

Keine Privatisierung der Bahn – in keiner Form!

Argumente für eine Bahn in öffentlicher Hand

Für die Bahnaktion am 24. Oktober sind hier die wichtigsten Argumente und der Stand der Diskussion gegen die Bahnprivatisierung noch einmal zusammengetragen.

Der Wert der Bahn

Laut amtlicher Statistik wird der Wert der Bahn inklusive 34.000 km Schienen, 5.500 Bahnhöfen und weiterem Eigentum auf 183 Milliarden Euro geschätzt. So viel müsste aufgewandt werden, um das Bahnsystem neu aufzubauen. Für maximal 13 Milliarden Euro soll aber all dies an Großinvestoren verscherbelt werden, das in 170 Jahren hinweg vor allem mit Steuergeldern aufgebaut wurde.

Die Eisenbahn hat gegenüber den meisten anderen Verkehrsmitteln große Vorteile: Sie erlaubt einen sehr günstigen Transport und erzeugt nur relativ niedrige volkswirtschaftliche Nebenkosten (wie Unfallkosten oder Auswirkungen auf die Umwelt). Im Gegenteil ist sie im Rahmen einer verantwortlichen und zukunfts-trächtigen Verkehrs- und Klimapolitik unverzichtbar. Die Bahn könnte in kurzer Zeit komplett auf regenerative Energiequellen umgestellt werden. Zudem kommt der Bahn als gemeinschaftsstiftendem Verkehrsmittel und Triebkraft der Stadtentwicklung in Mitteleuropa eine hohe kulturelle Bedeutung zu. Schließlich ist die Bahn als öffentliches Verkehrsmittel für Jugendliche, Behinderte, autolose Menschen die einzige Mobilitäts-alternative für Fernstrecken.

Kein Zwang zur Privatisierung

1994 wurden im Zuge der Bahnreform die beiden deutschen Bahngesellschaften zu einer Aktiengesellschaft zusammengeführt. Die Deutsche Bahn AG befindet sich aber weiterhin zu 100 Prozent in Bundesbesitz, ist also unser aller Eigentum. Mit der Bahnreform gab es keine Vorentscheidung für einen späteren Verkauf. Im Gegenteil wurde 1993/94 ins Grundgesetz eine Verkaufssperre geschrieben: Dem Bund muss die Mehrheit an der Infrastruktur gehören und er ist für den Fern- und Güterverkehr verantwortlich.

Es gibt keine EU-Richtlinien, die zu einer Privatisierung zwingen. Es gibt lediglich ein Wettbewerbsgebot im grenzüberschreitenden Verkehr. Doch die absolut überwiegende Zahl der Fahrten findet im Nah- und Regionalverkehr statt.

Folgen einer Privatisierung

Alle schlechten Erfahrungen in anderen Ländern beweisen: Eine privatisierte Bahn wird ohne Rücksichtnahme abgebaut. Auch ohne Renditezwang haben seit 1994 die Chefs der Bahn AG einen Kurs eingeschla-

gen, der das Unternehmen für Privatanleger attraktiv machen soll. Die Unternehmensentscheidungen der vergangenen Jahre geben dabei einen Vorgeschmack auf die Entwicklungen, die uns mit einem Börsengang drohen: Preise um 30 Prozent erhöht, Belegschaft halbiert, Hunderte Bahnhöfe und Tausende Schalter geschlossen.

Das Versprechen der Bahnreform hieß: mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Stattdessen hat sich die Verkehrsleistung der Bahn im Schienenfernverkehr seit 1994 verringert. Im Güterverkehr konnte die Schiene ihren Verkehrsanteil nicht erhöhen. Nur im staatlich geforderten Schienenpersonennahverkehr konnte eine Steigerung erreicht werden. Die Zuwachszahlen der DB AG beziehen sich stets nur auf einen sehr kurzen Zeitraum.

Statt eine Bahn zum Nutzen der ganzen Bevölkerung auf breiter Fläche zu erhalten und auszubauen, konzentrierte sich der Vorstand auf aufwändige Großprojekte und wenige, teure ICE-Verbindungen. Vor allem zahlungskräftiges Publikum soll angesprochen werden. Die Bevorzugung von Strecken mit höchster Rendite (so lange der Bund den Streckenneubau bezahlt) wird jedoch erkauft mit der Ausdünnung des übrigen Angebots. Das legitime öffentliche Interesse, den Mobilitätsbedarf der Gesellschaft volkswirtschaftlich effizient und ökologisch nachhaltig zu befriedigen, wird vom reinen Interesse am Profit nicht berücksichtigt.

Die Folgen durchgeführter Bahnprivatisierungen in anderen Ländern und bei uns sind deutlich sichtbar:

- **Preiserhöhungen.** Selbst die Privatisierungsbefürworter gehen davon aus, dass der Renditehunger der Investoren auf die Fahrpreise umgelegt werden wird.
- **Netzausdünnung.** Ob Streckenwirrwarr in Großbritannien oder Verbindungsabbau in Argentinien, eine Privatisierung hat bisher überall zu chaotischen Zuständen im Bahntransport geführt. Bei allen dem Bundestag vorgelegten Modellen wird der Abbau weiterer Bahnanschlüsse in großem Maßstab in Kauf genommen.
- **Personalabbau.** Mit der Privatisierung sind Verschlechterungen für alle Beschäftigten vorgeplant. In den 10 Jahren seit der Bahnreform 1994 wurden über 180.000 von 350.000 Arbeitsplätze abgebaut. Der Gewinn zukünftiger Investoren wird auch auf Dumpinglöhnen und schlechteren Arbeitsbedingungen beruhen.
- **Bahnunfälle.** Großbritannien hat es vorge-macht: Mit der Privatisierung wird weniger in den Erhalt des Gleismaterials investiert, Si-

cherheitsstandards beim Betrieb werden geschliffen. Zahlreiche schwere Unfälle waren die Folge. Auch hier zu Lande hat sich der Netzzustand schon deutlich verschlechtert.

