

Bahnprivatisierung stoppen - "Bahn der Zukunft" entwickeln!

**Zwanzig-Punkte-Katalog zur Zukunft der Bahn
erarbeitet vom Bündnis Bahn für Alle**

(Langfassung)

Vorbemerkung

Das Bündnis Bahn für Alle begrüßt, dass die Debatte zur Zukunft der Bahn erneut in breiterem Umfang geführt wird. Dazu beigetragen hat die Entscheidung des SPD-Präsidiums zur Einrichtung der Arbeitsgruppe "Bahnreform". Das Bündnis sieht hier eine Chance, ernsthaft über die Zukunft der Bahn in Deutschland zu debattieren und Lösungen für die drängenden Fragen der Daseinsvorsorge, der Umweltpolitik und des Klimaschutzes zu erarbeiten.

Bahn für Alle hat die folgenden **zwanzig Punkte** für eine konstruktive Diskussion zur Zukunft der Bahn erarbeitet. Sie sind den folgenden drei thematischen Blöcken zugeordnet:

A Bilanz der Bahnreform (1994-2007/2008), Punkt 1-5 (Seite 2)

B Bahnprivatisierung 2006 – 2008, Punkt 6-11 (Seite 6)

C Bahn der Zukunft, Punkt 12-20 (Seite 13)

Wir fordern die Gewerkschaften, Fahrgastverbände und Umweltorganisationen und den SPD-Parteivorsitzenden sowie die Mitglieder der SPD-Arbeitsgruppe "Bahnreform" dazu auf, die hier aufgeworfenen Probleme, Fragen und Lösungsvorschläge zu berücksichtigen.

A Bilanz der Bahnreform 1993/94 – Bilanz der Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland 1994-2007/2008

Wer über die "Zukunft der Bahn" diskutiert, muss sich Rechenschaft ablegen über die Bilanz der Bahnreform, die der Bundestag 1993 beschlossen hat. Als Resultat dieser Reform traten Reichsbahn und Bundesbahn ab Januar 1994 vereint als Deutsche Bahn AG auf. Die Aktien der DB AG sind zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Alle Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn wurden auf den Staat übertragen; die DB AG startete 1994 komplett schuldenfrei. In den öffentlichen Debatten zur Bahnreform 1993/94 gingen weder CDU/CSU noch SPD davon aus, dass die Bahnreform einen Startschuss darstellen würde für eine materielle Bahnprivatisierung. Eine solche Position vertrat lediglich die FDP. Bündnis 90/Die Grünen, die PDS im Bundestag, die Bahngewerkschaften GdED (heute Transnet), GDBA und GDL und alle relevanten Umweltorganisationen und der VCD lehnten damals jede Art materielle Bahnprivatisierung („Börsengang“) ausdrücklich ab.

PUNKT EINS

Bei der verkehrlichen Bilanz brachte die Bahnreform keinen Erfolg. Die Anteile der Schiene im Verkehrsmarkt konnten nicht erhöht werden. Insgesamt kann bestenfalls von Stillstand die Rede sein.

Es gibt einen Widerspruch zwischen den euphorischen Darstellungen der DB AG und den Realitäten, wie sie sich u.a. im Zahlenwerk "Verkehr in Zahlen (ViZ)", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, finden. ViZ konstatiert für den Zeitraum 1994-2006: Im Fernverkehr sind die Verkehrsleistungen in absoluten Zahlen leicht und im intermodalen Vergleich deutlich rückläufig. Beim Nahverkehr gibt es deutliche Steigerungen. Der Schienengüterverkehr wuchs in absoluten Werten, doch er stagniert als Anteil im Verkehrsmarkt.

Der einzige Erfolg in diesen drei Bereichen, derjenige im Schienenpersonennahverkehr, wird durch zwei Aspekte relativiert: Erstens sind die offiziellen Angaben der DB AG deutlich künstlich überhöht (siehe u.a. die Kritik des Bundesrechnungshofs). Zweitens erklären sich die verbliebenen Verkehrssteigerungen im Nahverkehr auch mit den deutlich erhöhten öffentlichen Unterstützungszahlungen („Regionalisierungsmittel“).

Texte als Grundlage: Verkehr in Zahlen 2007/2008 • Hermann Scheer/Peter Friedrich, Die Bahn: Zukunftsinvestment aller Bürger - Memorandum gegen die geplante Privatisierung der Bahn, März 2007; Bundesrechnungshof, Entwicklung der Deutschen Bahn AG 1994-1997, Bericht vom 20.5.1999 • Klaus Gietinger, "Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG. Dichtung und Wahrheit", in: Heiner Monheim / Klaus Nagorni (Hg.), die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang, Tagung der Evangelischen Akademie Baden, Karlsruhe 2004, S.85ff.

PUNKT ZWEI

Die Infrastruktur des Systems Schiene wurde im Zeitraum 1994 bis 2007 drastisch abgebaut. Seit 2005 wurden die Investitionen in das System Schiene (in die Infrastruktur und in das rollende Material) drastisch zurückgefahren. Die Zukunftsfähigkeit des Systems Schiene wird damit qualitativ in Frage gestellt. 1994 wurde versprochen, die als fahrgastunfreundlich angesehene "Staatsbahn" mit ihrer behaupteten "Beamtenmentalität" in ein flexibles Serviceunternehmen umzubauen. Stattdessen kam es zu einem Abbau von Service: Hunderte Bahnhöfe und tausende von Schaltern wurden geschlossen. Die Öffnungszeiten der noch vorhandenen Reisezentren wurde stark reduziert. Wichtige Regionen wurden von der Schiene oder vom Schienenfernverkehr abgehängt.

Im genannten Zeitraum wurde die Betriebslänge des Schienennetzes um 15,5 Prozent gekappt, die Länge aller Gleise um knapp 18 Prozent reduziert, 45 Prozent aller Weichen und Kreuzungen ausgebaut und fast zwei Drittel aller Gleisanschlüsse gekappt. Gut zehn Prozent aller Bahnhöfe wurden geschlossen. Die Zahl der geöffneten Schalter und die Schalterzeiten wurden nochmals drastischer reduziert. Die Bruttoanlageinvestitionen lagen in den Jahren 2005, 2006 und 2007 unter dem Niveau der Jahre 1991-1993.

Millionen Bürgerinnen und Bürger haben heute keinen Bahnanschluss in akzeptabler Entfernung mehr. Im Jahr 2000 schaffte der Bahnvorstand die beliebte und erfolgreiche Zuggattung InterRegio ab. Dadurch wurden ganze Regionen, Dutzende Städte und Hunderttausende Fahrgäste vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. 2002 wurde ein kundenfeindliches neues Bahnpreissystem eingeführt, das in wesentlichen Bestandteilen auch heute noch das Tarifsystem der Bahn bestimmt. Damit hat sich der viel zitierte Tarifschubel nochmals verdichtet. Das durchschnittliche Niveau der Bahnpreise im Fernverkehr wurde im Zeitraum 1994 bis Anfang 2008 um bis zu 80 Prozent gesteigert. Zwischen 2001 und 2008 wurde die BahnCard50 um fast 50 Prozent teurer. In repräsentativen Umfragen wird der Service der Deutschen Bahn AG regelmäßig als mangelhaft bis schlecht qualifiziert.

Texte als Grundlage: Verkehr in Zahlen 2007/2008, S. 30ff • Prof. Karl-Dieter Bodack, "Die Deutsche Bahn. Daten - Fakten - Kritik", Februar 2008 • Welt Kompakt vom 13. Februar 2008.

PUNKT DREI

Im Zeitraum 1994 bis 2007 wurde die Zahl der Arbeitsplätze im Schienenbereich halbiert; zunehmend wurden, insbesondere in ausgelagerten Bereichen, prekäre Beschäftigungsverhältnisse eingeführt. Das reale Einkommen eines durchschnittlichen Bahnbeschäftigten wurde reduziert, Stress und Arbeitsverdichtung nahmen deutlich zu. Die Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen Bahn hat einen Tiefpunkt erreicht, was wiederum wesentlich zum Abbau der Servicequalität beiträgt.

1994 zählte das neu gegründete Unternehmen Deutschen Bahn AG 380.000 Beschäftigte. Ende 2007 waren im Schienenbereich der DB AG noch 180.000 Menschen beschäftigt. In keinem anderen zentralen Bereich der deutschen Wirtschaft fand ein solcher Kahlschlag bei den Arbeitsplätzen statt. Gleichzeitig kam es zu einer Stagnation und insbesondere hinsichtlich der neu eingestellten Bahnbeschäftigten zu einem Rückgang der Reallohnhöhe. Alle Arbeitskräfte bei der DB AG erleben eine deutliche Arbeitsverdichtung und Zunahme von Stress. In der Folge hat sich der Krankenstand deutlich erhöht, die Zahl der Fälle von Frühverrentung nahm zu. In der Gruppe der bahninternen Arbeitslosen liegt der Krankenstand noch höher als im Durchschnitt aller Bahnbeschäftigten. Der interne Arbeitsmarkt, der zunächst dazu diente, direkte Arbeitslosigkeit oder Sozialhilfe zu vermeiden, dient zunehmend zur Disziplinierung und Knebelung der Belegschaft: Bahninterne Arbeitsplatzlose werden in jüngerer Zeit (bei 85 Prozent der Bezüge ihrer Kolleginnen und Kollegen) für interne "Qualitätskontrollen" eingesetzt, in denen sie faktisch ihre KollegInnen zu kontrollieren haben. Diese Kontrollen wirken sich extrem ungünstig auf die Beschäftigtenkultur aus.

