viel verkehrs- und umweltpolitische Verantwortung an schwer kontrollierbare Dritte ab. Das System Bahn gerät unter massive Renditeinteressen von Kapitalinvestoren. Die erhoffte finanzielle Entlastung des Bundeshaushalts durch den Anteilsverkauf ist gering und wird bald von weiteren Subventionsforderungen kompensiert. BsB tritt ein für eine attraktive, leistungsfähige Flächenbahn, deren Ausbau sich an den Erfordernissen eines landesweiten integralen Taktfahrplans zu orientieren hat. Hierfür kooperieren DB und alle anderen Bahnen sowie öffentlichen Verkehre. Das Netz wird in die Fläche ausgebaut und regelmäßig gut unterhalten. Die Nahverkehrsbestellungen durch die Aufgabenträger werden stetig gesteigert, im Interesse maximaler Marktanteile für den öffentlichen Verkehr. Hierfür wird ein angemessener Teil der Verkehrsetats umgewidmet. Es gibt einen fairen Ausschreibungs- und Kreativitätswettbewerb in allen Regionen. BSB will das System der Bahnen als zentrales Instrument deutscher Verkehrspolitik, Umweltpolitik und Regionalpolitik entwickeln und fiskalisch stärken. Auch der Güterverkehr und Personenfernverkehr müssen zentrale Instrumente der Daseinsvorsorge werden.

BSB fordert eine systematische, politisch breit unterstützte Offensive für dezentrale Gleisanschlüsse in allen Industrie- und Gewerbegebieten, für attraktiven Nah- und Regionalverkehr in allen Regionen und für dichten, landesweit vertakteten Fernverkehr im ganzen Land, der alle Zentren angemessen anbindet. BSB fordert als Basis der erfolgreichen Kundenbindung ein attraktives Generalabo für alle nationalen, regionalen und lokalen Systeme des öffentlichen Verkehrs. Diese politisch breit unterstützte Bürgerbahn wird wieder der Verkehrsträger Nummer eins im deutschen Verkehrssystem – aus Gründen der Effizienz, der Wirtschaftlichkeit, der Umwelt- und Klimaschutz und der Verkehrssicherheit. Die deutschen Bahnen kooperieren eng mit den europäischen Nachbarbahnen.

1. Erbkrankheiten der Bahnreform

Die deutsch Bahnreform hat – insbesondere im Vergleich zur „Schweizer Bahnreform Bus & Bahn 2000“ einige schwere „Erbkrankheiten“, die bis heute nicht geheilt wurden.

Krankheit 1: Verkehrsmarktblindheit= Dominanz der Organisations- und Finanzfragen

Die Bahnreform und die Börsendebatte konzentrieren sich auf Organisations- und Finanzfragen. Es fehlt jede verkehrspolitische und damit automatisch auch umwelt- und raumordnungspolitische Basis. Der Leistungsauftrag der Bahn bleibt unbestimmt. Es dominiert die Perspektive des sog. Sanierungsfalls Bahn. Bahnpolitik wird als Sparaufgabe mißverstanden, was das Management immer wieder zum Schrumpfbahnauftrag umdeutet. Gespart wird allerdings nur an der Netzlänge, nicht an den Ausgaben. Im Gegenteil, da wird geklotzt, noch nie gab es so hohe Ausgaben je km Neu- und Ausbaustrecke. Aber diese Milliardenausgaben für wenige Großprojekte sind wenig netzwirksam.

Krankheit 2. Krankschrumpfung

Der Schrumpfkurs nahm in den letzten 12 Jahren der Vorbereitung des Börsengangs dramatische Ausmaße an: Das Netz schrumpfte um 16 %, die Gleislänge um 18 %, 44% aller Weichen und Kreuzungsstellen und 66 % aller Gleisanschlüsse wurden ausgebaut. Das äußerst attraktive IR-System wurde kannibalisiert. Die Zahl und Länge der Langsamfahrstellen nahm stetig zu. Kein Wunder, daß bei alledem die Verspätungen im Personen- und Güterverkehr dramatisch zugenommen haben. Es ist ein alarmierendes Zeichen von Politikversagen, dass dieser Schrumpfkurs weitgehend im Stillen, ohne nennenswerte Gegenwehr des Parlaments, der Länder und der Öffentlichkeit vollzogen wurde. Er führte zu absoluten und relativen Marktanteilsverlusten und einem ungeheuren Imageverlust der Bahnen. Es gab trotz der Großprojekte nur geringe Markterfolge und daher einen raschen Anstieg der neuerlichen Verschuldung. Die an den Verkehr gestellten Umwelt- und Klimaziele wurden verfehlt. An diesem Katastrophenbild ändert die geschönte Erfolgsbilanz der DB AG mit ihren Umsatz- und Gewinnzahlen wenig, weil sie überwiegend – außer im Nahverkehr – aus bahnfremden Bereichen stammen. Daß die Bahn auch als erfolgreiche Spedition und erfolgreicher Immobilienkonzern agiert, tröstet überhaupt nicht über ihre chronischen Systemmängel im Schienenverkehr dank verfehlter, börsenfixierter Unternehmensstrategie.

