

Bahnprivatisierung ohne Netz

Sieben Todsünden wider die Interessen von Fahrgästen und Bahnbeschäftigten

Eine Kritik des Holding-Modells

von Winfried Wolf

3. Dezember 2007

Seit dem Nein des Hamburger SPD-Parteitag vom 27. Oktober 2007 zum Bahnprivatisierungsgesetz diskutieren führende Kreise der Großen Koalition über ein scheinbar neues Modell der Privatisierung des Schienenverkehrs. Dieses läuft darauf hinaus,

- –dass die Infrastruktur (Gleisnetz; Bahnhöfe) und Transport („Betrieb“) getrennt werden
- –dass zunächst „nur“ der Transport- und Logistikbereich (teil-)privatisiert wird
- –dass die Infrastruktur (zunächst) zu 100 Prozent in Bundeseigentum verbleibt.

Einen Skandal stellt der Plan der Bundesregierung dar, für dieses Modell einer Bahnprivatisierung Bundestag und Bundesrat erst gar nicht zu fragen. Die Teilprivatisierung des Transports soll in Form von Beschlüssen des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG umgesetzt werden. Aufgrund des faktischen Scheiterns des bisher vorliegenden Bahnprivatisierungsgesetz („integrierter Börsengang“) und der katastrophalen Erfahrungen auf dem SPD-Parteitag, auf dem es eine mehrheitliche Stimmung unter den Delegierten gegen jede Form einer Bahnprivatisierung gab, soll die Bahnprivatisierung nun unter Verletzung elementarer demokratischer Gepflogenheiten durchgeboxt werden.

Bereits am 10. Dezember 2007 will die Koalitionsrunde über das Projekt befinden.

Damit demonstrieren diejenigen, die bisher – wie der Vorstand der Deutschen Bahn AG und führende Kreise der SPD – das Modell eines „integrierten Börsengang“ unterstützt und behauptet hatten, es gelte „die Zerschlagung der Bahn“ zu verhindern, ihre Prinzipienlosigkeit. In Wirklichkeit geht es ihnen nur um dreierlei: 1. privatisieren, 2. privatisieren und 3. privatisieren.

Das neue – alte – Modell

Nach dem „Trennungsmodell“ soll die Deutsche Bahn AG in eine reine Finanzholding umgewandelt werden und nicht mehr wie bisher das gesamte operative Geschäft des Konzerns – Fahrweg, Bahnhöfe, Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und Logistik – kontrollieren. Der Bund soll 100 Prozent der Anteile der Deutschen Bahn AG behalten. Gleichzeitig wird die Infrastruktur (Trassen und Bahnhöfe) in eine eigene Gesellschaft eingebracht. An dieser Gesellschaft (an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen¹) würde die Holding Deutsche Bahn AG 100 Prozent der Anteile behalten. Damit soll dem Artikel 87e Grundgesetz Rechnung getragen werden.

Bei den Transportgesellschaften DB Regio (= Nahverkehr), AG Fernverkehr und Schenker mit Railion (= Logistik, Lkw-Spedition und Schienengüterverkehr) sollen private Investoren einsteigen. Der Bund soll zunächst mindestens 51 Prozent der Anteile an diesen Gesellschaften behalten. Dadurch könne es für eine Übergangszeit auch einen gemeinsamen internen Arbeitsmarkt geben – womit die Gewerkschaft Transnet eingebunden werden soll. Allerdings wird offen gesagt, dass der gesamte Transport- und Logistikbereich zu einem späteren Zeitpunkt zu 100 Prozent privatisiert werden könnte – beispielsweise nach der Bundestagswahl 2009.

¹Bisher gibt es unter dem Dach der DB AG die drei Infrastrukturunternehmen: die DB Netz AG, die AG Station & Service (= Bahnhöfe) und die DB Energie GmbH. In den einschlägigen Gesetzen und im Grundgesetz (Artikel 87 e) werden diese Unternehmen als EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezeichnet.