Die Identifikation der Bahnbeschäftigten mit ihrem Unternehmen ist auf einen Tiefpunkt gelangt.

Texte als Grundlage: Erklärung des IG Metall Branchenausschuss Bahntechnik über die Zukunft der DB AG und des Schienenverkehrs vom 15.06.06 • Beschluss der Transnet Bezirkskonferenz Saar-Mosel-Westpfalz vom 29. Februar 2008.

PUNKT VIER

Mit der Bahnreform und mit der Entschuldung von Reichsbahn und Bundesbahn sollten die öffentlichen Mittel für das System Schiene perspektivisch zurückgefahren werden. Die neu gegründete DB AG sollte zunehmend eigenwirtschaftlich agieren können. In Wirklichkeit kommt der Schienenverkehr die öffentliche Hand heute teurer als vor der Bahnreform – trotz (und auch: wegen) des Abbaus von Leistungen.

Die für das System Schiene jährlich aufgewandten Mittel lagen im Zeitraum 2000 bis 2006 bei rund 15 Milliarden Euro im Schnitt. Das sind rund 50 Prozent mehr als in der Zeit vor der Bahnreform (unter Ausklammerung von Sonderzahlungen an die Deutsche Reichsbahn). Direkt an die DB AG flossen im Zeitraum 1994 bis 2005 114,6 Milliarden Euro oder jährlich rund 9,5 Milliarden Euro (noch ohne die Ausgleichszahlungen für die bei der DB AG beschäftigten Bahnbeamten). Gleichzeitig verschuldete sich die Deutsche Bahn AG bis Ende 2007 mit 18 Milliarden Euro. Damit wurden in nur 13 Jahren Existenz der DB AG eine Schuldensumme angehäuft, die zwei Dritteln der Summe entspricht, die die Bundesbahn im Zeitraum 1950 bis 1993 akkumuliert hatte.

Texte als Grundlage: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Horst Friedrich und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/2107 • Bilanz der DB AG 2007.

PUNKT FÜNF

Die Deutsche Bahn AG entwickelte sich in jüngerer Zeit zu einem Global Player im internationalen Transport- und Logistikgeschäft. Dabei wurde das Kerngeschäft Schienenverkehr anteilmäßig drastisch reduziert. Dazu trug auch der Verkauf bahnaffiner Bestandteile bei. Faktisch finanzierte die öffentliche Hand den aggressiven Expansionskurs der DB AG im Ausland – bei gleichzeitigem Abbau der Infrastruktur im Inland.

Im Jahr 2007 lag der Umsatz des inländischen Schienenverkehrs (Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr) bei rund der Hälfte des gesamten Umsatzes der DB AG. Die andere Hälfte des Umsatzes entfiel auf das Logistikgeschäft, das Lkw-Speditionsgeschäft und auf ausländische Beteiligungen, wobei die letzteren wiederum überwiegend außerhalb des Schienenverkehrs liegen. Die zitierte hohe Verschuldung von 18 Milliarden Euro kam zu einem großen Teil zustande durch den Rückkauf der ehemaligen Bundesbahntochter Schenker und durch den Aufkauf von Unternehmen im Ausland bzw. von Beteiligungen an ausländischen Unternehmen. Der Ausbau der DB AG zu einem international tätigen Logistik-Konzern war mit einem Verkauf bahnaffiner Bestandteile verbunden, so der Eisenbahnreklame und der Anteile an der Fährgesellschaft Scandlines.

Diese Expansionstrategie muss dreifach kritisch bilanziert werden. Damit wurde – erstens – ein zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindliches Unternehmen in seiner Struktur qualitativ verändert, ohne dass es darüber eine öffentliche Debatte, geschweige denn eine parlamentarische Entscheidung gegeben hätte. Der Eigentümer Bund zahlt – zweitens – weiterhin jährlich rund 10 Milliarden Euro an die Deutsche Bahn AG, Gelder, die aus Sicht der Steuerzahlenden für die Schiene im Inland gedacht sind, mit denen jedoch teilweise die aggressive Expansionsstrategie im Ausland finanziert wird. Engagements im weltweiten Logistikbereich sind – drittens – in der Regel mit hohen Risiken verbunden. Im Februar 2008 musste die Deutsche Post AG beschließen, ihr US-Logistikgeschäft aufzugeben, was mit äußerst hohen Verlusten verbunden war.

Texte als Grundlage: Bilanz der Deutschen Bahn AG 2007 • Hermann Scheer/Peter Friedrich, Memorandum a.a.O.

B Bahnprivatisierung 2000-2008

2000/2001 gab der neue Bahnvorstand unter Hartmut Mehdorn erstmals bekannt, die Deutsche Bahn AG strebe den Börsengang an. Ohne dass es dazu einen Beschluss des Bundestages oder des Kabinetts gegeben hätte, machte sich der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder dieses Ziel zu eigen. Im Oktober 2005 tauchte erstmals im Koalitionsvertrag der CDU/CSU-SPD-Regierung das Ziel einer Bahnprivatisierung auf. Gerhard Schröder und Otto Wiesheu waren maßgeblich daran beteiligt, dass die Bahnprivatisierung im Koalitionsvertrag verankert wurde. Der erstere arbeitet heute für eine Tochter des Gazprom-Konzerns; Gazprom wird als Investor im Fall einer Bahnprivatisierung gehandelt. Otto Wiesheu wechselte wenige Wochen nach seinem Engagement in Sachen Koalitionsvertrag in den Vorstand der DB AG. Der Deutsche Bundestag verabschiedete am 23. November 2006 erstmals einen Beschluss in Form eines Entschließungsantrag (im Rahmen der Debatte zum Haushalt 2007!), wonach der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung aufgefordert wurde, einen Gesetzesentwurf zum Verkauf von bis zu 49 Prozent der Anteile an der Deutschen Bahn AG als einem integrierten Unternehmen zu erarbeiten. Der Gesetzesentwurf wurde im März 2007 vorgelegt. Das Bundeskabinett verabschiedete den Gesetzesentwurf im Juni und brachte ihn zunächst als Gesetzesentwurf der Bundesregierung in den parlamentarischen Prozess ein. Im September übernahmen die Fraktionen von CDU/CSU und SPD diesen 105-seitigen Gesetzesentwurf ohne jegliche Änderungen und machten ihn zu einem Gesetzesentwurf der beiden Koalitionsparteien. Dadurch wurden die Möglichkeiten des Bundesrats, in das Verfahren der Bahnprivatisierung einzugreifen, drastisch reduziert.

PUNKT SECHS

Der vorliegende Gesetzesentwurf zur Teilprivatisierung des integrierten Bahnkonzerns ist weiterhin im parlamentarischen Verfahren. Es handelt sich um das einzige dem Parlament vorliegende und der Öffentlichkeit bekannte Dokument, in dem die Bahnprivatisierung konkretisiert wird. Wenn dieser Gesetzesentwurf seit Oktober 2007 stillschweigend fallengelassen wird, dann vor allem aufgrund der heftigen Proteste gegen dieses Bahnprivatisierungsmodell in der Bevölkerung, in den Koalitionsparteien und im gesamten Bundestag sowie auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007.

Die erste Lesung dieses Gesetzesentwurfs fand am 13. September 2007 statt. Laut Bundestagsbeschluss wurde der Entwurf sodann an mehrere Bundestagsausschüsse zur weiteren Beratung überwiesen. Federführender Ausschuss ist der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Bisher gab es keine Beratung des Gesetzesentwurfs in einem der damit befassten Ausschüsse. Der Gesetzesentwurf konkretisiert das Modell eines "integrierten Börsengangs" bzw. den Verkauf von bis zu 49,9 Prozent der Anteile an der Deutschen Bahn AG an private Investoren. Er ist verbunden mit dem sogenannten Eigentumssicherungsmodell, mit dem nach Auffassung der einbringenden Parteien der Bund eine letztendliche Verfügung über die Bahninfrastruktur behalten würde. Die Frak-

tionen von CDU/CSU und SPD, der Bundesverkehrsminister und die Bundesregierung haben in einem mehr als eineinhalbjährigen Zeitraum (von Anfang 2006 bis Oktober 2007) der Öffentlichkeit gegenüber dargelegt, dass die mit diesem Gesetzentwurf gefundene Form einer Bahnprivatisierung optimal zur Wahrung der öffentlichen Interessen am Schienenverkehr und zum Ausbau der Schiene im Sinne einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik sei. Gleichzeitig warnten der Bahnvorstand und insbesondere die SPD und die Gewerkschaft Transnet vor jeder Art Holding-Modell, da dabei der einheitliche Konzern gespalten und gegebenenfalls später zerschlagen würde; auch die Grundlage für den Beschäftigungssicherungsvertrag (Zusammengehörigkeit von Netz und Betrieb) entfalle damit.