Krankheit 3: Selbstzerrissenheit = Vorne hui und hinten pfui

In starkem Kontrast zu diesen Symptomen des Niedergangs standen die Großprojekte bei den Neubaustrecken und 21er Bahnhöfen. Zu diesen gigantischen Milliardengräbern gab es wesentlich kostengünstigere Alternativplanungen, die aber nicht berücksichtigt wurden, weil man sich auf einem überzogenen Standard festgelegt hatte. Fragen der Systemgeschwindigkeit und ITF- Kompatibilität wurden sträflich vernachlässigt. Hier sind wenig kostenbewußte Ingenieure und prestigeseüchtige Politiker eine unheilvolle Symbiose eingegangen, zum Nachteil des Systems Bahn. Ähnliche Pläne von Bahningenieuren und Politikern in der Schweiz wurden vom kostenbewußten und systemorientierten Volk in mehreren Volksabstimmungen zurückgepfiffen. Das Volk gab Politik und Bahn den eindeutigen Auftrag für eine Bürger- und Flächenbahn. Ein solcher Auftrag fehlt in Deutschland. Dabei war die Flächenbahn die Grundidee in der Blütezeit deutscher Bahnen und ermöglichte bis in die 1960er Jahre völlig vergleichbare Leistungsdaten zu Schweiz. Erst danach kam der Absturz der deutschen Bahnen am Verkehrsmarkt. Bahnchef Mehdorn überspielt solche Vergleichsdaten immer mit seinen geschönten Jubelarien aus den Geschäftsberichten, die einer soliden internationalen Vergleichsanalyse nicht standhalten.

Die vielen Großprojekte der DB haben alle mit riesigen Kostensteigerungen ein ungeheures Investitionsvolumen verschlungen, ohne dies durch adäquate Leistungen zu rechtfertigen. Der chronische Rückgang im Fernverkehr trotz dieser gigantischen, aber weitgehend nicht netzwirksamen Investitionen ist beschämend und erfordert dringend eine Überprüfung der Gesamtstrategie. Aber das wird seit Jahren politisch nicht diskutiert, weil man sich vorrangig auf das Börsenthema konzentriert.

Krankheit 4: Automanie

Dieser traurige Befund deutscher Verkehrsentwicklung wird nicht kritisch diskutiert, sondern gilt als normal und fortschreibbar. So wird in den offiziellen Zukunftsprognosen deutscher Gesamtverkehrsplanung das massive Wachstum des Straßenverkehrs weiter fortgeschrieben, im Personen- und noch viel stärker im Güterverkehr. So, als ob es keine Grenzen gäbe, keine Energie- und Klimaprobleme, keine Finanzierungsprobleme und keine Stauprobleme. Das Verkehrsministerium entwickelt im Masterplan Güterverkehr aktuell Vorschläge für sechsspurigen Autobahnausbau. Die CO2 Emissionen des Verkehrs bleiben hartnäckig hoch. Die Entlastungsaufgabe wurde verfehlt. Nur

im Nahverkehr wurde in gut ausgebauten Regionen einiges zum besseren gewendet. In anderen Regionen allerdings verliert auch der Nahverkehr weiter Marktanteile.

Krankheit 5: Fremdgehen

Statt sich nun um so engagierter den „Hausaufgaben“ bürgernaher Bahnpolitik zu widmen, engagiert sich die Bahn mit Ihrem Geld immer mehr als Global Player. Mehdorn verweist auf „tobende Schlachten“ in allen Teilen der Welt, an denen sich die DB nun endlich offensiv beteiligen müsse. Darüber vergißt er die Hauptaufgabe der DB, deutsche Verkehrsprobleme zu lösen. Er geht lieber „fremd“, als schnell wachsendes Straßenverkehrsunternehmen, als globaler Spediteur und Logistiker, als Bahn- und Hafeninvestor in Asien und anderswo. Das mag zwar dem Selbstbewußtsein des Bahnchefs dienen, lenkt aber von der eigentlichen, schwierigen Aufgabe ab, in Deutschland endlich eine Verkehrswende hin zu deutlich mehr Bahnverkehr in allen Teilmärkten zu ermöglichen. Wenig dagegen kümmert sich die DB um die dringend notwendige Verbesserung der flächendeckenden Systemqualität in Deutschland. Und wenn man schon in internationalen Zusammenhängen denkt, dann müssen viel dringender die kleinen grenzüberschreitenden Personen- und Güterbahnverkehre in den vielen Euregios am Rande Deutschlands verbessert werden. Doch das ist für ihn von peripherem Interesse, obwohl hier 80 % aller grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrsfahrten generiert werden. Und gerade hier sind im Straßenverkehr die Wachstumsraten gigantisch und die Stauprobleme massiv. Doch die Bahn bedient diesen wichtigen Mobilitätsmarkt überwiegend mit Schmalkost, sie fixiert sich lieber auf die großen, transeuropäischen Netze.

