

Bahnprivatisierung stoppen - "Bahn der Zukunft" entwickeln!

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

Kurzfassung

(Langfassung unter www.DeineBahn.de/download/bfa_20-punkte-bahnzukunft.pdf)

Vorbemerkung

Das Bündnis Bahn für Alle begrüßt die neue Debatte zur Zukunft der Bahn, zu der die Entscheidung der SPD-Führungsgremien zur Einrichtung einer Bahnkommission beitrug. Das Bündnis sieht darin eine Chance, 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 drei thematischen Blöcken zugeordnet:

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

B Bahnprivatisierung 2006 – 2008, Punkt 6-11

C Bahn der Zukunft, Punkt 12-20

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 heute über die Zukunft der Bahn diskutiert, muss Rechenschaft ablegen über die Bilanz der 1993 beschlossenen Bahnreform. Als Resultat dieser Reform traten Reichsbahn und Bundesbahn ab Anfang 1994 vereint als Deutsche Bahn AG auf. Die Aktien der DB AG befinden sich zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Alle Schulden von Bundesbahn und Reichsbahn wurden auf den Staat übertragen; die neue Gesellschaft DB AG startete 1994 schuldenfrei. 1993/94 gingen weder CDU/CSU noch SPD davon aus, dass die Bahnreform als „formelle Privatisierung“ einen Startschuss darstellen würde für eine materielle Bahnprivatisierung. Eine solche Position vertrat lediglich die FDP. Bündnis 90/Die Grünen, die PDS und die Bahngewerkschaften GdED (heute Transnet), GDBA und GDL lehnten jede Art materielle Bahnprivatisierung („Börsengang“) explizit 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.

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, Öffnungszeiten reduziert. Wichtige Regionen wurden von der Schiene oder vom Schienenfernverkehr abgehängt.

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.

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.

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.

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 24. 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 Netzinfrastruktur, 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.

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.

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.

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.

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 Tarifschunzel und Tarifpreisspirale).

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.

PUNKT ACHTZEHN

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

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.

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.

Bündnis Bahn für Alle, 28.03.2008
Redaktion: Winfried Wolf

„Bahn für Alle“ ist ein Bündnis von 15 Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden und 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