Text als Grundlage: Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes", Drucksachen 16/5725 und 16/6383 vom 18.9.2007.

PUNKT SIEBEN

Von dem aktuell debattierten Holding-Modell gibt es bisher kein öffentlich bekanntes und kein dem Eigentümer Bund, vertreten durch den Bundestag, vorliegendes Dokument, mit welchem diese Form der Bahnprivatisierung konkretisiert würde. Die bekannt gewordenen Grundbestandteile dieses Modells verdeutlichen jedoch, dass die Bahn als einheitliches Unternehmen perspektivisch zerschlagen, dass der Einfluss privater Investoren auf die konkrete Geschäftspolitik verankert und dass der Abbau von Infrastruktur, von Verkehrsangeboten und der Beschäftigtenzahlen nochmals gesteigert wird.

Im PRIMON-Gutachten zur Bahnprivatisierung, das Anfang 2006 dem Deutschen Bundestag vorgelegt wurde, werden fünf Privatisierungsmodelle behandelt. Vier davon beinhalten Elemente des Holding-Modells. Es handelt sich dabei um das "Eigentumsmodell", um das "Eigentumsmodell Gestaltungsvariante", um das Modell "Finanzholding" und um das "Trennungsmodell". Diese vier Modelle wurden bisher im Parlament und in der Öffentlichkeit deshalb nicht diskutiert, weil seitens der Bundesregierung und CDU/CSU und SPD ein Börsengang des integrierten Unternehmens als einzig sinnvolle Form der Teilprivatisierung ausgegeben wurde.

Das, was über das im Bundesfinanzministerium erarbeitete Holding-Modell bekannt wurde, ist auf fünf Ebenen wie folgt kritisch zu kommentieren:

Erstens: Mit dem Holding-Modell kommt es zu einer weitreichenden Trennung zwischen dem Transportbereich (Nahverkehr, Fernverkehr, Schienengüterverkehr und Logistik einschließlich der ausländischen Beteiligungen) und der Infrastruktur. Diese Trennung erfolgt durch die Zuteilung aller Konzernbestandteile zu zwei unterschiedlichen großen Aktiengesellschaften unter dem Holding-Dach. Die Trennung wird dadurch verstärkt, dass die Anteile an der Transport-Tochter bis zu 49,9 Prozent an private Investoren verkauft werden sollen, wohingegen die Infrastrukturtochter zu 100 Prozent im Eigentum der Dachgesellschaft und damit indirekt zu 100 Prozent in Bundeseigentum verbleiben soll. Damit werden Sollbruchlinien für eine spätere komplette Trennung von Infrastruktur und Transport vorgegeben.

Zweitens: Das Holding-Modell gibt privaten Investoren die Möglichkeit, auf die Bahn erheblichen Einfluss zu nehmen. Aktuelle Beispiele (siehe TUI/Hapag Lloyd; Deutsche Post AG, Telekom AG) verdeutlichen, dass private Investoren bereits bei Anteilen in Höhe von fünf oder zehn Prozent substantiell auf die Entwicklung eines Unternehmens Einfluss nehmen können. Im Fall eines Anteils privater Anteilseigner von 49,9 Prozent an der Transport-AG heißt dies, dass diese privaten Investoren die zukünftige Politik dieser Gesellschaft maßgeblich bestimmen werden.

Drittens: Mit dem Holding-Modell ist ein weiterer Abbau der Schienenverkehrsleistungen verbunden. Private Investoren müssen darauf drängen, dass sich das Unternehmen auf die Bereiche mit den höchsten Gewinnmargen konzentriert, wohingegen Bereiche oder Leistungen mit niedrigerer Rendite reduziert oder abgestoßen werden. Für einen solchen weiteren drastischen Infrastrukturabbau mit der Kappung des Netzes um weitere 10.000 Kilometer gibt es bereits konkrete bahninterne Pläne. Gleichzeitig erwächst aus der Logik "Renditemaximierung" ein erhebliches Erpressungspotential der privaten Investoren gegenüber der öffentlichen Hand: die privaten Teileigentümer können mit der Reduktion oder Einstellung spezifischer Leistungen drohen bzw. sie können, um diese zu verhindern, eine Erhöhung der staatlichen Unterstützungszahlungen verlangen oder immer wieder höhere Fahrpreise diktieren.

Viertens: Mit dem Holding-Modell wird die Bahnbelegschaft, die heute bereits vielfach zergliedert und geschwächt ist, weiter atomisiert und geschwächt. Bereiche werden verstärkt ausgelagert. Die Zahl prekarisierter Arbeitsplätze wird zunehmen. Wie bei allen Privatisierungsmodellen droht ein nochmals drastischer Abbau der Beschäftigtenzahlen bei der Bahn und in der Bahnindustrie. All diese negativen Folgen für die Beschäftigten kündigte der Bahnchef nach dem Abschluss des GDL-Tarifvertrags im März 2008 offen an.

Fünftens: Dasjenige Modell, das viele Parallelen zu dem aktuell debattierten Holding-Modell der Deutschen Bahn aufweist, ist das britische. Seit 1996 wird in Großbritannien der Transport auf dem Schienennetz von privaten Betreibern realisiert. Zunächst waren es 25, derzeit gibt es noch drei bis vier private Betreiber mit Gebietsmonopolen. Die Infrastruktur, die zunächst (1996-2001) auch privatisiert betrieben wurde, befindet sich seit Ende 2001 wieder in öffentlichem Eigentum. Die öffentliche Meinung zu diesem Modell ist parteiübergreifend negativ; die britische Bahnprivatisierung wird als strukturelles Desaster und als finanzielles Fiasko wahrgenommen. Der Staat zahlt doppelt so viel an Unterstützungsleistungen wie vor der Bahnprivatisierung, die Fahrpreise liegen mehr als doppelt so hoch wie im kontinentaleuropäischen Durchschnitt.

Texte als Grundlage: Booz Allen Hamilton, PRIMON-Gutachten, Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG - mit und ohne Netz, , Januar 2006 • Juristisches Gutachten aus dem Verkehrsministerium mit dem Titel "Teilprivatisierung Deutsche Bahn AG -Infrastruktursicherungsmodell (Holding Modell) • Ulf Brychcy, "Bahn will Arbeitsplätze ins Ausland verlagern", in: FTD vom 16.1.2008 • Michael Bauchmüller, "Billige Lokführer – Mit einer Tochterfirma umgeht die Bahn den Tarifvertrag", in: Süddeutsche Zeitung vom 23.2.2008 • Fahrgastverband Pro Bahn "Tiefensee will 10.000 Kilometer Streckenstillung", in: Der Fahrgast 4/2007 • Georges Waser, "Floh-Invasionen und die falsche Art von Sonne. Eine Bilanz des öffentlichen Verkehrs in Großbritannien", in: Neue Züricher Zeitung vom 22.Oktober 2007.

PUNKT ACHT

Der SPD-Parteitag vom 26. bis 28. Oktober 2007 in Hamburg sprach sich gegen ein Holding-Modell aus. Gleichzeitig wurde beschlossen, dass jede Bahnprivatisierung, die nicht dem Modell "Volksaktienbahn in Form von stimmrechtslosen Vorzugsaktien" entspricht, der Einberufung eines Sonderparteitags bedarf.

In dem Parteitagsbeschluss wird in Punkt 2 verlangt, dass es "keine Zerschlagung der Bahn geben" darf. Weiter: "Wir erhalten den integrierten Konzern Deutsche Bahn AG." Ein Holding-Modell zielt auf das Gegenteil, auf eine weitreichende Trennung des Konzerns in Transport und Infrastruktur. Punkt 3 des SPD-Parteitagsbeschlusses lautet: "Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben." Dort heißt es nicht, wie inzwischen oft behauptet wird, private Investoren dürften keinen Einfluss "auf die Infrastruktur" nehmen. Gefordert wird der Ausschluss jeglichen Einflusses privater Investoren auf die Unternehmenspolitik. Im Fortgang heißt es im selben Punkt 3 des Beschlusses: "Zur Erreichung dieses Ziels stellt die stimmrechtslose Vorzugsaktie die geeignete Form dar." Bei dem Holding-Modell erhalten jedoch private Investoren erheblichen Einfluss auf die Unternehmenspolitik. Die Ausgabe von stimmrechtslosen Vorzugsaktien wird von denen, die das aktuelle Modell vorantreiben, explizit ausgeschlossen – mit dem Argument, dass solche Aktien weniger Einnahmen erbrächten, da Investoren dann "keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik nehmen" könnten (Peer Steinbrück). Zum formalen Vorgehen heißt es im SPD-Parteitags-Beschluss. "Sollte dieses Modell der stimmrechtslosen Vorzugsaktien nicht durchgesetzt werden können, dann beauftragt der Parteitag den neugewählten Vorstand nach Beteiligung des Parteirats [...] jedwede vorgeschlagene Lösung zu beurteilen. Der Parteivorstand wird [...] diese dem nächsten Parteitag zur Entscheidung vorlegen."

Ursprünglich hatte es an dieser Stelle geheißen, der Parteivorstand werde eine entsprechende Entscheidung "gegebenenfalls" dem nächsten Parteitag vorlegen. Das Wörtchen "gegebenenfalls" musste nach Protesten gestrichen werden, sodass die Verpflichtung auf einen solchen Sonderparteitag unbestreitbar ist.