Das Modell ist nicht neu. Als die Gutachtergesellschaft Booz Allen Hamilton Ende 2005 ihr im Auftrag des Bundestags erstelltes Gutachten präsentierte, trug dieses explizit den Titel „PRIMON“, was übersetzt heißt „Privatisierung mit und ohne Netz“. Das Holdingmodell war eine der dort vorgestellten fünf Privatisierungsvarianten (PRMON-Gutachten S. 369-398). Dieses Modell entsprach weitgehend demjenigen, das im Jahr 2002 in einer Studie der Investmentbank Morgan Stanley entwickelt worden war. Es war schon immer von den Unternehmerverbänden BDI und DIHK favorisiert und von den Parteien FDP, Bündnis 90/Die Grünen und großen Teilen der CDU/CSU unterstützt worden. Dieses Modell schien im Rahmen einer großen Koalition nicht durchsetzbar, da die im Bahnbereich führende Gewerkschaft Transnet und – mehrheitlich – die SPD den „Erhalt des integrierten Konzerns“ forderten und für einen „integrierten Börsengang“ eintraten. Diese Position wurde von der Bahnschuppe unter Hartmut Mehdorn und von spezifischen Investorengruppen, die es in erster Linie auf die Grundstücke der Bahn abgesehen hatten, unterstützt.

Das Trennungsmodell wird seit neuestem auch unterstützt vom Bundesfinanzminister Peer Steinbrück, von wachsenden Teilen der SPD – so ansatzweise auch vom MdB Hermann Scheer -, von Teilen der GDL und unter bestimmten Bedingungen auch von der Führung der Gewerkschaft Transnet. Da auch der VCD auf Bundesebene, der Fahrgastverband pro Bahn und Teile der Umweltverbände das Trennungsmodell positiv bewerten und die Bundestagsfraktion Die Linke in der Frage keine klare Haltung einnimmt, droht ein breites de facto-Bündnis bzw. eine noch breitere offene oder stillschweigende Unterstützung für eine solche Bahnprivatisierung.¹

Das Bündnis „Bahn für Alle“ hat seit seiner Gründung Anfang 2006, *alle* Formen der Bahnprivatisierung abgelehnt. Es tritt für eine Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum ein. Naturgemäß konzentrierten wir uns seit Ende 2006, als die Inhalte des im Bundesverkehrsministerium erarbeiteten Bahnprivatisierungsgesetzes bekannt wurden, auf die Kritik an dem nun gewählten Modell eines integrierten Börsengangs.

Nach dem sich abzeichnenden Scheitern dieses Privatisierungsmodells und nach den skizzierten neuen Überlegungen in der Bundesregierung und im Bahnvorstand gilt es, die Kritik am Holdingsmodell ins Zentrum zu stellen. Dargelegt werden muss, dass dieses Modell nicht ein „kleineres Übel“ darstellt, sondern dass nunmehr zwischen „Pest“ („integrierter Börsengang“) und „Cholera“ (Zerschlagung der Bahn) gewählt werden kann.

¹Die Bundestagsfraktion Die Linke hat einen eigenen Antrag zur Bahnprivatisierung eingebracht, der am Tag der am 18.9.2007, am 1. Lesung des Bahnprivatisierungsgesetzes im Bundestag zur Abstimmung gestellt und von der Mehrheit des Bundestags - gegen die Stimmen der Linksfraktion - abgelehnt wurde. In diesem Antrag (Bundestagsdrucksache DS 16/3801) lautet der erste Satz: „Der Bundestag wolle beschließen: Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf, alle Schritte zu unterlassen, die zur Privatisierung der Deutschen Bahn AG führen“. In der Folge fordern die Antragsteller allerdings „die Voraussetzungen dafür zu prüfen, wie sämtliche Teile des DB-Konzerns, die zur Infrastruktur zählen, kurzfristig aus der DB AG auszugliedern sowie als eigenständiges Unternehmen zusammenzufassen sind.“ Dort heißt es weiter, es seien „die Voraussetzungen zu prüfen, wie in Zusammenarbeit mit den Ländern bestimmte Fernzüge des Personenverkehrs gegen Entgelt bestellt werden können.“ Der Antrag verstärkt die Argumente, die von den Anhängern des Trennungsmodells vorgetragen werden. Er kann leicht als Unterstützung einer „Zerschlagung“ des Konzerns verstanden werden. In jedem Fall ist es extrem bedauerlich, dass es auch seitens der Partei die Linke keinen konkreten parlamentarischen Antrag zum Erhalt der Deutschen Bahn als einem integrierten Unternehmen in öffentlichem Eigentum und zur Weiterentwicklung desselben zu einer „Bürgerbahn“ und „Flächenbahn“.