- **Umweltverschmutzung.** Gerade Investoren aus konkurrierenden Verkehrsbereichen: Flug-, Bus- und LKW-Transportunternehmen hätten großes Interesse, die Bahn zu kontrollieren – und würden dem Klima damit schaden.

Die Legende vom Wettbewerb auf Schienen

Es gibt kaum Wettbewerb auf der Schiene. Im Personenverkehr konkurrieren Bahnunternehmen faktisch nicht um Kunden, sondern um die Ausschreibungen für Gebietsmonopole miteinander. Auf regionaler Ebene werden sie zudem bis zu 70 Prozent mit Steuergeldern bezuschusst.

Schon systembedingt ist der Schienenverkehr für den Wettbewerb gänzlich ungeeignet, da verschiedene Unternehmen für dieselbe Leistung dieselbe Schiene nutzen müssten. In Ländern mit privatisiertem Bahnverkehr haben sich daher stets regionale Monopole etabliert, die zu einem Flickenteppich an Angeboten, Fahrplänen und Tarifen sowie Leistungsstandards führten. Wir brauchen aber keinen Wettbewerb um jeden Preis, sondern eine bezahlbare Bahn mit attraktiven Angeboten!

Für Wettbewerb und Kundenvorteile durch Privatisierung wird oft die Telekom angeführt. Fakt ist dort aber: Es wurden und werden Arbeitsplätze abgebaut; es gibt weniger Geschäftsstellen vor Ort als früher; der Service ist miserabel; die Preise sind verwirrend und undurchschaubar, Kunden haben ständig das unguete Gefühl, eigentlich zu viel zu zahlen.

Gewinne und Zuschüsse

Das gesamte Verkehrssystem Bahn macht keine Gewinne, sondern wird vom Staat als Infrastruktur und Daseinsvorsorge gefördert. Dies wird auch nach dem DB-Verkauf so weiter gehen und macht die Privatisierung für Investoren erst so richtig attraktiv.

Die DB AG als Teil des Bahnsystems weist heute eine Rendite von 2 bis 3 Prozent auf ihr Eigenkapital aus (gerechnet auf das tatsächliche Vermögen noch wesentlich weniger). Private Investoren erwarten eine Rendite von 10 Prozent und mehr auf ihr eingesetztes Kapital. Die Konsequenzen einer auf hohen Aktionärgewinn wirtschaftenden Bahn für uns alle sind absehbar: Sie sind nur durch Personalabbau, Stilllegung von Strecken, Preiserhöhung, Service-Einschränkung oder höhere Staatszuschüsse finanzierbar.

Die Finanzierung durch Investoren ist die teuerste Methode der Geldbeschaffung. Bankkredite kosten weniger. Ein Privatinvestor leiht sich seine Investition bei

der Bank und schlägt für seinen Gewinn auf die Kreditzinsen noch etwas auf.

Angesichts der vergleichsweise niedrigen Subventionen und externen Kosten für das Verkehrsmittel Bahn ist es eine rein politische Entscheidung, sie abzustoßen – sachlich ist sie nicht gerechtfertigt. Dass private Anleger mehr Geld investieren würden, ist dagegen fraglich. Ein Ausbluten des großen Anlagevermögens wäre vorprogrammiert. Der Staat zieht aus dem Einstieg von Privaten keinen Gewinn, denn er zahlt die gleichen Zuschüsse weiter, jedoch ohne Lenkungswirkung. Und von den Einnahmen würden zukünftig andere profitieren.

Der Stand der Diskussion

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung hat sich in Umfragen gegen die Privatisierung der Bahn ausgesprochen. In praktisch allen Parteien regt sich der Widerstand, gerade die SPD ist mehrheitlich gegen die Pläne ihrer Ministerriege. Doch immer noch werden diese Stimmen von Tiefensee, Struck und Co übergangen.

Ende September wurde die von langer Hand vorbereitete Bundestagsentscheidung über das Privatisierungsgesetz auf März 2008 verschoben. Der Kampagne "Bahn für Alle" ist es seit ihrem Start im Frühjahr 2006 gelungen, die in Kugelrunden auf höchster Ebene abgesprochenen Privatisierungspläne an die Öffentlichkeit zu tragen und die nötige politische Diskussion zu entfachen. Wir lehnen die Bahnprivatisierung in jeglicher Form ab. Auch das von SPD-Abgeordneten eingebrachte Volksaktienmodell basiert darauf, den wahren Wert der Bahn herunterzurechnen. Wir haben alternative Modelle parat!

Doch zunächst geht es darum, das Schlimmste zu verhindern – und auch im Parlament eine Stimm-Mehrheit gegen den Bahn-Börsengang zu fordern und zu fördern. Ein Meilenstein auf dem Weg dahin könnte der SPD-Bundesparteitag vom 26. bis 28. Oktober in Hamburg werden. Wir werden aktiv, um auch die SPD-Basis wachzurütteln! Über ein eindeutiges "Nein" aus der eigenen Partei kann sich selbst Verkehrsminister Tiefensee nicht mehr hinwegsetzen.

Für eine bessere Bahn in öffentlichem Eigentum!

Mehr Informationen im Internet unter www.attac.de/bahn oder www.deinebahn.de sowie beim

Attac Bundesbüro
Münchener Str. 48
60327 Frankfurt am Main
Tel.: (069) 900 281-10
E-Mail: info@attac.de