Texte als Grundlage: SPD-Parteitagsbeschluss "Beschlussübersicht Nr. 45"; Film von Kern-Film "Kurt Becks Versprechen - Und dann das Holdingmodell?"; Kern Film / Hermann Lorenz, März 2008.

PUNKT NEUN

Wenn die DB AG "frisches Kapital" benötigt, dann ist der Weg einer Bahnprivatisierung denkbar ungeeignet, um solches zu erhalten. Zumindest zwei andere Wege, die deutlich mehr Kapital bringen, sind bekannt: Das Ausreichen einer Anleihe und Einsparungen bei Großprojekten.

Ein Unternehmen in öffentlichem Eigentum kann mit einer "schwarzen Null", also ohne Rendite, oder auch als Verlustgeschäft betrieben werden. Ein Unternehmen mit privaten Investoren kann sich nur dann am Markt halten, wenn es eine marktübliche Rendite abwirft. Die privaten Eigentümer steigen bei der Bahn nicht ein, um Kapital zuzuschießen, sondern um Gewinne zu machen und gegebenenfalls Kapital zu entziehen. SPD-Vorstandsmitglied Hermann Scheer rechnete vor, dass bei Realisierung des Holding-

Modells Aktionäre auf ihre Stammaktien eine jährliche Rendite von 1,125 Milliarden Euro verlangen würden. Die Ausgabe einer Anleihe in einer Höhe entsprechend der erwarteten einmaligen Einnahmen im Fall eines Börsengangs, würde nach dieser Berechnung bei den aktuellen Marktzinsen jährlich 563 Millionen Euro Zinskosten verursachen. Demnach kommt hinsichtlich der Zuführung von frischem Kapital ein Börsengang etwa doppelt so teuer wie eine klassische Anleihe.

Der Gang an die Börse ist im übrigen angesichts einbrechender Aktienkurse immer weniger attraktiv. Ob die ins Auge gefassten Investoren zum Zeitpunkt eines Börsengangs noch solvent sind, ist offen. Selbst die vom Bahnvorstand für den Börsengang bereits ausgewählte Großbank UBS ist durch ihre Engagements im US-Immobilienmarkt schwer angeschlagen.

Umso wichtiger ist die Suche nach alternativen Finanzierungsquellen. Eine aktuelle Berechnung zur Gewinnung von Finanzen durch Einsparmöglichkeiten bei lediglich fünf aktuellen Schienenbau-Großprojekten der Deutschen Bahn ergibt ein Potential von 4,5 Milliarden Euro. Dieser Betrag liegt ungefähr auf der gleichen Höhe wie die Summe, die der Deutschen Bahn AG im Fall eines Bahnbörsengangs zufließen würde.

Im übrigen ist zu klären: Für welche Zwecke benötigt die DB AG frisches Kapital? Der Vorstand der DB AG gab mehrmals zu erkennen, dieses Kapital für den fortgesetzt expansiven Kurs im Ausland zu benötigen. Die Finanzierung einer solchen Orientierung kann allerdings nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein.

Texte als Grundlage: Prof. Karl-Dieter Bodack, "Gewinn aus Finanzmitteln für den Ausbau der Infrastruktur", März 2008 • Studie der Vieregg-Rössler GmbH: Einsparpotentiale bei Schienen-Großprojekten durch eine Modifikation der Planung • Hermann Scheer/Peter Friedrich, Memorandum a.a.O.

PUNKT ZEHN

Wenn der Bund auf Sondereinnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Finanzen abzielt, dann sind eine Bahnprivatisierung im allgemeinen und eine Bahnprivatisierung via Holding-Modell im besonderen der denkbar ungeeignete Weg. Damit übernimmt der Bund vielmehr zusätzliche finanzielle Risiken in kaum kalkulierbarer Milliarden-Euro-Höhe.

Der Bund kann im Fall einer 49,9-prozentigen Bahnprivatisierung in Form des Holding-Modells mit einmaligen Sondereinnahmen in Höhe von 5 bis 10 Milliarden Euro rechnen. Dabei fließen die entsprechenden Einnahmen zunächst der Dachgesellschaft DB AG zu. Vorab müsste geklärt und (u.a. mit Blick auf das EU-Recht) abgesichert werden, dass diese Gelder zu einem größeren Teil dem Bund zufließen können. Im übrigen wurde vereinbart, dass ein großer Teil der Einnahmen in jedem Fall in der DB AG verbleiben bzw. in die Transport-Gesellschaft übergeleitet werden soll. Schließlich ist unklar, inwieweit die rund 15 Milliarden Euro Schulden, mit denen derzeit die beiden Infrastrukturgesellschaften Netz und Station & Service belastet sind, im Fall der Realisierung des Holding-Modells nicht zu Schulden des Bundes werden. Schließlich befindet sich dann die Dachgesellschaft DB AG zu 100 Prozent in Bundeseigentum, während die Infrastrukturgesellschaft hundertprozentiges Eigentum der DB AG sein wird.

Nach der Privatisierung in Form des Holding-Modells muss der Bund weiterhin – weitgehend wie bisher – jährlich rund 15 Milliarden Euro für das System Schiene als Ganzes und knapp zehn Milliarden Euro an die dann teilprivatisierte DB AG bezahlen. So gibt es auch in Zukunft die Ausgaben für den Nahverkehr (Regionalisierungsgelder), die auf einer Höhe von rund 6 Milliarden Euro stabilisiert und später teilweise wieder erhöht werden sollen. Die staatlichen Zahlungen für die Infrastruktur sollen im Rahmen einer parallel mit der Teilprivatisierung zu vereinbarenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) festgeschrieben werden. Es ist zwar eine stufenweise Reduktion dieser Ausgaben vorgesehen, doch die Bundesleistungen für die Infrastruktur (Ersatz, Ausbau und Neubau) dürften dennoch grob gerechnet bei jährlich mindestens 2,5 Milliarden Euro liegen. Hinzu kommen jährliche – allerdings bald deutlich rückläufige – Ausgaben des Bundes für das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Höhe von bisher gut vier Milliarden Euro, von denen die DB AG weiter – wenn auch in deutlich abnehmendem Umfang – profitieren wird (Es handelt sich um Gelder zum Ausgleich der Beamtenbesoldung.).

Auch wenn die staatlichen Unterstützungsgelder formal weitgehend dasselbe Niveau wie bisher haben, so gibt es nach Realisierung einer Teilprivatisierung der Bahn doch einen qualitativen Unterschied. Während diese Gelder bisher überwiegend einem Unternehmen in Bundeseigentum zufließen, werden sie in Zukunft einem Bereich zukommen, in dem private Investoren zunehmend das Sagen haben. In einem solchen teilprivatisierten Schienenverkehrssektor können diese privaten Investoren dann erheblichen Druck auf den Staat ausüben, die Unterstützungszahlungen in den verschiedenen Bereichen kontinuierlich zu erhöhen. Im Fall der britischen und der schwedischen Bahnprivatisierung kam es auf diese Weise zu einer Verdopplung beziehungsweise zu einer Verdreifachung der staatlichen Zahlungen für die Schiene.

Text als Grundlage: PRIMON-Gutachten a.a.O.

PUNKT ELF

Die Durchführung einer Bahnprivatisierung via Holding-Modell bedarf eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens. Tatsächlich ist jedoch geplant, dieses Modell in erster Linie durch Entscheidungen innerhalb des Unternehmens Deutsche Bahn AG umzusetzen. Im Bundestag soll es möglicherweise eine pauschale Abstimmung, jedoch kein gesetzgeberisches Verfahren geben. Ein solches Vorgehen verletzt bereits formale Vorgaben. Es muss darüber hinaus vor allem prinzipiell und politisch kritisiert werden.

Alle Parteien, auch die Parteien der große Koalition, waren sich einig, dass die Bahnprivatisierung auf dem Weg eines ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens zu erfolgen hat. Darauf orientiert das zitierte PRIMON-Gutachten, das vom Bundestag in Auftrag gegeben wurde. In diesem Sinne wurde das gesetzgeberische Verfahren eingeleitet (PUNKT SECHS).

Am 12. März 2008 wurde der Tagesordnungspunkt "Information zum Holding-Modell der Bahnprivatisierung" von der Tagesordnung des Verkehrsausschusses des Bundestages abgesetzt. Die CDU/CSU-SPD-Mehrheit im Ausschuss verweigerte jede Diskussion über

das aktuell intern im Finanz- und Verkehrsministerium debattierte Bahnprivatisierungsmodell. Die Oppositionsparteien FDP, Linke und Bündnis 90/Die Grünen protestierten geschlossen gegen dieses Vorgehen und sahen darin elementare Formen der demokratischen Beschlussfassung verletzt.

Es geht bei der Bahnprivatisierung um die Veräußerung eines gesellschaftlichen Vermögens im Wert von Dutzenden Milliarden Euro, das in mehr als 170 Jahren geschaffen wurde und das sich seit knapp 100 Jahren in öffentlichem Eigentum befindet. Es handelt sich um eine "wesentliche Beteiligung" des Bundes bzw. um ein "wesentliches öffentliches Eigentum", dessen Veräußerung ohne ein geordnetes parlamentarisches Verfahren zumindest dem Geist der Bundeshaushaltsordnung widerspricht.