Sieben Todsünden sind auszumachen, mit denen das Trennungsmodell gegen die Interessen von Fahrgästen, Umwelt, Beschäftigten und Gesellschaft verstößt.

Todsünde Nr. 1: Weitere Synergieverluste

Hartmut Mehdorn und Norbert Hansen hatten recht: Mehr als bei den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße, Luftverkehr und Schifffahrt sind im Schienenverkehr die Verkehrsmittel (Loks, Triebfahrzeuge und Waggons) eng mit der Schiene verzahnt. Kommt es zu einer Trennung, so werden Standards von Service und Sicherheit zumindest tangiert. In Großbritannien war die Trennung von Netz und Betrieb zumindest mitverantwortlich für eine Reihe schwerer Unfälle, zu denen es nach der Privatisierung kam. Dort stimmen heute Konservative, Labour Party und Fachpresse darin überein, dass der entscheidende Fehler bei der Bahnprivatisierung just in der Trennung von Fahrweg und Betrieb bestand.

In jedem Fall bringt eine Trennung von Infrastruktur und Transport neue Synergieverluste. Solche gab es bereits im Fall der „Bahnreform“ von 1994, in deren Gefolge es zu einer Aufteilung in einzelne Gesellschaften kam. So kam es zu einer deutlichen Aufblähung des Managements. Es gibt keinen einheitlichen Triebfahrzeug-Park mehr; Lokführer sind nur noch in ihrem Bereich Nahverkehr, Fernverkehr oder Güterverkehr einsetzbar, was u.a. zu absurden Einsatzzeiten mit vielstündigen Unterbrechungen führt.¹ Die Kommunikation zwischen den einzelnen Bereichen wurde erschwert. Bisher wurden die Synergieverluste dadurch begrenzt, dass es eine einheitliche Holding gab, die auch das operative Geschäft bestimmte und die die einzelnen Töchter mit Beherrschungsverträgen an sich band. Unter Mehdorn kam es teilweise sogar zu einer neuerlichen Zusammenfassung von Bereichen, die zuvor auseinanderdrifteten – so wurde im Vorstand die Verantwortlichkeit für den Nahverkehr und für den Fernverkehr einer Person zugesprochen. Wenn die Holding zu einer reinen Finanzholding wird, so werden die Synergieverluste weit deutlicher als bisher zu tage treten.

Todsünde Nr. 2: Verschleuderung von Volksvermögen – Fahren auf Verschleiß

Der Wert der Transportgesellschaften – vor allem des rollenden Materials (Loks, Waggons, Triebfahrzeuge usw.) - liegt ausweislich der offiziellen Statistik des Bundesverkehrsministeriums bei 55,4 Milliarden Euro („Verkehr in Zahlen 2006/2007“, S. 39). Der reine Erlös aus dem Verkauf von 49,9 Prozent der Anteile an den Transport- und Logistikgesellschaften wird im PRIMON-Gutachten (S. 394) mit „4 bis 6,5 Milliarden Euro“ angegeben. Der Gesamtwert dieses Bereichs (bei einer Privatisierung von 100 %) wird dort mit „maximal 13,2 Milliarden Euro“ angegeben. Dies entspricht ziemlich genau einem Viertel des offiziellen Werts des Transportbereichs, wie in „Verkehr in Zahlen“ errechnet.

Das heißt: Auch bei diesem Bahnprivatisierungsmodell werden drei Viertel des Werts des Bruttoanlagevermögens verschleudert. Wenn am Ende 100 Prozent des Transportsektors verkauft, sind es rund 40 Milliarden Euro gesellschaftlicher Werte, die vergeudet werden.