2. Therapie: Gesundung durch Flächenbahn

Es wird viel zu wenig diskutiert, was für Bahnen Deutschland braucht, um seine verkehrs- umwelt- und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Es bleibt bei nebulösen Allgemeinplätzen von „mehr Güter auf die Bahn“, „Straßen entlastern“, „Klima schützen“ und „Stau bekämpfen“. Wie viel Verkehr die Bahnen in Deutschland unter welchen Netzbedingungen und Angebotsbedingungen übernehmen können, bleibt ungeklärt. BsB hat hierzu klare Vorstellungen, die sich unter den Begriffen "Flächenbahn" und "Bürgerbahn" subsumieren lassen.

Alternative Flächenbahn

Ausbau des Bahnnetzes Statt Abbau: das Bahnnetz wird nicht weiter reduziert. Die Bahn in der Fläche bleibt erhalten und wird neuerlich ausgebaut. Möglichst viele stillgelegte Strecken werden reaktiviert. Es werden viele dezentrale Regionalbahnen aufgebaut, mit einer großen Zahl neuer Bahnhöfe und Haltepunkte, mit vielen neuen Gütergleisanschlüssen, mit dezentralen Güterterminals, mit modernem Rollmaterial für Personen- und Güterverkehr und mit moderner, dezentraler Logistik für flexiblen Bahnbetrieb.

Stop dem Bahnhofstod, Verbesserung der Kundennähe durch ein massives Ausbauprogramm bei Bahnhöfen, Haltepunkten und Güterbahnhöfen: Der größte Schaden für die Bahn war die Halbierung der Personenbahnhöfe und Haltepunkte und die fast 80%iger Reduzierung der Güterbahnpräsenz, die die Kundennähe gravierend beschädigt haben. So gibt man den Verkehrsmarkt komplett der Straße preis. Zur Verbesserung der Kundennähe im Personen- und Güterverkehr wird das System der Bahnhöfe und Haltepunkte mindestens verdoppelt, in Regionen mit geringer Netzqualität sogar vervierfacht. Und das System der Güterbahnhöfe, Annahme- und Tarifpunkte sowie der Gleisanschlüsse wird mindestens vervierfacht.

Netzertüchtigung statt Vernachlässigung: Das Netz wird engagiert ertüchtigt und logistisch komplett auf modernen Stand gebracht. Bislange wurden die Investitions- und Unterhaltungsmittel nicht systemorientiert eingesetzt. Der Netzzustand hat sich dramatisch verschlechtert, mit endlosen Langsamfahrstellen und vielen Engpässen. Ziel muß sein, die Streckengeschwindigkeiten in den Regionalnetzen durchgängig auf 100 km/h, teilweise auch 120 km/h zu ertüchtigen. Die überregionalen Netze werden durchgängig auf 160 km/h und wo immer mit vertretbarem Aufwand möglich, auch auf 200 km/h ausgebaut. Höhere Geschwindigkeiten werden nur da angestrebt, wo sie kostengünstig, mit wenig Brücken und Tunnelbauwerken erzielbar sind und im Integralen Taktfahrplan auch genutzt werden können.

Steigerung der Streckenkapazität: Die Streckenkapazität wird durch eine kurze Folge von Weichen und Überholgleisen, durch Ausstattung eingleisiger Strecken mit Überhol- und Kreuzungsgleisen sowie durch ggf. viergleisigen Ausbau in den Netzen rund um Großstädte und Ballungsräume deutlich erhöht.

Schluß mit Netz 21: Auf einen parallelen Ausbau separater Personen- und Güterbahnnetze und Normal- und Hochgeschwindigkeitsnetze wird verzichtet. Er ist viel zu teuer und macht die Bahn als Ganzes unwirtschaftlich. Die Vorbilder in USA und Frankreich sind mit Deutschland nicht vergleichbar.

Die leistungsfähige Abwicklung von Mischverkehr wird durch moderne Logistik und verbesserte Streckenkapazität und Flexibilität ermöglicht.