Texte als Grundlage: Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestags "Parlamentarische Zustimmungserfordernis beim 'Indischen Modell' -Beteiligung des Bundestages bei der Privatisierung der Deutschen Bahn AG Dezember 2007 • Bundeshaushaltsordnung § 65, Abs. 7.

C Bahn der Zukunft

Die bisherige Bilanz der Bahnreform ist negativ. Mit einer Bahnprivatisierung werden die zerstörerischen Entwicklungen, die in den Jahren 2000 bis 2007 beim "Weg zur Börsenfähigkeit", zu Tage traten, nochmals verstärkt werden. Tatsächlich gibt es nicht ausschließlich die duale Wahl zwischen der aktuellen Bahn (mit all ihren Unzulänglichkeiten und Ärgernissen) und einer privatisierten Bahn (mit all ihren Gefahren und Risiken). Erforderlich ist die Entwicklung einer Bahn der Zukunft – als Bahn in öffentlichem Eigentum, als Flächenbahn und Bürgerbahn. Eine solche Bahn muss neue Prioritäten setzen. Dazu gehört eine Abkehr von der bisher einseitigen Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und Großprojekte, der Ausbau der Flächenerschließung, eine systematische Sanierung und Ertüchtigung der Netzinfrasturktur, eine Harmonisierung, Vereinfachung und Reduktion der Bahntarife. Dazu gehört ebenfalls die systematische Verbesserung von Service und Fahrgastbetreuung und insgesamt die Entwicklung einer Unternehmenskultur, bei der der Mensch im Mittelpunkt steht, sowohl als Kunde als auch als Beschäftigter.

PUNKT ZWÖLF

Das Grundgesetz weist den Eisenbahnen eine wichtige Rolle für die Daseinsvorsorge zu – sowohl im Bereich der Schieneninfrastruktur, als auch bei den Verkehrsangeboten. Eine Bahnprivatisierung widerspricht den Vorgaben der Verfassung.

Artikel 87e des Grundgesetzes lautet: "Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird."

Dieser GG-Artikel enthält keineswegs nur ein "Infrastrukturgebot" des Bundes, wie dies in der vorherrschenden Fachliteratur behauptet wird. Vielmehr verpflichtet er den Bund auch dazu, auf diesem Schienennetz für (ausreichende) *Verkehrsangebote* zumindest im Personenfernverkehr, wenn nicht auch im Güterverkehr "Rechnung zu tragen" - und zwar "zum Wohle der Allgemeinheit", insbesondere orientierend an "den Verkehrsbedürfnissen". (Der Personennahverkehr wird in dem GG-Artikel ausgeklammert, da dieser seit 1994 Ländersache ist). Jede weitreichende Bahnprivatisierung widerspricht damit der verfassungsrechtlichen Verpflichtung: Private Investoren orientieren sich grundsätzlich nicht an einem "Wohl der Allgemeinheit" und nicht an den "Verkehrsbedürfnissen". Für sie gibt es allein das Kriterium, ob die Kapitalanlage eine "auskömmliche Rendite" erbringt.

Interessanterweise wurde der zitierte Artikel 87e erst 1993 in das Grundgesetz eingefügt. Damit sollten Befürchtungen entkräftet werden, die damalige "Bahnreform" würde auf eine materielle Privatisierung der Eisenbahnen hinauslaufen.

Text als Grundlage: Grundgesetz-Artikel 87e • Auszug aus der Bundestagsdebatte vom 2. Dezember 1993 zur Bahnreform.

PUNKT DREIZEHN

Die Förderung des Schienenverkehrs ist aktive Klimapolitik. Angesichts des Klimawandels ging die Bundesrepublik Deutschland – zuletzt auf der Umweltkonferenz im Dezember 2007 in Bali - weitreichende Verpflichtungen hinsichtlich einer nachhaltigen Politik ein. Eine Privatisierung der Bahn würde den Klimaverpflichtungen diametral widersprechen.

Das verkehrspolitische Umfeld hat sich in den letzten Jahren durch die gravierenden Energie-, CO₂- und Klimaprobleme erheblich verändert. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik darf sich wegen der besonderen Umwelt-, Klima- und Kostenrisiken des Auto- und des Flugverkehrs nicht mehr vorrangig auf den Straßen- und den Luftverkehr und den Ausbau der dafür erforderlichen Infrastrukturen stützen. Erforderlich ist stattdessen die Entwicklung einer alternativen Verkehrspolitik, in welcher die Vermeidung und die Verlagerung von Verkehren und Transporten an erster Stelle stehen.

Hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung spielen bei den motorisierten Verkehrsarten der schienengebundene Verkehr im allgemeinen und die Eisenbahn im besonderen die entscheidende Rolle. Die Schiene weist gegenüber dem Straßenverkehr (Pkw, Lkw, oft auch Bussen) und der Luftfahrt (bei Inlandsflügen und hinsichtlich eines großen Teils der inhereuropäischen Verbindungen) eine erheblich günstigere Klima-, Umwelt- und Kostenbilanz aus. Dies gilt für alle relevanten Teilbereiche – für den Personenfernverkehr, für den Personennahverkehr, für den Güterfern- und für den Güternahverkehr. Diese Bilanz wird heute auch von der offiziellen Verkehrspolitik gezogen. Grundlage dafür ist das Wissen um die "externen Kosten des Verkehrs".

Wenn diese Grundannahmen akzeptiert werden, dann folgert daraus die Notwendigkeit, den schienengebundenen Verkehr allgemein zu fördern, die Schienen-Infrastruktur auszubauen und in moderne Schienenfahrzeuge zu investieren. Ziel muss eine deutliche Steigerung des Anteils der Schiene am gesamten motorisierten Verkehrsaufkommen respektive an der Verkehrs- und Transportleistung sein.

Eine Bahnprivatisierung und die Umsetzung des Holding-Modells zeitigen entgegengesetzte Resultate – siehe PUNKT SIEBEN. Alle Bahnprivatisierungsmodelle – auch das aktuell debattierte Holding-Modell - gehen davon aus, dass die Anteile der Schiene im Fernverkehr rückläufig sind und dass sie im Nahverkehr nicht relevant wachsen.

Das Modell einer Bahn der Zukunft steht in engem Zusammenhang mit dem Modell einer Energiewende. Unter allen motorisierten Verkehrsarten ist es nur beim Schienenverkehr möglich, diesen binnen relativ kurzer Zeit fast komplett auf regenerative Energieformen umzustellen (vor allem durch den Einsatz von Strom aus Solarenergie und aus Wind- und Gezeitenkraftwerksenergie).

Texte als Grundlage: Externe Kosten des Verkehrs, Aktualisierungsstudie, erstellt von den Instituten IW, Universität Karlsruhe, und INFRAS, Bern, Karlsruhe – Bern 2004 • Reden von Bundeskanzlerin Angela Merkel und von Umweltminister Gabriel anlässlich der Klimakonferenz in Bali Dezember 2008.

PUNKT VIERZEHN

Gegenwärtig begünstigt die Verkehrspolitik einseitig die Straße und den Luftverkehr. Der Bund und die Länder müssen veränderte Rahmenbedingungen schaffen, die die strukturelle Benachteiligung der nachhaltigen Verkehrsarten (nicht motorisierte Verkehre, öffentlicher Verkehr, Schienenverkehr) aufhebt und diesen Verkehrsarten die ihnen gebührende Priorität verleiht.

Jährlich wird die Infrastruktur im Straßenverkehr und im Luftverkehr ausgebaut, im Schienenverkehr wird sie jedoch abgebaut. Eine umgekehrte Entwicklung ist erforderlich. Die externen Kosten im Verkehr konzentrieren sich vor allem auf den Straßen- und den Luftverkehr. Dennoch verbilligten sich in den letzten 15 Jahren der Straßenverkehr (insbesondere bei den Lkw-Transporten) und der Luftverkehr drastisch. Eine schrittweise Integration der externen Kosten bei diesen Verkehrsarten – mit einer kontinuierlichen Verteuerung der Kosten in diesen Bereichen – ist Grundvoraussetzung für die erforderliche Verkehrswende. Die Kommunen und Städte subventionieren in hohem Umfang den Straßenverkehr und die Luftfahrt. Auch diese Ausgaben müssen diesen Verkehrsarten angerechnet werden. Viele Einzelmaßnahmen, die die Straße und den Luftverkehr fördern, müssen abgeschafft werden (Steuerfreiheit für Kerosin und Flugbenzin, die Kilometerpauschale als Teil der Entfernungspauschale; die Förderung von Airports, u.a. durch die EU mit dem Argument der Förderung strukturschwacher Regionen). Ein allgemeines Tempolimit von maximal 120 km/h auf Autobahnen, die Reduktion bestehender allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen, deutlich niedrigere Tempolimits bei Lkw (und Transportern), eine allgemeine Lkw-Mautpflicht auf allen Straßen und eine Erhöhung der Lkw-Maut zumindest auf das Niveau der schweizerischen Bemautung sind Maßnahmen, die Jahr für Jahr das Leben von Hunderten Menschen retten, die Zahl der Schwerverletzten jährlich um zehntausende reduzieren, den Konkurrenzvorteil der Straße schmälern und die Schiene und die Binnenschifffahrt stärken und insgesamt einen deutlichen Beitrag zur Klimaentlastung und zur Entschleunigung leisten könnte.