Das rollende Material amortisiert sich in rund 20 Jahren. Eine betriebswirtschaftlich korrekte

¹Der in der Auseinandersetzung zwischen GDL und Bahnvorstand kurz aufgetauchte Gedanke, man könne alle Lokomotivführer in einer neuen „Servicegesellschaft“ zusammenfassen, ist widersprüchlich. Ein solches Vorhaben kann einerseits auf eine Art spezielle Leiharbeitsfirma hinauslaufen; es würde sich dann eher um einen Beitrag zur weiteren Segmentierung der Bahn handeln. Andererseits könnte es sich dabei – ähnlich wie bei der GDL-Forderung nach einem Bereich „Traktion“, wie er Mitte der 1990er Jahre aufgestellt wurde – um einen Versuch handeln, die Segmentierung der Bahn zumindest in diesem Bereich rückgängig zu machen und auf universell ausgebildete, in allen drei Bereichen (Nah-, Fern- und Güterverkehr) einsetzbare Lokführer abzielen. Damit würde die Dequalifizierung des Lokführerberufs, zu der es seit Mitte der 1990er Jahre kam, ganz oder teilweise rückgängig gemacht: Vor 1994 betrug die Ausbildungszeit für einen Lokführer drei Jahre, inzwischen liegt diese bei sieben Monaten, bei privaten Eisenbahngesellschaft oft nur bei drei Monaten.

Rechnung müsste jährlich rund 2,8 Milliarden Euro an Abschreibungen (55,4 : 20) auf das rollende Material buchen bzw. Rücklagen in einer solchen Höhe bilden, um bei Eintreten des technischen Verschleißes das dann nicht mehr einsetzbare Material neu beschaffen zu können. Tatsächlich liegen die Abschreibungen im gesamten Konzern DB nur bei 2,7 Milliarden Euro womit aber neben dem rollenden Material auch die gesamte Infrastruktur (mit einem Wert von 126 Milliarden Euro) abgedeckt sein soll. Sie liegen also deutlich zu niedrig. Man zehrt bereits heute von der Substanz.

Nun heißt es offiziell, man wolle private Investoren „hereinholen“, da man frisches Kapital benötige, unter anderem um die ICE-Flotte zu erneuern. In Wirklichkeit verhält es sich umgekehrt: Private Investoren wollen kurzfristig hohe Gewinne erzielen. Das heißt, sie haben kein Interesse an hohen (Abschreibungs-) Kosten. Sie werden – wie das bei allen vorausgegangenen Privatisierungen (im Bereich von Wasser, Energie und Wohnungen) zu beobachten war, nochmals deutlich niedrigere Abschreibungen vornehmen und die Investitionen reduzieren. Für sie ist nicht von entscheidendem Interesse, ob in zehn oder zwanzig Jahren ausreichend Rückstellungen vorhanden sind, um beispielsweise die ICE-Flotte zu erneuern. Bei privaten Investoren droht weit mehr als bisher, dass sie verstärkt auf Verschleiß fahren. Sie können sich in zehn oder fünfzehn Jahren wieder aus ihrem Engagement verabschieden. Dass der Staat dann bereit ist, die fehlenden Milliarden-Beträge zu investieren, muss bezweifelt werden. Bis dahin könnte beispielsweise die Entwicklung im Verkehrsmarkt zugunsten von Straße und Luftverkehr so weit gediehen ist, dass eine Reaktivierung der Schiene als aussichtslos erscheint.

Todsünde Nr. 3: Milliardensummen Steuergelder für private Betreiber

Das Trennungsmodell wird damit begründet, dass eine Bahn im öffentlichen Eigentum „dem Steuerzahler zu teuer“ kommt. Tatsächlich sollen aber auch bei Realisierung dieses Privatisierungsmodells mindestens dieselben öffentlichen Summen für das System Schiene ausgegeben werden wie vor der Privatisierung. Dies deckt sich mit den Erfahrungen in Großbritannien und Schweden, wo nach den Bahnprivatisierungen – die in Form von Trennungen von Fahrweg und Betrieb erfolgten - die staatlichen Leistungen an die privaten Betreibergesellschaften massiv anstiegen.

Hierzulande liegt der Betrag, der jährlich in das System Schiene fließt, zwischen 12 und 15 Milliarden Euro im Jahr (Regionalisierungsgelder, Investitionen in das Schienennetz und Beamten-Ausgleichszahlungen über das Bundeseisenbahnvermögen). In den im Rahmen des Trennungsmodells zu privatisierenden Bereich fließen (einschließlich der Ausgleichszahlungen an das BEV) jährlich rund 10 Milliarden Euro. Diejenigen Summen, die darüber hinaus in das Netz fließen, sollen – durch eine abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) - langfristig garantiert werden.