ITF bildet Basis des Systems: Es wird ein landesweites Integrales Taktfahrplansystem eingeführt. Die Investitionen werden nach den zeitlichen und kapazitären Erfordernissen eines solchen Taktfahrplans verteilt. Vorrangig ist der Ausbau wichtiger Taktknoten. Daher werden alle 21er Projekte, die die Knotenkapazität durch Tunnelmaßnahmen reduzieren, sofort gestoppt. Statt dessen wird die oberirdische Kapazität durch einfache Baumaßnahmen gesteigert. Die Streckenkapazität und Flexibilität wird durch Einbau vieler moderner Weichen und Kreuzungsstellen sowie zusätzlicher Überholmöglichkeiten bedarfsgerecht erhöht. Die Steuerungszintelligenz wird durch angemessene Investitionen in die Strecken- und Systemlogistik massiv gesteigert. Alle diese Investitionen erhalten Vorrang vor punktuellen Neu- und Ausbaustrecken des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Der Beschleunigung der Systemgeschwindigkeit ist viel mehr gedient durch schnelle Einführung des ITF, Abbau der Langsamfahrstrecken, Beschleunigung nicht taktkompatibler Streckenabschnitte und Bau vieler neuer Bahnhöfe und Haltepunkte, um die Zu- und Abgangszeiten zu minimieren..

Basistakte stündliche und halbstündliche Bedienung: Das Taktsystem wird einheitlich entwickelt und bietet landesweit als Basis einen durchgängigen Stundentakt in allen Systemen ohne Variationen nach Werktagen, Sonn- und Feiertagen etc. . Mittelfristiges Ziel ist ein ½ Stundentakt zwischen allen Mittel- und Oberzentren. Auch in der Güterbahn werden Taktverkehre eingeführt, und zwar in den Regionen vor allem auf der Basis von kurzlaufenden Ringzügen nach dem Vorbild der S- Bahnen und Regionalbahnen. Außerdem werden Güter- IR- Verbindungen aufgebaut.

Prognosen und Szenarien belegen Erfolgchancen der Flächenbahn

Schon Mitte der 1990er Jahre wurden von Ernst Ulrich von Weizsäcker und Mitarbeitern der DB belastbare Prognosen und Szenarien der Leistungsfähigkeit einer Flächenbahn vorgelegt, die mittelfristig eine Verdreifachung der Marktanteile im Güterverkehr und Vervierfachung der Anteile im Personenverkehr errechnet hatten, mit einem im Vergleich zu den typischen Großprojekten eher moderaten Investitionsvolumen und überzeugendem Kosten- Nutzenfaktor im Betrieb. Leider ist dieses Konzept weder von der Bahn noch von der Politik ernsthaft aufgegriffen worden. Statt dessen wurde nur noch über die Börsenplänen und schnell wechselnden Modelle und zugehörigen Kommissionen und Gutachten diskutiert. Das ist ein Drama für die Deutsche Verkehrspolitik.

3. Bahnpolitik muß wieder möglich werden

Für die schrittweise Entpolitisierung des Bahngeschäfts gab es allerdings ein paar nachvollziehbare Gründe. Es gab vielfältige Klagen über die früheren Zustände bei der Bahn: Einerseits wurde die alte Beamtenbahn in hohem Maße durch das Bundesverkehrsministerium gegängelt. Oft wurden ihr unsinnige Vorgaben bei einzelnen Infrastruktur- Projekten und Fahrzeugentwicklungen gemacht. Oft konnte sie dringend notwendige strategische Offensiven nicht frei gestalten. Oft wurde sie unfreiwillig zum Opfer technologie- und baupolitischer sowie landespolitischer Nebenabsichten der „Mächtigen“, etwa indem ihr wenig sinnvolle Großprojekte aufgezwungen wurden, wie z.B. beim zeitweisen Engagement für die Transrapidprojekte. Oft wurden ihr die finanzpolitisch dringend erforderlichen Spielräume verwehrt. So gesehen fordert BSB nicht etwa eine Rückkehr zu alten Zeiten sondern eine zweckmäßige, leistungsfähige Bahnorganisation, für die zunächst ein ehrgeiziger verkehrs- und umweltpolitischer Leistungsauftrag aus dem Parlament nötig ist, der mit den Ländern angemessen abzustimmen ist.

Politisierung der Bahn meint allerdings nicht die Hinterzimmerpolitik der „Spezerlnwirtschaft“ sondern die breite bahn- und verkehrspolitische Debatte

Beklagt wurde aber auch die geringe Flexibilität der alten Beamtenbahn, die im Umgang mit Kommunen, Kreisen und Ländern ihren eigenen „Stiefel stur durchzuziehen versuchte“. Das Verhältnis zwischen Eigentümer und Unternehmensleitung war schon seit Jahrzehnten problematisch. Es sollte durch die Bahnreform grundlegend verbessert werden.