Texte als Grundlage: INFRAS-IWW-Studie zu den externen Kosten des Verkehrs, a.a.O. • Zur kommunalen Subventionierung des Autoverkehrs: The International Council for Local Environmental Initiatives – ICLEI-Studie, veröffentlicht vom Umweltbundesamt und dem ICLEI-Europasekretariat, Freiburg/Brsg. 2001 • Winfried Wolf, Die sieben Tugenden einer alternativen Verkehrsorganisation, in: W. Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima – die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007, S. 372-390.

PUNKT FÜNFZEHN

Es geht bei der Verwirklichung einer "Bahn der Zukunft" nicht um ein "Zurück zur alten Staats- und Behördenbahn". Zielsetzung muss eine integrierte Bahn als öffentliches Unternehmen sein, das den Vorgaben für eine nachhaltige Energie- und Verkehrspolitik verpflichtet ist, in deren Entscheidungsgremien Fahrgastverbände und Gewerkschaften einen wichtigen Einfluss ausüben und das dem Prinzip folgt "so zentral wie nötig, so dezentral und bürgernah wie möglich". Schließlich muss eine Bahn der Zukunft von Leuten angeführt werden, die Kompetenz und Sachverstand beim Eisenbahnbetrieb mit Überzeugung und Leidenschaft bei der Umsetzung einer Politik der Verkehrswende verbinden.

Zwar ist die Kritik an der "alten Behördenbahn" vielfach unzutreffend. Richtig ist jedoch, dass das öffentliche Eigentum als solches keine Gewähr für eine fahrgastfreundliche und das Klima und die Umwelt schonende Bahnpolitik bietet. Resultierend aus den bisherigen Erfahrungen mit Staatsbahnen und aus dem erfolgreichen schweizerischen Modell einer relativ dezentralisierten Bahn ergeben sich die folgenden Anforderungen:

Geprüft werden muss die Unternehmensform der Bahn. Eine Aktiengesellschaft erwies sich dann als problematisch, wenn es darum ging, politische Vorgaben für eine nachhaltige Verkehrspolitik umzusetzen. Geprüft werden sollte die Überführung der Bahn in eine Unternehmensstruktur, die eine deutlich direktere Einflussnahme der Politik bei den Zielsetzungen Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit gestattet.

In jedem Fall muss die Unternehmenspolitik der Bahn auf konkrete Vorgaben hinsichtlich Nachhaltigkeit, Fahrgastfreundlichkeit und Förderung einer demokratischen Unternehmenskultur verpflichtet werden. Es muss klare Zielsetzungen zur kontinuierlichen Steigerung der Verkehrsanteile der Schiene in allen Bereichen geben. Solche Vorgaben können mittels einer entsprechend verbindlich ausgestalteten Satzung des Bahnunternehmens erfolgen.

Geprüft werden muss bei dem öffentlichen Eigentum an der Bahn, inwieweit eine Kombination von Bundes-, Länder- und gegebenenfalls kommunalem Eigentum (eine Kombination von Bundesbahnen, Länderbahnen und Kreisbahnen) realisierbar ist. Eine solche weitreichende und abgestufte Dezentralisierung ist dann sinnvoll, wenn begleitend elementare Bestandteile für den bundesweiten, teilweise auch europaweiten Schienenverkehr verankert wurden: U.a. hinsichtlich der Existenz eines abgestimmten bundesweiten und teilweise europaweiten Fahrplans, hinsichtlich fester Vorgaben für die Tarife und die Standards für Sicherheit und Service. Der Erfolg der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beruht zu einem guten Teil darauf, dass die schweizerischen "Privatbahnen" (die sich im Eigentum der Kantone befinden), im gesamten Bahnsystem des Landes eine zentrale Rolle spielen. Auch in Deutschland gibt es Erfolgsgeschichten von regionalen Bahngesellschaften in öffentlichem Eigentum oder – als Töchter der DB AG - in indirektem öffentlichem Eigentum (Usedomer Bäderbahn, SüdOstBayernBahn, Karlsruher Verkehrs-Betriebe).

Erstmals in der mehr als 170-jährigen deutschen Eisenbahngeschichte gibt es im Top-Management der Bahn (Vorstand der DB AG) keine einzige Person, der oder die aus dem Bahnbereich kommt und mit dem Schienenverkehr durch Ausbildung und Praxis vertraut ist. Stattdessen wird der Vorstand überwiegend von Personen bestimmt, die aus der Flugzeugbranche, aus der Autoindustrie und aus dem Ölgeschäft kommen. Die Bahn wird sich nur dann in Richtung Zukunft bewegen, wenn die führenden Manager an ihrer Spitze aus der Branche selbst kommen und sich mit der Bahn und mit den Zielen einer Verkehrswende identifizieren. Gleichgültig, welche Unternehmensform die Bahn hat: Der Bund als Eigentümer muss seiner Verantwortung gerecht werden, und dafür Sorge tragen, dass an der Spitze der Bahn Menschen stehen, die Kompetenz in der Sache mit Leidenschaft für den Schienenverkehr vereinen.

Texte als Grundlage: Walter Moser, die Bahnstrategie der Schweiz und der SBB -Mit Systemdenken zum Erfolg, in: Heiner Monheim / Klaus Nagorni (Hg.), Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang, Karlsruhe 2004, S. 70-82).

PUNKT SECHZEHN

Die entscheidenden Charakteristika einer "Bahn der Zukunft" lauten im Bereich des Personenverkehrs: "Flächenbahn" (statt einseitiger Investitionen in Hochgeschwindigkeit und Großprojekte), "Bürgerbahn" (statt Orientierung auf ausgesuchte Zielgruppen wie Geschäftsreisende und Schnäppchenjäger), "integraler Taktverkehr" (statt Netz- und Fahrplanausdünnung) sowie attraktives, sozial vertretbares Tarifsystem mit "Mobilitätskarten" (statt Tarifdschungel und Tarifpreisspirale).

Flächenbahn heißt: Erneuter deutlicher Ausbau des Schienennetzes; bei der Länge des Betriebsnetzes um mindestens 10.000 Kilometer, womit dieses wieder auf den Stand von 1990/91 gebracht werden würde. Verallgemeinernde Zielsetzungen, wie sie für das Straßennetz aufgestellt wurden („Alle Bürger und Bürgerinnen haben maximal 80 Kilometer bis zur nächsten Autobahnauffahrt“), müssen für das Schienennetz konkretisiert werden. Dabei geht es einerseits um die neuerliche Integration von Regionen in das Schienennetz und andererseits um die Beseitigung von Kapazitätsengpässen. Alle bisher geplanten Großprojekte sind zu überprüfen und gegebenenfalls durch kostengünstigere und hinsichtlich der Gesamtplanung sinnvollere Alternativen zu ersetzen.

Im Fernverkehr muss die Zuggattung InterRegio – oder eine Gattung, die die Funktionen dieser bis zum Jahr 2000 erfolgreichen Zuggattung übernimmt – erneut eingeführt und zum Träger des Fernverkehrs in den Regionen und für das Segment der preissensiblen Fahrgäste werden. Eine solche Zuggattung könnte auch optimal den berechtigten Anforderungen nach Fahrradmitnahme im Fernverkehr und den Forderungen der Behindertenverbände (u.a. nach fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen) gerecht werden.

Mit einem solchen Ausbau des gesamten Fernverkehrs können alle Oberzentren und alle Städte ab einer zu bestimmenden Größe und alle Regionen des Landes in das Fernverkehrsnetz der Bahn eingebunden werden.

Anschlüsse sind durch landesweite integrale Taktfahrpläne zu optimieren und dort, wo dies zur Zeit aufgrund von Streckenführung und qualitativer Mängel nicht möglich ist, mit entsprechenden Investitionen ins Netz zu ermöglichen. In allen Verkehrsarten muss die Anzahl der Verbindungen erhöht werden: Alle Stationen sollen wenigstens im Stundentakt, Mittel- und Oberzentren im Halbstundentakt erreichbar sein. Der integrale Taktverkehr hat vor schnellen Verbindungen zwischen Metropolen Vorrang, maßgebendes Kriterium sollte nicht eine hohe Punkt-zu-Punkt-Geschwindigkeit zwischen den großen Zentren sein, sondern eine hohe "Netzgeschwindigkeit".

Das Preisniveau für Fahrten im Schienenverkehr muss so gestaltet sein, dass es gegenüber dem Straßenverkehr und gegenüber dem Luftverkehr auf kürzeren Distanzen konkurrenzfähig ist. Familien- und Partnerfreundliche Elemente im Tarifsystem sind auszubauen bzw. (wieder) einzuführen. Dazu dient die Einführung und Weiterentwicklung von Netzkarten für Länder und Regionen sowie für Jahres- und Monatszeiträume. Mit ihnen wird ein attraktiver Zugang zum System Bahn geschaffen und ein Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Pkw beseitigt.