Gelegentlich wird argumentiert, es sei unwichtig, ob die staatlichen Gelder für die Schiene überwiegend einem privaten oder einem in öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen zufließen. Immerhin würden Bund und Länder auch derzeit kaum Einfluss auf die Verwendung der Gelder, die in das Schienennetz und in den Transport fließen, nehmen. Das letztere stimmt. Dennoch ist es kein überzeugendes Argument. Entscheidend ist: Derzeit *könnten* Regierung bzw. Bundestag Einfluss auf den Einsatz dieser Mittel nehmen. Nach einer Privatisierung können sie eigentumsrechtlich (z.B. bei den Mitteln für den Nahverkehr) kaum mehr Einfluss nehmen, auch dann nicht, wenn sie wollten.

Hinzu kommt der komplexe Bereich Trassenpreise. Schieneninfrastruktur deckt ihre Kosten nicht (wie das auch bei den Infrastrukturen im Straßen-, Luft- und Binnenschiffverkehrsverkehr der Fall ist). Die Einnahmen aus den Trassennutzungsgebühren decken nur einen Teil der Kosten. Bisher ist das System der Trassenpreise so gestaltet, dass die (überwiegend staatlichen) Einnahmen aus dem Nah- und Regionalverkehr den (eigenwirtschaftlich betriebenen) Fern- und Güterverkehr quersubventionieren. Im Fall eines integrierten Börsengangs sollte dieses Modell über deutlich erhöhte Trassenpreise weiter

ausgebaut worden. Wenn bei dem neuen Privatisierungsmodell nur die Betreibergesellschaften privatisiert werden und wenn die Infrastruktur in staatlichem Eigentum verbleibt, dann dürfte es einen verstärkten Druck auf niedrige und sinkende Trassenpreise (und damit verbesserte Gewinnmöglichkeiten im Transportbereich) geben. Auf diese Weise würde der Druck auf den Staat zu fortgesetzt höheren Investitionen in das Netz steigen

Todsünde Nr. 4: Abbau von 10.000 km des Netzes - Kahlschlag bei den Verkehrsangeboten

Das PRIMON-Gutachten geht auch im Fall des Holding-Modells davon aus, dass der Fernverkehr und der Nahverkehr im Verkehrsmarkt Marktanteile verlieren. Im Fernverkehr, wozu konkrete Angaben gemacht werden, soll der Anteil von (2005) 3,3 Prozent auf 2,9 Prozent – oder um zehn Prozent – sinken (S. 376). Der Güterverkehr soll unter spezifischen Bedingungen bescheidene Anteilsgewinne (von 15,8 % auf 16,4 %) erzielen können.

Der Grund für diese Entwicklung liegt erstens in den Bedingungen des Verkehrsmarkts, wo systematisch der Straßen- und Luftverkehr begünstigt, das Straßennetz erweitert, die Zahl der Airports und Start- und Landesbahnen erhöht, jedoch das Schienennetz abgebaut und die Angebote auf demselben reduziert werden. Der zweite Grund für diese Entwicklung liegt allerdings im Charakter eines privatkapitalistischen Betriebs im Transportsektor.

Eine Bahn in öffentlichem Eigentum kann mit einer Null-Prozent-Rendite betrieben werden. Sie kann auch – aus Umwelt-, Klima und sozialen Gründen – als Zuschussbetrieb akzeptiert werden. Private Investoren rechnen jedoch mit zwölf, fünfzehn und mehr Prozent Kapitalrendite (Gewinne auf das eingesetzte Kapital). Die aktuelle – bereits schön gerechnete – Rendite der DB AG liegt bei maximal vier Prozent. Eine aus Sicht der privaten Betreiber erforderliche Verdrei- bis Vervierfachung der Rendite führt unter anderem dazu, dass man sich bei allen Angeboten auf diejenigen Strecken und Fahrtzeiten konzentrieren wird, die die höchsten Renditen abwerfen. Private Investoren werden im Umkehrschluss darauf drängen, Strecken und Angebote, die niedrige Renditen bringen, auszudünnen oder nicht mehr zu betreiben bzw. sie werden Bund, Länder und Kommunen zu ständig höheren Unterstützungsleistungen erpressen, wenn auf diesen ein weiterer Betrieb aufrecht erhalten werden soll.