Mit Bezug auf die Rolle der Länder hat sich das in der Tat spürbar verändert und verbessert. Mit Bezug auf das Parlament und den Verkehrsausschuß dagegen gibt es weiterhin große Probleme zwischen Eigentümer und Bahnvorstand. Der Bahnvorstand macht mit der Politik (mindestens mit dem Verkehrsausschuß) was er will. Mehdorn versucht, im Privatissime mit den „ganz Mächtigen“ seine Fäden zu ziehen und hat das ja mit geschickt gepflegten Freundschaften öfters auch erfolgreich geschafft. Jeder andere Bahnchef wäre schon mehrfach geschäßt worden, Mehdorn übersteht mit breitem Rücken alle Stürme, Pleiten und Pannen. Er bringt ehemalige Minister geschickt als Berater und Strippenzieher zu seinen Gunsten in Stellung und das Scheitern ihm unliebsamer Minister befördert er trickreich. All das ist mit Politisierung nicht gemeint, wohl aber eine umfassende und

fundierte verkehrspolitische Debatte zum Thema, was die Bahn kann, was sie soll, was sie braucht und welche Rolle sie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung spielen soll.

Das Parlament muß wieder ins Zentrum der Debatte

Die letzten 3 Jahre haben gezeigt, daß die Bahnpolitik immer unübersichtlicher, hektischer, komplizierter wurde. Die Diskussionen beschränken sich auf Organisationsmodell und Paragraphenexegese. Nur wenige Experten behielten den Durchblick. Normale Abgeordnete mußten bei den vielen Hunderten von Bahndiskussionen vor Ort, die auch vom Bündnis Bahn für Alle angezettelt wurden, oft in den Details passen.

Wenn hier also mehr Bahnpolitik geordert wird, dann im Sinne einer fundierten, systembezogenen politischen Debatte, die anstelle organisatorischer Fragen den verkehrspolitischen Leistungsauftrag und Grundstrukturen von Netz und Betrieb diskutiert. Jedes Einzelprojekt in seinen Details politisch zu steuern und der Bahn ihre technischen Standards politisch vorzugeben oder die Bahn zur Beute ehrgeiziger Postenschiebereien oder Großprojekträume von Ministerpräsidenten zu machen und die Bahn in den tagespolitischen Grabenkämpfen zu zerreiben, ist dagegen wenig sinnvoll. Gefordert wird keine exklusive Parlamentsdebatte sondern ein breiter verkehrspolitischer Diskurs, so wie er in der Schweiz seit Gründung des Stabs für Gesamtverkehrsfragen Ende der 1970er Jahre bis zu den vier Volksabstimmungen immer wieder erfolgreich geführt wurde. In der deutschen Bahndiskussion dominieren viel zu sehr die Juristenzirkel aus Aktienrechtlern und Finanzrechtlern. Statt dessen müssen Verkehrs- und Umweltpolitik wieder den Primat in der Bahnpolitik für sich reklamieren. Und Formen finden, wie eine breite öffentliche Bahndiskussion entsteht. Man braucht an der Bahnspitze auch Leute, die nicht primär als Kahlschlagsanierer antreten, sondern die eine positive, aus einer soliden Verkehrs- und Umweltanalyse und Vergleichsbetrachtung europäischer Bahnen und deutscher Bahngeschichte abgeleitete Offensivstrategie entwickeln. Es macht wenig Sinn, die Bahnverantwortung an Leute aus dem Luftfahrt- und Autogeschäft zu übergeben, die von Bahn wenig, von Bilanzkosmetik aber viel verstehen.

4. Anmerkungen zum (Teil) Privatisierungs- Holding- Eigentumssicherungs- Modell

Bei aller grundsätzlichen Ablehnung jeder (Teil)Privatisierung hat sich BsB natürlich auch mit dem neuen Holding- Modell und den verschiedenen Vorüberlegungen dazu auseinandergesetzt und sieht folgende Gefahren für die weitere Bahnentwicklung, die durch die bislang „eingebauten Sicherungen“ auch nicht ausgeschlossen werden können:

Weiterhin unklar, was wie geregelt werden soll. Massive Kritik gegen den alten Gesetzentwurf

Ansatzweise konkretisiert wurde die geplante Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns in dem immer noch nicht offiziell aus dem parlamentarischen Verfahren zurückgezogenen Gesetzentwurf. Hiergegen gab es vielfältige Widerstände und Gegenargumente, die u.a. auch von BsB und den im Bündnis Bahn für Alle zusammengeschlossenen Verbänden vorgetragen wurden und exemplarisch in dem viel beachteten Film „Bahn unterm Hammer“ zusammengefaßt wurden. Zentrale Diskussionspunkte aus der Sicht der Kritiker waren

- der Wert der DB einschl. ihres kompletten Anlagevermögens ist deutlich höher als die von der DB und Bundesregierung genannten Zahlen,
- ein diesem Wert entsprechender angemessener Verkaufserlös müßte weit höher sein als die in der Öffentlichkeit genannten Zahlen,
- es besteht die Gefahr
 - einer unter dem Einfluß privater Renditeinteressen noch stärkeren Konzentration der DB auf wenige, lukrative Bereiche und eine Vernachlässigung der Bahn in der Fläche,
 - einer weitern massiven Rationalisierung der DB mit Fortsetzung des forcierten Personalabbaus,
 - einer weiteren Marginalisierung der Bahn mit einem fortschreitenden Verlust bahnpolitischer Gestaltungsmöglichkeiten und dadurch bedingten Verlust politischer Priorität für die Bahn,
 - eines noch stärkeren Verfehlens der verkehrs- und umwelt- sowie klimapolitischen Ziele.