Texte als Grundlage: Perspektiven für die Deutsche Bahn nach dem Tiefensee-Gesetz, Prof. Wolfgang Hesse, Kassel, 1.11. 2007 • Professor Karl-Dieter Bodack, "Die Deutsche Bahn – Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung", März 2008.

PUNKT SIEBZEHN

Der Schienengüterverkehr hat sich in den letzten Jahren quantitativ positiv entwickelt. Tatsächlich jedoch wächst allein der Schienengüterverkehr über sehr weite Entfernungen. Gleichzeitig wurden die Transporte über kürzere Distanzen radikal reduziert. Der im März 2008 vom Bundesverkehrsminister vorgelegte "Masterplan Güterverkehr und Logistik" bringt nicht nur keine Lösung, mit ihm wird die skizzierte Fehlorientierung verstärkt.

Ziel einer Bahn der Zukunft muss es vor allem sein, den Schienengüterverkehr auf kurzen Entfernungen – auf denen auch das Gros aller Gütertransporte abgewickelt wird - zu fördern und damit auch regionale Wirtschaftsstrukturen zu stärken. Nur auf diese Weise kann die erforderliche deutliche Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene bewerkstelligen werden.

Eine wichtige Voraussetzung für einen Schienengüterverkehr, der regionale Wirtschaftskreisläufe unterstützt, sind die Gleisanschlüsse (Industriegleise, mit denen einzelne Unternehmen direkt ins Schienennetz eingebunden sind). Im gesamtdeutschen Schienennetz (BRD und DDR) gab es Mitte der 1980er Jahre noch knapp 20.000 Gleisanschlüsse. 1994, mit Gründung der Deutschen Bahn AG waren es (im gesamten deutschen Schienennetz) noch 13.204. 2005 gab es im Bereich der DB AG noch 4004 Gleisanschlüsse (und weitere rund 800 außerhalb der DB AG). Damit wurde binnen zweier Jahrzehnte die Zahl der Gleisanschlüsse auf weniger als ein Viertel des Bestandes, den es in den 1980er Jahren auf deutschem Boden gab, reduziert. Die aktuellen Vorschläge aus dem Bundesverkehrsministerium für eine Revitalisierung des Schienengüterverkehrs sind an diesen negativen Vorgaben zu bemessen. Tatsächlich gibt es auch auf Basis des "Masterplans Güterverkehr und Logistik" keinen Ansatz, die Zahl der Gleisanschlüsse wieder massiv zu steigern. Erstes Ziel einer Wende im Schienengüterverkehr muss jedoch die Stärkung und Schaffung eines regionalen Güterverkehrs sein.

Die aktuelle Politik im gesamten Güterverkehr und konkretisiert im Schienengüterverkehr geht von einem massiven Wachstum des Güterverkehrs im allgemeinen und insbesondere des Schienengüterverkehrs über sehr lange Distanzen im besonderen aus. Bis 2025 soll der Güterverkehr um mehr als 70 Prozent anwachsen, der Transitverkehr soll um das 2,5fache gesteigert werden. Der Lkw-Verkehr würde weitgehend parallel mit dem allgemeinen Güterverkehr ansteigen – weswegen so gut wie alle Autobahnen mindestens auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden. Der Schienengüterverkehr soll leicht überproportional – also massiv - anwachsen (von 114 Mrd. Tonnenkilometer 2007 auf 190 Milliarden Tonnenkilometer 2025, wodurch der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr leicht (um drei Prozentpunkte) ansteigen würde.

Diese Politik weist in eine völlig falsche Richtung. Sie akzeptiert zunächst die These von der Unvermeidbarkeit eines ständigen Anwachsens der Güterverkehrsströme. Sodann orientiert sie vor allem auf ein Anwachsen von Transporten über sehr große Distanzen. Erst dann gestattet sie der Schiene, im Rahmen dieser Transportinflation mitwachsen zu dürfen.

Eine solche Politik begünstigt in erster Linie die großen Unternehmen und fördert europaweite und weltweite arbeitsteilige Prozesse. Damit ist jedoch gleichzeitig eine Schädigung von mittleren Unternehmen und von regionalen wirtschaftlichen Strukturen ver-

bunden. Dieser Prozess wird mit der Entwicklung der „mittleren Transportweite„ im Schienengüterverkehr, also der durchschnittlichen Entfernung aller Schienengüterverkehrstransporte, dokumentiert. 1994 lag die „mittlere Transportweite„ im Schienengüterverkehr bereits bei 215 km. Bis 2005 hatte sie 301 km erreicht: Binnen eines Jahrzehnts wurde die durchschnittliche Entfernung je Schienengütertransport um ein Drittel gesteigert. Der „Masterplan“ geht faktisch davon aus, dass diese mittlere Transportweite nochmals drastisch erhöht wird. In ihm wird der Schiene nur „auf langen Strecken eine (gegenüber der Straße) höhere Leistungsfähigkeit“ zugesprochen. Entsprechend sollen sich die Fördermaßnahmen für die Schiene vor allem auf Transporte über große Distanzen konzentrieren. Gleichzeitig soll es im Schienennetz zunehmend eine „Entmischung“ von Güter- und Personenverkehr geben. Auf Strecken mit Güter- und Personenverkehr soll teilweise der Güterverkehr „priorisiert“ (bevorzugt) werden.

Eine alternative Transportpolitik muss auf Vermeidung von Transporten und auf eine Verlagerung von Transporten auch und gerade auch im Bereich der kürzeren Distanzen orientieren. Die durchschnittliche Transportweite im schweizerischen Schienengüterverkehr (140 km) ist eine Distanz, auf der es in Deutschland kaum noch Schienengüterverkehr gibt. Dennoch erreicht der Schienengüterverkehr in der Schweiz gemessen an allen Transporten einen doppelt so hohen Anteil wie in Deutschland. Tatsächlich wird beim deutschen Schienengüterverkehr inzwischen faktisch darauf verzichtet, in Konkurrenz zum vorherrschenden Lkw-Verkehr anzutreten. Doch die durchschnittliche Transportweite des gesamten Güterverkehrs in Deutschland (Straße, Binnenschiff, Schiene, Pipelines und Luft-Cargo) liegt bei nur 120 km.

Eine Güterbahn der Zukunft muss sich auf dieses entscheidende Marktsegment orientieren und dafür die erforderliche Infrastruktur und intelligente Transportlösungen entwickeln.

Texte als Grundlage: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Masterplan Güterverkehr und Logistik, März 2008, Entwurf • BUND-Stellungnahme zum Masterplan vom 14. März 2008 • Verkehr in Zahlen 2007/2008.

PUNKT ACHTZEHN

Die aktuelle Strategie einer aggressiven Expansionspolitik im Ausland muss aufgegeben werden. Eine Bahn der Zukunft orientiert auf den Binnenmarkt und den Ausbau eines europaweiten Schienenverkehrs in Form von Kooperationen mit den anderen Eisenbahnen in Europa.

Die Politik der Bahnprivatisierungen läuft auf eine Rückkehr ins vorletzte Jahrhundert mit isolierten Kreis- und kleinen Privatbahnen im Nah- und Regionalverkehr und einem privatisierten Monopolisten im Fernverkehr hinaus. Ein integriertes Schienenverkehrsgesamtsystem, wie es sich Anfang des 20. Jahrhunderts herausbildete, existiert immer weniger. Eine Weiterentwicklung eines solchen Systems zumindest auf europäischer Ebene findet nicht statt. Vor dem Hintergrund der Entwicklung einer europäischen Integration ist das verkehrspolitisch kontraproduktiv.

Erforderlich ist stattdessen, dass die noch bestehenden staatlichen Bahnen in Europa gestärkt, dezentralisiert und demokratisiert werden (vgl. PUNKT FÜNFZEHN). In diesem

Sinn muss eine europaweite Revitalisierung der öffentlichen Bahnen entwickelt, konkretisiert und unterstützt werden. Erforderlich ist eine intensiviertere europaweite Zusammenarbeit der europäischen Bahnen, wobei Kooperationen im Flugverkehr wie "Star Alliance" in vielen Aspekten Vorbild sein können. Erforderlich ist die weitestmögliche Übertragung der in PUNKT SECHZEHN und PUNKT SIEBZEHN genannten Anforderungen auf die europäische Ebene: Erforderlich sind weit mehr als bisher europäische Bahnfahrpläne und auf europäischer Ebene abgestimmte attraktive Tarife, eine wechselseitige Anerkennung der "Mobilitätskarten" und ein Ausbau der Bahnnetze, bei dem ein Zusammenwachsen der nationalen Netze zu einem europaweiten Schienennetz das Ziel ist. Dabei geht es nicht primär um die Vernetzung von Metropolen (so wichtig dies auch sein mag). Das größte Marktpotential stellen vielmehr die vielfältigen innereuropäischen Grenzverkehre dar (zwischen Deutschland und Polen, Deutschland mit Österreich, der Schweiz, Frankreich, den Benelux-Staaten und den skandinavischen Ländern). Analog zur zerstörerischen Politik im Schienengüterverkehr (Abbau der Gleisanschlüsse) wurden oft in diesem Bereich Schienenverkehrsangebote und Schieneninfrastruktur abgebaut.