In diesem Sinn gehen die Gutachten von Morgan Stanley und Booz Allen Hamilton von weiteren, deutlichen Kappungen des Gleisnetzes aus. Die Bundesländer haben im Rahmen ihrer Kritik am ursprünglichen Bahnprivatisierungsgesetz publik gemacht, dass es bahninterne Pläne zu einem weiteren Abbau des Netzes von 6.000 bis 10.000 Kilometer gibt. (Die aktuelle Betriebslänge des Gleisnetzes liegt bei 34.000 km. 1990/91 waren es noch 44.100 km).

Einen Sonderfall spielen dabei Verbindungen, die – im Rahmen der vorgesehenen radikalen Ausdünnung der Zugattung Intercity/Eurocity (IC/EC) – nicht mehr im Fernverkehr enthalten sein sollen und die dann teilweise, auf Wunsch der betroffenen Bundesländer, dem Nahverkehr zugeschlagen werden. Diese müssen dann aus den Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Da diese Mittel aber ohnehin bis 2009 Jahr um Jahr gekürzt werden, kommt es auch im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs zu einer spezifischen Umschichtung der Angebote und in der Gesamtheit zu einem Abbau von Schienenverkehrsleistungen insbesondere im weniger rentablen Bereich. Der Abbau des Streckennetzes und die Ausdünnung der Angebote wird sich weiter auf strukturschwache Regionen, auf Flächenstaaten und auf Regionen mit einer relativ niedrigen Bevölkerungsdichte konzentrieren. Damit werden schwache Regionen noch schwächer.

Den entscheidenden Abbau der Schienenverkehrsangebote wird es allerdings im Fernverkehr geben. Da der Nah- und Regionalverkehr zu rund zwei Drittel über die staatlichen Regionalisierungsmittel finanziert wird, können die Bundesländer, die diese Mittel vergeben und die den Nahverkehr bestellen,

auch in Zukunft ein relativ flächendeckendes Angebot – mit den oben erwähnten Einschränkungen – gewährleisten. Der Fernverkehr wird jedoch ausschließlich eigenwirtschaftlich betrieben. Hier gibt es bisher auch kein Bestellerprinzip, eben weil hierfür keine Mittel vorgesehen sind. Sobald der Fernverkehr in starkem Maß von privaten Investoren bestimmt wird, muss es einen massiven Kahlschlag dort geben, wo die gängigen Rendite-Erwartungen nicht erfüllt werden können.

Todsünde Nr. 5: Flickenteppich

Private Betreiber werden ihren Betrieb nach den eigenen Interessen und Bedürfnissen ausrichten. Darunter müssen notgedrungen leiden:

- ein einheitlicher Fahrplan
- einheitliche Tarife (z.B. keine Gültigkeit einer BahnCard 50)
- einheitliche soziale Standards (Sonderbedingungen für Schwerbehinderte; Ermäßigungen für Gruppen, kostenlose Mitnahme von Kindern)
- und einheitliche Standards für Sicherheit und Service.

Im Ergebnis bekommen wir einen *Flickenteppich* auf all diesen Ebenen. Das mag für einen Menschen, der auf einer Verbindung im Nah- oder regionalen Verkehr regelmäßig pendelt, gleichgültig sein. Für die Schiene als Gesamtsystem und für einen Schienenverkehr als potentielle und reale Alternative zum Straßen- und teilweise zum Luftverkehr ist ein solcher Flickenteppich absolut kontraproduktiv.¹

Todsünde Nr. 6: Sozialdumping und soziale Folgen der Zerschlagung des Unternehmens

Wenn Strecken ausgeschrieben werden oder wenn einzelne private Betreiber in Konkurrenz zueinander treten, dann findet bereits jetzt in der Regel der reale Wettbewerb im Bereich des Sozialdumpings und des Wettbewerbs um einen beschleunigten Abbau von Personal statt. Der Druck auf die Löhne der Beschäftigten hat sich seit der Bahnreform des Jahres 1994 deutlich erhöht.

Sozialdumping ist bereits aus sozialen Gründen und von einem gewerkschaftspolitischen Standpunkt aus abzulehnen, zumal hier eine nicht enden wollende Spirale nach unten in Gang gesetzt wird. Diese Entwicklung steht aber auch in Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, für die dies mit einem weiteren Abbau von Service und Sicherheit verbunden ist.