Alle vier in den letzten Jahren zur Bahnprivatisierung durchgeführten Umfragen von 2006, 2007 und 2008 belegen massive Bedenken in breiten Teilen der Bevölkerung, seit 2007 gibt es zwischen 65 und 70% Ablehnung.

Neues Modell mit unklaren Details

Der Gesetzentwurf wurde allerdings seit Oktober 2007 stillschweigend fallengelassen, wegen der heftigen Proteste gegen dieses Bahnprivatisierungsmodell in der Bevölkerung und in Teilen der Koalitionsparteien, die insbesondere auf dem Hamburger SPD-Parteitag im Oktober 2007 sehr deutlich artikuliert wurden.

Das aktuell debattierte Holding-Modell liegt nur in Form interner Papiere vor und ist einer breiten parlamentarischen und öffentlichen Diskussion bisher nicht zugänglich. Möglicherweise muß die Konstruktion nach den Beratungen der SPD- Arbeitsgruppe noch mal variiert werden. Dieses ständige Rumlavieren ist des Anlasses, nämlich der Zukunftssicherung der Bahn unwürdig.

Nichtprivatisierung von Netz und Stationen ein Schritt in die richtige Richtung

Eine neue Lage hat sich insofern ergeben, als bei den neuen Modellen aus dem Verkehrsministerium Netz und Stationen angeblich ausgeklammert sind. Sie werden allerdings weiter Bestandteil eines Konzerns sein, dessen Transportstrategien in erheblichem Maß von privaten Kapitalinvestoren bestimmt werden. Trotzdem muß man zugeben, daß die Bedenken vieler Kritiker gegen die früheren Privatisierungspläne damit nicht mehr ganz so akut sind, die sich auf den direkten Zugriff privater Kapitalgeber auf das Netz, die Stationen, die Immobilien und den Energiebereich bezogen. Die Angst vor einer Verschleuderung von Volksvermögen und einer unzureichenden Wertermittlung ist damit nicht mehr so zentral.

Desintegration als neues Problem

Die bisher nur grob bekannt gewordenen Grundbestandteile dieses Modells verdeutlichen andererseits, dass die Bahn als einheitliches und über alle Teilbereiche des Schienenverkehrs mit Netz und Betrieb integriertes Unternehmen künftig nicht mehr weiter existieren soll. Der Güterverkehr, die Speditionen und evtl. auch andere Teile sollen ausgegliedert und teilprivatisiert werden. Damit ergibt sich eine formelle Desintegration. Jahrelang war die Integration von Netz und Betrieb als zentrale Forderung der DB, der Gewerkschaften und der SPD hochgehalten worden. Es ist schon erstaunlich, daß momentan alle diese Bedenken nicht mehr lautstark artikuliert werden. Dabei geht es nicht nur um die Sicherstellung eines internen Verbundsystems für die Beschäftigten, sondern um die eigentlich relevanten Synergien zwischen den verschiedenen Sparten. Formal nähert sich die jetzt vorgesehene Holding- Konstruktion der zweiten Stufe des britischen Privatisierungsmodells, bei dem nach dem Desaster der ersten Stufe seit Ende 2001- Anfang 2002 die Infrastruktur mit hohen Kosten wieder zurück in staatliches Eigentum überführt wurde, während der Betrieb und Transport privatisiert bleiben. Trotz mancher beachtlicher Steigerungen auf der Transportseite haben die Friktionen zwischen Netz und Betrieb stark zugenommen, die Kosten für die Schiene sind explodiert. Es wird intensiv über eitere Änderungen diskutiert. Ein solcher Eiertanz von sich in kurzer Folge abwechselnden Privatisierungsmodellen wird der Zukunft der deutschen Bahnen erheblich schaden. Da wäre sehr viel sinnvoller, die Schweizer Variante mit ihrem integrierten Ansatz zum Vorbild zu nehmen und mit einer konstanten, von hohem staatlichem Engagement geprägten Bahnstruktur zu arbeiten, die in den meisten Bereichen ein stetiges Wachstum ermöglicht und beim Volk auf breiten Konsens stößt.