In einem ersten Schritt zur Europäisierung der Bahnen sind die Potentiale der Grenzverkehre zu erschließen und die schienengebundene Erschließung der neuen EuroRegios zu gewährleisten.

Eine Ausarbeitung zu diesem Thema wird derzeit vom Bündnis Bahn für Alle erarbeitet.

PUNKT NEUNZEHN

Zum Konzept einer zukunftsfähigen Bahn als Serviceunternehmen gehört es, dass Menschen durch Menschen bedient und betreut werden und nicht Automaten und Internet die menschliche Präsenz ersetzen. Die Zahl der Arbeitsplätze im Schienenbereich kann so erstmals wieder erhöht werden. Dabei handelt es sich im Schienenbereich – wie von den Gewerkschaften und von der SPD gefordert – um "gute Arbeit", um gesellschaftlich und ökologisch sinnvolle Arbeitsplätze.

Die Debatte über Arbeitsplätze und deren gesellschaftliche "Wertigkeit" wird hierzulande völlig verzerrt geführt. Ein Abbau von Arbeitsplätzen im Schienensektor und in der Bahntechnik gilt als sinnvolle Sparmaßnahme; gegen den Abbau von Arbeitsplätzen in der Autoindustrie oder in der Flugzeugbranche hingegen wird parteiübergreifend protestiert. Während es bei der Bahn heißt, der Staat müsse sich zurückziehen, angesagt sei eine Privatisierung, heißt es im Flugzeugbau, der Staat müsse einsteigen, um Arbeitsplätze zu sichern und strategische Interessen zu wahren.

Es geht hier um Lobbypolitik und um Ideologie. Tatsächlich hat die Halbierung der Beschäftigtenzahl im Schienenverkehrssektor (siehe PUNKT DREI) der Bahn wenig gebracht. Wie der Bundesrechnungshof errechnete, entsprechen die Mehrausgaben für den Einkauf neuer Fremdleistungen weitgehend den Einsparungen bei den Lohn- und Gehaltskosten. Das unterstreicht auch ein Vergleich zwischen der französischen SNCF und der DB AG. In Frankreich wurde die Zahl der Bahnbeschäftigten 1995 bis 2007 "nur" um rund 10 Prozent reduziert. In Deutschland gab es die bereits angeführte Halbierung.

Dennoch unterscheiden sich die Grunddaten der SNCF und der DB AG hinsichtlich der Profitabilität unter Berücksichtigung der staatlichen Unterstützungen nicht wesentlich.

Die Bahn ist ein Serviceunternehmen. Service oder Dienstleistung sind immer dann effizient und überzeugend, wenn Menschen Menschen bedienen und betreuen. Der Chef der Usedomer Bäder-Bahn erklärt den gewaltigen Erfolg seiner regionalen Bahn – mehr als eine Verzehnfachung der Fahrgastzahl seit Anfang der 1990er Jahre – auch damit, dass es im Netz der UBB keinen Automaten gibt, dass immer Menschen Menschen bedienen.

Die Bahn ist bundesweit das größte Serviceunternehmen. Die bei der Bahn beschäftigten Menschen schaffen nicht nur alle Werte. Sie sind auch das wichtigste Potential für überzeugenden Service, für Kreativität und für sichtbare Präsenz vor Ort. Ihre Arbeit ist "gute Arbeit", die Bahnarbeitsplätze sind gesellschaftlich sinnvolle und ökologisch notwendige Arbeitsplätze. Das muss sich niederschlagen in einer Unternehmenskultur, bei der die Wertschätzung der Beschäftigten im Mittelpunkt steht. Erforderlich ist dafür der Ausbau der innerbetrieblichen Mitbestimmung, die Einführung familienfreundlicher Schichten und Schichtfolgen, die Reduktion der durchschnittlichen Arbeitszeiten, der Abbau von Elementen der Arbeitsverdichtung, die Anhebung der realen Einkommen und die neuerliche Integration zuvor ausgelagerter Tätigkeiten. Der Lohndumpingwettbewerb im Bahnverkehr, der vor allem im Rahmen der Ausschreibungen stattfindet, muss generell unterbunden werden.

Auf diese Weise ist erstmals seit langem eine Trendwende in der Arbeitsplatzentwicklung möglich. Eine Bahn der Zukunft erfordert mehr Arbeitsplätze im Schienenbereich. Sie wird -als Resultat der erforderlichen Investitionsoffensive - auch zu neuen Arbeitsplätzen in der Bahnindustrie beitragen.

Texte als Grundlage: Hermann Lorenz / Leslie Franke (Kern-Film Hamburg), "Bahn unterm Hammer" (DVD), u.a.: Reportage Teile zur Usedomer Bäderbahn.

PUNKT ZWANZIG

Eine Politik der Verkehrswende und eine Bahn der Zukunft erfüllen nicht nur umwelt- und klimapolitische Anforderungen. Sie werden auch elementaren demokratischen Grundsätzen gerecht. Die große Mehrheit der Bevölkerung hat die übergeordneten Anforderungen erkannt und fordert eine Bahn in öffentlichem Eigentum.

Seit Frühjahr 2006 gab es drei repräsentative Umfragen zum Thema Bahn (Mai 2006 durch Forsa; November 2006 durch Emnid und Juli 2007 erneut durch Forsa). Dabei wurde die Zustimmung zu einer Bahn in öffentlichem Eigentum von rund 50 Prozent im Mai 2006 auf rund zwei Drittel bei den Umfragen im November 2006 und Juli 2007 gesteigert. In anderen repräsentativen Umfragen, die allgemeiner auf das Thema "Privatisierungen" fokussierten, ergaben sich vergleichbare Werte. Grundsätzlich verstärkte sich in der Bevölkerung in den letzten fünf bis sieben Jahren die Kritik an dem Abbau von Daseinsvorsorge und an den Privatisierungen bisher öffentlich vorgehaltener Dienste (siehe der Volksentscheid in Freiburg/Bsg. gegen die Privatisierung der kommunalen Wohnungen 2006, siehe der Volksentscheid in Leipzig gegen eine Privatisierung öffentlicher – kommunaler – Unternehmen vom Februar 2008).

Im Fall der Bahnprivatisierung ist der Widerspruch zwischen der Mehrheitsmeinung in der Bevölkerung und der Position der Parteien respektive der Bundestagsabgeordneten besonders deutlich. Der Grund, weshalb die Fraktionen von CDU/CSU und SPD den vorliegenden Gesetzesentwurf zur Bahnprivatisierung nicht weiter betreiben und weshalb sie eine Bahnprivatisierung in Form eines Holding-Modells wie eine geheime Kommandosache vorantreiben, resultiert aus diesem Widerspruch. Inzwischen kann eine Bahnprivatisierung kaum mehr auf dem "ordentlichen" Weg, durch ein gesetzgeberisches Verfahren, realisiert werden. Daher soll diese weitgehend verborgen vor der Öffentlichkeit "still" realisiert werden. Das erklärt auch die Absicht, den Verkauf von ersten Bahnaktien noch bis Herbst 2008 durchzusetzen: Es soll alles getan werden, dass die Bahnprivatisierung nicht Thema des Bundestagswahlkampfes 2009 wird.

Der SPD-Parteivorsitzende startete im März zusammen mit anderen prominenten SPD-Politikern eine Veranstaltungsrundreise unter dem Motto "Nah bei den Menschen". Dazu schreibt Kurt Beck: "Wir sind nah bei den Menschen, nah an ihren Sorgen und Nöten, aber auch nah an ihren Hoffnungen. Wir wollen wissen, wo der Schuh drückt und welche Erwartungen Sie an unsere Politik in der Zukunft haben."

Offensichtlich ist: Die deutliche Mehrheit der Bevölkerung hat die Erwartung, dass die Politik auf eine Bahn der Zukunft orientiert und dass die Bahn in öffentlichem Eigentum verbleibt. Wer "nah bei den Menschen" ist, weiß um diese Forderungen. Das Institut für Demoskopie Allensbach, das im September 2007 die bisher umfassendste Untersuchung zu den "Deutschen und ihre Bahn" durchführte, gelangte zu dem Schluss: "Es ist anzunehmen, dass das Gefühl, die Deutsche Bahn sei ein zentraler Bestandteil der kulturellen Identität Deutschlands, auch den Widerstand der Bevölkerung gegen die Privatisierungspläne der Bundesregierung begründet."

Texte als Grundlage: Institut für Demoskopie Allensbach, "Die Deutschen und ihre Bahn", eine Dokumentation des Beitrags von Dr. Thomas Petersen, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 19. September 2007, Forsa, • Manfred Güllner, "Privatisierung staatlicher Leistungen – Was wollen die Bürger?", 19.9.2007.

Bündnis Bahn für Alle, 28.03.2008
Redaktion: Winfried Wolf

„Bahn für Alle“ ist ein Bündnis von 15 Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden usstend Gewerkschaften und setzt sich ein für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand.

Träger des Bündnisses sind Attac, Bahn von unten, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Eurosolar, Grüne Jugend, Grüne Liga, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend solid, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di.

Mehr Informationen: www.DeineBahn.de