Wenn private Investoren den Transportbereich umfassend bestimmen und wenn die Einheit des Bahnkonzerns aufgebrochen wird, dann werden sich die Tendenzen des Sozialdumpings, des Outsourcings, des Einsatzes von Leiharbeitskräften usw. nochmals deutlich verschärfen. Gleichzeitig wird es, wie Berlins Finanzsenator Thilo Sarrazin bei einer Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags im Mai 2006 vorrechnete, bei dieser wie bei jeder Bahnprivatisierung zu einem Abbau der Bahnbelegschaft um 50.000 bis 80.000 Arbeitskräfte kommen.

¹Tendenzen zu einem solchen Flickenteppich gibt es längst. In großen Teilen von Schleswig-Holstein hat die BahnCard 50 nicht (mehr) Gültigkeit. Seit dem 1.8.2006 hat die Bayerische Oberlandbahn (BOB) die Anerkennung von Fahrscheinen der Deutschen Bahn AG auf einzelnen Strecken eingestellt. Grund: die DB AG weigert sich, bei der Anerkennung des DB-Tarifs in den Zügen der BOB ihre Ausgleichszahlungen an die gestiegenen Fahrgastzahlen der BOB anzupassen. Andererseits gibt es bei der BOB keine kostenlose Mitnahme von Kindern – im Gegensatz zur DB AG. Vgl. Der Fahrgast, herausgegeben vom Fahrgastverband Pro Bahn, 4/2007, S.30ff.

Todsünde Nr. 7: Statt Wettbewerb neue, private Monopole

Ein Argument für eine Privatisierung des Bahnbetriebs lautet, Wettbewerb belebe das Geschäft. Das ist irreführend. Zunächst gibt es bereits heftigen Wettbewerb – denjenigen zwischen Straßen-, Luft- und Schienenverkehr (im Güterverkehr zusätzlich: denjenigen mit der Binnenschifffahrt). Aufgrund der skizzierten systematischen Benachteiligung der Schiene in diesem umfassenden Verkehrssektor erweist sich bereits dieser Wettbewerb für die Schiene als mörderisch; sie verliert dabei ständig Anteile.¹

Auch im Bahnnetz gibt es traditionell den Wettbewerb zwischen der Deutschen Bahn AG, den Länder- und kommunalen Bahnen und den neuen privaten Betreibern.

Grundsätzlich gibt es auf der Schiene jedoch systembedingt keinen klassischen Wettbewerb, wie es ihn auf der Straße, in der Luft und im Binnenwasserverkehr gibt. Die enge Verzahnung des Rad-Schiene-Systems (siehe Todsünde 1) und der spezifische Netzcharakter im Schienenverkehr bringen es mit sich, dass private Betreiber kaum direkt mit anderen privaten Betreibern konkurrieren. In der Regel erhalten private Betreiber Konzessionen für ein bestimmtes Netz, für eine bestimmte Strecke usw. und dies für einen festgelegten Zeitraum.

Auf diese Weise kommt es zur Bildung von regionalen Monopolen. In der Regel folgt bald darauf die Konzentration unter den privaten Betreibern, so dass es bald Oligopole im Gesamtnetz und Monopole in Teilnetzen gibt.

Dies sind auch die Erfahrungen aus der Eisenbahngeschichte. Dies ist heute Realität im US-Güterverkehr auf Schienen. Dies entspricht den Erfahrungen bei den jüngeren Privatisierungen in Japan und Großbritannien. Damit aber gibt es die vielfach erhofften Vorteile eines echten Wettbewerbs nicht: In der Regel kommt es zum Gegenteil: Die Fahrgäste werden abhängig von der Willkür der privaten Oligopolisten und Monopolisten. Die Kritiken an dem zur Zeit dominanten „staatlichen Monopolisten“ Deutsche Bahn AG sind in der Regel berechtigt. Im Fall eines privaten Monopolisten oder mehrerer großer privater Betreiber wird es jedoch noch weit mehr Anlass zu solcher Kritik geben. Vor allem aber könnte ein einheitlicher Bahnbetrieb in öffentlichem Eigentum im Prinzip so gestaltet werden, dass er den Interessen der Öffentlichkeit und der Fahrgäste dient. Ein Bahnbetrieb, der von privaten Investoren bestimmt wird, wird grundsätzlich primär von den Interessen der privaten Investoren bestimmt.