Im Gegensatz zu diesen guten Schweizer Erfahrungen ist die systematische Trennung ja immer schon von ordoliberalen Seite befürwortet worden. Damit soll die Gefahr einer unzulässigen Diskriminierungsmacht der DB gegen private Wettbewerber gebannt werden, etwa beim Trassenzugang, den Trassenpreisen und der Betriebsabwicklung. In diesem Zusammenhang wurde immer bezweifelt, daß die gegen Wettbewerbsverzerrungen eingesetzten Aufsichtsbehörden ausreichend wirksam sein könnten. Allerdings betraf das Wettbewerbsargument hauptsächlich den Regional- und Güterverkehr, wo über 300 Wettbewerber im Geschäft waren, während im Fernverkehr die investiven Einstiegshürden für einen echten Wettbewerb zwischen öffentlichen und privaten Zugsystemen (z.B. IR oder IC) viel zu hoch waren, wie Connex leidvoll erfahren mußte. Natürlich wäre es reizvoll gewesen, den Ausstieg der DB aus dem IR- System mit einem privaten Konkurrenz- IR zu kontern, doch niemand war in der Lage und willens, hier mit einem echten Systemangebot anzutreten und die DB hat mit der fragwürdigen Verschrottung ihrer ausrangierten IR-Garnituren auch jeden kleinen Ansatz in diese Richtung torpediert.

Vielfältige indirekte Einflußoptionen für private Kapitalinvestoren

Es muß allerdings befürchtet werden, daß die in Teilbereichen eingekauften institutionellen Privatinvestoren über vielfältige und teilweise undurchsichtige Verflechtungen (im Aufsichtsrat, im Vorstand, im Management) nicht nur auf die ihnen unmittelbar geöffneten Geschäftsfelder sondern indirekt auch auf andere Bereiche der Bahn weiterhin Einfluß erhalten werden, um beispielsweise für die privaten Interessen und hohe mittel- und langfristige Renditeerwartungen günstige Randbedingungen, Preise, Infrastrukturmaßnahmen erwirken oder gar erzwingen zu können. Umgekehrt konnten Politik und Aufsichtsbehörden ja auch nicht die wettbewerbsrechtlich sehr bedenkliche Kannibalisierung des IR und die Verschrottung großer Teile des Rollmaterials verhindern.

Dies ist nicht nur eine Frage der arithmetischen Mehrheitsverhältnisse. Aus vielen Bereichen der Wirtschaft ist bekannt, daß auch minoritäre Anteilseigner ohne Mehrheit erheblichen Einfluß auf die Unternehmenspolitik nehmen können.

Die internen Verflechtungen und wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Teilbereichen der Bahn und ihren Hunderten von Gesellschaften sind so groß und werden nach einer Teilprivatisierung eines Teils der Gesellschaften noch größer, daß hier kaum transparente Strukturen und von der Politik beeinflussbare Grundsatzentscheidungen zum Bahnnetz und Bahnangebot möglich sein werden.

Die Angst vor zu viel und intransparenter Einflußnahme der institutionellen Privatinvestoren war es ja, die vor allem die SPD motiviert hatte, auf ihrem Hamburger Parteitag 2007 das bis dahin seitens der DB und der Bundesregierung favorisierte Holding-Modell abzulehnen und dagegen das sog. Volksaktienmodell zu setzen, daß mittels stimmrechtsloser Vorzugsaktien zwar ein gewisses Maß an Kapitalbeschaffung ermöglichen sollte, ohne daß Kapitalgeber Einfluß auf das Unternehmen erhalten sollten.

Mögliche andere Kapitalquellen

Auch aus Sicht der Privatisierungskritiker braucht die DB für die notwendige Angebotsoffensive und den Ausbau der Flächenbahn zusätzliche Finanzspielräume. Abgesehen davon, daß ein Stop der aus Systemgründen wenig sinnvollen Großprojekte im Hochgeschwindigkeitsbereich (vor allem Nürnberg-Erfurt) und Bahnhofsbereich (vor allem Stuttgart 21) eine Menge umverteilbarer Finanzmasse generiert, gibt es alternative und seit langem bewährte Wege, an „frisches Kapital“ zu kommen. Das Ausreichen von Anleihen hat in der Bahngeschichte eine lange, produktive Tradition. Es erspart der DB überzogene Renditeerwartungen der Kapitalgeber, ermöglicht eine viel breitere Streuung der Risiken und fördert eine breite Bindung zahlungsbereiter Bürger an die Bahn, beispielsweise durch Kombination mit Vorzugsoptionen bei einem Generalabo. Genau das war ja die Grundüberlegung beim sog. „Volksaktienmodell“. Man mag streiten, wie ergiebig eine solche Konstruktion für die Kapitalbeschaffung sein mag. Man kann die Einnahmen der Bahn auch sicher beträchtlich steigern, wenn attraktive Generalabotarife zu einer wesentlich erhöhten Zahlungsbereitschaft führen.

Keine Haushaltssanierung durch Teilprivatisierung

Das Teilprivatisierungsmodell wird meist auch als relevanter Beitrag zu aktueller Haushaltssanierung begründet, deshalb ja auch die Urheberschaft des Finanzministers in vielen Details. Aber das Verhältnis von kurzfristig erzielbarer Haushaltsentlastung durch die Sondereinnahmen einer Bahnprivatisierung via Holding und finanziellen Risiken in kaum kalkulierbarer Milliarden-Euro-Höhe durch die mittel- und langfristigen Folgen im Bereich des künftigen Zuschußbedarfs der Bahn und der fiskalischen Folgen von Garantiermaßnahmen hinsichtlich der Renditeerwartungen der Kapitalgeber ist extrem ungünstig.