Hinzu kommt die Gefahr bahnfremder Einflussnahme. Der Verkauf des Bundeseigentums an (Teilen) der DB AG muß unter den Bedingungen eines Verkehrsmarkts, der vom Auto und vom Flugzeug beherrscht wird, solche Investoren zum Einstieg verlocken, die Konkurrenzinteressen vertreten. In Großbritannien stiegen in großem Maßstab Busgesellschaften (u.a. Stage Coach und Arriva), Airlines (Virgin) und Containerschifffahrtsgesellschaften (UK Seacontainer) als Bahnbetreiber ein. Im Fall einer deutschen Bahnprivatisierung wurden als Interessenten bereits die Lufhansa, „Investoren aus dem Nahen und Mittleren Osten“ (Mehdorn) und Gazprom genannt. Damit aber droht der Schienenverkehr nach den Interessen der Konkurrenz gelenkt und zugerichtet zu werden: Dort wo die Schiene als Lückenbüsserin Sinn macht, darf sie erfolgreich sein. Dort wo die Schiene in Konkurrenz zu den wesentlichen Interessen dieser Investoren tritt, wird sie zurecht gestutzt werden.

¹Die externen Kosten des Verkehrs – der nicht in den Transportpreisen integrierten Kosten (z.B. für Unfallfolgen, Lärmbelästigung, Umweltschäden usw.) beliefen sich im Jahr 2004 in Westeuropa auf rund 650 Mrd. Euro, was knapp 10 Prozent des westeuropäischen Bruttoinlandsprodukts entsprach. 98 Prozent davon entfallen ausschließlich auf den Straßen- und den Luftverkehr; der Rest auf die Schiene und die Binnenschifffahrt. Würden diese „externen“, aber durchaus realen „Kosten“ nur zu einem Teil den Verkehrsträgern angerechnet, könnte die Schiene binnen kurzem deutliche Marktanteile zurück erobern. Externe Kosten nach: Studien der Institute IWW (Karlsruhe) und INFRAS (Zürich) im Auftrag der UIC, zuletzt erschienen 2005.

Bilanz

Auch eine Privatisierung ausschließlich des Transportbereichs kommt die Gesellschaft, die Fahrgäste, die Bahnbeschäftigten und nicht zuletzt Umwelt und Natur teuer zu stehen.

- Die Schiene verliert weitere Anteile im Verkehrsmarkt
- Das Schienenverkehrsangebot verschlechtert sich
- Umwelt und Klima werden verstärkt belastet (als Resultat der weiteren Zurückdrängung der Schiene im Verkehrsmarkt)
- Im Schienenverkehr und in der Bahntechnik sinken das Lohnniveau und die Zahl der Arbeitsplätze.
- Die volkswirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Kosten erhöhen sich (u.a. durch die Umwelt- und Klimabelastungen, aber auch durch erneut steigende Arbeitslosenzahlen)

Insgesamt wird die Option auf die notwendige Verkehrswende – und damit die Zukunftsfähigkeit in der Verkehrspolitik - in Frage gestellt. Die Alternative zum „integrierten Börsengang“ heißt nicht „Trennungsmodell“. Sie heißt allerdings auch nicht „Weiter so“ mit der bestehenden, Millionen Fahrgäste nervenden Mehdorn-Bahn. Sie bedeutet schon gar nicht ein Zurück zu einer starr-zentralistischen Staatsbahn.

Erforderlich ist als Alternative vielmehr eine Bahn in öffentlichem Eigentum, die bei den grundlegenden Standards (wie Fahrplan, Tarife, Sicherheit) so zentral wie nötig und in den Eigentumsformen so dezentral und bürger- und kundennah wie möglich organisiert ist.

Die Bahn in der Schweiz (SBB) ist und bleibt diesbezüglich ein Vorbild. Dieses Modell muss für deutsche Verhältnisse weiterentwickelt und konkretisiert werden.

Gleichzeitig gilt es, von vornherein eine kontinentale Sicht einzunehmen: Sinnvoll ist nicht ein Zurück ins vorletzte Jahrhundert mit ihren nicht kompatiblen Klein- und Konkurrenzbahnen. Erforderlich ist – in Anlehnung an die Zusammenarbeit der Airlines - eine europaweite Kooperation aller Eisenbahnen: Notwendig ist die Bildung der Alliance of the United European Railways.