Fazit: breite Parlamentsdebatte für ein ordentliches Gesetzgebungsverfahren

Die Durchführung einer Bahnprivatisierung bedarf eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens. Der Versuch, in einer Salamitaktik am Parlament vorbei durch Entscheidungen innerhalb des Unternehmens Deutsche Bahn AG nach und nach die Einzelschritte der vorgesehenen Teilprivatisierung umzusetzen und sich dafür ein pauschales Grundvotum des Bundestags zu besorgen, ohne die Detailregelungen gesetzgeberisch abzusichern, verletzt bisher in der Privatisierungsdiskussion hochgehaltene formale Vorgaben und müßte wegen der großen Tragweite auch prinzipiell politisch kritisiert werden. Es besteht die große Gefahr, daß sich die Bundes- und Landesverkehrspolitik noch stärker als bisher aus einer prioritären Zukunftsgestaltung der deutschen Bahnen verabschieden und bei entsprechenden Mißerfolgen im verkehrlichen Bereich sowie Umwelt- und Klimabereich den "schwarzen Peter" weiterreichen, mit Verweis auf strategische und operative Versäumnisse der maßgeblich von privaten Kapitalinteressen mitbestimmten DB. Irgendwann wird man dann unter dem immer dringenderen umwelt- und klimapolitischen Druck mit riesigen zusätzlichen Finanzaufwendungen diese Fehler wieder heilen müsse. Schon heute hört man von Zynikern im Bahngeschäft immer öfter die Devise: "Die Bahn muß erst kaputt gehen, damit man sie wieder neu aufbauen kann". BsB appelliert an die Politik, solche Fehlentwicklungen zu verhindern und sich endlich auf den Kern der Aufgabe zu konzentrieren, mit einer Bahnoffensive zur Flächen- und Bürgerbahn eine sinnvolle, nachhaltige Verkehrsentwicklung einzuleiten.

(1) Aktive Mitglieder bei BSB sind **Adolf-Heinrich von Arnim**, Ehrenvorsitzender von PRO BAHN, Gerswalde und früherer verkehrspolitischer Sprecher der CDU in Bonn, **Christian Aufhammer**, Hof,

Speditionslogistiker, **Hendrik Auhagen**, Mitglied im Koordinationsrat von Attac **Rolf Becker**, Schauspieler, u.a. Hauptrolle in dem Bahnprivatisierungsfilm „Heinrich der Säger“ , · **Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack**, M.S., früherer Bahnmanager, Erfinder des IR, Unternehmensberater, Gröbenzell; **Peter Conradi**, 1972-1998 Bundestagsabgeordneter der SPD, Stuttgart ; Dipl. Soz.Wiss. **Klaus Gietinger**, Regisseur des Bahnprivatisierungsfilms „Heinrich der Säger“, Frankfurt/M. ; Dipl. Ing. **Eberhard Happe**, ehem. Bahnmanager, Zugförderung, Celle; · **Johannes Hauber**, Betriebsratsvorsitzender Bombardier Transportation, Mannheim; Dr. **Liesel Hartenstein**, 1976- 1998 Bundestagsabgeordnete der SPD, Leinfelden-Echterdingen; Prof. Dr. **Wolfgang Hesse**, Informatiker und Fahrplanexperte, Universität Marburg/L.; **Hans-Joachim Kernchen**, Vorsitzender der Gewerkschaft GDL für Berlin, Brandenburg und Sachsen; **Karl-Heinz Ludewig**, Geschäftsführer des Verkehrs- und Umweltverbandes UMKEHR e.V., Berlin; **Andreas Kleber**, Mitbegründer der “Horber Schienentage”, Hotelier, Schorndorf; Prof. Dr. **Heiner Monheim**, Geograph und Stadtplaner, Universität Trier, früher MR im Verkehrsministerium NRW und der BfLR des Bundesraumordnungsministeriums; Prof. Dr. **Jürgen Rochlitz**, 1994-1998 Bundestagsabgeordneter der Grünen, Burgwald-Eder; **Wolfgang Schacht**, 1993 -1999 Präsident Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde, Hannover;

Gangolf Stocker, Sprecher von “Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21”, Stuttgart; · **Hermann Scheer**, Bundestagsabgeordneter SPD, Träger des alternativen Nobelpreises, Präsident von Eurosolar, Waiblingen; Dr. **Winfried Wolf**, Publizist, Mitbegründer der Initiative für eine bessere Bahn, 1994-2002 Bundestagsabgeordneter der PDS, Wilhelmshorst.
